



Budsjett-innst. S. nr. 13

(2007-2008)

Budsjettinnstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

St.prp. nr. 1 (2007-2008) og St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 5 (2007-2008)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2008, kapitler under Samferdselsdepartementet, Fiskeri- og kystdepartementet, Fornyings- og administrasjonsdepartementet og Justisdepartementet (rammeområde 17)



Budsjett-innst. S. nr. 13

(2007-2008)

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

St.prp. nr. 1 (2007-2008) og St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 5 (2007-2008)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2008, kapitler under Samferdselsdepartementet, Fiskeri- og kystdepartementet, Fornyings- og administrasjonsdepartementet og Justisdepartementet (rammeområde 17)

INNHold

1.	Sammendrag	7
1.1	Oversikt over budsjettforslaget	7
2.	Komiteens hovedprioriteringer for rammeområde 17	10
2.1	Stortingets vedtak for rammeområde 17 og oppsummering av forslag	10
2.2	Generelle merknader fra komiteen	11
2.2.1	Generelle merknader fra flertall i komiteen	11
2.2.2	Generelle merknader fra Fremskrittspartiet	12
2.2.3	Generelle merknader fra Høyre	18
2.2.4	Generelle merknader fra Kristelig Folkeparti	20
2.2.5	Generelle merknader fra Venstre	22
3.	Samferdselsdepartementet - Utdrag fra budsjettkapitler samt komiteens merknader til disse	23
3.1	Sammendrag - Hovedpunkter Samferdselsdepartementet	23
3.2	Kap. 1300 og kap. 4300 Samferdselsdepartementet	23
3.2.1	Sammendrag	23
3.2.2	Komiteens merknader	24
3.3	Kap. 1301 Forskning og utvikling mv.	24
3.3.1	Sammendrag	24
3.3.2	Komiteens merknader	25
3.3.2.1	Post 21 Utredninger vedrørende miljø, trafiksikkerhet mv.	25
3.3.2.2	Post 50 Samferdselsforskning	25
3.4	Kap. 1310 Flytransport	26
3.4.1	Sammendrag	26
3.4.2	Komiteens merknader	26
3.5	Kap. 1311 Tilskudd til regionale flyplasser	28
3.5.1	Sammendrag	28
3.5.2	Komiteens merknader	29
3.6	Kap. 1313 og 4313 Luftfartstilsynet	29
3.6.1	Sammendrag	29
3.6.2	Komiteens merknader	29
3.7	Kap. 1314 Statens havarikommisjon for transport	30
3.7.1	Sammendrag	30
3.7.2	Komiteens merknader	30
3.8	Kap. 4312 Oslo Lufthavn AS	30
3.8.1	Sammendrag	30
3.8.2	Komiteens merknader	30
3.9	Kap. 5619 Renter av lån til Oslo Lufthavn AS	30
3.9.1	Sammendrag	30
3.9.2	Komiteens merknader	31
3.10	Kap. 1320 Statens vegvesen	31
3.10.1	Sammendrag - Generelt	31
3.10.2	Komiteens merknader	31
3.10.2.1	Post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m.	32
3.10.2.2	Post 24 (ny) Grusvegpakke	32
3.10.2.3	Post 29 Vederlag til OPS-prosjekter	33
3.10.2.4	Post 30 Riksveginvesteringer og post 60 Forsøk	33
3.10.2.5	Post 60 Forsøk	45

3.10.2.6	Post 31 Rassikring	45
3.10.2.7	Post 32 (ny) Tunnelsikkerhet	46
3.10.2.8	Post 35 Vegutbygging i Bjørvika	47
3.10.2.9	Post 72 Kjøp av rikvegferjetjenester	47
3.11	Kap. 4320 Statens vegvesen	49
3.11.1	Sammendrag	49
3.11.2	Komiteens merknader	49
3.12	Kap. 4322 Svinesundsforbindelsen AS	49
3.12.1	Sammendrag	49
3.12.2	Komiteens merknader	50
3.13	Kap. 5624 Renter av Svinesundsforbindelsen AS	50
3.13.1	Sammendrag	50
3.13.2	Komiteens merknader	50
3.14	Kap. 1330 Særskilte transporttiltak	50
3.14.1	Sammendrag	50
3.14.2	Komiteens merknader	50
3.14.2.1	Post 60 Særskilt tilskudd til kollektivtransport	50
3.14.2.2	Post 70 Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen-Kirkenes	51
3.15	Kap. 1350 og 4350 Jernbaneverket	51
3.15.1	Sammendrag	51
3.15.2	Komiteens merknader	52
3.15.2.1	Post 23 Drift og vedlikehold	52
3.15.2.2	Post 30 Investeringer i linjen	53
3.16	Kap. 1351 Persontransport med tog	56
3.16.1	Sammendrag	56
3.16.2	Komiteens merknader	57
3.17	Kap. 1354 Statens jernbanetilsyn	58
3.17.1	Sammendrag	58
3.17.2	Komiteens merknader	58
3.18	Kap. 4355 Baneservice AS	58
3.18.1	Sammendrag	58
3.18.2	Komiteens merknader	58
3.19	Kap. 5623 Aksjer i Baneservice AS	58
3.19.1	Sammendrag	58
3.19.2	Komiteens merknader	58
3.20	Kap. 1380 og 4380 Post- og teletilsynet	58
3.20.1	Sammendrag	58
3.20.2	Komiteens merknader	59
4.	Viktige oppfølgingsområder og særskilte omtaler - Samferdselsdepartementet	59
4.1	Sammendrag	59
4.1.1	Komiteens merknader under "Viktige oppfølgingsområder"	63
4.1.1.1	Kollektivtransport	63
4.1.1.2	Flytting av Luftfartstilsynet og Post- og teletilsynet	64
4.1.1.3	Nasjonal transportplan	64
4.1.1.4	Transportsikkerhet	64
4.1.1.5	Alternativ finansiering og organisering av infrastruktur	65
4.1.1.6	Styring av store investeringsprosjekt	67
4.1.1.7	Hurtigrutemuseet	67
4.1.2	Særskilte omtaler	68
4.1.3	Komiteens merknader under "Særskilte omtaler"	69
4.1.3.1	Samferdsel og miljø	69
4.1.3.2	Oppfølging av nordområdestrategien - Jernbane Kirkenes-Nikkel	71
5.	Fiskeri- og kystdepartementet - Kystforvaltning - Utdrag fra budsjettkapitler, samt komiteens merknader til disse	71
5.1	Sammendrag	71
5.2	Kap. 1062 Kystverket	72
5.2.1	Sammendrag	72
5.2.2	Komiteens merknader	73

5.2.2.1	Post 1 Driftsutgifter	73
5.2.2.2	Post 21 Spesielle driftsutgifter	75
5.2.2.3	Post 30 Nyanlegg og større vedlikehold	75
5.2.2.4	Post 45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	77
5.2.2.5	Post 60 Tilskudd til fiskerihavneanlegg	77
5.2.2.6	Post 70 Tilskudd Redningsselskapet	77
5.2.2.7	Post 72 Tilskudd til omstilling Secora	77
5.3	Kap. 4062 Kystverket	77
5.3.1	Sammendrag	78
5.3.2	Komiteens merknader	78
5.4	Kap. 1070 og 4070 Samfunnet Jan Mayen	78
5.4.1	Sammendrag	78
5.4.2	Komiteens merknader	78
6.	Fornyings- og administrasjonsdepartementet - IKT-politikk - Utdrag fra budsjettkapitler, samt komiteens merknader til disse	78
6.1	Kap. 1560 Spesielle IKT-tiltak	78
6.1.1	Sammendrag	78
6.1.2	Komiteens merknader	79
6.2	Kap. 1561 Internasjonalt IKT-samarbeid og utviklingsprogram	80
6.2.1	Sammendrag	80
6.2.2	Komiteens merknader	80
6.3	Kap. 1562 Elektronisk samhandling og forenkling av forretningsprosesser	80
6.3.1	Sammendrag	80
6.3.2	Komiteens merknader	80
6.4	Kap. 1563 IKT-tryggleik	80
6.4.1	Sammendrag	80
6.4.2	Komiteens merknader	80
7.	Justisdepartementet - Nødnett - Utdrag fra budsjettkapitler, samt komiteens merknader til disse	81
7.1	Kap. 456 og kap. 3456 Direktoratet for nødkommunikasjon	81
7.1.1	Sammendrag	81
7.1.2	Komiteens merknader	81
8.	Andre merknader satt fram under behandlingen i komiteen	82
8.1	Bussbransjeavtalen	82
8.2	Alkolås	82
8.3	Rekruttering mv. i transportnæringen	83
9.	Forslag fra mindretall	83
10.	Komiteens tilråding	86



Budsjett-innst. S. nr. 13

(2007-2008)

Budsjettinnstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

St.prp. nr. 1 (2007-2008) og St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 5 (2007-2008)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2008, kapitler under Samferdselsdepartementet, Fiskeri- og kystdepartementet, Fornyings- og administrasjonsdepartementet og Justisdepartementet (rammeområde 17)

Til Stortinget

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Karita Bekkemellem, Eirin Faldet, Irene Johansen, Synnøve Brenden Kleme-

trud, Tor-Arne Strøm og Truls Wickholm, fra Fremskrittspartiet, Bård Hoksrud, lederen Per Sandberg og Arne Sortevik, fra Høyre, Øyvind Halleraker og Trond Helleland, fra Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, fra Kristelig Folkeparti, Jan Sahl, fra Senterpartiet, Ragnhild Aarflot Kalland, og fra Venstre, Borghild Tenden, viser til at rammeområde 17 omfatter inntekts- og utgiftskapitler under Samferdselsdepartementet, Fiskeri- og kystdepartementet, Fornyings- og administrasjonsdepartementet og Justisdepartementet.

1. SAMMENDRAG

1.1 Oversikt over budsjettforslaget

Tabellen viser budsjettforslaget fra regjeringen Stoltenberg II for rammeområde 17.

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

Oversikt over budsjettkapitler og poster i rammeområde 17

Kap.	Post	Formål	St.prp. nr. 1 med Tillegg nr. 5
Utgifter i hele kroner			
<i>Justis- og politidepartementet</i>			
456		Direktoratet for nødkommunikasjon	516 193 000
	1	Driftsutgifter, kan nyttes under kap. 440 post 1, kap. 451 post 1, kap. 720 post 1 og kap. 732 post 72	87 521 000
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, kan overføres, kan nyttes under kap. 440 post 1, kap. 451 post 1, kap. 720 post 1 og kap. 732 post 7	428 672 000
<i>Fiskeri- og kystdepartementet</i>			
1062		Kystverket	1 464 990 000
	1	Driftsutgifter, kan nyttes under post 45	979 940 000
	21	Spesielle driftsutgifter	3 900 000

Kap.	Post	Formål	St.prp. nr. 1 med Tillegg nr. 5
	30	Nyanlegg og større vedlikehold, <i>kan overføres</i>	341 250 000
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres,</i> <i>kan nyttes under post 1</i>	45 800 000
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres</i>	30 100 000
	70	Tilskudd Redningsselskapet	40 000 000
	72	Tilskudd til omstilling Secora AS, <i>kan overføres</i>	24 000 000
1070		Samfunnet Jan Mayen	29 450 000
	1	Driftsutgifter	29 450 000
<i>Samferdselsdepartementet</i>			
1300		Samferdselsdepartementet	151 400 000
	1	Driftsutgifter	107 600 000
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	20 400 000
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	21 000 000
	72	Tilskudd til samferdselsberedskap	2 400 000
1301		Forskning og utvikling mv.	169 900 000
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	17 300 000
	50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	152 600 000
1310		Flytransport	501 400 000
	70	Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1311</i> <i>post 71</i>	501 400 000
1311		Tilskudd til regionale flyplasser	13 400 000
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap.1310</i> <i>post 70</i>	13 400 000
1313		Luftfartstilsynet	149 200 000
	1	Driftsutgifter..	149 200 000
1314		Statens havarikommisjon for transport	47 000 000
	1	Driftsutgifter	47 000 000
1320		Statens vegvesen	15 425 000 000
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., <i>kan overføres, kan nyttes</i> <i>under post 29, post 30, post 31 og post 72</i>	7 061 500 000
	29	Vederlag til OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	285 000 000
	30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23, post 29, post 31,</i> <i>post 60 og post 72</i>	5 785 300 000
	31	Rassikring, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30 og post 60</i>	329 000 000
	35	Vegutbygging i Bjørvika, <i>kan overføres</i>	399 800 000
	60	Forsøk, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30 og post 31</i>	17 000 000
	72	Kjøp av riksvegferjetjenester, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og</i> <i>post 30</i>	1 547 400 000
1330		Særskilte transporttiltak	521 700 000
	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport, <i>kan overføres</i>	233 800 000
	70	Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen-Kirkenes	287 900 000
1350		Jernbaneverket	5 802 100 000
	23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	3 389 600 000
	25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen, <i>kan overføres</i>	73 400 000
	30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	2 339 100 000
1351		Persontransport med tog	1 673 400 000
	60	Kompensasjon for ansvarsoverføring kjøp av persontransport med tog	15 800 000
	70	Kjøp av persontransport med tog, <i>kan overføres</i>	1 657 600 000
1354		Statens jernbanetilsyn	35 600 000
	1	Driftsutgifter	35 600 000
1380		Post- og teletilsynet	208 000 000
	1	Driftsutgifter	170 700 000
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	13 800 000
	70	Tilskudd til telesikkerhet og -beredskap	23 500 000

Kap.	Post	Formål	St.prp. nr. 1 med Tillegg nr. 5
<i>Fornyings- og administrasjonsdepartementet</i>			
1560		Spesielle IKT-tiltak	60 899 000
	22	Samordning av IKT-politikken, <i>kan overføres</i>	50 899 000
	50	Bredbåndsutbygging, <i>kan overføres</i>	10 000 000
1561		Internasjonalt IKT-samarbeid og utviklingsprogram	22 500 000
	70	Tilskudd til internasjonale program, <i>kan overføres</i>	22 500 000
1562		Elektronisk samhandling og forenkling av forretningsprosesser	1 400 000
	70	Tilskudd NorStella	1 400 000
1563		IKT-sikkerhet	4 000 000
	70	Tilskudd til Norsk senter for informasjonssikring (NORSIS)	4 000 000
		Sum utgifter rammeområde 17	26 797 532 000

Inntekter i hele kroner

Inntekter under departementene

3456		Direktoratet for nødkommunikasjon	21 253 000
	2	Refusjoner	21 253 000
4062		Kystverket	631 798 000
	1	Gebyrinntekter	623 020 000
	2	Andre inntekter	8 778 000
4070		Samfunnet Jan Mayen	4 260 000
	1	Inntekter fra kioskdirift	500 000
	7	Refusjoner	3 760 000
4300		Samferdselsdepartementet	2 300 000
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet	2 300 000
4313		Luftfartstilsynet	101 300 000
	1	Gebyrinntekter	101 300 000
4320		Statens vegvesen	438 000 000
	1	Salgsinntekter m.m.	140 800 000
	2	Diverse gebyrer	255 500 000
	3	Refusjoner fra forsikringsselskaper	41 700 000
4350		Jernbaneverket	477 300 000
	1	Kjørevegsavgift	21 800 000
	2	Salg av utstyr og tjenester mv.	108 300 000
	6	Videresalg av elektrisitet til togdrift	271 200 000
	7	Betaling for bruk av Gardermobanen	76 000 000
4380		Post- og teletilsynet	174 500 000
	1	Diverse gebyrer	174 500 000

Renter og utbytte mv.

5619		Renter av lån til Oslo Lufthavn AS	257 000 000
	80	Renter	257 000 000
5623		Aksjer i Baneservice AS	200 000
	80	Renter	200 000
5624		Renter av Svinesundsforbindelsen AS	38 000 000
	80	Renter	38 000 000
		Sum inntekter rammeområde 17	2 145 911 000
		Netto rammeområde 17	24 651 621 000

2. KOMITEENS HOVEDPRIORITERINGER FOR RAMMEOMRÅDE 17

2.1 Stortingets vedtak for rammeområde 17 og oppsummering av forslag

Komiteen viser til at ved vedtak i Stortinget 27. november 2007 er netto rammebeløp for rammeområde 17 fastsatt til kroner 24 664 621 000, jf. Budsjett-innst. S. I (2007-2008). Rammen er meddelt komiteen i brev fra Stortingets presidentskap datert 27. november 2007.

Komiteen viser videre 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 etterfølgende tabell gir en oversikt over budsjettforslaget fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet innenfor vedtatt ramme, jf. Budsjett-innst. S. I (2007-2008), og videre primærbudsjettene til Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre, slik de framkommer i finansinnstillingen. Bare poster med avvik. Endring i forhold til Regjeringens forslag i parentes.

Kap.	Post	Formål	St.prp. nr. 1 med Tillegg nr. 5	A, SV, Sp	FrP	Høyre	KrF	Venstre
Utgifter rammeområde 17 (i hele tusen kroner)								
1062		Kystverket						
	1	Driftsutgifter	979 940	979 940	944 940	979 940	979 940	1 019 940
				(0)	(-35 000)	(0)	(0)	(+40 000)
	21	Spesielle driftsutgifter	3 900	3 900	3 900	3 900	3 900	33 900
				(0)	(0)	(0)	(0)	(+30 000)
	30	Nyanlegg og større vedlikehold	341 250	341 250	366 250	366 250	341 250	341 250
				(0)	(+25 000)	(+25 000)	(0)	(0)
	45	Større utstørsanskaffelser og vedlikehold	45 800	45 800	65 800	45 800	45 800	75 800
				(0)	(+20 000)	(0)	(0)	(+30 000)
	70	Tilskudd Redningsselskapet	40 000	40 000	50 000	40 000	40 000	40 000
				(0)	(+10 000)	(0)	(0)	(0)
1300		Samferdselsdepartementet						
	1	Driftsutgifter	107 600	107 600	96 840	107 600	107 600	107 600
				(0)	(-10 760)	(0)	(0)	(0)
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	20 400	20 400	0	20 400	20 400	20 400
				(0)	(-20 400)	(0)	(0)	(0)
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	21 000	21 000	24 000	21 000	21 000	21 000
				(0)	(+3 000)	(0)	(0)	(0)
1301		Forskning og utvikling mv.						
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	17 300	17 300	16 600	17 300	17 300	17 300
				(0)	(-700)	(0)	(0)	(0)
	50	Samferdselsforskning	152 600	152 600	146 300	152 600	152 600	152 600
				(0)	(-6 300)	(0)	(0)	(0)
	70	Tilskudd utvikling av miljøvennlig drivstoff	0	0	0	0	0	20 000
				(0)	(0)	(0)	(0)	(+20 000)
1313		Luftfartstilsynet						
	1	Driftsutgifter	149 200	149 200	149 200	144 200	149 200	149 200
				(0)	(0)	(-5 000)	(0)	(0)
1314		Statens havarikommisjon for transport						
	1	Driftsutgifter	47 000	47 000	47 000	39 000	47 000	47 000
				(0)	(0)	(-8 000)	(0)	(0)
1320		Statens vegvesen						
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m.	7 061 500	7 061 500	7 911 500	7 061 500	6 931 500	7 061 500
				(0)	(+850 000)	(0)	(-130 000)	(0)
	24	Grusveipakke	0	0	150 000	0	0	0
				(0)	(+150 000)	(0)	(0)	(0)
	30	Riksveginvesteringer	5 785 300	5 785 300	6 325 300	6 098 300	5 765 300	5 885 300
				(0)	(+540 000)	(+313 000)	(-20 000)	(+100 000)
	31	Rassikring	329 000	329 000	479 000	329 000	404 000	379 000
				(0)	(+150 000)	(0)	(+75 000)	(+50 000)
	32	Tunnelsikkerhet	0	0	45 000	0	0	0
				(0)	(+45 000)	(0)	(0)	(0)
	72	Kjøp av riksvegferjetjenester	1 547 400	1 547 400	1 680 400	1 547 400	1 597 400	1 547 400
				(0)	(+133 000)	(0)	(+50 000)	(0)
1330		Særskilte transporttiltak						
	41	(NY POST) Styrking av kollektivtrafikk	0	0	150 000	0	0	0
				(0)	(+150 000)	(0)	(0)	(0)
	42	(Jernbaneinvesteringer fra infrastrukturfond)	0	0	600 000	0	0	0
				(0)	(+600 000)	(0)	(0)	(0)

Kap.	Post	Formål	St.prp. nr. 1 med Tillegg					
			nr. 5	A, SV, Sp	FrP	Høyre	KrF	Venstre
	43	(NY POST) Riksveiinve- ringer fra infrastrukturfond	0	0	1 680 000	0	0	0
	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport	233 800	233 800	(0) (+1 680 000)	(0)	(0)	(0)
1350		Jernbaneverket						
	23	Drift og vedlikehold	3 389 600	3 389 600	2 739 600	3 339 600	3 389 600	3 389 600
	30	Investeringer i linjen	2 339 100	2 349 100	(0) (-650 000)	(-50 000)	(0)	(0)
	40	Tilskudd planlegging og pro- sjektering av bybaner	0	0	0	0	0	20 000
1351		Persontransport med tog						
	70	Kjøp av persontransport med tog	1 657 600	1 660 600	1 157 600	1 657 600	1 657 600	1 657 600
1560		Spesielle IKT-tiltak						
	22	Samordning av IKT- politikken	50 899	50 899	50 899	60 899	50 899	50 899
	49	(NY POST) IKT-investerin- ger fra infrastrukturfond	0	0	20 000	0	0	0
		Sum utgifter ramme- område 17	26 797 532	26 810 532	28 987 372	27 272 532	26 862 532	27 917 532
				(+13 000)	(+2 189 840)	(+475 000)	(+65 000)	(+1 120 000)
Inntekter rammeområde 17 (i hele tusen kroner)								
		Sum inntekter ramme- område 17	2 145 911	2 145 911	2 145 911	2 145 911	2 145 911	2 145 911
				(0)	(0)	(0)	(0)	(0)
		Sum netto rammeområde 17	24 651 621	24 664 621	26 841 461	25 126 621	24 716 621	25 771 621
				(+13 000)	(+2 189 840)	(+475 000)	(+65 000)	(+1 120 000)

2.2 Generelle merknader fra komiteen

2.2.1 Generelle merknader fra flertall i komiteen

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, vil fremheve at regjeringen Stoltenberg II prioriterer samferdsel i sitt forslag til statsbudsjett og at Regjeringen på nytt innfrir løftene og målene i Nasjonal transportplan gjennom økte bevilgninger. Satsingen er i tråd med Soria Moria-erklæringen, Regjeringens politiske plattform. Flertallet har også merket seg at samferdselsbudsjettet er foreslått noe over NTP-nivået, slik at deler av etterslepet kan tas igjen.

Flertallet mener det er viktig å skape en positiv utvikling i hele landet og er derfor tilfreds med at det satses 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 regional utvikling. Det offentlige har ansvar for at det er et trygt, godt og moderne kommunikasjonsnett i hele landet.

Flertallet ser alvorlig på transportsektorens store miljøutfordringer. Spesielt gjelder dette veksten i utslipp av klimagasser, men vegtrafikken er også den dominerende kilden til lokal luftforurensning og støy. For å redusere klimautslipp, lokal luftforurensning og

støy er det i byer og bynære områder derfor viktig å prioritere kollektivtrafikken høyt slik at den blir et reelt reisealternativ for folk. Flertallet er derfor glad for at budsjettforslaget representerer en samlet økning av midlene til kollektivtransport på 460 mill. kroner, og at ordningen er utvidet til å gjelde flere byer. Flertallet mener det er riktig å prioritere belønningsordningen i storbyområdene og tilskudd til demonstrasjonsprosjekt for bedre kollektivtransport i distriktene.

Flertallet vil peke på at tidligere regjeringers lave bevilgninger til samferdselsfeltet i flere år har ført til mangelfullt vedlikehold av veger og jernbane og er derfor tilfreds med at det høye nivået på vegvedlikehold fra 2007 videreføres. Flertallet er også glad for at bevilgningen til drift og vedlikehold av jernbanen økes i forslaget. Både for veg og jernbane ligger vedlikeholdsbevilgningene nå, i motsetning til under forrige regjering, klart over nivået i NTP. Flertallet mener at det er svært viktig for å ta vare på, utbedre og trygge eksisterende veger og jernbane. Flertallet mener det fortsatt er mange store utfordringer på vedlikeholdssiden, men at Regjeringens offensiv nå bidrar til en positiv utvikling for vedlikehold av denne infrastrukturen.

Flertallet er fornøyd med Regjeringens forslag om å øke midlene til gang- og sykkelveger med 280 mill. kroner eller 90 pst. i 2008. Dette er et viktig bidrag for å nå målene om sammenhengende sykkelvegnett i byer og tettsteder samt trygge skoleveger.

Også den samlede innsatsen på trafikksikkerhetsfeltet styrkes i budsjettforslaget. Flertallet mener at all transport og ferdsel i Norge skal være så sikker som mulig, og forutsetter at Regjeringen vil styrke arbeidet for nullvisjonen som sier at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller livsvarig skadde i trafikken.

Flertallet støtter også en opptrapping av bevilgningene til forskning og utvikling innenfor miljøvennlige drivstoff og transportteknologi.

Flertallet har merket seg at også bevilgningene til havner, fiskerihavner og farleder er kommet opp på NTP-nivå. Flertallet mener dette er en viktig og riktig satsing. Det er et sentralt politisk mål å oppnå en overføring av gods fra veg til sjø, og investeringer i infrastrukturen for sjøtransporten er et helt sentralt virkemiddel for å nå dette målet. Flertallet er tilfreds med den kraftige styrkingen med 105 mill. kroner til fiskerihavnene. Regjeringen foreslår også en styrking av oljevernberedskapen med 25 mill. kroner i budsjettforslaget. Dette kommer i tillegg til den økte satsingen på oljevernberedskap gjennom reetableringen av hoveddepot Fedje i Revidert nasjonalbudsjett for 2007.

Flertallet viser til Regjeringens storsatsing på utbygging av bredbånd for å kunne tilby alle i hele lan-

det høyhastighets bredbåndstilknytning. Dette er viktig både for bosetting og eksisterende og nyskapende næringsvirksomhet. Som følge av denne innsatsen står Norge nå foran full bredbåndsdekning.

Flertallet viser til at rassikring er et særlig prioritert område for Regjeringen fordi det øker tryggheten og framkommeligheten for mange lokalsamfunn.

Flertallet understreker videre at Regjeringen prioriterer riksvegferjene som er avgjørende for mange lokalsamfunn uten alternative transportveger. Videre understreker flertallet at blant annet høyere oljepris har medført at budsjettet for riksvegferjene er høyere enn nivået i Nasjonal transportplan. Flertallet merker seg tross dette at Regjeringen melder om at kvalitet og omfang på tilbudet ivaretas.

2.2.2 Generelle merknader fra Fremskrittspartiet

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Budsjett-innst. S. nr. I (2007-2008), og til Fremskrittspartiets prioriteringer i sitt alternativ til budsjett: (Påplussinger og kutt i forhold til St.prp. nr. 1 (2007-2008):

Kap.	Post	Formål	St.prp. nr. 1 med Tillegg nr.		
			5	A, SV, Sp	FrP
Utgifter rammeområde 17 (i hele tusen kroner)					
1062		Kystverket	1 464 990	1 464 990	1 484 990
				(0)	(+20 000)
	1	Driftsutgifter	979 940	979 940	944 940
				(0)	(-35 000)
	30	Nyanlegg og større vedlikehold	341 250	341 250	366 250
				(0)	(+25 000)
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	45 800	45 800	65 800
				(0)	(+20 000)
	70	Tilskudd Redningselskapet	40 000	40 000	50 000
				(0)	(+10 000)
1300		Samferdselsdepartementet	151 400	151 400	123 240
				(0)	(-28 160)
	1	Driftsutgifter	107 600	107 600	96 840
				(0)	(-10 760)
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	20 400	20 400	0
				(0)	(-20 400)
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	21 000	21 000	24 000
				(0)	(+3 000)
1301		Forskning og utvikling mv.	169 900	169 900	162 900
				(0)	(-7 000)
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	17 300	17 300	16 600
				(0)	(-700)
	50	Samferdselsforskning	152 600	152 600	146 300
				(0)	(-6 300)
1320		Statens vegvesen	15 425 000	15 425 000	17 293 000
				(0)	(+1 868 000)
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m.	7 061 500	7 061 500	7 911 500
				(0)	(+850 000)

Kap.	Post	Formål	St.prp. nr. 1	A, SV, Sp	FrP
			med Tillegg nr. 5		
	24	Grusveipakke	0	0	150 000
				(0)	(+150 000)
	30	Riksveginvesteringer	5 785 300	5 785 300	6 325 300
				(0)	(+540 000)
	31	Rassikring	329 000	329 000	479 000
				(0)	(+150 000)
	32	Tunnelsikkerhet	0	0	45 000
				(0)	(+45 000)
	72	Kjøp av riksvegferjetjenester	1 547 400	1 547 400	1 680 400
				(0)	(+133 000)
1330		Særskilte transporttiltak	521 700	521 700	2 838 700
				(0)	(+2 317 000)
	41	(NY POST) Styrking av kollektivtrafikk	0	0	150 000
				(0)	(+150 000)
	42	(Jernbaneinvesteringer fra infrastrukturfond)	0	0	600 000
				(0)	(+600 000)
	43	(NY POST) Riksveinvesteringer fra infrastrukturfond	0	0	1 680 000
				(0)	(+1 680 000)
	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport	233 800	233 800	120 800
				(0)	(-113 000)
1350		Jernbaneverket	5 802 100	5 812 100	4 302 100
				(+10 000)	(-1 500 000)
	23	Drift og vedlikehold	3 389 600	3 389 600	2 739 600
				(0)	(-650 000)
	30	Investeringer i linjen	2 339 100	2 349 100	1 489 100
				(+10 000)	(-850 000)
1351		Persontransport med tog	1 673 400	1 676 400	1 173 400
				(+3 000)	(-500 000)
	70	Kjøp av persontransport med tog	1 657 600	1 660 600	1 157 600
				(+3 000)	(-500 000)
1560		Spesielle IKT-tiltak	60 899	60 899	80 899
				(0)	(+20 000)
	49	(NY POST) IKT-investeringer fra infrastrukturfond	0	0	20 000
				(0)	(+20 000)
Sum utgifter rammeområde 17			26 797 532	26 810 532	28 987 372
				(+13 000)	(+2 189 840)
Inntekter rammeområde 17 (i hele tusen kroner)					
Sum inntekter rammeområde 17			2 145 911	2 145 911	2 145 911
				(0)	(0)
Sum netto rammeområde 17			24 651 621	24 664 621	26 841 461
				(+13 000)	(+2 189 840)

Disse medlemmer understreker at tabellen med tilleggene foran ikke viser Fremskrittspartiets totale satsing, og viser derfor til Fremskrittspartiets merknader under kap. 1320, kap. 1330 og kap. 1350 for helheten.

Disse medlemmer vil for øvrig henvise til eget utenlandsbudsjett, som er en del av Fremskrittspartiets alternative budsjettforslag for 2008. Utenlandsbudsjettet omfatter midler til veibygging og investeringer i jernbanenettet, og muliggjør forserte investeringstiltak med lave innenlandske etterspørselsvirkninger.

Disse medlemmer viser til at andelen av statsbudsjettet som brukes til samferdselsinvesteringer fortsetter å minke, mens anvendelsen av bompengefinansiering til helt nødvendige riksveinvesteringer antar urimelige dimensjoner. Dette velter det meste av investeringskostnadene over på bilister, som ved den totale avgiftsbelastningen betaler dyrt for sin transport fra før. Nok en dyster milepæl ser ut til å nås av denne regjeringen, når bompengebidraget til riksveinvesteringer i 2008 overstiger Regjeringens midler til samme formål. Disse medlemmer mener at også denne regjering

gen i praksis svikter sitt lovpålagte ansvar for riksveiene.

Disse medlemmer viser til at Regjeringen foreslår å øke samferdselsbudsjettet med 1,1 mrd. kroner, og at denne økningen forutsettes å oppfylle stortingsvedtaket om - og de rødgrønne regjeringspartienes forlik med Fremskrittspartiet om - Nasjonal transportplan 2006-2015. Disse medlemmer tar avstand fra påstanden om at forliket er oppfylt, og viser til at med Regjeringens forslag til samferdselsbudsjett for 2008 øker etterslepet mot NTP-målene for veiinvesteringer med ca. 200 mill. kroner og for jernbaneinvesteringer med ca. 100 mill. kroner. Videre øker vedlikeholdsetterslepet for riksveiene med hele 900 mill. kroner med Regjeringens forslag. Disse medlemmer viser derfor til sitt alternative budsjett hvor en ytterligere økning i bevilgningen til vedlikehold på 900 mill. kroner stanser utviklingen som Regjeringen legger opp til, i riksveienes forfall.

Disse medlemmer viser til den betydelige merinntekt staten har som følge av høy oljepris og høy aktivitet i fastlandsøkonomien, det store økonomiske bidraget veitrafikken gir; videre til den betydelige ledige og økende kapasitet som finnes i anleggssektoren nasjonalt og i det nære utland, og til de muligheter som finnes for å sette asfaltarbeid, annet vedlikehold og nyanlegg ut på internasjonale anbud med minimale etterspørselsvirkninger innenlands. Disse medlemmer viser til at begrunnelsen ved innføringen av "handlingsregelen" under regjeringen Stoltenberg I, viste til tre spesifiserte anvendelser for det økte handlingsrommet innfasingen av oljeinntektene gir. Disse

hadde til formål å styrke vekstevnen i økonomien gjennom lavere skatt på arbeid, tiltak for en forbedret infrastruktur og tiltak for å bringe frem ny kunnskap gjennom forskning og utvikling.

Disse medlemmer viser til at oppbygging av et infrastrukturfond i Fremskrittspartiets alternative budsjettforslag, dvs. midler hvor avkastningen øremerkes investeringer i samferdselsinfrastruktur, vil utgjøre bærebjelken i en helt nødvendig opptrapping av innsatsen på samferdselsområdet. Første året gir et slikt fond 3 mrd. kroner i avkastning til investeringer. Av dette anvendes 2,3 mrd. kroner i 2008 med prioritering av veinettet, hvor behovene er mest prekære.

Disse medlemmer viser til at etterfølgende år vil fondet, sammen med en økning av ordinære, årlige bevilgninger til investering i samferdsel resultere i at de vesentligste deler av stamveinettet kan oppgraderes på 20 år i stedet for dagens 50-årsperspektiv - uten bruk av bompenger. Videre skaper planen rom for utbygging av viktige deler av det øvrige riksveinettet, og ikke minst vil det innenfor samme 20-års perspektiv kunne investeres tungt i oppgradering av dagens jernbaneinfrastruktur.

Disse medlemmer foreslår å starte oppbyggingen av et slikt fond i 2008 med en avsetning på 60 mrd. kroner og med 300 mrd. kroner som mål. Forutsetter vi en avkastning på 5 pst. av midlene, og en mulig fordeling av avkastningen med 70 pst. veiinvesteringer, 25 pst. kollektiv/jernbane samt 5 pst. til IKT/bredbånd, kan det til investeringer disponeres følgende i løpet av 5 års jevn avsetning:

År	2008	2009	2010	2011	2012	Videre årlig
Årlig avsetning (mrd. kroner)	60	60	60	60	60	0
Akkumulert fond (mrd. kroner)	60	120	180	240	300	300
Årlig avkastning (mill. kroner)	3000	6000	9000	12000	15000	15000
- Veier	2100	4200	6300	8400	10500	10500
- Jernbane/kollektiv	750	1500	2250	3000	3750	3750
- IKT/bredbånd	150	300	450	600	750	750

1. 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 mener at veiinvesteringene må økes betydelig i årene fremover idet prosjektkalkyler nå mer enn noen gang før viser at investering i effektive, sikre og miljøvennlige veier er en lønnsom samfunnsøkonomisk investering. Disse medlemmer mener at det derfor er naturlig å revurdere en rekke samferdselsprosjekter som tidligere ble definert som ulønnsomme med bruk av altfor høy kalkulasjonsrente og undervurdert trafikkvekst, samt å øke investeringsvolumet.

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

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

Disse medlemmer er bekymret for utviklingen hvor samferdselen får stadig reduserte andeler av offentlige budsjetter, og legger til grunn i sitt forslag til

statsbudsjett for 2008 at denne trenden snus og at det i fremtiden satses mer på utbygging av spesielt veinettet.

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

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

Luftfartsformål

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

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

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

Disse medlemmer mener at Avinor AS bør driftes som et "nonprofitselskap" hvor et overskudd tilbakeføres brukerne i form av lavere avgifter. Disse medlemmer vil derfor vurdere hvorvidt Avinors selskapsform er optimal for fremtidig styring av norsk luftfart, i denne sammenhengen bør en oppsplitting av selskapet vurderes.

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

Jernbaneformål

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

Disse medlemmer mener at jernbanen i større grad har 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. For å oppnå økt konkurranse, kutt i subsidier og en samfunnsøkonomisk lønnsom jernbane vil disse medlemmer utnytte jernbanens sterke sider:

- Godstransport over lange distanser
- Persontransport i tettbefolkede områder.

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

Disse medlemmer mener at det innenfor drift og vedlikehold ligger et betydelig effektiviseringspotensial som kan realiseres ved å videreføre de omstillingsprosjekter Regjeringen ved sin tiltredelse avlyste. Det pekes på at Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2008 opprettholder midlene til vedlikehold av jernbaneinfrastrukturen på samme nivå som Regjeringens forslag, og forutsetter et forsiktig potensial for effektivisering innenfor driften ved konkurranse på om lag 12 pst.

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

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

Veiformål

Disse medlemmer viser til at bevilgningen til veiinvesteringer etter Regjeringens fremlagte budsjettforslag øker etterslepet mot flertallsvedtaket i Innst. S. nr. 240 (2003-2004) Nasjonal transportplan, og viser videre til at Regjeringens forslag ikke oppfyller vedtaket om 2,2 mrd. kroner mer til vei og bane pr. år, hvorav 1 mrd. kroner i hovedsak var forutsatt brukt til riksveiinvesteringer (inkl. rassikring med 0,1 mrd. kroner).

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

av nye investeringer i riksveinettet på bompengefinansiering, og direkte urimelig å benytte slike midler til andre formål enn veistrekingen de er innkrevd ved.

Disse medlemmer viser derfor til Fremskrittspartiets merknader i Innst. S. nr. 240 (2003-2004) Nasjonal transportplan, som også ble videreført i Fremskrittspartiets alternative forslag til samferdselsbudsjett for 2006 og 2007. Disse medlemmer viser til at de dokumenterte behovene innenfor veisektoren på ingen måte er blitt mindre, og fastholder Fremskrittspartiets primærforslag om en storsatsing på veiformål med 7,5 mrd. kroner mer pr. år enn regjeringen Bondevik IIs forslag til Nasjonal transportplan la opp til. Dette utgjør for 2008 en økning på 7,54 mrd. kroner ifht. Regjeringens forslag til budsjett for Statens vegvesen, og midlene innrettes primært mot anvendelse til riksveiinvesteringer, vedlikehold, sikkerhetstiltak som midtdele og rassikring. Fremskrittspartiet overoppyller derved veisatsingen i Nasjonal transportplan slik den virkelig ble vedtatt i Stortinget, og tar også igjen etterslep fra tidligere år både på vedlikehold, veiinvestering og rassikring.

Videre har disse medlemmer merket seg fremleggelsen av stamveitredninger fra Veidirektoratet, hvor behovet for et tidsmessig og funksjonelt stamveinett iht. veinormalene oppgis å ville koste 230 mrd. kroner og ta 50 år å realisere med Regjeringens bompengebaserte investeringsnivå.

Forslaget i Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2008 om et infrastrukturfond, sammen med en økning av ordinære, årlige bevilgninger til investering i samferdsel, vil resultere i at de vesentligste deler av stamveinettet kan oppgraderes på 20 år i stedet for dagens 50-årsperspektiv - uten bruk av bompenger eller veiprisning. Videre skaper planen rom for utbygging av viktige deler av det øvrige riksveinettet.

Disse medlemmer viser også til fordelingen av rammetillegg til stamveier, og til at fylkesfordelt rammetillegg er basert på Fremskrittspartiets primære forslag til budsjetttramme i Innst. S. nr. 240 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015.

Disse medlemmer bemerker at fordelingen uttrykker de årlige gjennomsnittlige investeringer over de neste 10 år for hver korridor/riksvei. Disse medlemmer understreker at Fremskrittspartiets totale årlige ramme står fast, men partiets prioriteringer for de enkelte stamveiene og fylkene må til enhver tid kunne tilpasses. I praksis betyr dette at de beløp som er satt opp under de enkelte stamveiene/fylkene årlig, vil kunne overføres innbyrdes på grunnlag av de til enhver tid gjeldende prioriteringer for å sikre effektiv fremdrift av igangsatte prosjekter.

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

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

Stamvei- korridorer	Korridor	Forslag St.prp. nr. 1 (2007-2008)	Tillegg FrP 2008
1	Oslo-Svinesund/Kornsjø	721	85
2	Oslo-Ørje/Magnor	439,4	421
3	Oslo-Grenland-Kristiansand-Stavanger	417,1	617
4	Stavanger-Bergen-Ålesund-Trondheim	252,8	546
5	Oslo-Bergen/Haugesund /Sogn/Florø	545	465
6	Oslo-Trondheim/ Ålesund/Måløy	360,4	1090
7	Trondheim-Bodø	155,8	680
8	Bodø-Narvik-Tromsø- Kirkenes arm Lofoten	231	638
	Totalt stamveiruter	3 122,5	4 541

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

Fylkesfordelt ramme til "øvrige riksveier"	Forslag St.prp. nr. 1 (2007-2008)	Tillegg FrP 2008
Østfold	66	85
Akershus	197,1	183
Oslo	229	183
Hedmark	52	98
Oppland	54	98
Buskerud	154,7	98
Vestfold	57,2	116
Telemark	126	146
Aust-Agder	49	61
Vest-Agder	95	61

Fylkesfordelt ramme til "øvrige riksveier"	Forslag St.prp. nr. 1 (2007-2008)	Tillegg FrP 2008
Rogaland	190	86
Hordaland	315,6	49
Sogn og Fjordane	77	49
Møre og Romsdal	207,8	73
Sør-Trøndelag	67	61
Nord-Trøndelag	65	61
Nordland	111	73
Troms	66	61
Finnmark	35	37
Total fylkesfordelt ramme til øvrige riksveier	2214,4	1679

Disse medlemmer viser til at Regjeringen fastslår at "transportinfrastruktur er et offentlig ansvar, og at utbygging av infrastruktur er avgjørende for vekst og utvikling i lokalsamfunn og næringsliv". Disse medlemmer finner det derfor svært spesielt at ikke forslaget til samferdselsbudsjett, og i særdeleshet ikke forslaget til riksveiiinvesteringer gjenspeiler det ansvaret Regjeringen selv påpeker eget ansvar for.

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

Ferjetransport

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

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

Disse medlemmer har registrert at flere eksportører og trafikkselskaper rundt om i landet klager på at det er for få ferjeavganger, noe som fører til ekstra kostnader for næringslivet. Dette fører igjen til at de taper i konkurransen med andre og med utlandet. Disse medlemmer viser derfor til sitt alternative budsjett med mer penger til ferjedrift, slik at anløpsfrekvensen kan øke. Dette vil spesielt styrke næringslivet i Distrikts-Norge.

Disse medlemmer peker spesielt på at ferjetilbudet også må dimensjoneres slik at reisende som skal bruke første og siste fly til og fra de enkelte fylkene, kan gjøre det uten ekstra overnatting og derved kan få tilfredsstillende tilgang til internasjonale destinasjoner fra landets hovedflyplass.

Disse medlemmer understreker at der det ut fra samfunnsmessige årsaker er viktig å opprettholde ulønnsomme ruter, skal disse gjøres lønnsomme ved statstilskudd, og legges ut på anbud. Disse medlemmer viser til at som riksveiene, har også riksveiferjene betydelig høyere trafikkvekst enn forutsatt i NTP. Disse medlemmer understreker at når ferjestrekninger lyses ut på anbud, og når staten ellers kjøper

per riksveiferjetjenester, må dimensjonering av ferjetilbudet dekke inn både faktisk økning i trafikk og endring i sikkerhetsbestemmelsene som påvirker kapasiteten.

Disse medlemmer viser for øvrig til Fremskrittspartiets alternative budsjettforslag for 2008 hvor det foreslås midler til en omfattende prøveordning der riksveiferjene skal være gratis for brukerne, og forslag om midler til generelt økt frekvens på viktige strekninger.

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.

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

Disse medlemmer ønsker derfor å satse på en raskere utbedring enn Regjeringen foreslår, og legger til grunn at økt bruk av konkurranse vil frigjøre midler slik at utbedring av farledene kan fremskyndes.

Disse medlemmer er opptatt av å sikre en viktig og nødvendig redningstjeneste og beredskap - herunder oljevernberedskap - langs hele kysten. Videre er disse medlemmer opptatt av å sikre at havnene får gode rammevilkår, og at avgifter kun skal kreves inn etter selv-kostprinsippet.

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

medlemmer at offentlige og private havner må likestilles.

3. JUSTISDEPARTEMENTET, UTDRAG FRA BUDSJETT-KAPITTEL 456 NØDNETT

Disse medlemmer er opptatt av at det i forbindelse med etableringen av felles nødnett må stilles krav om muligheter til på god måte å kunne få overført både bilder og data med god kapasitet. Disse medlemmer peker på de uvurderlige verdiene det vil ha dersom man kan få levende bilder fra f. eks. et ulykkessted, og mener at når man nå etablerer et kostbart og fremtidsrettet nødnett er det viktig at man legger til grunn nødetatenes behov både i dag og i fremtiden. Disse medlemmer forutsetter at innfasingen skal skje i henhold til Stortingets tidligere vedtatte frem-

driftsplan, og vil videre peke på at man må få en rask og god evaluering etter at man har etablert første fase av utbyggingen.

2.2.3 Generelle merknader fra Høyre

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til merknader, forslag og rammer som fremkommer i Høyres alternative statsbudsjett for 2008, jf. Budsjett-innst. S. I (2007-2008). Disse medlemmer viser til at Høyre i sitt alternative statsbudsjett foreslår å bevilge kr 25 126 621 000 på rammeområde 17, som er kr 475 000 000 mer enn det som følger av Regjeringens forslag. I tillegg har Høyre foreslått et vegfond på 20 mrd. kroner.

Kap.	Post	Formål	St.prp. nr. 1 med Tillegg nr. 5	A, SV, Sp	H
Utgifter rammeområde 17					
1062		Kystverket	1 464 990 000	1 464 990 000	1 489 990 000
				(0)	(+25 000 000)
	30	Nyanlegg og større vedlikehold	341 250 000	341 250 000	366 250 000
				(0)	(+25 000 000)
1313		Luftfartstilsynet	149 200 000	149 200 000	144 200 000
				(0)	(-5 000 000)
	1	Driftsutgifter	149 200 000	149 200 000	144 200 000
				(0)	(-5 000 000)
1314		Statens havarikommisjon for transport	47 000 000	47 000 000	39 000 000
				(0)	(-8 000 000)
	1	Driftsutgifter	47 000 000	47 000 000	39 000 000
				(0)	(-8 000 000)
1320		Statens vegvesen	15 425 000 000	15 425 000 000	15 738 000 000
				(0)	(+313 000 000)
	30	Riksveginvesteringer	5 785 300 000	5 785 300 000	6 098 300 000
				(0)	(+313 000 000)
1330		Særskilte transporttiltak	521 700 000	521 700 000	541 700 000
				(0)	(+20 000 000)
	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport	233 800 000	233 800 000	253 800 000
				(0)	(+20 000 000)
1350		Jernbaneverket	5 802 100 000	5 812 100 000	5 922 100 000
				(+10 000 000)	(+120 000 000)
	23	Drift og vedlikehold	3 389 600 000	3 389 600 000	3 339 600 000
				(0)	(-50 000 000)
	30	Investeringer i linjen	2 339 100 000	2 349 100 000	2 509 100 000
				(+10 000 000)	(+170 000 000)
1351		Persontransport med tog	1 673 400 000	1 676 400 000	1 673 400 000
				(+3 000 000)	(0)
	70	Kjøp av persontransport med tog	1 657 600 000	1 660 600 000	1 657 600 000
				(+3 000 000)	(0)
1560		Spesielle IKT-tiltak	60 899 000	60 899 000	70 899 000
				(0)	(+10 000 000)
	22	Samordning av IKT-politikken	50 899 000	50 899 000	60 899 000
				(0)	(+10 000 000)
Sum utgifter rammeområde 17			26 797 532 000	26 810 532 000	27 272 532 000
				(+13 000 000)	(+475 000 000)
Inntekter rammeområde 17					
Sum inntekter rammeområde 17			2 145 911 000	2 145 911 000	2 145 911 000
				(0)	(0)
Sum netto rammeområde 17			24 651 621 000	24 664 621 000	25 126 621 000
				(+13 000 000)	(+475 000 000)

Disse medlemmer fremmer også en rekke strukturtiltak samt forslag til alternativ organisering og finansiering som vil gi Norge bedre og raskere utbygging av nødvendig infrastruktur.

Disse medlemmer bemerker at regjeringspartiene gjentatte steder hevder å oppfylle Nasjonal transportplan. Dette er feil. Regjeringen måtte da hatt cirka 2 mrd. kroner mer på veg og jernbane.

Veginvesteringer:	-804 mill.	2008-kroner mot NTP-vedtak etter tre år
Jernbaneinvesteringer:	-1 104 mill.	2008-kroner mot NTP-vedtak etter tre år
Til sammen:	-1 908 mill.	2008-kroner mot NTP-vedtak etter tre år

LANGTIDSPERSPEKTIVER - NASJONAL TRANSPORTPLAN 2010-2019

Disse medlemmer viser til at Regjeringen lovet velgerne å holde Nasjonal transportplan, men at den halvveis i stortingsperioden ligger nesten to mrd. bak. Når man kombinerer dette med at det ikke kompenseres for den internasjonale prisutviklingen på stål og betong, sier nei til mer konkurranseutsetting og alternativ organisering og finansiering, frykter disse medlemmer at det har gått ut signaler til transportetatene om å ha små forventninger til nye prosjekt. Disse medlemmer frykter at også prosjekt i nåværende NTP, NTP 2006-2015, lider en ublid skjebne.

Prisvekst og lønnsvekst gjør at bare videreføring er reelt et kutt. Disse medlemmer er meget bekymret for at det kan komme store utsettelse på særs viktige prosjekt, spesielt i InterCity-triangelet, men også prosjekt i Oslopakke 3 og andre viktige samferdsels-satsinger. Disse medlemmer tolker den senere tids medieutspill fra samferdselsministeren og regjeringsfraksjonen som signaler om at dette er et meget sannsynlig scenario. Viljen både til å prioritere samferdsel høyere og foreta modernisering i strukturer synes fraværende. Etatenes planforslag som skal offentliggjøres den 17. desember 2007, ventes å være meget nedslående lesning.

Disse medlemmer vil understreke viktigheten av bedre veier. Disse medlemmer vil peke på at store avstander og spredt bosetting gjør Norge som nasjon avhengig av gode transportløsninger. En effektiv infrastruktur er avgjørende for at bedrifter i Distrikts-Norge skal være konkurransedyktige. I dag er det en vel så stor utfordring å sikre gode mobilitetsløsninger for å tiltrekke seg arbeidskraft, som å korte avstanden til markedene. Veibygging er både god distriktspolitikk og god næringspolitikk. Bedre veier er også avgjørende for å komme videre mot visjonen om null drepte og varig skadde i trafikken. Disse medlemmer vil fremheve viktigheten av at vi i gode tider må investere i fremtiden for å sikre morgendagens velferd. Disse medlemmer vil derfor øke bevilgningene til investeringer i infrastruktur fordelt med 300 mill. kroner til veginvesteringer og 170 mill. kroner til investeringer i jernbanen.

Den statlige andelen av veginvesteringene må økes. Disse medlemmer har foreslått et vegfond på 20

Regjeringen har knapt økning i statlige veginvesteringer fra i fjor. Man følger heller ikke handlingsprogrammet til Nasjonal transportplan på jernbane.

Regjeringen fremla et statsbudsjett som ifølge St.prp. nr. 1 (2007-2008) gir følgende status for etterslep i forhold til handlingsprogrammene til Nasjonal transportplan:

mrd. kroner for å møte utfordringene med det store etterslepet på vedlikehold av riksvegene.

JERNBANE

Disse medlemmer er ikke fornøyd med Regjeringens satsing på InterCity-triangelet, Østfoldbanen, Vestfoldbanen og Dovrebanen. Store deler av Vestfoldbanen anses i dag som museumsjernbane. Gjennomsnittshastigheten på vesentlige deler av Østfold- og Vestfoldbanen er på 60-70 km/t. Det er uholdbart. På Østfoldbanen er situasjonen blant annet at store deler av de raskt økende godsmengder til Norge over Göteborg havn, helt unødvendig vil komme på vegene. Disse medlemmer understreker det store behovet for nye kryssingsspor og dobbeltspor for å sikre at jernbanen kan opprettholde og styrke sin andel av person- og godstransport. Med høyere budsjett, alternativ organisering og finansiering kunne flere høyt prioriterte prosjekt blitt realisert.

Disse medlemmer viser til Høyres forslag om en egen handlingsplan for kryssingsspor og andre kapasitetsøkende tiltak, jf. Dokument nr. 8:92 (2006-2007). Disse medlemmer har for øvrig merket seg Jernbaneverkets opplysninger om at behovet for nye kryssingsspor er mest presserende på Bergensbanen og Sørlandsbanen.

Disse medlemmer understreker behovet for konkurranse for å sikre et best mulig tilbud til brukerne med de ressursene som er tilgjengelige. Disse medlemmer vil vise til at konkurranse på persontransporten på Gjøvikbanen har vært en stor suksess. Gjøvikbanen har etter konkurranseutsettingen fått et tilbud med mye bedre kvalitet, stor økning i antall avganger og tilgjengelighet for alle. Disse medlemmer vil peke på at bruken av anbud med kontraktsvilkår- og sanksjoner, kan vise seg å være et mer egnet og effektivt verktøy for å sikre den offentlige tjenestekvalitet med hensyn til adkomst for personer med redusert funksjonsevne, og andre krav til gode offentlige tjenester, fremfor lovfesting.

Disse medlemmer ønsker konkurranse på de resterende persontransportstrekningene som drives av NSB.

Disse medlemmer vil ha økt konkurranse ved utbygging, drift og vedlikehold av jernbanens infrastruktur for å sikre flere midler til jernbaneinvesteringer. Innsparte midler bør brukes til å styrke jernbanen. Disse

medlemmer understreker at sikkerhet fortsatt skal være et statlig ansvar og ha prioritet nummer én.

OLJEVERNBEREDSKAP

Disse medlemmer har foreslått å styrke bevilgningene til oljevernberedskap med ytterligere 25 mill. kroner i Høyres alternative budsjett.

KOLLEKTIVTRANSPORT

Disse medlemmer vil understreke viktigheten av gode kollektivløsninger i et smidig transportsystem. Disse medlemmer vil peke på den svært vellykkede satsingen fra regjeringen Bondevik II med den såkalte belønningsordningen. Disse medlemmer vil ha en sterkere satsing enn Regjeringen på kollektivtransport i de store byene, for å redusere bilbruk og øke kollektivandelen. Disse medlemmer konstaterer at Regjeringen vil utvide antallet byområder som kan søke midler fra belønningsordningen med tre nye. Disse medlemmer er enig i dette, men er skuffet over at det ikke følger penger med.

Disse medlemmer viser til at Høyre i alternativt budsjett har foreslått en styrking av belønningsordningen for kollektivtrafikk i storbyområdene til 201,7 mill. kroner i 2008.

ALTERNATIV FINANSIERING

Disse medlemmer er opptatt av å finne nye løsninger som kan gi raskere og mer rasjonell utbygging, drift og vedlikehold av veganelegg. Disse medlemmer konstaterer at Regjeringens varslede modell for bygging av infrastruktur "prosjektfinansiering" ble skrinlagt i 2007-budsjettet. Disse medlemmer mener dette gjør det enda viktigere å jobbe videre med bygging av veg gjennom offentlig-privat samarbeid (OPS). De gode resultatene bekreftes i en fersk rapport som Transportøkonomisk institutt (TØI) og Dovre International har utført på vegne av Samferdselsdepartementet, TØI-rapport nr. 890/2007.

Disse medlemmer er glad for at konklusjonen uttrykkelig slår fast de svært positive erfaringene med OPS. Offentlig-privat samarbeid (OPS) er ikke så mye rimeligere, men har oppimot halvert tiden for realisering av nye vegprosjekt. Disse medlemmer viser som eksempel til ny E18 mellom Grimstad og Kristiansand. Skulle den parsellen blitt bevilget over løpende budsjett på vanlig måte, ville det raskt kunne tatt over åtte år å realisere prosjektet. Nå ligger det an til å kunne realiseres på under fire.

Disse medlemmer peker på at dette betyr tidligere tilgang til en bedre veg. Det har også vært observert omfattende innovasjon på områdene gjennomføringsstrategi, prosjektorganisering, kontraktsstrategi og prosjektfinansiering. OPS-modellen gir sterke insentiver til de private aktørene, fordi man i tillegg til ansvar for produktiviteten også er tildelt ansvaret for mengde og ytelse i levetida. Erfaringene så langt peker i retning av at dette er en mer hensiktsmessig risikofordeling enn en tradisjonell modell.

Disse medlemmer peker videre på at lokale politikere og lokalt næringsliv er fornøyd både med

OPS-løsningen og den måten den er gjennomført på. Disse medlemmer har dessuten merket seg at den hittil prøvde modellen er god, men kan justeres på enkelte punkter. En riktig fordeling av risiko mellom partene er viktig for å unngå at det beregnes for høye risikotillegg i kostnadene. Dette gjelder spesielt i de tilfellene ingen av partene kan kontrollere risikoen, f. eks. ved problematisk fjell.

Disse medlemmer viser til at den viktigste positive egenskapen med privat finansiering er uavhengigheten til årlige offentlige budsjetter. Dette kan imidlertid også realiseres på andre måter, eksempelvis gjennom prosjektfinansiering. Ved bruk av prosjektfinansiering vil en imidlertid ikke oppnå gunstige effekter som kommer av at profesjonelle investorer og långivere stiller krav til styringen av prosjektene. Disse medlemmer viser videre til at bompengefinansiering i mange tilfeller er en ugunstig løsning samfunnsøkonomisk sett og ikke en nødvendig del av en OPS-løsning. Om en slik finansiering skal brukes, må vurderes fra prosjekt til prosjekt.

Disse medlemmer registrerte at Regjeringen i budsjettforslaget for 2007 på side 102 i "Gul bok", la prosjektfinansiering død uten at det var definert hva man la i det. Prosjektfinansiering kan blant annet være en totalbevilgning, der man oppnår fordelene det representerer at man har fullfinansiering fra start. Disse medlemmer peker på det omfattende behovet for infrastrukturinvesteringer og vedlikehold. I denne sammenheng er det flere grep enn OPS som kan og bør vurderes. Disse medlemmer ser det derfor positivt om Regjeringen åpner for både mer OPS og prosjektfinansiering eller andre alternative finansieringsformer.

Disse medlemmer viser til forslag til OPS-prosjekt under kapittel 4.1.1.5 Alternativ finansiering og organisering av infrastruktur.

Disse medlemmer viser til merknader om IKT- og moderniseringspolitikken under kapittel 6.1.2.

2.2.4 Generelle merknader fra Kristelig Folkeparti

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti vil understreke at samferdsel er et viktig satsingsområde for Kristelig Folkeparti, og viser til at følgende hovedmål ligger til grunn for Kristelig Folkepartis prioriteringer på samferdselsområdet: Framkommelighet, tilgjengelighet, trafikksikkerhet og miljøhensyn.

Dette medlem viser til at framkommelighet er et grunnleggende behov både i distriktene og i byområdene, for næringslivet og for enkeltpersoner i hverdagen, inkludert funksjonshemmede. Dette medlem viser til Kristelig Folkepartis alternative budsjettforslag der bevilgningene til utbedring av rastruede strekninger over post 31 på kap. 1320 foreslås økt med 75 mill. kroner i forhold til Regjeringens forslag. Dette medlem peker på at rasfaren på norske veier er til stor belastning for befolkningen, og at rasene går oftere og er blitt mer uforutsigbare. Dette medlem understreker at det er nødvendig med raskere tempo i sikringen, samt ny kartlegging av rasutsatte områder.

Dette medlem viser til at trafiksikkerhet står sentralt i Kristelig Folkepartis samferdselspolitikk. På denne bakgrunn viser dette medlem til Kristelig Folkepartis alternative statsbudsjett der det foreslås å øke bevilgningen til ekstra trafiksikkerhetstiltak, midtledere, med 30 mill. kroner utover Regjeringens forslag.

Dette medlem mener staten må gi et godt fungerende tilbud på riksvegferjene, og mener situasjonen i dag ikke er tilfredsstillende for dem som er avhengige av gode ferjetilbud. Dette medlem viser til at riksvegferjene er av stor betydning for distriktene. Dette medlem vil særlig peke på behovet for tilstrekkelig kapasitet, hyppige avganger og framfor alt forutsigbarhet uten forsinkelser, køer og gjensitting.

Dette medlem viser derfor til Kristelig Folkepartis alternative statsbudsjett der det foreslås økt bevilgning til riksvegferjetjenester på 50 mill. kroner i forhold til Regjeringens forslag.

Dette medlem vil peke på behovet for bedre kollektivtrafikk og mindre bilbruk i byområdene. Dette medlem viser til at en slik utvikling vil bedre både framkommelighet og luftkvalitet i byene. Dette medlem registrerer at Regjeringen legger opp til en reell svekkelse av belønningsordningen. Dette medlem peker på at belønningsordningen for kollektivtrafikk i byene er et godt fungerende virkemiddel for mer og bedre kollektivtransport. I en tid hvor befolk-

ningen etterspør bedre kollektivtilbud, mener dette medlem at ordningen bør styrkes, og viser til Kristelig Folkepartis alternative statsbudsjett der ordningen foreslås styrket med 60 mill. kroner ut over Regjeringens forslag.

Dette medlem mener klimatrusselen må tas på alvor og at transport utgjør en av de største utfordringene for bærekraftig utvikling i verden i dag. Miljøbelastningene fra transportsektoren bidrar til store samfunnskostnader, og sektorens energiforbruk er stort og økende. Dette medlem viser derfor til Kristelig Folkepartis alternative statsbudsjett der det foreslås økt bevilgning til forserte planleggingsoppgaver på jernbane med 30 mill. kroner ut over Regjeringens forslag.

Dette medlem mener det er viktig å bidra til å stimulere ny og miljøvennlig teknologi i samferdselssektoren, og peker på at Norge har et spesielt ansvar for å ta i bruk ny teknologi. Det er etter dette medlems mening viktig at satsingen på utslippsfrie og klimanøytrale drivstoff fortsetter, og viser her til felles satsinger fra Kristelig Folkeparti, Høyre og Venstre i arbeidet med klimaplan.

Dette medlem viser til Kristelig Folkepartis alternative statsbudsjett der det foreslås at rammen for rammeområde 17 settes til 24 716 621 000 kroner, som er en økning med 65 mill. kroner i forhold til Regjeringens opplegg.

Kap.	Post	Formål	St.prp. nr. 1 med Tillegg nr. 5	A, SV, Sp	KrF budsjett 2008
Utgifter rammeområde 17 (i hele tusen kroner)					
1320		Statens vegvesen	15 425 000	15 425 000	15 400 000
				(0)	(-25 000)
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m.	7 061 500	7 061 500	6 931 500
				(0)	(-130 000)
	30	Riksveginvesteringer	5 785 300	5 785 300	5 765 300
				(0)	(-20 000)
	31	Rassikring	329 000	329 000	404 000
				(0)	(+75 000)
	72	Kjøp av riksvegferjetjenester	1 547 400	1 547 400	1 597 400
				(0)	(+50 000)
1330		Særskilte transporttiltak	521 700	521 700	581 700
				(0)	(+60 000)
	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport	233 800	233 800	293 800
				(0)	(+60 000)
1350		Jernbaneverket	5 802 100	5 812 100	5 832 100
				(+10 000)	(+30 000)
	30	Investeringer i linjen	2 339 100	2 349 100	2 369 100
				(+10 000)	(+30 000)
1351		Persontransport med tog	1 673 400	1 676 400	1 673 400
				(+3 000)	(0)
	70	Kjøp av persontransport med tog	1 657 600	1 660 600	1 657 600
				(+3 000)	(0)
Sum utgifter rammeområde 17			26 797 532	26 810 532	26 862 532
				(+13 000)	(+65 000)
Inntekter rammeområde 17 (i hele tusen kroner)					
Sum inntekter rammeområde 17			2 145 911	2 145 911	2 145 911
				(0)	(0)
Sum netto rammeområde 17			24 651 621	24 664 621	24 716 621
				(+13 000)	(+65 000)

2.2.5 Generelle merknader fra Venstre

Komiteens medlem fra Venstre viser til at Venstre i sitt alternative statsbudsjett foreslår at rammen for rammeområde 17 settes til kr 25 771 621 000 kroner, som er en økning med kr 1 120 000 000 i forhold til Regjeringens forslag.

Kap.	Post	Formål	St.prp. nr. 1 med Tillegg nr. 5	A, SV, Sp	V
Utgifter (i hele tusen kroner)					
1062		Kystverket	1 464 990	1 464 990	1 564 990
				(0)	(+100 000)
	1	Driftsutgifter	979 940	979 940	1 019 940
				(0)	(+40 000)
	21	Spesielle driftsutgifter	3 900	3 900	33 900
				(0)	(+30 000)
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	45 800	45 800	75 800
				(0)	(+30 000)
1301		Forskning og utvikling mv.	169 900	169 900	189 900
				(0)	(+20 000)
	70	Tilskudd utvikling av miljøvennlig drivstoff	0	0	20 000
				(0)	(+20 000)
1320		Statens vegvesen	15 425 000	15 425 000	15 575 000
				(0)	(+150 000)
	30	Riksveginvesteringer	5 785 300	5 785 300	5 885 300
				(0)	(+100 000)
	31	Rassikring	329 000	329 000	379 000
				(0)	(+50 000)
1330		Særskilte transporttiltak	521 700	521 700	681 700
				(0)	(+160 000)
	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport	233 800	233 800	393 800
				(0)	(+160 000)
1350		Jernbaneverket	5 802 100	5 812 100	6 492 100
				(+10 000)	(+690 000)
	30	Investeringer i linjen	2 339 100	2 349 100	3 009 100
				(+10 000)	(+670 000)
	40	Tilskudd planlegging og prosjektering av bybaner	0	0	20 000
				(0)	(+20 000)
1351		Persontransport med tog	1 673 400	1 676 400	1 673 400
				(+3 000)	(0)
	70	Kjøp av persontransport med tog	1 657 600	1 660 600	1 657 600
				(+3 000)	(0)
Sum utgifter			26 797 532	26 810 532	27 917 532
				(+13 000)	(+1 120 000)
Inntekter (i hele tusen kroner)					
Sum inntekter			2 145 911	2 145 911	2 145 911
				(0)	(0)
Sum netto			24 651 621	24 664 621	25 771 621
				(+13 000)	(+1 120 000)

Dette medlem vil peke på at samferdselssektoren må ta sin del av ansvaret for å redusere de nasjonale klimagassutslippene. Venstres hovedprioritet i samferdselspolitikken er derfor å intensivere utbyggingen av en konkurransedyktig infrastruktur for miljøvennlig og ressursparende gods- og persontrafikk. Dette er en av de viktigste nasjonale oppgavene i de kommende årene. Dette medlem synes det er positivt at Regjeringen har valgt å videreføre arbeidet med å utrede potensialet for høyhastighetstog i Norge, men vil peke på at det haster å få en konkret plan for hvordan satsingen skal innrettes og finansieres.

Dette medlem vil vise til at Regjeringen har lovet økt innsats innen kollektivtrafikken og miljøvennlig transport. I forslaget til statsbudsjett legger Regjeringen imidlertid opp til en svekkelse av belønningsordningen for kollektivtrafikken, ved at flere byområder innlemmes i ordningen uten at bevilgningen økes tilsvarende. Regjeringen setter også en rekke jernbaneprosjekter på vent. Dette er et skritt i feil retning og bidrar ikke til den satsingen som er nødvendig for å løse miljø- og fremkommelighetsutfordringene i byområdene. Dette medlem vil derfor øke innsatsen på konkurransedyktig kollektivtrafikk i byområ-

dene, øke kapasiteten på jernbanen og styrke satsingen på gang- og sykkelveger. Dette medlem vil særlig peke på betydningen av å få realisert InterCity-trianglet med dobbeltspor.

Dette medlem vil vise til Venstres alternative statsbudsjett hvor Venstre foreslår å øke bevilgningene til belønningsordningen for kollektivtrafikken med 160 mill. kroner, øke bevilgningen til investeringer i jernbanen med 670 mill. kroner, bevilge planleggingsmidler for bybaner med 20 mill. kroner over en ny post og øke innsatsen innen bygging av gang- og sykkelveger med 50 mill. kroner utover Regjeringens forslag.

Dette medlem vil også understreke betydningen av et transportsystem som er tilgjengelig for alle, og er derfor tilfreds med at Regjeringen viderefører BRA-programmet som regjeringen Bondevik II tok initiativ til.

Dette medlem vil også peke på behovet for at det utvikles og legges til rette for en mer miljøvennlig vegtrafikk. Det er særlig viktig å ta i bruk ny og miljøvennlig teknologi og miljøvennlige drivstoff. Den forrige Bondevik II-regjeringen trappet regelmessig opp bevilgningene til forskning, utvikling og demonstrasjon innen hydrogen og biodrivstoff. Dette medlem viser til Venstres alternative statsbudsjett hvor Venstre foreslår å øke bevilgningene til formålet med 20 mill. kroner utover Regjeringens forslag.

Dette medlem mener det er viktig å opprettholde en høy vegstandard med hensyn til trafikksikkerhet og fremkommelighet i byområdene og distriktene. Dette medlem har ingen tro på at det er mulig å bygge seg ut av trafikkproblemene i byområdene, men det er nødvendig å intensivere arbeidet med fysiske midtskillere og rassikring på riksveg- og stamvegnettet dersom vi skal nå målet om null skadde og drepte i trafikken. Regjeringen ligger etter i satsingen på trafikksikkerhet. Dette er skuffende. Flere kilometer med fysiske midt-rekkverk er et enkelt og rimelig tiltak som vil redde mange liv. Dette medlem har merket seg at Regjeringen forventer en økning i antallet skadde og drepte i trafikken for 2008, og vil vise til Venstres alternative statsbudsjett hvor Venstre foreslår å bevilge 50 mill. kroner til bygging av fysiske midtdele utover Regjeringens forslag. Dette medlem vil understreke viktigheten av åpne og trygge veger over hele landet og trekke fram behovet for forsterket rassikring. Dette medlem vil vise til Venstres alternative statsbudsjett hvor Venstre foreslår å øke innsatsen på rassikring med 50 mill. kroner utover Regjeringens forslag.

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

3.1 Sammen drag - Hovedpunkter Samferdselsdepartementet

Regjeringa foreslår eit samferdselsbudsjett for 2008 på om lag 24,7 mrd. kroner, ein auke på om lag 1,1 mrd. kroner eller 4,7 pst. frå saldert budsjett 2007.

Saldert budsjett 2007 innebar eit lyft for løyvingane til både veg og jernbane. Det var første gong ei regje-

ring har følgt opp Stortingets vedtak om Nasjonal transportplan for både veg og jernbane i eitt år. Noreg er inne i ein høgkonjunktur med stor aktivitet i mange sektorar, ikkje minst innan byggsektoren, men òg i anleggssektoren. Mangel på arbeidskraft og stor internasjonal etterspurnad etter viktige innsatsfaktorar som stål, betong, olje/ asfalt etc., gir auka løns- og prisvekst.

Budsjettframlegget 2008 medfører eit aktivitetsnivå for veg og jernbane på om lag same nivå som i saldert budsjett 2007. Dette inneber at jernbanebudsjettet for 2008, som i 2007, ligg på eit historisk høgt nivå, medan vegbudsjettet også ligg på eit klart høgare nivå enn vegbudsjetta under regjeringa Bondevik II. Med budsjettframlegget har Regjeringa som første regjering meir enn oppfylt Stortingets vedtak om Nasjonal transportplan for to år av planperioden både for veg og jernbane. Såleis vert om lag 200 mill. kroner av etterslepet frå 2006 teke att.

For både veg og jernbane har Regjeringa funne det nødvendig å styrkje drift og vedlikehald monaleg utover premissa i Nasjonal transportplan. Også riksvegferjedrifta er styrkt samanlikna med Nasjonal transportplan, m.a. på grunn av høg oljepris.

I tråd med Regjeringas utbyttepolitikk er det budsjettet med inntekter på om lag 1,2 mrd. kroner i utbytte frå selskap som er eigd av Samferdselsdepartementet. Dette er fordelt med 398 mill. kroner i utbytte frå Avinor AS, 349 mill. kroner i utbytte frå NSB AS og 506 mill. kroner i utbytte frå Posten Norge AS. Det er ikkje lagt opp til å ta ut utbytte frå Baneservice AS.

I tabellane under dei einskilde budsjettkapittel i St.prp. nr. 1 (2007-2008) Samferdselsdepartementet er budsjettendringar sett i forhold til saldert budsjett 2007. I tabell på side 18 i proposisjonen er det vidare gitt ei oversikt over budsjettendringar på utgiftskapittel og inntektskapittel i forhold til saldert budsjett 2007.

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

Komiteen viser til at utbytte blir behandla av finanskomiteen under rammeområde 23, jf. Budsjett-innst. S. nr. 1 (2007-2008).

3.2 Kap. 1300 og kap. 4300 Samferdsels- departementet

3.2.1 Sammen drag

(i mill. kroner)		
Kap.	Saldert budsjett 2007	St.prp. nr. 1 (2007-2008)
1300	145,3	151,4
4300	2,2	2,3

Til drifta av Samferdselsdepartementet er det avsett 107,6 mill. kroner (post 1), om lag same realnivå som i saldert budsjett 2007. Det er foreslått 20,4 mill. kroner i tilskot til internasjonale organisasjonar (post 70), ein auke på 2 mill. kroner frå saldert budsjett 2007. Årsaka til auken er finansieringa av departementet si deltaking i to nye EU-program.

I tilskot til trafikktryggleiksformål mv. (post 71) er det avsett 21 mill. kroner, ein auke på 1,8 mill. kroner frå saldert budsjett 2007. Til Trygg Trafikk er det avsett 19,5 mill. kroner, ein auke på 0,8 mill. kroner frå saldert budsjett 2007. Til Syklistenes Landsforening er det avsett 0,5 mill. kroner, som er same beløp som for 2007. I 2008 er det vidare eit nytt tilskot til ITS Norge, som det er foreslått å avsetje 1 mill. kroner til.

Det er avsett 2,4 mill. kroner i tilskot til vernebuing på samferdselsområdet Post 73), om lag uendra frå saldert budsjett 2007.

3.2.2 *Komiteens merknader*

Komiteen vil vise til at Regjeringen foreslår å bevilge 107,6 mill. kroner til driften av Samferdselsdepartementet i 2008, og at dette er om lag same realnivå som i saldert budsjett for 2007. Komiteen viser vidare til at bevilgningen til driftsutgifter post 1 dekkar lønn, godtgjørelser til ansatte i departementet, samt husleie og diverse utgifter knyttet til drift. Komiteen anmoder departementet om å søke effektiv og rasjonell drift innanfor bevilgede rammer.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, slutter seg til forslaget 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, og henviser til Fremskrittspartiets alternative forslag til budsjett.

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

TRYGG TRAFIKK MV.

Komiteen er udelt positiv til det arbeid Trygg Trafikk og Syklistenes landsforening gjør, og støtter bevilgningene til disse. Komiteen viser til at Trygg Trafikk er en viktig landsomfattende organisasjon som jobber med trafikksikkerhet, særlig rettet mot barn og unge.

Komiteen viser til det omfattende trafikksikkerhetsarbeidet Trygg Trafikk står for, og det nødvendige supplement til norske myndigheters eget trafikksikkerhetsarbeid denne organisasjonen representerer.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre er kjent med at Trygg Trafikk står overfor store økonomiske utfordringer, og hadde i utgangspunktet behov for en bevilgning på 21 mill. kroner.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre vil peke på at for å følge opp sitt arbeid, har Trygg Trafikk behov for noe mer midler enn Regjeringen har foreslått å bevilge. Disse medlemmer viser til de respektive partiers alternative budsjetter hvor posten er økt med 3 mill. kroner.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre ber Regjeringen følge den økonomiske utviklingen i Trygg Trafikk fram mot revidert nasjonalbudsjett, med sikte på eventuelle ekstrabevilgninger.

ITS

Komiteen støtter Regjeringens forslag til økning i tilskuddet til ITS Norge.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre ber om at Regjeringen øker innsatsen på ITS for å nå viktige mål innenfor samferdselssektoren ytterligere.

SAMFERDSELSBEREDSKAP

Komiteen understreker behovet for en ny samlet vurdering av spørsmål knyttet til samfunnssikkerhet, og understreker spesielt at arbeid med samferdselsberedskap må forsterkes.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre viser til post 72 Tilskudd til samferdselsberedskap for budsjettering av midler til samferdselsberedskap, men som ikke hører hjemme i budsjettet til underliggende etater. Disse medlemmer støtter dette, men vil be Regjeringen vurdere hvorvidt deler av disse bevilgninger bør kunne kanaliseres via Fylkesmannen.

3.3 **Kap. 1301 Forskning og utvikling mv.**

3.3.1 *Sammendrag*

(i mill. kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2007	St.prp. nr. 1 med Tillegg nr. 5 (2007-2008)
1301	174,5	169,9

Til Samferdselsdepartementets innsats på forskning og utvikling mv. er det på kap. 1301, jf. St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 5 (2007-2008) budsjettert med 169,9 mill. kroner i 2008.

Post 21 Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv. er budsjettert med 17,3 mill. kroner, om lag same realnivå som i saldert budsjett 2007.

Post 50 Samferdselsforskning er budsjettert med 152,6 mill. kroner til, ein auke på 6,3 mill. kroner frå saldert budsjett 2007. Den største delen av forskningsmidlane går til tele- og transportforskning gjennom ulike program i regi av Norges forskingsråd. Klima,

miljø og trafikktryggleik er stikkord for transportforskninga, medan utvikling og utnytting av IKT er stikkord for teleforskninga.

Post 71 Tilskudd til arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede (forsøksordninga) er i St.prp. nr. 1 (2007-2008) budsjettert med 12,1 mill. kroner, ein auke på 0,5 mill. kroner frå saldert budsjett 2007. I St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 5 (2007-2008) foreslås ordninga no i sin heilhet lagt til Arbeids- og velferdsetaten under Arbeids- og inkluderingsdepartementet. Dette inneber at forslag til løyving under kap. 1301 Forskning og utvikling mv. post 71 Tilskudd til arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede, vert redusert med 12,1 mill. kroner (nullstilt).

3.3.2 Komiteens merknader

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

Komiteen vil understreke at Norge har særlig gode forutsetninger for å kunne bidra til utvikling av og tilrettelegging for alternative drivstoff og kjøretøyteknologi. Det er viktig å støtte opp om initiativ og aktører som ønsker å bidra til å utvikle og ta i bruk alternativer til fossile drivstoff og teknologier som reduserer utslippene fra transportsektoren.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, slutter seg til forslaget til bevilgning under kap. 1301.

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

3.3.2.1 POST 21 UTREDNINGER VEDRØRENDE MILJØ, TRAFIKKSIKKERHET MV.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, har merket seg at utredningsmidlene blant annet blir anvendt til analyser og metodeutvikling relatert til transportplanlegging. Flertallet ser det som viktig at disse midlene både brukes sentralt i NTP-sammenheng, men også i regionene i Statens vegvesens arbeid med transportplanlegging lokalt i samarbeid med kommuner og fylker. Det vil bidra til å styrke plankompetansen og utviklingen av slike verktøy i transportplanleggingen også lokalt.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre mener at økte bevilgninger til veier også er en viktig faktor for et bedre miljø og økt sikkerhet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at en god måte for å bevare miljøet og

å øke trafikk sikkerheten, er en politikk der det satses på effektive, sikre og miljøvennlige veier samt reduserte avgifter på biler.

Disse medlemmer vil vise til at satsing på veibygging både i Vestfold og i Akershus dokumenterer en betydelig reduksjon i antall hardt skadde og drepte i trafikken. Veistrekninger som på grunn av ulykkestallene har vært omtalt som dødsveger, er i dag noen av de sikreste veiene i landet. Dette har skjedd selv om fartsgrensene på disse veiene er økt fra 70 km/t til 100 km/t, og nå vurderes satt ytterligere opp. Dette viser at den beste måte å øke trafikk sikkerheten på er å bygge nye veier, samt å oppgradere to- og trefeltsveier med midtdele og kantsikring.

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

3.3.2.2 POST 50 SAMFERDSELSFORSKNING

Forskning og utredning

Komiteen støtter Regjeringens forslag om å øke bevilgningen til forskningsprogrammet RENERGI. Teknologiutvikling generelt, herunder FoU-midler til miljøvennlig teknologi og alternative drivstoff i transportsektoren, er svært viktige virkemidler i klimapolitikken, jf. St. meld. nr. 34 (2006-2007).

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, peker på at en offensiv forskning og forskningsbasert kunnskap blir stadig mer avgjørende for å utvikle fremtidsrettet næringsliv og offentlig sektor. Flertallet vil vise til de vedtatte målene om opptrapping av bevilgningene til forskning og utvikling de neste årene.

Flertallet vil understreke at Norge har særlige forutsetninger til å kunne bidra til utvikling av og tilrettelegging for alternative drivstoff og kjøretøyteknologi. Det er viktig å støtte opp om initiativ og aktører som ønsker å bidra til å utvikle og ta i bruk alternativer til fossile drivstoff og teknologier som reduserer utslippene fra transportsektoren.

Flertallet mener teknologiutvikling generelt, herunder FoU-midler til miljøvennlig teknologi og alternative drivstoff i transportsektoren, er svært viktige virkemidler i klimapolitikken, jf. St. meld. nr. 34 (2006-2007). Flertallet viser til at det haster med å iverksette utslippskutt for å unngå farlige klimaendringer.

Flertallet støtter Regjeringens forslag om å øke bevilgningen til forskningsprogrammet RENERGI over Samferdselsdepartements budsjett med 27 pst. til 29,4 mill. kroner.

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

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

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

Komiteens medlemmer fra Høyre peker på at også nye fornybare energikilder og teknologi for CO₂-håndtering vil spille en viktig rolle i fremtidens energiforsyning. Dette er områder hvor Norge bør være ledende i utviklingen av ny teknologi. Disse medlemmer viser til Høyres alternative budsjettforslag der det er foreslått å styrke forskningsprogrammene RENERGI (Fremtidens rene energisystem) og Climit (miljøvennlig gasskraftteknologi) med 25 mill. kroner hver - til sammen 50 mill. kroner - utover Regjeringens forslag.

Komiteen viser til utfyllende merknader under kapittel 4.1.3.1 Samferdsel og miljø.

Teknologiutvikling, alternative drivstoff mv.

Komiteen mener Norge har særlige forutsetninger for å kunne bidra til teknologiutvikling og tilrettelegging for alternative drivstoff og kjøretøYTEknologi. Flere norske selskaper og forskningsinstitutter er verdensledende innen hydrogenproduksjon, fyllleanlegg for hydrogen, forskning på biodrivstoff og liknende.

Komiteen mener det derfor er viktig å støtte opp om initiativ og aktører som ønsker å bidra til å utvikle og ta i bruk alternativer til olje.

Komiteen vil særlig peke på betydningen av å realisere den planlagte "Hydrogenveien" fra Stavanger til Oslo, og vil vise til at staten har bidratt til byggingen av hydrogenstasjoner i Stavanger og Grenland.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, vil trekke fram at elbiler, hydrogen og biodrivstoff også representerer muligheter for ny næringsutvikling i Norge. Flertallet viser til at en ny rapport fra ZERO, NoBio, TØI og Papir- og fiberinstituttet konkluderer med at biodrivstoff laget med norsk trevirke som råstoff, vil kunne dekke 20-30 pst. av drivstoffbehovet i transportsektoren. En slik satsing vil kunne gi nærmere 10 000 nye arbeidsplasser også, primært i distriktene.

Flertallet merker seg at HyNor-prosjektet er et meget vellykket hydrogenprosjekt, som har internasjonal anerkjennelse. Det er per i dag to hydrogenstasjoner i Norge, og 7 til er planlagt. HyNor fikk for eksempel nylig en avtale med en billeverandør som vil levere 30 hydrogendrevne biler til Norge de neste to årene. Flertallet merker seg at det også er flere gode biodrivstoffprosjekter under planlegging. Flertallet mener derfor at det vil være behov for å satse i enda større grad på utvikling og demonstrasjon for klimavennlige drivstoff framover.

Flertallet ser positivt på Regjeringens arbeid med virkemidler for å få til lavere klimagassutslipp. Et pro-

sjekt som kan bidra positivt til dette arbeidet og til å redusere støy fra biltrafikken, er for eksempel Biogass-prosjektet i Fredrikstad, som har som langsiktig målsetting å få etablert E6 mellom Svinesund og Oslo som Bio-gass-vei.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre viser til at verden blir stadig mer avhengig av energi og ensidig avhengig av olje. Dette medfører en stor belastning på miljøet, og bidrar til vesentlig usikkerhet i enkelte regioner i verden.

Disse medlemmer vil vise til Hydrogenrådets handlingsplan for perioden 2007-2010 som anbefaler at det etableres en stabil finansiering til demonstrasjonsprosjekter innen hydrogen på et nivå på 40 mill. kroner for 2008, 55 mill. kroner for 2009, og deretter 70 mill. kroner fra 2010-2015 for at aktører i Norge skal være tidlige brukere av hydrogenteknologi.

Disse medlemmer vil vise til planene om bygging av en hydrogenstasjon i Oslo-området, og vil vektlegge at dette er et godt prosjekt som bør prioriteres.

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

Komiteens medlem fra Venstre vil vise til Venstres alternative statsbudsjett hvor Venstre foreslår å øke bevilgningene til forskning og utprøving av hydrogen og brenselcelleteknologi med 20 mill. kroner utover Regjeringens forslag.

3.4 Kap. 1310 Flytransport

3.4.1 Sammendrag

(i mill. kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2007	St.prp. nr. 1 (2007-2008)
1310	475,9	501,4

Post 70 Kjøp av innenlandske flyruter vert foreslått budsjettert med 501,4 mill. kroner, ein auke på 25,5 mill. kroner eller 5,4 pst. frå saldert budsjett 2007. Auken utover venta prisstiging har samanheng med framlegget om å auke CO₂-avgift på bruk av drivstoff for innanriks luftfart med 10 øre/literen.

3.4.2 Komiteens merknader

Komiteen vil understreke behovet for et godt kortbanenett for at folk skal ta hele landet i bruk. Kortbanerutene er nødvendige for både syketransport og ambulansetjenester, men også for næringslivet og bosetting i distriktene.

Komiteen vil ha en god samferdselspolitikk for hele landet. Derfor er kortbanenettet og stamrutenettet viktig for flytrafikken i hele landet.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, understreker betydningen av at ordningen med at flyplasser som har økonomisk overskudd betaler for ulønnsomme flyplasser, videreføres.

Flertallet har merket seg at økningen utover forventet prisstigning (gjelder budsjettøkning for statlig kjøp av flyrutetjenester i 2008) har sammenheng med forslaget om å øke CO₂-avgiften på bruk av drivstoff i innenriks luftfart med 10 øre pr. liter.

Flertallet viser til at ifølge Statistisk sentralbyrå (SSB) har CO₂-utslippene økt med 20 pst. i perioden 1990-2005. Med denne avgiftsøkningen regner Regjeringen med at veksten i utslipp dempes. For statskassen betyr dette påslaget på 10 øre pr. liter en nettoøkning på 50 mill. kroner.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at bevilgningsøkningen ut over prisstigningen skyldes utgiftsøkning som følge av økt CO₂-avgift på bruk av drivstoff i innenriks luftfart. Disse medlemmer forventer ingen redusert reiseaktivitet som følge av at billettprisene øker med noen få kroner, og kan derfor heller ikke se at økningen vil redusere flytrafikkens utslipp. Disse medlemmer legger til grunn at økningen er motivert ut fra et ønske om å styrke statens inntekter snarere enn forventninger om miljøeffekter, og derved fremstår som et tydelig eksempel på symbolsk miljøpolitikk. Dette bekreftes av at innkrevd avgift ikke øremerkes miljøtiltak, men går rett inn i statskassen. Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett, hvor denne avgiftsøkningen sammen med Regjeringens øvrige forslag til avgiftsøkninger er fjernet.

UTVIKLING AV FLYPLASSER, OVERORDNET LUFTFARTSPOLITIKK MV.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre vil vise til at det er et stort behov for flere rullebaner på 1 600 meters lengde. Disse medlemmer vil peke på at lengre rullebaner må til for å få reell konkurranse og lavere billettpriser på rutene til og fra flere flyplasser.

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

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at overordnet luftfartspolitikk ble drøftet gjennom Stortingets behandling av Nasjonal transportplan 2006-2015, jf. St.meld. nr. 24 (2003-2004) og Innst. S. nr. 240 (2003-2004). På bakgrunn av stor omstilling innenfor luftfarten og stor økning i trafikken mener

disse medlemmer at det fortsatt er nødvendig å legge frem egen melding om luftfart til Stortinget.

Disse medlemmer har merket seg at departementet har satt i gang arbeid med å utarbeide en strategi for norsk luftfart som er ment å være ferdig i 2007, og som skal fungere som en rapport til departementet og innspill til ny Nasjonal transportplan.

Disse medlemmer peker på at det er ønskelig med en bredere drøftelse av norsk politikk for luftfarten. Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

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

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil peke på at en melding om luftfarten også må omfatte en vurdering av endringer i eierskap og organisering for de regionale flyplassene, slik at næringsliv, brukerorganisasjoner og regionale myndigheter sterkere kan delta i utvikling og drift.

TAKSTER

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, legger til grunn at Regjeringen fastsetter takstregulativ for Torp og Rygge som gir likeverdig avgiftsnivå med Gardermoen for slik å unngå en uheldig konkurransefordel på bekostning av det solidariske finansieringssystemet innenfor Avinor.

Flertallet vil bemerke at det under regjeringen Bondevik IIs regjeringstid ikke ble tatt grep for å redusere maksimaltakstene i kortbanenettet. Flertallet er svært fornøyd med at regjeringen Stoltenberg II gjennom sine krav til anbudet for Nord-Troms og Finnmark fikk redusert maksimalprisene med 20 pst. fra 1. april 2007.

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

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

Disse medlemmer understreker at like konkurransevilkår for lufthavnene på Rygge og Torp også må omfatte åpningstider. Disse medlemmer har merket seg at Rygge lufthavn har fått avslag på sin søknad om utvidet åpningstid en halv time morgen og kveld, til tross for at alle berørte kommuner har anbefalt dette. Disse medlemmer ber Regjeringen sørge for at søknaden blir innvilget.

Disse medlemmer mener Torp og Rygge skal ha frihet til å bestemme eget takstregulativ. Disse medlemmer vil videre peke på at avgiftsnivået ved lan-

dets flyplasser varierer, og ser ingen grunn til å øke avgiftene på Torp og Rygge.

Disse medlemmer viser til anbudsrunder for Nord-Troms og Finnmark hvor maksimaltakstene ble satt ned med 20 pst. Disse medlemmer forventer at man i den store anbudsrunder for resten av landet i 2008 reduserer maksimaltakstene tilsvarende.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet understreker at for å utvikle et effektivt og sunt lufthavntilbud er det avgjørende å etablere like konkurransevilkår mellom lufthavner der avstander og beliggenhet gjør dette mulig. Disse medlemmer mener at fokus på fjerning av konkurransehindrede regler må fortsette, med lavere priser og bedre tilbud på flyreiser som mål. Statlig inngripen i konkurransen med sikte på å øke avgiftsbelastningen, avvises fra disse medlemmer. Disse medlemmer understreker at Gardermoen har andre konkurrenter enn Torp og Rygge, og peker på en avgiftsreduksjon på Gardermoen som en bedre løsning enn en økning for de to øvrige.

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

SIKKERHETSKONTROLLER

Komiteen viser til Innst. S. nr. 276 (2006-2007) der det heter:

"Komiteen er kjent med at rammer og opplegg for sikkerhetstiltak og sikkerhetskontroller på flyplassene følger internasjonale avtaler og internasjonalt samarbeid. Det er bra, og slik bør det også være. Komiteen viser også til at i den tiden som er gått etter at de første tiltakene etter 11. september 2001 ble innført, er stadig nye og mer omfattende sikkerhetstiltak kommet til, også når det gjelder sikkerhetskontroll av flypassasjerer og flymannskap.

Komiteen er likevel ikke overbevist om at et utvidet omfang av denne typen tiltak i transportsektoren er en del av en ønskelig samfunnsutvikling, og stiller seg i utgangspunktet negativ til eventuelle ytterligere skjerpelser i sikkerhetskontrollen dersom ikke trusselnivået tilsier dette."

Komiteen ber om at omfanget vurderes fortløpende.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at både EUs regelverk om felles bestemmelser om sikkerhet og økende terrortrussel gjør økt fokus på sikkerhet og flere tiltak for å styrke sikkerheten knyttet til flytrafikk nødvendig. Disse medlemmer peker på at finansieringen av sikkerhetstiltak skjer gjennom brukerbetalning fastsatt som en sikkerhetsavgift innenfor Avinors takstregulativ. Disse medlemmer peker på at også staten bør bære utgifter knyttet til infrastruktur, sikring av infrastruktur og sikkerhetstiltak i den nasjonale lufttrafik-

ken som er en viktig del av landets samlede samferdselsinfrastruktur.

GEBYR FOR TAXI

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre har merket seg at Avinor AS har innført bomordning med gebyr for taxi som leverer passasjerer ved statlige flyplasser.

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

HELIKOPTERRUTE YTRE HELGELAND

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti registrerer at det er et sterkt ønske fra ytre Helgeland om å få opprette en helikopterrute mellom Bodø og Træna, Lovund og Rødøy. Både Helgeland regionråd og Nordland fylkeskommune har engasjert seg i saken, og foreløpige undersøkelser viser at det er fullt mulig å finne egnede landingsplasser.

Disse medlemmer er kjent med den store næringsaktiviteten både på Træna og i Lovund. Disse medlemmer mener det er lite tilfredsstillende at en i dag fra Træna må bruke 12 timer tur/retur med hurtigbåt for å komme til et møte i fylkeshovedstaden. Pendleravstanden til Bodø blir videre et alvorlig hinder for å kunne være med i kampen om arbeidskraften i framtiden.

Disse medlemmer er kjent med at helikopteret som i dag trafikkerer ruten Bodø-Værøy kan brukes i en eventuell helikopterrute Bodø-ytre Helgeland, da helikopteret har ledig kapasitet. En forutsetning for å kunne utnytte denne ledige kapasiteten er at landingsplassene utstyres med teknisk utstyr slik at helikopteret kan fly i mørket.

Disse medlemmer er sterkt opptatt av å legge til rette for næringslivet i distriktene, og da er moderne infrastruktur særdeles viktig.

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

"Stortinget ber Regjeringen om å utrede og å legge fram en egen sak om helikopterrute mellom Bodø og Træna, Lovund og Rødøy. Det forutsettes at også denne helikopterruta blir anbudsroute med offentlig kjøp, og at saken legges fram for Stortinget i god tid før Stortingets behandling av Nasjonal transportplan."

3.5 Kap. 1311 Tilskudd til regionale flyplasser

3.5.1 Sammendrag

(i mill. kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2007	St.prp. nr. 1 (2007-2008)
1311	17,2	13,4

Post 71 Tilskudd til ikke-statlige flyplasser vert foreslått budsjettert med 13,4 mill. kroner, ein reduksjon på 3,8 mill. kroner frå saldert budsjett 2007. Årsaka til reduksjonen er avvikling av drifta på Farsund lufthavn, Lista. Som for 2006 og 2007 er det heller ikkje for 2008 foreslått statleg tilskot til Avinors regionale flyplassar. Økonomien i selskapet er for tida god, og det vert lagt til grunn at overskotet frå Avinors lønsame stamrute-lufthamner vert nytta til å finansiere underskotet på dei regionale lufthamnene.

3.5.2 *Komiteens merknader*

Komiteen vil peke på at viktige målsettingar for dagens flyplasstruktur er bl.a. å opprettholde sysselsetting og bosetting i distriktene ved å sikre næringslivet i distriktene rask og effektiv tilgang til regionale sentra, med vidare forbindelser til andre landsdeler.

Komiteen vil understreke at sikkerheten skal ha høyeste prioritert i alle deler av luftfarten.

Komiteen støtter forslaget til bevilgninger.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, vil bemerke sin politiske vilje til å opprettholde dagens flyplasstruktur.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre understreker behovet for at Regjeringen øker AFIS-støtten. Disse medlemmer har for øvrig merket seg at lufthavnene på Stord, Notodden og Skien har søkt om driftsstøtte. Disse medlemmer mener søknadene bør imøtekommes, og at dette gjøres slik at disse lufthavnene inkluderes i den kryssubsidieringen som foretas mellom lufthavnene innenfor Avinor.

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

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet legger dagens flyplasstruktur til grunn for budsjetter og planer.

Disse medlemmer viser til sine merknader og forslag i Innst. S. nr. 142 (2006-2007) om St. meld. nr. 15 (2006-2007) Om virksomheten i Avinor 2006-2008.

Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets forslag i denne saken om en egen melding om norsk luftfart. Disse medlemmer vil peke på at en slik melding bør inneholde en evaluering av systemet med kryssubsidiering av flyplasser i Norge. Disse medlemmer peker på at offentlig kjøp kan være et godt alternativ til hele eller deler av systemet med kryssubsidiering.

Disse medlemmer peker også på at strategier som kan medføre redusert flytrafikk mellom de største byene, også vil redusere det overskudd som i dag er basis for kryssubsidieringen og derved driften av en rekke mindre flyplasser i Norge.

Disse medlemmer har merket seg at lufthavnene på Stord, Notodden og i Skien har søkt om driftsstøtte. Disse medlemmer mener at disse lufthavnene, så lenge kryssubsidieringssystemet som foretas mellom lufthavnene innenfor Avinor består, bør inkluderes i denne.

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

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

3.6 **Kap. 1313 og 4313 Luftfartstilsynet**

3.6.1 *Sammendrag*

(i mill. kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2007	St.prp. nr. 1 (2007-2008)
1313	148,4	149,2
4313	97,1	101,3

Kap. 1313 Luftfartstilsynet vert foreslått budsjettert med 149,2 mill. kroner, om lag same nominelle nivå som i saldert budsjett 2007. 2007 er siste år med eiga løyving til flyttekostnader i samband med flyttinga av tilsynet til Bodø. Luftfartstilsynets ordinære driftsbudsjett (post 1) er foreslått styrkt med 9,6 mill. kroner frå saldert budsjett 2007. Dette er i hovudsak som følge av nye og ressurskrevjande oppgåver i tiknytting til internasjonalt regelverk. Tilsynet vil framleis også ha driftsutgifter til eit mindre kontor i Oslo for tilsette som har særleg avtale om arbeidsstad i Oslo.

Kap. 4313 post 1 Gebyrinntekter vert foreslått budsjettert med 101,3 mill. kroner, om lag same realnivå som i saldert budsjett 2007. Luftfartstilsynets inntekter kjem i all hovudsak frå godkjenningar og tilsyn med luftfarten, herunder luftfartøy, luftfartsselskap, verkstader, lufthamner mv. i henhold til gebyrregulativet.

3.6.2 *Komiteens merknader*

Komiteen har merket seg at flyttingen av Luftfartstilsynet er slutført, og at forslag til driftsbudsjett for 2008 er styrket i forbindelse med nye og ressurskrevende oppgaver.

Komiteen vil understreke at et velfungerende og aktivt tilsyn er en nødvendig forutsetning for å opprettholde et høyt nivå på flysikkerhet i norsk luftfart. Komiteen vil vidare understreke at avvik avdekket gjennom tilsyn skal lukkes så hurtig som mulig, og forutsetter aktiv oppfølging fra tilsynet i dette arbeidet. Komiteen understreker at lukking av slike avvik må baseres på verifisert tilbakemelding.

Komiteen viser til Innst. S. nr. 276 (2006-2007) der det bl.a. heter:

"Komiteen er kjent med at rammer og opplegg for sikkerhetstiltak og sikkerhetskontroller på flyplassene følger internasjonale avtaler og internasjonalt samarbeid. Det er bra, og slik bør det også være. Komiteen viser også til at i den tiden som er gått etter at de første tiltakene etter 11. september 2001 ble innført, er stadig nye og mer omfattende sikkerhetstiltak kommet til, også når det gjelder sikkerhetskontroll av flypassasjerer og flymannskap.

Komiteen er likevel ikke overbevist om at et utvidet omfang av denne typen tiltak i transportsektoren er en del av en ønskelig samfunnsutvikling, og stiller seg i utgangspunktet negativ til eventuelle ytterligere skjerpelser i sikkerhetskontrollen dersom ikke trusselnivået tilsier dette."

Komiteen slutter seg til forslag til bevilgning.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre vil videre peke på at virksomhetsplan skal utarbeides i henhold til reglement for økonomistyring i staten.

3.7 Kap. 1314 Statens havarikommisjon for transport

3.7.1 Sammendrag

(i mill. kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2007	St.prp. nr. 1 (2007-2008)
1314	37,3	47,0

Kap. 1314 post 1 Driftsutgifter vert foreslått budsjettet med 47 mill. kroner, ein auke på 9,7 mill. kroner frå saldert budsjett 2007. Auken heng i all hovudsak saman med at ansvarsområdet for kommisjonen frå 1. juli 2008 vert utvida til også å omfatte ulykker og alvorlege hendingar i sjøfarten. Etter dette har kommisjonen ansvaret for å undersøkje ulykker og alvorlege hendingar i alle transportsektorane.

3.7.2 Komiteens merknader

Komiteen registrerer at Statens havarikommisjon for transport (SHT) er lagt under programkategori 21.20 Luftfartsformål, og at bevilgningen til etaten foreslås økt med 9,7 mill. kroner. Komiteen har merket seg at økningen er relatert til sjøfart som legges inn under SHT.

Komiteen viser til at kommisjonens ansvarsområde fra 1. september 2005 er utvidet til å omfatte undersøkelser av alvorlige hendelser og ulykker i veisektoren, og at undersøkelser av arbeidsulykker om bord i skip legges til havarikommisjonen fra 1. juli 2008. Komiteen er tilfreds med at Norge får et fast fungerende undersøkelsesorgan for hele transportsektoren, og mener dette vil bidra til bedre sikkerhet i transportsektoren.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet peker på at utvidelsen av havarikommisjonens område til å dekke veisektoren også reiser spørsmål

om å tydeliggjøre veiholders juridiske ansvar i veitrafikkloven på linje med føreransvaret. Disse medlemmer peker på at veietaten bygger, vedlikeholder og overvåker sikkerheten på veiene; både riksveier og fylkesveier, og at det derfor bør tydeliggjøres et klart juridisk ansvar for ansvarlig etat, Statens vegvesen.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

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

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

Disse medlemmer mener det også bør utredes et system med godkjenning og periodisk kontroll av norske veier, og fremmer følgende forslag:

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

3.8 Kap. 4312 Oslo Lufthavn AS

3.8.1 Sammendrag

(i mill. kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2007	St.prp. nr. 1 (2007-2008)
4312	388,8	388,8

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

3.8.2 Komiteens merknader

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

3.9 Kap. 5619 Renter av lån til Oslo Lufthavn AS

3.9.1 Sammendrag

(i mill. kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2007	St.prp. nr. 1 (2007-2008)
5619	294,4	257,0

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

3.9.2 *Komiteens merknader*

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

3.10 **Kap. 1320 Statens vegvesen**

3.10.1 *Sammendrag - Generelt*

(i mill. kroner)		
Kap.	Saldert budsjett 2007	St.prp. nr. 1 (2007-2008)
1320	14 849,5	15 425,0

Til vegformål/Statens vegvesen er det foreslått eit budsjett på 15 425 mill. kroner, ein auke på 575,5 mill. kroner eller 3,9 pst. frå saldert budsjett 2007. Budsjettframlegget for 2008 ligg over nivået i Stortingets vedtak om Nasjonal transportplan 2006-2009 for det samla budsjettet for Statens vegvesen.

Det er budsjettert med 7 061,5 mill. kroner til Post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehald, ein auke på 291,1 mill. kroner eller 4,3 pst. frå saldert budsjett 2007. I saldert budsjett 2007 vart vedlikehaldsinnsatsen auka med om lag 500 mill. kroner eller 25 pst. frå saldert budsjett 2006. Det høge nivået på vedlikehaldsinnsatsen vart oppretthalde i 2008.

Tiltak med verknad for trafikktryggleiken vil særleg prioriterast. Dette gjeld m.a. vinterdrifta og tiltak retta mot delar av vegnettet som er særleg utsett for ulykker. Det vil verte nytta meir ressursar på vedlikehald av tunnelar og bruer enn i 2007. Innsatsen på føraropplæring og køyretøytilsyn vil også prioriterast.

Som vederlag til OPS-prosjekt, post 29, er det avsett 285 mill. kroner i samsvar med skyldnadene til staten for desse prosjekta. To av dei tre OPS-prosjekta som Stortinget tidlegare har vedteke å gjennomføre, er opna for trafikk.

Det er for 2008 budsjettert med 6 531,1 mill. kroner til ulike veginvesteringar (summen av postane 30, 31, 35 og 60), ein auke på 256,4 mill. kroner eller 4,1 pst. frå saldert budsjett 2007. Det er samstundes lagt til grunn at bompengeselskapa vil stille til disposisjon om lag 4,9 mrd. kroner til veginvesteringar i 2008. Samla sett inneber dette at aktivitetsnivået for utbygging av riksvegnettet truleg aldri har vore høgare enn i 2007 og 2008.

I budsjettet må post 30 Riksveginvesteringar og post 60 Forsøk vurderast samla. Budsjettframlegget er på 5 802,3 mill. kroner, ein auke på 238,6 mill. kroner eller 4,3 pst. frå saldert budsjett 2007. Det er lagt stor vekt på å sikre rasjonell framdrift for anlegga som er under bygging, både når det gjeld stamvegar og øvrige riksvegar. Store delar av investeringsbudsjettet er disponert for å ivareta dette. Det er planlagt nytta om lag 290 mill. kroner meir til investeringar på øvrig riksvegnett enn i 2007. I 2008 er det lagt opp til anleggsstart på

sju større prosjekt (kostnadsoverslag på over 100 mill. kroner).

Investeringstiltak retta mot dei alvorlegaste ulykkene vil prioriterast høgt, likeins tiltak for å skjerme dei mjuke trafikantane. Regjeringa vil trappe opp innsatsen på gang- og sykkelvegar monaleg frå 2007.

Rassikring er eit område som Regjeringa er særleg oppteken av. Det er lagt opp til stor aktivitet på rassikringsområdet både i 2007 og 2008. Det er ikkje mogleg å etablere eit skarpt skilje mellom prosjekt/tiltak som berre har rassikring som formål, og andre prosjekt/tiltak som også gir monaleg rassikringsgevinst.

Posten 31 Rassikring er foreslått budsjettert med 329 mill. kroner, medan det samla i 2008 er planlagt å nytte om lag 520 mill. kroner til prosjekt/tiltak med rassikringsgevinst, om lag same realnivå som i saldert budsjett 2007.

I 2008 er det budsjettert med 399,8 mill. kroner til Bjørvika-prosjektet (post 35), som er i samsvar med samla finansieringsopplegg for prosjektet.

Post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester er det budsjettert med 1 547,4 mill. kroner, ein auke på 83 mill. kroner eller 5,7 pst. frå saldert budsjett 2007. Ei av dei første budsjettendringane som vart gjort etter regjeringsskiftet hausten 2005, var å auke rabattane i riksvegferjedrifta. Regjeringa foreslår no å auke rabattsatsen på sonekort og verdikort ytterlegare frå 45 pst. til 50 pst. frå 1. mai 2008. Departementet legg til grunn at rutetilbodet i 2008 skal oppretthaldast om lag som i 2007, medan det er lagt opp til ein takstauke på 4,3 pst. frå 1. januar 2008.

Post Til særskilde transporttiltak er det foreslått eit budsjett på 521,7 mill. kroner, ein auke på 97,2 mill. kroner eller 22,9 pst. frå saldert budsjett 2007.

3.10.2 *Komiteens merknader*

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, slutter seg til forslaget til bevilgning under kap. 1320.

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

Disse medlemmer viser til at Regjeringen ikke oppfyller Nasjonal transportplan og handlingsprogrammene til denne. Disse medlemmer viser til det lave nivået på friske midler til riksveginvesteringer. Disse medlemmer viser til at staten i stor grad må ha hjelp fra trafikantene for å dekke etterslepet i inves-

teringene ved å trekke vekslers på bompenger og forskutteringer fra kommuner og fylkeskommuner.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at veibygging og -finansiering i Norge har behov for en gjennomgripende reform, og viser til Dokument nr. 8:22 (2007-2008)-representantforslag fra stortingsrepresentantene Arne Sortevik, Per Sandberg og Bård Hoksrud om opprettelse av et statlig veiselskap som skal legge forholdene til rette for hurtig utbygging av et effektivt, sikkert og miljøvennlig veinett basert på statlig finansiering.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til Høyres alternative budsjett der det er foreslått 300 mill. kroner mer til veginvesteringer og et vegfond på 20 mrd. kroner. Disse medlemmer prioriterer herunder ytterligere påplussing til rassikring med 75 mill. kroner, ytterligere påplussing midtledere med 50 mill. kroner og til Høyres forslag om belønningsordning for tryggere skoleveier 100 mill. kroner.

Disse medlemmer viser til at i dag er ansvaret for veiene spredt på kommune, fylke og stat. Disse medlemmer vil ha en helhetlig og mer offensiv satsing på trygge skoleveier, og foreslår et spleiselag mellom staten, fylkeskommunene og kommunene for å få fortgang i arbeidet med å sikre skoleveiene. Disse medlemmer viser til at Høyre vil ha på plass en liten ekstra pott, en belønningsordning som den vi kjenner for kollektivsatsing i storbyene, slik at kommuner og fylker som er flinke til å bevilge penger til sikring av skoleveier, premieres for dette.

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

"Stortinget ber Regjeringen fremme sak om en belønningsordning for tryggere skoleveier der kommuner og fylker som er flinke til å bevilge penger til sikring av skoleveier, premieres for dette."

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til at Høyre har foreslått et vegfond på 20 mrd. kroner for bedre å møte utfordringene med det såkalte lange etterslepet til vedlikehold. Dette ville gi en avkastning på cirka én milliard kroner i 2008 til vedlikehold. Disse medlemmer viser til at Statens vegvesen har opplyst at beløpet som kreves for å stanse ytterligere vedlikeholdsetterslepet, er cirka 800-900 mill. kroner.

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

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

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til at det høye nivået på drift og vedlikehold av vegnettet videreføres,

og at budsjettet for 2007 og forslaget for 2008 ligger over NTP-nivået.

Flertallet er fornøyd med at trafikkstasjonsstrukturen som regjeringen Stoltenberg II har vedtatt, har reversert den sterkt omstridte lukkingen av trafikkstasjoner rundt i landet som regjeringen Bondevik II vedtok. Det er viktig at vedtaket nå blir gjennomført som forutsatt. Flertallet ser at det kan være behov for tilpasninger i oppgaver og organisering ved enkelte av trafikkstasjonene framover, ettersom man vinner erfaring med denne strukturen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil peke på at riksveier generelt over hele Norge har en altfor dårlig standard. På grunn av underbudsjettering foreligger det meget store etterslep som er beregnet til nærmere 16 mrd. kroner, og dette er helt uakseptabelt.

Disse medlemmer konstaterer at Regjeringen ikke har ambisjoner om å stanse, enn si ta igjen vedlikeholdsetterslepet som er oppstått. Til tross for faglig dokumentasjon på behovene for opprustning, så vel som dokumentasjon på den samfunnsøkonomiske lønnsomheten ved bruk av mer midler til veiformål, konstaterer disse medlemmer at Regjeringen i forslaget til statsbudsjett - mot faglige råd - lar forfallet utvikle seg videre tilsvarende 900 mill. kroner bare i 2008. Dokumentasjonen omfatter det dårlige veidekkets innvirkning på trafikksikkerheten, og disse medlemmer viser til at nullvisjonen ikke er realistisk uten at vedlikeholdsetterslepet snus fra økende til minkende i omfang. Det vises til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett hvor et tillegg på 900 mill. kroner ifht. Regjeringen forslag ivaretar dette.

Disse medlemmer har merket seg at situasjonen med dårlig tilgjengelighet og reduserte åpningstider ved trafikkstasjonene vedvarer. Disse medlemmer påpeker igjen de meget store problemer dagens situasjon gir privatpersoner og næringslivet i form av lange ventetider. Disse medlemmer er ikke overbevist om at bevilgningene rekker til å løse problemene, og viser til at også rutiner og bestemmelser for kontrollvirksomheten må gjennomgås med sikte på effektivisering og reduksjon av unødig dobbeltkontroll.

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

3.10.2.2 POST 24 (NY) GRUSVEGPAKKE

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti ønsker å prioritere økte midler til oppgradering av fylkesveier med grusdekke. Målet vil være å få fast veidekke og økt bæreevne (minst 10 tonn). De økte ressursene skal primært brukes og øremerkes til områder av landet hvor det er sterke næringsinteresser, og hvor eksport av ferske produkter som fisk og skaldyr og andre viktige eksportprodukter har veitransport som eneste alternativ.

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

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative forslag til budsjett hvor midler til grusveipakken ligger inne.

3.10.2.3 POST 29 VEDERLAG TIL OPS-PROSJEKTER

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

Komiteen viser for øvrig til merknader til OPS under kapittel 4.1.1.5 Alternativ finansiering og organisering av infrastruktur.

3.10.2.4 POST 30 RIKSVEGINVESTERINGER OG POST 60 FORSØK

Komiteen er bekymret for trafikksikkerheten i stamvegnettet. Nivået på drepte og hardt skadde i trafikken er altfor høyt, og i 2006 og så langt i 2007, viser tallene en økning i antall drepte etter lange perioder med gledelig nedgang. Komiteen vil peke på de store personlige lidelsene for de som er involvert i trafikkulykker, belastningen på de pårørende og kostnadene trafikkskadde og drepte påfører samfunnet.

Komiteen vil spesielt peke på at tall for drepte i trafikken mellom 0 - 19 år er blant de høyeste i Europa. Det er viktig å se på hva som er årsakene til dette for å iverksette tiltak.

Komiteen ønsker å prioritere byggingen av midtdeler på stamvegnettet på de strekningene som er mest utsatt for møteulykker, høyt trafikkerte 2-felts veier. Bygging av midtdelere er et kostnadseffektivt tiltak som bidrar i betydelig grad til å bedre trafikksikkerheten.

Komiteen mener midtdelere er et godt tiltak for å næme seg nullvisjonen. Komiteen er kjent med at erfaringene med ulike typer midtdelere tyder på at 70-80 pst. av dødsulykkene kan unngås på enkelte strekninger.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, er, gjennom Samferdselsdepartementets svar på spørsmål fra komiteen, kjent med at Statens vegvesen har utbyggingsklare midtdelerprosjekter på flere høyt trafikkerte tofeltsveier.

Flertallet vil omdisponere 6 mill. kroner fra planleggingsmidler i Region sør til midtdelere i samme region.

Flertallet viser til at Regjeringen foreslår å øke bevilgningen på post 30 og post 60 med til sammen 238,6 mill. kroner fra saldert budsjett 2007. Flertallet viser til St.prp. nr. 1 (2007-2008) om fordelingen av disse midlene.

Flertallet har merket seg at på grunn av store bindinger og økt prioritering av drift og vedlikehold ift. NTP, må en vesentlig del av investeringsrammen i 2008 benyttes til å sikre rasjonell anleggsdrift av allerede igangsatte prosjekter, spesielt på stamveinettet.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre mener det er behov for økt innsats for å sikre trygg ferdsel for alle langs vegen, særlig når det gjelder å legge til rette for økt ferdsel for syklende og gående. Disse medlemmer vil peke på de positive miljø- og helseeffektene økt bruk sykkel og gange kan medføre.

Disse medlemmer har merket seg at Regjeringen forventer en økning i antallet skadde og drepte i trafikken for 2008. Derfor er det overraskende og lite tilfredsstillende at Regjeringen ikke tar igjen etterslepet i forhold til handlingsprogrammet for planlegging og bygging av midtrekkverk. Disse medlemmer viser til at Regjeringen begrunner den manglende satsingen innen bygging av midtrekkverk med at det er store bindinger i investeringsrammen til å sikre rasjonell anleggsdrift av allerede igangsatte prosjekter. Disse medlemmer vil peke på at Regjeringen har hatt all mulighet til å påvirke dette, og at dette er resultatet av prioriteringer. Disse medlemmer vil peke på at flere kilometer med fysisk midtrekkverk er et enkelt og rimelig tiltak som vil redde mange liv.

Disse medlemmer vil vise til brev fra departementet som kan bekrefte at følgende prosjekter er byggeklare i 2008:

- E16 Sollihøgda - Sundvollen i Buskerud (to strekninger)
- E18 Harebakken - Stoa i Aust-Agder
- E39 Storenes - Tangvall i Vest-Agder
- E6 Hotran - Gråmyra i Nord-Trøndelag

Disse medlemmer vil særlige legge vekt på behovet for å få fortgang i planleggingsarbeidet for midtrekkverk, og vil vise til at følgende viktige prosjekter krever planlegging for å bli byggeklare:

- E18 Ringnes-Mastemyr
- E18 Landgangen-Telemarksporten
- E6 Rudshøgda
- E18 Natvalkryset

Disse medlemmer mener arbeidet med planlegging og bygging av midtrekkverk må prioriteres slik at liv kan reddes.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet merker seg at Regjeringen etter å ha nådd historisk høye bompengandeler av veifinansieringen i

2007, også i 2008 følger opp ved at man legger til grunn et uakseptabelt nivå.

Disse medlemmer legger til grunn at mange av bompengeprojektene i Norge har en finansiering som sannsynligvis er ulovlig iht. EØS-avtalen, uten at Regjeringen synes å ha alternative løsninger for å sikre fremdrift klare dersom EFTA-domstolen skulle stadfeste dette. Disse medlemmer er sterke motstandere av en praksis hvor innkrevde bompenge benyttes til investeringer i - og kan åpne for drift av - baneløsninger og øvrig kollektivtrafikk. Likeså vil disse medlemmer generelt motsette seg bruk av bompengefinansiering med mindre slike er støttet av berørte innbyggere i en folkeavstemning eller reelle, alternative veivalg finnes.

Disse medlemmer merker seg at Regjeringen foreslår å bruke hele 710 mill. kroner av penger innsamlet fra bilistene til kollektivtiltak i 2008, og konstaterer derved at Regjeringen verken greier å finansiere en tilfredsstillende kollektivtransport, eller tar ansvaret de er pålagt etter veiloven alvorlig.

Disse medlemmer peker også på at bompengefinansiering er en svært dyr finansieringsløsning, der bilistene i tillegg til store finansieringsbidrag til staten også må dekke høye finansierings- og innkrevningsutgifter som er forbundet med denne ordningen. Disse medlemmer peker også på at finansieringsutgiftene som pålegges bompengebetalerne, ofte blir ekstra store fordi staten betaler sin andel svært sent i anleggsperioden.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

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

Disse medlemmer peker på at gjennom mange tiår har manglende veibevilgninger gjort at Norge har sakkert akterut på samferdselssiden. Norge har en tradisjonell avstandsulempe i den nasjonale verdiskapingsprosessen. Feilslått og mangelfull samferdselspolitikk og manglende ressursatsing på veiutbygging/veivedlikehold har medført at Norge i tillegg har fått en økende veiulempe gjennom et nasjonalt veinett som ikke holder mål. Disse medlemmer mener sentrale myndigheter må gjennomføre flere tiltak uavhengig av pågående planprosess med ny Nasjonal transportplan for å få til et løft i norsk veistandard.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen i løpet av 2008 legge frem en stamveimelding om bygging og finansiering av et moderne stamveinett i Norge, som en del av arbeidet med ny Nasjonal transportplan for perioden 2010-2019."

Disse medlemmer viser til at mer enn 100 personer årlig mister livet i møteulykker, og at forslaget til statsbudsjett for 2008 forutsetter at kun 10 km midtdelelere bygges på eksisterende to- og trefeltsveier. Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets alternative

statsbudsjett hvor veiformål økes med 7,54 mrd. kroner, og legger opp til en mangedobling av satsingen på midtdelelere i 2008.

Disse medlemmer viser til Statens vegvesens regioners oversikt over behovet for midtdelelere utarbeidet i forbindelse med NTP 2006-2005, hvor behovet oppgis til 530 km. Disse medlemmer forutsetter at 500 mill. kroner av økningen i Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett benyttes til midtdelelere på eksisterende to- og trefeltsveier. I tillegg kommer effektene av den storstilte satsingen på effektive, sikre og miljøvennlige firefeltsveier.

Disse medlemmer viser for øvrig til kapittel 2.2.2 Generelle merknader fra Fremskrittspartiet.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre vil vise til sine respektive alternative statsbudsjetter hvor det foreslås å bevilge 50 mill. kroner til arbeidet med bygging av fysiske midtrekkverk utover Regjeringens forslag.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til sine generelle merknader under kapittel 2.2.3, jf. forslag til endringer i Budsjett-innst. S. I (2007-2008).

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti viser til at trafikksikkerhet står sentralt i Kristelig Folkepartis samferdselspolitikk, og at midtdelelere er et godt virkemiddel for å forebygge møteulykker. På denne bakgrunn foreslår dette medlem å øke bevilgningen til ekstra trafikksikkerhetstiltak, midtdelelere, med 30 mill. kroner utover Regjeringens forslag.

Miljøtiltak

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, er fornøyd med at Regjeringen vil redusere støyplagene og har satt et nasjonalt mål for reduksjonen, har skjerpet forskriften og utarbeidet en handlingsplan for å nå dette.

Flertallet har merket seg at Statens vegvesen vil gi økt prioritet til utvikling av støysvake vegdekker og klassifisere bildekk etter støynivå. Flertallet er kjent med at danske myndigheter tester ut veier av gummidekke, og vurderer å premiere støysvake dekk med en avgift på dekk som støyer mer. Flertallet vil oppfordre til samarbeid med våre nordiske naboland på dette feltet for å gjøre bruk av felles kunnskap og komme raskt fram til tiltak.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre vil peke på at det i Samferdselsdepartementets budsjettproposisjon heter følgende:

"Stortinget har vedtatt at støyplagen i Norge skal reduseres med 10 pst. innen 2020 sammenlignet med 1999."

Disse medlemmer vil påpeke at dette ikke er riktig. Stortinget har vedtatt å redusere støyplagene

med 25 pst. i forhold til 1999-nivået innen 2010. Disse medlemmer vil påpeke at Regjeringen i sin Soria Moria-erklæring har sluttet seg til dette målet, og har lovet å utarbeide en handlingsplan for å innfri det. Disse medlemmer imøteser en slik handlingsplan.

Opprustning av tunneler

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet har merket seg at rv 70 Freifjordtunnelen, som disse medlemmer allerede ved revidering av Nasjonalbudsjettet for ett år siden påpekte, hadde akutt behov for midler til fullføring av opprustning - ennå ikke er utført. Disse medlemmer kan ikke se det verken hensiktsmessig eller nødvendig at bompengeselskap og lokale myndigheter skal måtte forskuttere utbedring av en akutt situasjon på en av statens stamveier, og forutsetter statlig fullfinansiering ved forskuttering og inndekning i Revidert nasjonalbudsjettet for 2008.

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

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

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

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

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

Disse medlemmer følger opp Fremskrittspartiets mål for en omfattende satsing i alle korridorer med midler. Disse medlemmer viser for detaljer om stamveikorridorer og fylkesfordelinger til fraksjonens merknader i Innst. S. nr. 240 (2003-2004) om Nasjonal transportplan, Fremskrittspartiets alternative forslag til budsjett for 2008 hvor økte rammer fremkommer, samt til kapittel 2.2.2 Generelle merknader fra Fremskrittspartiet i denne innstilling: med tabeller som viser fordeling av økte riksveimidler på de enkelte stamveiruter med totalt 4,54 mrd. kroner og fylkesfordelte rammer med 1,68 mrd. kroner i forhold til Regjeringens forslag i St.prp. nr. 1 (2007-2008).

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

Disse medlemmer viser til at samlet planlegging, prosjektering og utbygging av hele eller store deler av stamveikorridorene kan legge til rette for raske, rimeligere og mer effektiv gjennomføring enn den stykkevis og oppdelte utbygging som gjøres i dag. Det vises til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett hvor det er pekt på strekningen Gardermoen-Otta som hel strekning egnet for forsøk med samlet utbygging, blant annet for å sikre deltakelse fra store internasjonale entreprenørselskaper.

Korridor 1 Oslo-Svinesund/Kornsjø

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, ser fram til at utbyggingen på E6 i Østfold fra riksgrensen til Akershus grense avsluttes i 2008.

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

Disse medlemmer viser til at store deler av norsk eksportindustri benytter denne traseen for å nå det europeiske markedet, til tross for at veien fremdeles ikke kan klassifiseres som en fullgod hovedveiforbindelse 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 motorveier klasse A til kontinentet.

Disse medlemmer ønsker en full utbygging av hele stamveirute 1, korridor 1, til motorvei 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 motorvei gjennom Østfold og Akershus opprettholdes, og at veien derfor fullføres i 2009 uten ytterligere brukerfinansiering.

Disse medlemmer ønsker at nødvendige ressurser blir tilført flaskehalsen på E6 slik at hele strekningen gjennom og fra Oslo by til Svinesund blir en firefelts motorvei klasse A, som da kan betjene dagens store trafikk, og det vises til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett.

Korridor 2 Oslo-Ørje/Magnor

E18 Riksgrensen/Ørje-Oslo

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, er tilfreds med at utbyggingen av E18 i Østfold nå videreføres på parsellen Krosby-Knapstad.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre er ikke fornøyd med fremdriften i arbeidet med E18 Oslo-Ørje/Riks-

grensen. Disse medlemmer ber Samferdselsdepartementet se på andre muligheter for å nå en raskere ferdigstilling, og viser i denne sammenheng spesielt til behovet for tilgjengelighet til midler og rasjonell anleggsdrift.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at ruten E18 Oslo-Ørje til Stockholm er den nest viktigste hovedforbindelse til utlandet etter korridor 1 - E6 Oslo-Svinesund. Veien har stor regional betydning - spesielt for indre Østfold, men også for gods- og persontrafikken til Sverige, Finland, Baltikum og Russland.

Disse medlemmer viser til at hele veistreknningen snarest må bygges som sammenhengende motorvei klasse A/B etter ÅDT. Veien foreslås bygget på lik linje med E6 fra Svinesund-Ulven som ett sammenhengende motorveisystem. Disse medlemmer vil påpeke at de gjenstående flaskehalsene på veistreknningen E18 Oslo-Ørje sterkt vil begrense den positive effekten av de øvrige investeringene i korridoren.

Disse medlemmer viser til at innkjøringen til Oslo kan bygges som OPS-prosjekter (bl.a. Mosseveitunnel), 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 veitbygginger i forbindelse med E18 og E6 ikke ensidig kan basere seg på brukerfinansiering fra Oslopakke 3 og statlige midler fra NTP for perioden 2010-2019. Disse medlemmer mener at dette veiprojektet på lik linje med E6 korridor 1 Oslo-Svinesund er en nasjonal oppgave som krever fullfinansiering fra sentrale myndigheter og ikke delfinansiering ved bruk av bompenger. Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett.

Rv 2 Riksgrensen/Magnor-Kløfta med tilknytninger

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre er ikke fornøyd med fremdriften i arbeidet med rv 2 mot Kongsvinger. Disse medlemmer ber Samferdselsdepartementet se på andre muligheter for å nå en raskere ferdigstilling.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ser positivt på Stortingets prioritering av rv 2 og at rammen er økt i forhold til St.meld. nr. 24 (2003-2004). Disse medlemmer mener imidlertid at rammeøkningen, hvorav 100 mill. kroner i første periode, hovedsakelig gir uttrykk for at rv 2 bygges ut til firefelts motorvei og høyere standard enn opprinnelig planlagt på hele strekningen.

Disse medlemmer understreker viktigheten av at denne veistrekning blir bygget ut fortløpende med tidligst mulig ferdigstilling.

Disse medlemmer viser til strekningen rv 2 Kløfta-Nybakk og til strekningen Nybakk-Kongsvinger/Magnor hvor det allerede er gitt merknader, jf. Innst. S. nr. 168 (2003-2004). Disse medlemmer viser her til veiens store betydning som en viktig forbindelse mellom Norge og Sverige og at det nå er plan-

lagt en utbygging til full motorveistandard på hele strekningen.

Rv 35 Jessheim-Hønefoss-Hokksund

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti understreker viktigheten av at nødvendig opprustning og utbedringer blir startet opp og gjennomført så tidlig som mulig i planperioden 2006-2009. Strekningen Jevnaker-Olimb er siste etappe i forbindelsen Jevnaker-Gardermoen, og veien er en viktig forbindelse til Gardermoen fra Buskerud og østre deler av landet.

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

Disse medlemmer ønsker også en vurdering om strekningen Jevnaker-Olimb kan bygges raskere og hurtigere etter alternativt Åslinjen med gode avkjøringsmuligheter til Jevnaker sentrum.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ønsker også at siste del av denne omkjøringsveien mellom Hønefoss og Jevnaker startes opp i planperioden og fullfinansieres av staten.

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

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

Disse medlemmer viser til at man de siste årene har hatt en stor øking i antallet ulykker på E18 gjennom Bamble, og vil at denne strekningen skal prioriteres i 2008.

Disse medlemmer vil peke på at både Stortingets transport- og kommunikasjonskomité og samferdselsministeren i 2007 har befart forholdene langs veien, og at disse har vært enige om at forholdene er svært trafikkfarlige. Det er derfor med skuffelse at disse medlemmer registrerer at statsråden og Regjeringen ikke har valgt å prioritere midler til strakstiltak i 2008 på denne svært ulykkesbelastede strekningen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til partiets alternative statsbudsjett hvor

det er satt av midler til å kunne igangsette strakstil-takene på E18 i Bamble.

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

Rv 23 Lier-Drøbak-Vassum

Komiteen er kjent med at arbeidet med opprustning av rv 23 gjennom Røyken og Lier kommuner har manglet fremdrift i planleggingen, men er glade for at lokale vedtak nå er fattet.

Komiteen uttrykker sterk bekymring for den situasjonen utbyggingsaken for rv 23 har satt beboere langs planlagt trasé gjennom Røyken kommune i.

Komiteen påpeker at forholdene knyttet til innløsning og båndlegging langs planlagte veitraseer er et generelt problem. Av hensyn til samfunnets behov for planlegging og gjennomføring av samferdselsløsninger vil enkelte til tider måtte avstå eiendom. Men å la eierne leve i det uvisse i mange år mht. innløsningstidspunkt, er å legge en urimelig tung byrde på enkeltpersoner for oppgaver som er statens ansvar og i samfunnets interesse.

Komiteens medlemmer Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre ser frem til at staten kommer til hurtig enighet med lokale myndigheter om resterende uavklarte traséforhold. Disse medlemmer viser til den positive effekten ferdigstillelse vil få i forbindelse med økt bruk av Oslofjordtunnelen, avlastning av gjennomgangstrafikken på E18 Lier-Oslo, samt funksjon som en del av et ringveisystem som avlaster Oslo for gjennomgangs-traffic.

Disse medlemmer finner det urimelig å sette beboere langs den planlagte trasé ute av stand til å disponere egen eiendom, i uvisshet mht. vedlikehold og i praksis umuliggjort å få eiendommer solgt, pga. en båndlegging av eiendommene på ubestemt tid.

Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

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

Rv 150 Ulvensplitten-Sinsen

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, er glad for at Regjeringen har tatt initiativ for å få i gang arbeidet med rv 150 Ulvensplitten-Sinsen i Oslo etter en budsjettsprekk. Flertallet er glad for at Regjeringen har vært kreativ

og har funnet en løsning for å få dette prosjektet på skinner igjen, ved at man behandler Oslopakke 3 i to deler. Dette gjør at en får på plass finansieringen av dette prosjektet uavhengig av de andre prosjektene i Oslopakke 3.

Flertallet er kjent med at Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre er klar over dette, og stiller seg derfor uforstående til disse partiers skuffelse. Flertallet er også kjent med at samferdselsbyråden i Oslo er glad for at dette prosjektet nå kommer i gang igjen.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre er skuffet over at Regjeringen fortsatt ikke har funnet en løsning som kan realisere prosjektet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet finner det oppsiktsvekkende at et så stort prosjekt ikke er fullfinansiert. Rv 150 Ulven-Sinsen, et tunnelprosjekt til nå over 2,5 mrd. kroner, ble regulert i 2003 og prosjektet skulle ha blitt påbegynt i 2004. Det er beklagelig at Regjeringens økonomiske rammer fører til utsettelse av dette viktige veiprojektet, som nå er med på å lamme trafikksituasjonen i Oslo.

Korridor 4 Stavanger-Bergen-Ålesund-Trondheim E39 Kyststamvegen

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre peker på at E39 Kyststamvegen er en meget viktig transportåre for eksportnæringen langs kysten. Veggen er i dag langt under stamvegstandard i store deler av korridoren. Mange strekninger tilfredsstillende heller ikke betegnelsen tofeltsveg. Flere fjordkryssinger med ferje og ofte lang ventetid gjør også at korridoren er dyr å ferdes langs, og trafikken har en svært lav gjennomsnittsfart. Disse medlemmer mener man bør se på alternative løsninger for å forsere oppgraderingen av denne viktige korridoren. Disse medlemmer viser i denne sammenheng også til den nylig fremlagte utredningsrapporten fra NHO som understreket betydningen av en rask realisering av ferjefri kyststamvei mellom Bergen og Stavanger.

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

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

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

E39 Kristiansand-Stavanger-Bergen

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre peker på at pågående og planlagte prosjekter langs E39 Kyststamveien må prioriteres. Disse medlemmer mener at mange av de største utfordringer på oppgradering av E39 ligger i Hordaland.

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

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

Disse medlemmer er bekymret for parsellen E39 Fardal-Osestad som fortsatt venter på oppstartsbevilgning.

Disse medlemmer vil vise til at bompengeprojektet Jektevik-Sandvikvåg på E39 har stoppet opp på grunn av manglende statlige bevilgninger. Disse medlemmer ser dette som et svært viktig trafikksikrings- og fremkommelighetsprosjekt, og at det er viktig med snarlig ferdigstilling.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil påpeke nødvendigheten av at staten tilleggsbevilger nødvendige midler til disse veiprojektene på E39 uten forlenget bompengeperiode eller økte bompengesatser slik at hele prosjektene fullføres som planlagt.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til Høyres alternative budsjett med hensyn til forslag om økte riksveginvesteringer, og prioriterer 50 mill. kroner til E39 Jektevik-Sandvikvåg. Disse medlemmer forutsetter at tilsvarende beløp stilles til disposisjon fra bompengeselskapet.

E39 Bergen-Ålesund med tilknytninger

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet 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.

Kvivsvegen

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til utbyggingen av Kvivsvegen (E39) som ny ferjefri trasé mellom Eid og Volda. Dette prosjektet er en naturlig følge av utbyggingen av Eiksundssambandet, og vil gi betydelig bedre transportframkommelighet for næringsliv og styrke bo- og arbeidsmarked. Flertallet vil peke på at Eiksundssambandet som skal åpnes i februar 2008, og at Kvivs-

vegen som skal bygges, har kort geografisk avstand fra hverandre.

Flertallet ber Samferdselsdepartementet sørge for at en får en kostnadseffektiv løsning i det videre planarbeid med Kvivsvegen ved å se disse to prosjektene i en sammenheng. Flertallet ser positivt på at bompengeselskapet forskutterer 5 mill. kroner i planleggingsmidler slik at arbeidet med Kvivsvegen starter fortløpende etter ferdigstilling av Eiksundssambandet.

Flertallet viser til at to fylkeskommuner, ti kommuner, næringsliv og private i alt har betalt inn 45,6 mill. kroner i aksjekapital for å redusere lånebehovet/finansutgifter slik at kravet til maksimalt 15 års bompengeperiode kan innfris.

Flertallet viser til at det i handlingsprogrammet for Nasjonal transportplan 2006-2015 er forutsatt 20 mill. kroner i bompenger i 2008 til oppstart av prosjektet.

Flertallet viser til at begge fylkeskommunene og de berørte kommunene går inn for delvis bompengefinansiering, og viser til at reguleringsplanene er godkjente.

Med henvisning til omtalen om anleggsstart på E39 Kvivsvegen i St.prp. nr. 1 (2007-2008), samt bakgrunn i lokale vedtak, finansiering og forskuttering, legger flertallet til grunn at Samferdselsdepartementet så raskt som mulig vil legge fram for Stortinget en sak om delvis bompengefinansiering av E39 Kvivsvegen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til behandlingen av Nasjonal transportplan 2006-2015, jf. Innst. S. nr. 240 (2003-2004), hvor disse medlemmer hadde følgende merknad om Kvivsvegen:

"Disse medlemmer mener at en forsering av Kvivsvegen vil være av stor betydning for blant annet næringstransport, samt at denne veien vil være en viktig og naturlig tilknytning til strekningen Stryn-Otta.

Disse medlemmer vil videre gjøre oppmerksom på at utbyggingen av Kvivsvegen vil være et sterkt bidrag til rassikring av Austefjordvegen, som blir en del av Kvivsvegen.

Disse medlemmer vil blant annet i bakgrunn av det nevnte foreslå å øke planrammen med 650 mill. kroner for planperioden 2006-2009 og med totalt 1 630 mill. kroner for hele perioden. Dette tilsvarer en fordobling i forhold til Regjeringens forslag."

Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet fremdeles ønsker statlig fullfinansiering av stamveinettet i Norge, og forutsetter at sak om Kvivsvegen snarest legges frem for Stortinget med forslag om dette.

Rv 13 Jøsendal-Voss

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre mener Regjeringen må få forgang i arbeidet med Vossepakka som strekker ut i tid.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet har merket seg departementets omtale av den planlagte Vossepakka som inneholder delvis bompeng-

gefinansiering 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 riksveiprosjekter, og er bekymret over den trafikkavvisende effekt Vossepakke og andre planlagte regionale bompengefinansierte "veipakker" vil kunne ha på andre prosjekt som for eksempel Hardangerbrua. Disse medlemmer har merket seg at slik effekt ikke er avklart.

Rv 9 Kristiansand-Haukeligrend

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

Disse medlemmer viser til at Statens vegvesen foreslår å avslutte Setesdalspakka når prosjektet Tveit S - Langeid er fullført, og at Samferdselsdepartementet vil vurdere dette.

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

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at disse investeringene bør fullfinansieres over statsbudsjettet, da dette prosjektet er av høy prioritet med spesielt henblikk på disse medlemmers ønskede utvidelse av E134 Oslo-Haukeli-Odda-Bergen som motorvei. Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett.

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

E134 Drammen-Haukeli-Odda-Haugesund/Bergen

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at veitraseen over Haukeli forbinder områder med stor befolkningstetthet på til sammen rundt 2,5 millioner mennesker. Disse medlemmer mener en ny motorvei som betjener hele Vestlandet fra Stavanger og opp mot Bergen til det sentrale Østlandsområdet og videre til kontinentet, vil ha avgjørende betydning for et sterkt konkurranseutsatt, betydningsfullt og viktig næringsliv. Bygging av denne motorveien vil være av stor nasjonal viktighet og for fortsatt vekst og verdiskaping samt opprettholdelse av bosettingen.

Disse medlemmer understreker at en opprustet E134 over Haukeli vil avlaste E18 og E39 samt føre en stor del av trafikken fra Vestlandet til Sverige, Østfold, Vestfold og Grenland. Når Rogfast blir en realitet, vil E134 over Haukeli utgjøre en 50 minutters tidsbesparelse fra Stavanger til Østlandet.

Disse medlemmer viser til de foreslåtte omlegginger av veitraseen i Røldalsområdet og mellom Grungedal og Hjørdal, 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 veien vil forandre det fremtidige trafikkbildet hvor behovet for både bane og fly blir vesentlig redusert. En moderne motorvei på E134 over Haukeli vil tiltrekke seg stor gods- og persontrafikk og vil dermed få en betydelig nasjonaløkonomisk betydning. Den nye E134 vil avstedkomme store besparelser for næringslivet som igjen fører til styrket konkurransedyktighet, vekst og opprettholdelse av norske arbeidsplasser.

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

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

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

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

E16 Sandvika-Bergen (Kjørbo-Vågsbotn)

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre viser til at Steinsfjorden i Hole gjennom lang tid har hatt store miljøproblemer. "Aksjon Steinsfjorden" ble startet for å berge innsjøen fra miljøkol-

laps. Det viktigste tiltaket er å skifte ut steinfyllingene på E16 ved Kroksund med bru. Tiltaket er ferdig regulert fra Statens vegvesens side, og var foreslått igangsatt i 2008 i gjeldende NTP.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre viser til behovet for utskifting av steinfyllingene ved Kroksundet mellom Steinsfjorden og Tyrifjorden, og foreslår at det settes av 25 mill. kroner for å komme i gang med arbeidet i 2008.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre er bekymret over det lite offensive arbeidet med en helhetlig forbedring av standarden på strekningen Bjørum-Hønefoss på E16.

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

Disse medlemmer mener derfor at prosjektene må forseres da E16 Sandvika-Bergen er en høyt prioritert transportåre mellom Vestlandet og Østlandet med forgreninger. Det vises til Fremskrittspartiets alternative budsjett.

Rv 7/52 Hønefoss-Gol-Borlaug

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre understreker den store viktigheten i denne ruta for næringslivet på Vestlandet. I tillegg er ruta hovedforbindelsen mellom Osloområdet og størstedelen av Sogn og Fjordane opp mot Nordfjord. Disse medlemmer mener oppgraderingen av denne ruta til stamvei for noen år siden forplikter idet man her har en høy ÅDT med både sommer- og vinterturisme. Hyp-pighet av trafikkulykker er svært høy, og standarden på ruta er varierende. Disse medlemmer ser positivt på bevilgningen for 2008 på 32,1 mill. kroner til anleggsstart på rv 7 Ramsrud-Kjeldsbergsvingene.

Disse medlemmer imøteser realiseringen av prosjektet, og forventer at Sokna-Ørgenvika kan realiseres i nær fremtid.

Rv 36 Seljord-Eidanger

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

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

Disse medlemmer registrerer at det i budsjettet for 2008 stilles kun 12,5 mill. kroner til disposisjon, mens det forutsettes hele 110 mill. kroner stilt til disposisjon fra bompengeselskapet. Disse medlemmer minner om at politikere og flertallet av befolkningen i Grenland virker lettet over å ha blitt kvitt 2 bomstasjoner, og at det derfor neppe er enkelt å motivere til ny bompengesatsing i årene som kommer.

Korridor 6 Oslo-Trondheim med armer til Ålesund og Måløy

E6 Oslo-Trondheim

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, er positiv til at Regjeringen kom i møte ønsket om oppdeling av prosjektet med E6 fra Gardermoen og nordover. Stortinget ga dermed nylig klarsignal til oppstart med utbedring av denne svært trafikkerte og tungt ulykkesbelastede strekningen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre håper Regjeringen vil komme med en offensiv plan for realisering av ny E6 mot Otta i en mest mulig kontinuerlig utbygging. Gjerne med egnede strekninger som OPS-prosjekt. Disse medlemmer mener at mye av korridor 6 i dag står langt tilbake for den standard den burde hatt, med unntak av i hovedtrekk fra Oslo til Gardermoen/Eidsvoll.

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

Disse medlemmer mener at slik E6 fremstår i dag, er strekningen miljømessig utilstrekkelig, trafikkfarlig og fremkommeligheten er elendig på mange og lange strekninger.

Disse medlemmer vil understreke at strekningen E6 Gardermoen-Otta har utviklet seg til å bli en sterkt ulykkesbelastet veistreking. Denne utviklingen er uakseptabel og krever forsterket innsats og nye virkemidler.

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

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

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

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

Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett hvor det er pekt på strekningen

Gardermoen-Otta som hel strekning egnet for forsøk med samlet utbygging, for også å sikre deltakelse fra store internasjonale entreprenørselskaper.

E6 Nordre avlastningsvei

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

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

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

Disse medlemmer anbefaler prosjektmidler til ny E6 parsell Sluppen-Stavne inkl. ny Sluppen bru i Revidert nasjonalbudsjett for 2008, med sikte på at prosjektet får 100 pst. statlig finansiering og viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett.

E136 Dombås-Ålesund

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

Disse medlemmer ønsker allerede i 2008 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 veien ikke innehar den standard som en stamvei skal ha.

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

Rv 3 Kolomoen-Ulsberg

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

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

Disse medlemmer viser til at rv 3 Kolomoen-Ulsberg mangler mye for at ønsket om planlagt standard er nådd. I denne forbindelse viser disse medlemmer til komiteens reise i Hedmark og Oppland i 2007, hvor nye metoder for kostnadseffektiv og rasjonell utbedring av veibredde ble vist. Disse medlemmer

viser til de positive effekter og det gunstige kostnadsbildet den gjennomførte breddeutvidelsen av rv 3 i Østerdalen har fremvist. Disse medlemmer ser rv 3 som et vesentlig element i å avlaste den sterkt ulykkesbelastede E6 gjennom Gudbrandsdalen - forutsatt at rv 3 tilbyr en slik funksjon med tilstrekkelig grad av sikkerhet.

Disse medlemmer ønsker å sikre en kontinuerlig videreføring av arbeidet med breddeutvidelse av rv 3, og er positive til at det i 2008 bevilges 36,8 mill. kroner.

Rv 4 Oslo-Mjøsbrua

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

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

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ser nødvendigheten av en utbygging av rv 4 i ny trasé fra Gran i Oppland til Åneby i Nittedal som motorvei klasse B, og fra Åneby i Nittedal til Grorud i Oslo som motorvei klasse A med 4 felt, planskilte kryss og midtdeler. Disse medlemmer mener at en slik utbygging utmerket kan tilpasses Oslos løsninger mellom rv 4, Trondheimsveien, rv 163 Østre Aker vei og den planlagte Fossumdiagonalen. Det bør bygges tunneler der en ny rv 4-trasé passerer gjennom tett utbygde områder.

Rv 70 Oppdal-Kristiansund

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

Korridor 7 E6 Trondheim-Fauske med tilknytninger

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre vil peke på at E6 er hovedtransportåren i fylket, og at det er viktig å merke seg at den ca. 100 km

lange strekningen på nordtrøndersk side går gjennom kommuner der 70 pst. av fylkets innbyggere bor.

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

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

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

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

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

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti viser til disse spesielle forholdene, og fremmer følgende forslag:

"Ny bruløsning på E6 ved Harran i Grong kommune igangsettes i 2008 med statlig forskuttering, og med inndekning i Revidert nasjonalbudsjett 2008."

Disse medlemmer viser til at strekningen E6 fra Nord-Trøndelag grense og til Korgenfjellet er av særdeles lav standard, og opprusting bør starte opp i 2008 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 opprusting her bør gis prioritet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til den store årsdøgntrafikken på strekningen Trondheim og Steinkjer og ønsker å prioritere firefelts E6 motorvei på hele strekningen.

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

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og

Venstre viser til at korridor 8, E6 Nordkjosbotn-Kirkenes er den lengste stamveiruten. Ruten er preget av mange rasutsatte steder og har samtidig mange partier med smal og dårlig veistandard.

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

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

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

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

Akershus/Oslo

Oslopakke 3

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, er kjent med at Regjeringen fremmer Oslopakke 3 i to omganger for å holde forventet fremdrift. Ot.prp. nr. 15 (2007-2008) vil gjøre det mulig å bruke bompenger til drift av kollektivsystemer. Dette er i tråd med ønskene fra lokalpolitikere i Oslo. Dette vil gi befolkningen i Akershus og Oslo et godt kollektivsystem, og vil frigjøre viktig kapasitet på veiene.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, vil vise til at alle partier i de to fylkene med unntak av Akershus Fremskrittsparti, har gått inn for pakken. Fremskrittspartiet forsøker å fremstille det som om denne pakken er resultat av statlig tvang. Dette flertallet har merket seg at de politiske realitetene tilsier at det ikke er tilfellet. Det er Fremskrittspartiets samferdselsbyråd som har søkt om denne ordningen på vegne av Oslo kommune. Det er vanlig at byråder trekker seg dersom de må gjennomføre noe de er imot. Det har ikke skjedd, tross uttalelser fra Fremskrittspartiets nestformann om at dette er et prinsippsspørsmål.

Dette flertallet har merket seg Fremskrittspartiets merknader om Oslopakke 3 der de gjengir kompromisset som sier nei til rushtidsavgift, og hvor viktig det var for at enighet ble oppnådd. Videre river Fremskrittspartiet vekk grunnlaget for hele enigheten når de skriver at de ikke ser det som aktuelt å bruke bompenger på kollektivtrafikk.

Dette flertallet vil berømme alle partier, inkl. Fremskrittspartiet, for å støtte forslaget om å bruke bompenger til kollektivtrafikk.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre vil berømme det lokalpolitiske arbeidet som har ledet fram til et bredt forlik om Oslopakke 3.

Disse medlemmer vil peke på at prosjektene i Oslopakke 3 er svært viktige for hele landet. Disse medlemmer forutsetter at Regjeringen vil sørge for å følge dette forliket, herunder opplegget for bompenggeinnkreving som er ønsket lokalt, ikke forsinkes.

Disse medlemmer forventer at Regjeringen setter økt innsats på arbeidet med ny E18 vestkorridoren og Mosseveien i tunnel. Disse medlemmer foreslår at disse vurderes som OPS-prosjekt.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet registrerer at regjeringspartiene fraskriver seg sitt ansvar og skyver lokalpolitikkerne foran seg vedrørende den eksplosive bruken av bompenger. Dette på tross av at disse partier er innforstått med at det kun er Stortinget som kan vedta bruk av bompengefinansiering.

Disse medlemmer vil fremholde at dette dreier som om statlig utpressing i stor grad. Disse medlemmer vil bemerke at det ikke ville vært mange statsråder tilbake i den sittende regjeringen hvis prinsippet om avgang ved uenighet skulle vært regelbundet slik som regjeringspartiene insinuerer.

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

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

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

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

Disse medlemmer fremholder at i saker som dette, der flertallet på Stortinget tvinger lokale folkevalgte til å akseptere bompenger, har Fremskrittspartiet en programfestet politikk om at det skal gjennomføres folkeavstemming før endelig vedtak fattes og at folkets vilje skal følges. Disse medlemmer merker seg at Oslo Fremskrittsparti fremmet forslag om slik folkeav-

stemming, et forslag som ikke fikk flertall blant de øvrige partier.

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

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

Rv 152

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

Ringveier og avlastning

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet peker på viktigheten av å skape ringveier og omkjøringsmuligheter som tilbyr trafikk som kommer inn mot Oslo å passere uten å tvinges inn i selve byen når dette ikke er nødvendig. Disse medlemmer peker spesielt på mulighetene som ligger i å oppruste rv 35 i nord, rv 23 i vest og rv 120 i sør/øst med sistnevnte som forbindelse mellom E6/Gardermoen og Moss-Folloregionen.

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

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

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

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

Vestfold

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

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

Hordaland

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

Disse medlemmer peker på at dette vegprosjektet egner seg godt som OPS-prosjekt og fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen legge til rette for at arbeid med veitunnel gjennom Ulriken gjennomføres som OPS-prosjekt."

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

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

Disse medlemmer viser til at en ringvegløsning øst for Bergen (Ringveg øst) er den mest effektive og trafikksikre løsningen for gjennomgangstrafikk syd-nord.

Ny fastlandsforbindelse Sotra-Bergen.

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

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet understreker at dette prosjektet er av stor regional betydning, og må finansieres med statlig fullfinansiering eller finansieringsløsninger der staten bidrar på andre måter enn bevilgninger på årlige budsjett, for å sikre finansiering uten bompenger.

Hardangerbrua

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, vil vise til sine merknader knyttet til Hardangerbrua ved behandlingen av St.prp. nr. 24 (2007-2008).

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre har merket seg at det er store avvik mellom kostnadsanslagene Stortinget fikk da Hardangerbrua ble vedtatt og nyere kalkyler. Disse medlemmer har merket seg tilsvarende problemstillinger i andre prosjekt. Disse medlemmer vil derfor på generell basis be Statens vegvesen og departementet opprette en tettere dialog med entreprenørene for å ha oppdaterte tall, så man unngår slike overraskelser.

Disse medlemmer forutsetter at dette ikke er en omkamp, og minner om Stortingets klare vedtak om bygging av Hardangerbrua. Disse medlemmer er forbauset over tidspunktet og sammenhengen for orienteringen til Stortinget. Disse medlemmer understreker at den statlige andelen av finansieringen er lav. Disse medlemmer ser det som unødvendig å gå til et så drastisk skritt som man nå har gjort og som forsinker prosjektet unødvendig lenge. Disse medlemmer merker seg dessuten at det ikke er satt noen ny dato for når gjennomgangen skal være ferdig.

Disse medlemmer viser for øvrig til omtale i samleproposisjon, jf. St.prp. nr. 24 (2007-2008).

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet har notert seg at en kostnadsøkning på 38 pst. på tilførselsveiene nå fører til utsettelse på inntil ett år, at anbudskonkurranse avlyses og ny kvalitetssikring gjennomføres. Disse medlemmer mener at en så betydelig kostnadsøkning gjør det nødvendig med en ny grundig vurdering av kostnadene.

Disse medlemmer viser til sine forslag da saken om Hardangerbrua ble behandlet, jf. Innst. S. nr. 93 (2005-2006). Disse medlemmer viser også til

St.prp. nr. 2 (2005-2006) side 11 der det heter at "trafikkprognosene for prosjektet er usikre".

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen gjennomføre ytterligere kvalitetssikring av trafikkgrunnet for Hardangerbrua."

Jondalstunnelen

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet har med tilfredshet merket seg at departementets behandling av prosjektet Jondalstunnelen i Hordaland skjer uavhengig av forsinkelser knyttet til Hardangerbrua.

Disse medlemmer har merket seg at prosjektet Jondalstunnelen er kvalitetssikret med ekstern konsulent to ganger, men likevel gjennomgår en ytterligere kvalitetssikring. Disse medlemmer understreker at kostnadskalkyler for Jondalstunnelen må ta utgangspunkt i bygging av identisk tunnel i samme område (Folgefonn-tunnelen) som var ferdigstilt i 2001. Disse medlemmer legger til grunn at dette nå blir gjort i den 3. kvalitetssikringsrunden.

Disse medlemmer peker på at Jondalstunnelen er et viktig regionalt prosjekt. Saken har hatt en svært lang behandlingstid. Disse medlemmer ber departementet sørge for at sak om bygging av Jondalstunnelen nå legges frem for Stortinget så raskt som mulig.

Sogn og Fjordane

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre er bekymret over vegstandarden på rv 60 mellom Olden og Innvik i Stryn kommune, og vil peke på at det haster å komme i mål med nødvendig vedlikehold. Disse medlemmer vil vektlegge fremdrift av prosjektet og at dette prioriteres.

Møre og Romsdal

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre har merket seg at arbeidet med Freifjordtunnelen i Møre og Romsdal trekker ut i tid. Tunnelen er i en svært dårlig forfatning. Takplater er falt ned, med det resultat at både plater og lys er fjernet. Sjøvann drypper inn i tunnelen. En slik tilstand går på bekostning av trafikksikkerheten.

Disse medlemmer vil peke på at det foreligger lokal forskuttering av det nødvendige utbedringsarbeidet. Til tross for dette har lite skjedd. Disse medlemmer ber om at Regjeringen får fortløpende arbeid, slik at trafikksikkerheten ivaretas.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine merknader om rv 70 Freifjordtunnelen under post 30 Riksveginvesteringer, avsnitt "Opprusting av tunneler".

Nord-Trøndelag/Nordland

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og

Venstre peker på nødvendigheten av at en generell opprusting av rv 17 til fylkesgrensen mot Nordland må prioriteres spesielt forbi Bangsund mot Namsos der veien er smal og svingete med trange tunneler. Rv 17 mellom Saltstraumen og krysset mellom rv 80 og rv 17 på Tverrlandet er meget problematisk.

Disse medlemmer er opptatt av mulighetene for en oppgradering av rv 17 i Nord-Trøndelag fylke mellom Steinkjer og Verran. Disse medlemmer er kjent med at bru over Hjøllbotn i stedet for omkjøring rundt Veldemelen, kan være et alternativ både for å korte ned kjøretiden og for å øke trafikksikkerheten. Disse medlemmer ber om at Regjeringen vurderer alternativet senest i forbindelse med rulleringen av Nasjonal transportplan.

Disse medlemmer er opptatt av mulighetene for en oppgradering av rv 705 med ny veiforbindelse mellom Tømra og Hell. Disse medlemmer ber om at Regjeringen ser på saken i forbindelse med arbeidet med Nasjonal transportplan.

3.10.2.5 POST 60 FORSØK

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til partiets alternative forslag til statsbudsjett vedrørende øvrige poster under kap. 1320 der beløpene økes, spesielt for riksveininvesteringer. Dette er områder som Fremskrittspartiet prioriterer.

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

3.10.2.6 POST 31 RASSIKRING

Fleirtallet i komiteen, medlemene fra Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til at Regjeringa med å løyve 329 mill. kroner for 2008 har fylgt opp 75 pst. av ramma til handlingsprogrammet 2006-2009 etter 3 år, og at ramma vart auka med 50 pst. under vedtakinga av Nasjonal transportplan i Stortinget i 2004. Fleirtallet viser vidare til at det er lagt til grunn at ytterlegare 90 mill. statlege kroner til prosjekt og tiltak med rassikringsgevinst er budsjettert i post 30 og 60. Fleirtallet merkar seg dermed at samla statlige løyvingar til rassikring i 2008 vil vere om lag 420 mill. kroner. Fleirtallet viser også til prognosar for ekstern finansiering. Dette vil medføre at det samla vil bli nytta om lag 520 mill. kroner til rassikring i 2008. Fleirtallet understrekar at løyvde midlar over post 31 kan nyttast på både riks- og fylkesvegar.

Fleirtallet viser til at samferdslesektoren er den tredje største bidragsytaren til norske klimautslépp. Fleirtallet viser til undersøkingar som indikerer at klimaendringar vil kunne auke talet på rasutsette sta-

dar, og at ras vil kunne kome oftare. Klimastrategiar innan samferdslesektoren må difor omfatte både reduserte utslepp og strategiar for tilpassing, inkludert styrka arbeid med rassikring.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet er enige i at rassikring skal gis høy prioritet, men kan ikke se at Regjeringen satser på rassikring i form av kraftig øking til dette formålet. Disse medlemmer viser til at unnfallenheten dokumenteres ved at oppfølgingsprosenten for rasutsatte strekninger som skal utbedres etter tre av fire år i handlingsprogrammet for 2006-2009, vil ligge på fattige 20 pst. med Regjeringens opplegg.

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 viser også til rassikringskonferansen som ble avholdt den 30. januar 2007. Disse medlemmer har merket seg at håpet fra rassikringsgruppen var at budsjettposten på 560 mill. kroner i statsbudsjettet for 2007 ble økt fremover. Det trengs en milliard kroner per år ifølge Nasjonal rassikringsgruppe. Med de små økingene i bevilgningene til rassikring som regjeringspartiene omtaler som "satsing", så er disse himmelvidt unna behovet for rassikring, som er anslått til ca. 20 mrd. kroner.

Disse medlemmene vil videre peke på at det i gjennomsnitt er ca. 2 000 rashendelser pr. år, og at det i dag er anslått hele 1 756 rasfarlige strekninger som omfatter hele 765 km vei. Disse medlemmer vil derfor peke på at behovet for utbedringer er akutt, og at Den nasjonale rassikringsgruppe har beregnet at det vil ta 30-40 år å rassikre alle riks- og fylkesveier 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 veiene gir forverring av tryggheten og livskvaliteten til mange mennesker.

Disse medlemmer ønsker en sterk øking i rassikringsmidlene, og henviser til Fremskrittspartiets alternative budsjett.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

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

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til sine respektive partiers alternative budsjettforslag der bevilgningene til utbedring av rastruede strekninger foreslås økt med 75 mill. kroner utover Regjeringens forslag. Disse medlemmer peker på at rasfaren på norske veier er til stor belastning for befolkningen, og at rasene går oftere og er blitt mer uforutsigbare. Disse medlemmer understreker at det er nødvendig med raskere

tempo i sikringen, samt ny kartlegging av rasutsatte områder.

Disse medlemmer viser til at blant annet rv 13 i Rogaland er plassert i kategori 1 for de mest rasutsatte strekningene i landet i oversikten fra Den nasjonale rassikringsgruppe. Disse medlemmer viser for øvrig til at det er sterkt rasutsatte områder i alle kystfylkene.

Komiteens medlem fra Venstre vil vise 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. Dette medlem mener en må rette søkelyset på tryggheten til dem som bor og ferdes i distriktene som er utsatt for ras, og at en må ta på alvor at disse vegene gir forverring av tryggheten og livskvaliteten til mange mennesker, og viser i den forbindelse til Venstres alternative budsjett hvor Venstre foreslår å bevilge 50 mill. kroner til rassikring utover Regjeringens forslag.

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

Dette medlem vil vise til at E39 er Vestlandets stamveg. Lotetunnelen i Sogn og Fjordane er en vesentlig flaskehals for varetransport for næringslivet og representerer stor fare med hensyn på ras. Det foreligger planer om rassikring i kombinasjon med tunnelutvidelse. Dette medlem vil oppfordre Regjeringen til å prioritere dette prosjektet.

3.10.2.7 POST 32 (NY) TUNNELSIKKERHET

Komiteen viser til svar på spørsmål til Samferdselsdepartementet, hvor det fremgår at i henhold til Statens vegvesens veidatabank var det ved inngangen til 2007 brannslukkere i 91 pst. av tunnelene lengre enn 500 m og nødtelefoner i 70 pst. av veitunnelene. Dette betyr i praksis at det per. 1. januar 2007 manglet brannslukkere i 31 veitunneler (ca. 41 km tunnel) og nødtelefoner i 106 veitunneler (ca. 126 km tunnel). I og med ny forskrift for økt sikkerhet i veitunneler er det nå krav om slikt utstyr i alle tunneler lengre enn 500 m, uavhengig av trafikkmengden i tunnelene.

Komiteen påpeker behovet for tunnelsikring og behovet for å gjenopprette tilliten til trygghet i veitunneler.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett hvor det foreslås å fullføre en oppgradering i løpet av to år.

3.10.2.8 POST 35 VEGUTBYGGING I BJØRVIKA

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

3.10.2.9 POST 72 KJØP AV RIKSVEGFERJETJENESTER

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, har merka seg at Regjeringa har auka både løyvingane til riksvegferjene og rabattane for storbrukarane. Fleirtalet har vidare merka seg at riksvegferjebudsjettet sin del av den økonomiske ramma for handlingsprogrammet 2006-2009, er overoppfyllt. Løyvingane tilsvarar 83,7 pst. etter 3 av 4 år, vesentleg på grunn av oljepris, nye tryggingsskrav og auka storbrukarrabattar.

Fleirtalet viser såleis til at riksvegbudsjettet er høgare enn nivået i Nasjonal transportplan 2006-2015 grunna ivaretaking av kvalitet og omfang på tilbodet kombinert med høgare oljeprisar.

Fleirtalet viser til at det er viktig at det NTP-fastsette målet om å redusere gjensittinga på stamvegferjene, vert ivareteke gjennom 2008-budsjettet. Fleirtalet understrekar at Regjeringa legg til grunn å oppretthalde det noverande rutetilbodet på riksvegferjene, samt å arbeide for auka kapasitet i einskilde samband.

Fleirtalet vil vere spesielt merksam på situasjonen med gjensitting på samband i Møre og Romsdal og Nordland.

Fleirtalet vil også be Regjeringa vurdere om det kan vere føremålstenleg å treffe tiltak for å gjere budsjetteringa av ferjebudsjettet meir føreseieleleg, eller om det er meir kostnadseffektivt og føremålstenleg at staten etter same modell som i dag, løpande handterer uvissa som svingande oljeprisar skapar.

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

Disse medlemmer vil spesielt trekke frem at ferjetilbudet for trafikk mellom Kristiansund Lufthavn og omkringliggende kommuner vil bli vesentlig forverret fra årsskiftet. Grunnet innskrenkningen i ferjetilbudet blir folk nødt til å overnatte i Kristiansund for å rekke de tidligste flyene. Folk må også overnatte dersom man lander med det siste flyet. Disse medlemmer ber Regjeringen finne en løsning slik at ferjetilbudet mellom Kristiansund Lufthavn og omkringliggende kommuner kan opprettholdes også neste år.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet merket seg ved behandlingen av statsbudsjettet for 2007 at departementet ville komme tilbake til spørsmålet om gratis ferjer i statsbudsjettet for 2008. Disse medlemmer konstaterer at dette utsettes

ytterligere, og at departementet varsler at det vil komme tilbake til saken når den er nærmere avklart. Disse medlemmer ønsker hurtigere behandling av saken, og ikke minst igangsatt praktiske forsøk. Det vises til Dokument nr. 8:54 (2006-2007), Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Harald T. Nesvik, Kenneth Svendsen og Arne Sortevik, om å igangsette prøveprosjekt med gratis riksveiferjer på én strekning i hvert av fylkene Hordaland, Sogn og Fjordane, Møre og Romsdal samt Nordland.

Disse medlemmer viser til øking av rammen for riksveiferjer i Fremskrittspartiets alternative budsjett, og fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen legge frem en egen stortingsproposisjon om forsøk med gratis riksveiferjesamband på strekningene:

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

Disse medlemmer har også merket seg at Regjeringen først vil komme tilbake til spørsmål om omklassifisering til riksveiferjesamband i forbindelse med den varslede forvaltningsreformen i 2010. Disse medlemmer ønsker raskere behandling av dette forholdet. Disse medlemmer viser til eksemplene Randsfjordferja og ferjesambandet i Kragerø-skjærgården. Omklassifisering av disse til riksveiferjesamband ut fra dagens kriterier er avvist. Disse medlemmer avviser denne konklusjonen og ønsker en ny vurdering der det åpnes for endring og tilpasninger av dagens kriterier. Det fremstår som samferdselsmessig ulogisk at ferjesamband som enten binder sammen riksveier eller inngår i en riksveiforbindelse, ikke har riksveiferjestatus. Disse medlemmer vil peke på at også flere andre ferjesamband må avklares og sikres innenfor denne rammen av riksveiferjetjenester. Det gjelder ferjesambandet Hjellestad-Klokkarvik i Hordaland som forbinder rv 555 i Bergen med rv 556 i Sund kommune på Sotra, ferjeforbindelsen mellom Hemnesberget og Leirvika, ferjer knyttet til øysamfunnet Lovund og Hald, samt Senjaferjene.

Disse medlemmer viser også til at noen ferjesamband i 2007 er avløst av fast veisamband og at nye gassferjer vil gjøre det mulig å foreta omdisponering av eksisterende ferjemateriell til samband som i dag har for liten ferjekapasitet. Disse medlemmer viser også til Stortingets behandling av Innst. S. nr. 218 (2005-2006), jf. Dokument nr. 8:71 (2005-2006), om en vurdering av samferdselsmessige tiltak som kan sikre øysamfunn og kystkommuner bedre næringsmessig verdiskaping.

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

Disse medlemmer 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.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen senest våren 2008 legge frem egen sak om riksveiferjesambandene som omfatter endring/utvidelse av kriteriene for klassifisering, samt omdisponering av ferjemateriell på basis av endring i veinett og drift av nye ferjer."

Disse medlemmer har merket seg at Regjeringen ser på kjøp av riksveiferjetjenester som et viktig tiltak og en viktig bevilgning som har virkning for kollektivtransport, jf. budsjettokumentet del III pkt. 5, Viktige oppfølgingsområder, og pkt. 5.2 Kollektivtransport.

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

Sambandet Svolvev-Skutvik

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til at Nordland fylkesting ønsker at det gjennomføres en prøvedrift for sambandet Svolvev-Skutvik for å høste erfaring med hvordan trafikkstrømmene endrer seg etter åpningen av Lofast. Flertallet er kjent med at Nordland fylkeskommune ser behovene for å styrke ressursinnsatsen på Melbu-Fiskebøl og Lødingen-Bognes, men at dette må veies opp mot ønsket om å opprettholde Svolvev-Skutvik.

Flertallet ønsker derfor at det videreføres et driftsopplegg for Svolvev-Skutvik i 2008 med en daglig avgang, som samordnes med tilbudet mellom Svolvev

og Skrova. Flertallet mener at Skrova må ha prioritet ved eventuell kødannelse. Flertallet ser det som en forutsetning at kostnadene ved dette tilbudet skjer innenfor rammen av de tilgjengelige ressurser i området. Flertallet ber også om at det blir foretatt en løpende evaluering under prøveperioden. Videre ønsker flertallet at Regjeringen kommer tilbake med ny vurdering når erfaringene om trafikkbevegelsene er kartlagt for 2008.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre har merket seg at regjeringspartiene vil videreføre et driftsopplegg for Skutvik-Svolvev i 2008 med en daglig avgang som samordnes med tilbudet mellom Svolvev og Skrova.

Disse medlemmer er enig i at dette ferjesambandet videreføres i 2008 med en daglig avgang i vinterhalvåret. Disse medlemmer mener imidlertid at det må være to daglige avganger i sommerhalvåret. Kostnadene ved dette tilbudet skjer innenfor rammen av de tilgjengelige ressurser for de nevnte samband.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Ferjesambandet Skutvik-Svolvev videreføres med en daglig avgang i vinterhalvåret og to daglige avganger i sommerhalvåret. Kostnadene ved dette tilbudet skjer innenfor rammen av de tilgjengelige ressurser for de nevnte samband, herunder Melbu-Fiskebøl og Lødingen-Bognes."

Senjaferjene

Komiteen vil vise til den lokale innsatsen for å få etablert sommerdrift i sambandene Andenes-Gryllefjord (mellom Andøya og Senja) og Botnhamn-Brensholmen (mellom Senja og Kvaløy i Tromsø kommune). Komiteen vil understreke betydningen sambandene har for utviklingen av arbeidsplasser i turistnæringen og dermed en mer variert og robust næringsstruktur. Komiteen har merket seg at den usikkerheten som hvert år har hersket om den videre driften, har gjort det vanskelig å planlegge og utvikle turistnæringen.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, vil peke på at ansvarsfordelingen mellom fylke og stat tilsier at staten normalt ikke har noe ansvar for driften av denne typen ferjer. Flertallet er likevel tilfreds med at staten har sagt seg villig til å ta på seg ansvaret for ferjeleiene i sambandet Andenes-Gryllefjord og for å sikre at nødvendig ferjemateriell skal være tilgjengelig også i dette sambandet, slik man tidligere har gjort det for sambandet Botnhamn-Brensholmen. Flertallet registrerer at staten med dette vil ta ansvaret for de tunge kapitalutgiftene, og dermed avlaste lokale interesser for det forhold som skaper størst usikkerhet for driften. Flertallet vil understreke at dette er et særtilfelle som må begrunnes i den gevinsten som ligger i at staten ved Statens vegvesen gjennom en helhetlig disponering av materiell, kan bidra til en bedre og rimeligere totalløsning, men

ikke minst det forhold at disse to ferjeforbindelsene binder sammen to turistveger.

Flertallet mener at en forutsetning for statens bidrag må være at berørte fylkeskommuner og andre lokale interesser bidrar slik at det kan utarbeides en forpliktende avtale som sikrer forutsigbar drift av ferjene i samme omfang som i dag, flere år fram i tid.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre viser til at situasjonen for Senjaferjene må avklares, og at driften sikres innenfor rammen av riksveiferjetjenester.

Utvidet åpningstid for riksvegferjer

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

Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen kartlegget behov og utrede muligheter for utvidet åpningstid på aktuelle riksvegferjestrækninger, og legge fram en sak for Stortinget i god tid før rulleringen av Nasjonal transportplan."

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre vil særlig peke på behovet for tilstrekkelig kapasitet, hyppige avganger og framfor alt forutsigbarhet uten forsinkelser, køer og gjensitting blant annet hva gjelder Kvitsøy, Boknafjordsambandet. For Forøy-Ågskaret rv 17 (Kystriksvegen) i Meløy kommune er det akutt behov for utvidelse av åpningstiden med senere avganger (nattferje).

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til Kristelig Folkepartis alternative statsbudsjett der det foreslås økt bevilgning til riksvegferjetjenester på 50 mill. kroner i forhold til Regjeringens forslag.

Ferjeflåten og miljøvennlig teknologi

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, mener det er viktig å redusere miljøskadelige utslipp fra skipsfarten, og viser til at Norge blant annet har inngått en internasjonal avtale om å redusere de årlige utslippene av nitrogenoksider. Et viktig virkemiddel kan være fornyelse av ferjeflåten, slik at ferjer drives med naturgass eller annen teknologi som bidrar til reduksjoner av miljøskadelige utslipp. Norge har særlige forutsetninger for å utvikle og ta i bruk ny og miljøvennlig teknologi innen skipsfarten gjennom den satsingen på gassferjer som Regjeringen har satt i gang. Lavutslippsutvalgets innstilling til Miljøverndepartementet "Et klimavennlig Norge", peker på utvikling av klimavennlige teknologier gjennom stabil og langsiktig støtte som en nøkkel for at Norge

skal bli et lavutslippssamfunn. Lavutslippsfartøy, herunder fartøy med gassdrift, er en av flere klimavennlige løsninger i utvalgets anbefalte teknologipakke. Både innen offshore og innen ferjedrift er gass tatt i bruk til fremdrift av skip med gode resultater. Erfaringer har vist at gassdrift av skip har redusert klimagassutslippene med inntil 20 pst. og No_x -utslippene med hele 90 pst. sammenliknet med dieseldrift.

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

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

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

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til egne og mer utfyllende merknader om samferdsel og miljø under pkt. 4.1.3.1.

3.11 Kap. 4320 Statens vegvesen

3.11.1 Sammendrag

(i mill. kroner)		
Kap.	Saldert budsjett 2007	St.prp. nr. 1 (2007-2008)
4320	420,0	438,0

Post 1 Salgsinntekter foreslås budsjettet med 140,8 mill. kroner. Omfanget av oppgaver som Statens vegvesen har ansvaret for, varierer betydelig over tid, og det er derfor stor usikkerhet knyttet til inntektene. Departementet foreslår videre at merinntektsfullmakten for posten videreføres.

Post 2 Diverse gebyrer foreslås bevilget med 255,5 mill. kroner. Etterspørselen etter de gebyrbelagte tjenestene forventes volummessig å være omtrent på samme nivå som 2007, og gebyrsatsene vil forbli uforandret. Departementet foreslår videre at merinntektsfullmakten for posten videreføres.

Post 3 Refusjoner fra forsikringsselskaper foreslås budsjettet med inntekter/refusjoner med 41,7 mill. kroner. Departementet foreslår videre at merinntektsfullmakten for posten videreføres.

3.11.2 Komiteens merknader

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

3.12 Kap. 4322 Svinesundsforbindelsen AS

3.12.1 Sammendrag

(i mill. kroner)		
Kap.	Saldert budsjett 2007	St.prp. nr. 1 (2007-2008)
4322	25,0	24,0

Svinesundsforbindelsen er finansiert ved statlige lån. Det er lagt til grunn 24 mill. kroner i avdrag i 2008.

3.12.2 Komiteens merknader

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

3.13 Kap. 5624 Renter av Svinesundsforbindelsen AS

3.13.1 Sammendrag

(i mill. kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2007	St.prp. nr. 1 (2007-2008)
5624	30,0	38,0

Svinesundsforbindelsen er finansiert ved statlige lån. Det er lagt til grunn 38 mill. kroner i renter i 2008.

3.13.2 Komiteens merknader

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

3.14 Kap. 1330 Særskilte transporttiltak

3.14.1 Sammendrag

(i mill. kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2007	St.prp. nr. 1 (2007-2008)
1330	424,5	521,7

Post 60 Særskilt tilskot til kollektivtransport vert foreslått løyvd med 233,8 mill. kroner i 2008. Av dette er 161,7 mill. kroner avsett til belønningsordninga for betre kollektivtransport og mindre bilbruk i byane, ein auke på 7,5 mill. kroner frå revidert budsjett 2007, jf. St.prp. nr. 69/Innst. S. nr. 230 (2006-2007). I samband med revidert budsjett vart det også løyvd 8 mill. kroner til forsøk med tiltak for å betre kollektivtransporten i distrikta. Regjeringa foreslår å utvide forsøka i 2008, og 20 mill. kroner er avsett til formålet. Det er også foreslått å avsetje 52,1 mill. kroner til betre tilgjenge i transportsektoren innanfor ansvarsområdet til kommunane (BRA-programmet), om lag same realnivå som saldert budsjett 2007.

Post 70 Kjøp av sjøtransporttenester på strekninga Bergen-Kirkenes vert foreslått løyvd med 287,9 mill. kroner i 2008. Saldert budsjett 2007 og budsjettframlegget for 2008 er basert på ein teknisk vidareføring og prisjustering av kontrakten mellom staten og Hurtigruten ASA om trafikken på strekninga i perioden 2005-2012. I statsbudsjettet 2007 vart det innført ei NO_x-avgift for m.a. innanlands sjøtransport. Samstundes vart ordninga med differensiert arbeidsgivaravgift gjeninnført. Frå 1. juli 2007 vart i tillegg tryggleiksbe- manninga på skipa som betener strekninga teken inn under nettolønsordninga for sjøfolk. Staten og Hurtigruten ASA forhandlar om verknaden av dei nemnde endringane. Forhandlingane er ikkje avslutta. Stortin-

get vil verte orientert om resultatet av forhandlingane når det ligg føre.

3.14.2 Komiteens merknader

3.14.2.1 POST 60 SÆRSKILT TILSKUDD TIL KOLLEKTIVTRANSPORT

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, mener belønningsordningen for kollektivtransport er et viktig statlig virkemiddel for å øke kollektivtransportens del av trafikken i byene, og på den måten redusere de negative effektene fra biltrafikken.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, er fornøyd med Regjeringens forslag om å inkludere tre nye byområder i ordningen, samtidig som kravene til tildeling skjerpes.

Dette flertallet viser til Regjeringens klimamel- ding, St.meld. nr. 34 (2006-2007), hvor Regjeringen foreslår en generell styrking av belønningsordningen eller tilsvarende ordning.

Dette flertallet slutter seg til forslaget til bevilg- ning og føringene for tildeling.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kris- telig Folkeparti og Venstre er glad for at Regjeringen utvider ordningen med tre nye byområder, Drammen, Skien/Porsgrunn og Fredrikstad/Sarpsborg.

Disse medlemmer er skuffet over at Regjerin- gen foretar en vesentlig økning av antall byer som kan delta i belønningsordningen, uten at bevilgningene økes forholdsmessig. Belønningsordningen for kollektivtrafikken var en viktig nyvinning fra regjeringen Bondevik II.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at belønningsordningen for bedre kollektivtrafikk og mindre bilbruk i storbyene er for ensidig fokusert på restriksjoner og ekstra avgifter på biltrafikken. Disse medlemmer legger til grunn at bilistene ikke velger å stå i endeløse køer uten grunn, men at dette skyldes manglende kvalitet, frekvens og tilgjengelighet til kollektive transportmidler.

Disse medlemmer tar avstand fra ytterligere restriksjoner og avgifter på reisende som forsøker å ivareta sine reisebehov på beste måte innenfor tilgjengelig tilbud, og ønsker derfor denne posten erstattet av et tilskudd til kollektivtransport som fordeles uten at det avkreves restriksjoner og pålegges avgifter på innbyggerne. Det vises til Fremskrittspartiets alternative budsjett, hvor dette fremkommer.

En stimulering til bedre framkommelighet, miljø og helse i storbyene kan alternativt oppnås ved å benytte økte midler til nødvendig vedlikehold og investering i nye veier rundt de største byområdene, samt reduksjon i bileiernes ekstra høye belastning med skatter og avgifter slik at en raskere fornyelse til en mer miljøvennlig bilpark kan finne sted.

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

Disse medlemmer viser til de positive effektene tilgjengelighetsprogrammet BRA har på funksjonshemmedes tilgang til hele transportkjeden. Disse medlemmer foreslår en vesentlig styrking av midlene til tilskudd til nye tiltak som utarbeides i samarbeid med de funksjonshemmedes organisasjoner. Det vises til Fremskrittspartiets alternative budsjett hvor BRA-programmet tilføres 48 mill. kroner mer.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til Høyres alternative budsjett der det foreslås å styrke belønningsordningen for kollektivtrafikk i storbyene til over 200 mill. kroner i 2008.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti vil peke på behovet for bedre kollektivtrafikk og mindre bilbruk i byområdene. Dette medlem registrer at Regjeringen legger opp til en reell svekkelse av belønningsordningen. Dette medlem peker på at belønningsordningen for kollektivtrafikk i byene er et godt fungerende virkemiddel for mer og bedre kollektivtransport i byene. I en tid hvor befolkningen etter spør bedre kollektivtilbud, mener dette medlem at ordningen bør styrkes og viser til Kristelig Folkepartis alternative statsbudsjett der ordningen foreslås styrket med 60 mill. kroner utover Regjeringens forslag.

Komiteens medlem fra Venstre vil vise til Budsjett-innst. S. nr. 13 (2003-2004) hvor regjeringen Bondevik II innførte belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene. Formålet med belønningsordningen, slik det framgår av retningslinjene, er å stimulere til bedre helse, miljø og framkommelighet i storbyområdene, ved å dempe veksten i transportbehovet og øke antall kollektivreiser på bekostning av reiser med personbil. Midlene skal komme i tillegg til fylkeskommunenes og Oslo kommunes bruk av frie midler til kollektivformål og tildeles for ett år av gangen. En forutsetning for tildeling av midler fra belønningsordningen er at det iverksettes tiltak, eller nylig har blitt iverksatt tiltak, som virker begrensende på personbiltrafikken eller som styrker kollektivtransportens konkurransevne. Dette medlem har merket seg at alle byene som har deltatt i ordningen med belønningsordningen for kollektivtransport, har hatt en større vekst i kollektivtrafikken enn i biltrafikken. Dette er en gledelig og god utvikling.

Dette medlem vil peke på at Regjeringen i Soria Moria-erklæringen har lovet å øke satsingen på kollektivtrafikk. Representanter for regjeringspartiene har også ved gjentatte anledninger tatt til orde for trafikkbegrensende tiltak i byområdene. Det er imidlertid ingen sammenheng med dette og det Regjeringen gjør i praksis. I forslaget til statsbudsjett legger Regjeringen opp til en svekkelse av belønningsordningen for kollektivtrafikken, ved at flere byområder innlemmes i ordningen uten at bevilgningen økes tilsvarende. Dette

er et skritt i feil retning og bidrar ikke til å gi de riktige insentivene til å gjennomføre den omstillingen som er nødvendig for å løse miljø- og framkommelighetsutfordringene i byområdene.

Dette medlem er positiv til å utvide belønningsordningen til flere områder, forutsatt at bevilgningen økes. Dette medlem viser til Venstres alternative statsbudsjett, hvor Venstre foreslår å øke bevilgningene til belønningsordningen for kollektivtrafikken med 160 mill. kroner utover Regjeringens forslag.

3.14.2.2 POST 70 KJØP AV SJØTRANSPORTTJENESTER PÅ STREKNINGEN BERGEN-KIRKENES

Komiteen slutter seg til Regjeringens forslag om å bevilge 287,9 mill. kroner, som bygger på en prisjustering av gjeldende avtale, til kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen-Kirkenes.

Komiteen viser til at formålet med statens kjøp av sjøtransporttjenestene er å sikre et daglig og helårig seilingsmønster for Hurtigruta mellom Bergen og Kirkenes. Komiteen viser til at innføring av NO_x-avgift, gjeninnføring av ordning med differensiert arbeidsgiveravgift, samt at sikkerhetsbemanningen er tatt inn under nettolønnsordningen, påvirker rammevilkårene for selskapet. Komiteen har merket seg at det redigjøres for i St.prp. nr. 1 (2007-2008) at virkningen av disse avgiftsendringene i forhold til gjeldende avtale er gjenstand for forhandlinger mellom staten og Hurtigruta ASA.

Komiteen vil i den forbindelse peke på Hurtigrutas betydning for gods- og persontransport, i tillegg til betydningen den har for både lokalsamfunn langs kysten og for turisme.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre imøteser en realistisk avtale som sikrer at Hurtigruta kan seile trygt fram til 2012.

3.15 Kap. 1350 og 4350 Jernbaneverket

3.15.1 Sammendrag

(i mill. kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2007	St.prp. nr. 1 (2007-2008)
1350	5 466,9	5 802,1
4350	384,7	477,3

Kap. 1350 Jernbaneverket vert foreslått løyvd med 5 802,1 mill. kroner i 2008, ein auke på 335,2 mill. kroner eller 6,1 pst. frå saldert budsjett 2007. Jernbaneverkets budsjett for 2007 ligg på eit høgare nivå enn nokong i nyare tid. Budsjettet for 2008 inneber ei ytterlegare opptrapping av innsatsen på infrastrukturen for jernbanen. Budsjettframlegget for 2008 ligg klart over nivået i Stortingets vedtak om Nasjonal transportplan 2006-2009 for det samla budsjettet for Jernbaneverket.

Post 23 Drift og vedlikehald vert foreslått løyvd med 3 389,6 mill. kroner, ein auke på 213,8 mill. kroner eller 6,7 pst. frå saldert budsjett 2007. Samanlikna med

2007 er driftsbudsjettet styrkt monaleg, medan vedlikehaldsbudsjettet er vidareført uendra. Driften er styrkt for å sikre at toga er punktlege og har god regularitet.

Post 25 Drift og vedlikehald av Gardermobanen vert foreslått løyvd med 73,4 mill. kroner i 2008, ein auke på 1,9 mill. kroner frå saldert budsjett 2007. Gardermobanen er brukarfinansiert, jf. kap. 4350 post 7 Betaling for bruk av Garderemobanen.

Post 30 Investeringar vert foreslått løyvd med 2 339,1 mill. kroner, ein auke på 119,5 mill. kroner eller 5,4 pst. frå saldert budsjett 2007. Regjeringa legg stor vekt på å gjennomføre igangsette jernbaneprosjekt med rasjonell framdrift.

Det er innanfor Jernbaneverkets budsjett for 2008 avsett om lag 450 mill. kroner til prosjekt og tiltak med særleg nytte for godstrafikken.

Det er òg avsett midlar til planlegging av m.a. Alnabru godsterminal, diverse dobbeltspor og Farriseidet-Porsgrunn (Eidangertunnelen).

KAP. 4350 JERNBANEVERKET

Kap. 4350 vert foreslått løyvd med 477,3 mill. kroner for 2008, ein auke på 92,6 mill. kroner eller 24,1 pst. frå saldert budsjett 2007. M.a. er post 1 Kjørvegsavgift foreslått budsjettert med 21,8 mill. kroner i 2008, knytta til godstog med over 25 tonn aksellast.

3.15.2 *Komiteens merknader*

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

Flertallet viser til at Budsjett-innst. S. I (2007-2008) har økt Jernbaneverkets budsjetttramme med 10 mill. kroner. Flertallet legger til grunn at Regjeringen benytter denne økningen til å øke omfanget av planlegging og prosjektering av nye investeringer som ligger inne i Nasjonal transportplan 2006-2009, fordelt med 5 mill. kroner på prosjektet Sandbukta-Moss-Såstad og 5 mill. kroner til vidare planlegging og ev. byggestart av kryssingssporene Nodeland og Ueland på Sørlandsbanen.

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

Disse medlemmer peker på at en effektiv ressursutnyttelse blir spesielt viktig når Regjeringen ligger på etterskudd i forhold til Nasjonal transportplan. Disse medlemmer vil understreke at eierskapet til og tilsynet med infrastrukturen fortsatt skal være statlig og ha første prioritet.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen konkurranseutsette og omdanne Jernbaneverkets produksjonsvirksomhet så snart de markedsmessige forholdene ligger tilrette for

det, jf. nærmere omtale i St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2 (2004-2005) og jf. Budsjett-innst. S. nr. 13 (2004-2005)."

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

3.15.2.1 POST 23 DRIFT OG VEDLIKEHOLD

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, har merket seg at brorparten av økningen på Jernbaneverkets budsjett er rettet inn mot drift. Flertallet har forståelse for at økt driftsinnsats vil kunne bidra til økt sikkerhet og driftsstabilitet.

Flertallet viser til Soria Moria-erklæringen og at Regjeringen har stoppet ytterligere privatisering og konkurranseutsetting av drift- og vedlikeholdsoppgavene i Jernbaneverket, og mener det er viktig at Jernbaneverket er kompetanseorganet på dette området, og også gjennom økt effektivitet frigjør ressurser til arbeidet for økt driftsstabilitet og sikkerhet. Det er ønskelig at størst mulig del av drifts- og vedlikeholdsressursene brukes slik at det gir varige forbedringer i infrastruktur preget av et vesentlig vedlikeholdsetterleap.

Flertallet viser til en oversikt over utviklingen i drifts- og vedlikeholdsbudsjettet som viser at denne posten har hatt en jevn nedgang hvert år fra 2,95 mrd. kroner i 2003 til 2,81 mrd. kroner i 2005. Fra 2006 har posten igjen økt til 3,05 mrd. kroner, og i 2008 foreslår Regjeringen 3,39 mrd. kroner (alt i løpende priser). Flertallet viser til at økt satsing på drift og vedlikeholdsbudsjettet er grunnleggende for å øke sikkerheten og driftsstabiliteten på jernbanen, og bedre punktlighet og togframføringen for person- og godstrafikken. For passasjerer og godstogselskapene er dette av stor betydning.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets forslag om reduksjon av bevilgning under kap. 1351 i Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett, og at reduksjonen i kjøp av tjenester vil føre til at behovet for drift og vedlikehold reduseres. Det legges videre til grunn at kontrakter ikke skal brytes, og at det skjer hensiktsmessige overføringer mellom postene 23 og 30 slik at dette unngås.

Disse medlemmer mener at det innenfor drift og vedlikehold ligger et betydelig effektiviseringspotensial, som kan realiseres ved å videreføre de omstillingsprosjekter Regjeringen ved sin tiltredelse avlyste. Det

pekes på at Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2008 opprettholder midlene til vedlikehold av jernbaneinfrastrukturen på samme nivå som Regjeringens forslag, og forutsetter et forsiktig potensial for effektivisering ved konkurranse innenfor driften, på om lag 12 pst.

3.15.2.2 POST 30 INVESTERINGER I LINJEN

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, har merket seg Regjeringens prioritering av å videreføre og avslutte igangsatte investeringsprosjekter for å få en mest mulig forutsigbar og sammenhengende utbygging av prioriterte prosjekter på jernbanenettet. Flertallet er tilfreds med status for prosjekter i NTP, og at handlingsprogrammet for perioden 2006-2009 nå viser at det er gjennomført utbygging av Ganddal godsterminal, GSM-togradio og ombygging av Brattøra godsterminal. Samtidig videreføres utbygging av prosjektene Lysaker stasjon, dobbeltspor Lysaker-Sandvika og Sandnes-Stavanger, fjernstyring Grong-Mosjøen og Mosjøen-Bodø.

Flertallet har merket seg at av gjenstående prosjekter, er følgende prosjekter under planlegging: Kolbotn-Ski, inkl. Ski stasjon, Holm-Holmestrand, Farris-eidet-Porsgrunn, Gevingåsen tunnel, dobbeltspor Bergen stasjon-Fløen og Alnabru godsterminal. Flertallet har videre merket seg at det da gjenstår prosjektene Barkåker-Tønsberg, Sandbukta-Moss-Såstad, ombygging av Ski stasjon og Ulriken tunnel.

Flertallet viser til at Budsjett-innst. S. I (2007-2008) har økt Jernbaneverkets budsjetttramme med 10 mill. kroner. Flertallet legger til grunn at Regjeringen benytter denne økningen til å øke omfanget av planlegging og prosjektering av nye investeringer som ligger inne i Nasjonal transportplan 2006-2009, fordelt med 5 mill. kroner på prosjektet Sandbukta-Moss-Såstad og 5 mill. kroner til videre planlegging og ev. byggestart av kryssingssporene Nodeland og Ueland på Sørlandsbanen.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre har merket seg at det er et etterslep i jernbaneinvesteringene på over en milliard kroner i forhold til Nasjonal transportplan. Disse medlemmer vil vise til det store behovet for investeringer i jernbaneinfrastruktur, blant annet med lengre kryssingsspor på minst 600 meter. Dette er meget viktig for å styrke jernbanens konkurransevne både på persontransport og godshåndtering.

Disse medlemmer vil understreke behovet for gode transportløsninger til Moss lufthavn Rygge og ber Jernbaneverket se på mulighetene for å forsere arbeidet med tunnelen Sandbukta-Moss stasjon, det såkalte alternativ 2B.

Disse medlemmer synes det var overraskende at Regjeringen i sitt forslag til statsbudsjett for 2008 foreslo å sette en rekke jernbaneprosjekter på vent. At den hittil positive satsingen innenfor jernbanen nå stopper opp, er ikke i tråd med den omstillingen vi er nødt til å gjennomføre dersom vi skal få ned utslippene av kli-

magasser og andre foreurenninger. Disse medlemmer vil vise til at kapasiteten på jernbanen i mange områder er sprengt, og at dette går ut over både gods- og persontrafikken. Disse medlemmer mener det er viktig å satse mer offensivt på utbygging av dobbeltspor inn til storbyene og flere kryssingsspor og andre kapasitetsøkende tiltak. Disse medlemmer er også urolig for at Regjeringen i sitt budsjettforslag foreslår å redusere bevilgningen til sikkerhet på jernbanen betydelig fra fjoråret. Regjeringen gjennomfører heller ikke de nødvendige grepene for å oppgradere stasjonsområder og bedre kundeinformasjonen slik at jernbanens konkurransevne kan styrkes.

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

Disse medlemmer mener det må satses betydelig både på nærtrafikken, som må være en del av kollektivtilbudet i tettbefolkede områder, og fjerntrafikken som må ha som siktemål å avløse flytrafikk.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet refererer til Innst. S. nr. 240 (2003-2004) om Nasjonal transportplan 2006-2015, pkt. 1.2.3 Generelle merknader fra Fremskrittspartiet og pkt. 7 Økonomiske rammer. 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.

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

Videre viser disse medlemmer til rapporten "Gods fra vei til bane" utført av ECON for CargoNet AS, offentliggjort så sent som 14. november 2007. Disse medlemmer viser til at de samfunnsøkonomiske gevinstene av investeringer som tilrettelegger

for godstransport på bane over lange avstander er formidable.

Disse medlemmer prioriterer derfor investeringsmidler til godstransport over lange avstander og passasjertrafikk i befolkningstette områder. Disse medlemmer viser til at bygging av dobbeltspor i tett befolkede og høyt trafikkerte strekninger som Sandnes-Stavanger og Lysaker-Sandvika må antas å ha høy samfunnsøkonomisk lønnsomhet, og viser videre til at Fremskrittspartiets primærforslag om å etablere et fond med avkastning øremerket samferdselsinfrastruktur vil fullfinansiere slike prosjekter langt raskere enn skiftende regjeringer og stortingsflertall har muliggjort i tidligere budsjetter.

Disse medlemmer viser i den forbindelse til generelle merknader fra Fremskrittspartiet, avsnitt Samferdselsdepartementet, underavsnitt Jernbane. Disse medlemmer ønsker å sikre midler til en varig og kontinuerlig realinvestering, i utbygging og videreutvikling av samferdselsnett, herunder jernbaneinfrastrukturen basert på tilstrekkelighet og forutsigbarhet langt ut over det som hittil har vært mulig. Disse medlemmer viser til sitt forslag i trontaledebatten (2007-2008) på vegne av Fremskrittspartiet:

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

Disse medlemmer viser til at tilslutning til dette ville gitt et ekstra årlig tilskudd til investeringer i jernbanesektoren på over 3 mrd. kroner, og derved bidratt til full utnyttelse av de muligheter for lønnsom og effektiv transport som jernbanen har.

Disse medlemmer viser til behovene for dobbeltspor på høytrafikkerte strekninger mellom Oslo og Halden, Hamar, Hønefoss og Grenlandsområdet.

Disse medlemmer peker på at det over lang tid har vært forespeilet midler til utbedring av Vestfoldbanen på strekningen Barkåker-Tønsberg. Disse medlemmer peker på sitt forslag omtalt foran, om et infrastrukturfond. Forslaget har så langt ikke fått tilslutning fra noen av de andre partiene i Stortinget. Disse medlemmer vil derfor vise til at Fremskrittspartiet i sitt alternative statsbudsjett for 2008 foreslår å starte oppbyggingen av et slikt fond med en avsetning på 60 mrd. kroner i 2008. Dette innebærer en forventet avkastning til vei- og jernbaneprosjekter første år på ca. 3 mrd. kroner. Videre oppbygging av fondet i 2009, 2010 og 2011 muliggjør en kraftig framskynding av utbyggingen for en rekke jernbane- og veistreknings. Disse medlemmer viser til møte mellom Vestfold fylkeskommune og medlemmer av transport- og kommunikasjonskomiteen i november 2007 hvor fylkeskommunen sa seg villig til, i samarbeid med lokale krefter, å forskuttere oppstart av utbyggingen mot tilsagn om midler i revidert budsjett for 2008. Disse medlemmer ønsker ikke å stanse et godt lokalt initiativ for en snarlig start av utbyggingen, og viser til at Regjeringen har tillatt en lignende

ordning i Telemark hvor fylkeskommunen forskutterer låneopptak til prosjektet Hjukevelta for å komme i gang med utbyggingen i 2008.

Disse medlemmer forventer derfor at Revidert nasjonalbudsjett for 2008 gir midler til oppstart av utbyggingen i Vestfold på strekningen Barkåker-Tønsberg.

Disse medlemmer viser til at flertallsvedtak i Budsjett-innst. S. I (2007-2008) i rammevedtak for rammeområde 17 øker rammen til jernbaneformål med 13 mill. kroner. Disse medlemmer ønsker at dette beløpet stilles til disposisjon som rentekompensasjon for lokal forskuttering av prosjektet.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til Høyres forslag om en egen handlingsplan for kryssingsspor og andre kapasitetsøkende tiltak, jf. Dokument nr. 8:92 (2006-2007).

Disse medlemmer viser til at Høyre i sitt alternative budsjett foreslår økte investeringer i jernbanen med 170 mill. kroner. Midlene prioriteres fordelt slik:

Prosjekt:	Beløp:
Ski stasjon (oppstart)	40 mill.
Vestfoldbanen (oppstart Barkåker-Tønsberg)	40 mill.
Bergen st. - Fløen (styrker oppstartsbevilgning)	20 mill.
Sandbukta- Moss st.	20 mill.
Til arbeidet med kryssingsspor Jenserud på Gjøvikbanen for å styrke godkapasiteten på Bergensbanen	50 mill.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til at Kristelig Folkeparti i sitt alternative statsbudsjett foreslår økte investeringer i jernbanen med 30 mill. kroner.

Komiteens medlem fra Venstre vil vise til Venstres alternative statsbudsjett hvor Venstre foreslår å bevilge 670 mill. kroner fordelt på følgende områder:

Forslag til bevilgninger utover Regjeringens forslag	Beløp (mill kr.)
Planlegging	90
Dobbeltspor Sandbukta-Moss	30
Dobbeltspor Oslo S-Kolbotn	10
Dobbeltspor Kolbotn-Ski	10
Dobbeltspor Ulriken tunnel	10
Kryssingsspor ved Tuen, Bodung og Seterstøa	30
Bygging	510
Ski stasjon, første byggetrinn	84
Gjevingåsen tunnel	160
Alnabru godsterminal	100
Kryssingsspor, Lillestrøm	30
Kryssingsspor Jåberg, Sandefjord	30

Forslag til bevilgninger utover Regjeringens forslag	Beløp (mill kr.)
Bedre strømforsyning Gjøvikbanen	36
Sporombygging driftsbanegård Halden ...	45
Forlengelse kryssingsspor ved Kvam	18
Sporvekslere ved Kløfta	7
Diverse	70
Opprusting stasjoner, bedre kundeinformasjon	40
Sikkerhetstiltak, utbedring planoverganger	30
Sum jernbane	670

Miljø

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, mener klimatrusselen må tas på alvor. Flertallet vil peke på at transport utgjør en av de største utfordringene for bærekraftig utvikling i verden i dag. Miljøbelastningene fra transportsektoren bidrar til store samfunnskostnader, og sektorens energiforbruk er stort og økende.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet peker på at transport utgjør en av de viktigste forutsetningene for bærekraftig utvikling, og at transportsektorens energibehov er stort og økende.

Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets forslag i sitt alternative statsbudsjett:

"Stortinget ber Regjeringen straks igangsette arbeid med å etablere nasjonal samferdselsstatistikk for de ulike transportsektorene basert på enhetlig og sammenlignbar måling av transportarbeid, transportøkonomi, energiforbruk og utslipp av klimagasser. Stortinget understreker at utslipp må vurderes i global sammenheng. Stortinget peker på at det vil være naturlig at denne oppgave utføres av SSB. Stortinget understreker at det haster med å få en foreløpig statistikk som kan benyttes i forbindelse med kommende rullering av NTP 2010-2019. Disse medlemmer understreker behovet for en slik enhetlig og sammenlignbar statistikk."

Ringeriksbanen

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til at Stortinget behandlet trasévalget for Ringeriksbanen i desember 2002, jf. St.prp. nr. 66 (2001-2002) og Innst. S. nr. 67 (2002-2003). Åsaalternativet ble vedtatt av Stortinget.

Flertallet ønsker saken tatt opp på nytt i forbindelse med at det nå skal gjennomføres KS1 av dette prosjektet, grunnet at Åsaalternativet "hemmer" utviklingen av Hønefoss by, at traseen stort sett går i tunnel og ikke der folk bor.

Flertallet mener at det er viktig å få avklart dette for å kunne videreføre prioriteringen av denne forkorting av Bergensbanen i neste NTP. Flertallet ber om at Kroksundalternativet blir vurdert på nytt.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre viser til at en konklusjon fra utredningsarbeidet som er gjennomført om høyhastighetstog i Norge, er at det allerede i dag vil være fornuftig å satse på utbygging av jernbanen inn og ut av de store byene.

Disse medlemmer vil peke på at utbygging av Ringeriksbanen er en forutsetning for en rekke av traséalternativene for høyhastighetsbaner. Disse medlemmer vil peke på at Ringeriksbanen vil korte ned reisetiden Oslo-Bergen betraktelig med dagens jernbane, og fremstår dermed som et godt prosjekt både med hensyn til dagens og fremtidens jernbanetilbud.

Disse medlemmer imøteser framdrift i arbeidet med Ringeriksbanen, og at Regjeringen tar Ringeriksbanen inn i neste Nasjonal transportplan. Disse medlemmer forutsetter at Stortingets vedtatte trasévalg ligger til grunn.

Om høyhastighetsbaneutredningen

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, har merket seg den nylige fremlagte rapporten om potensialet for høyhastighetstog i Norge, og den store interessen denne har vært omfattet med. Flertallet vil understreke betydningen av å få utredet høyhastighetsbaner ytterligere med utgangspunkt blant annet i denne rapporten, og rapporter fra andre kompetente miljøer slik at det gis et godt grunnlag for å vurdere en eventuell satsing på høyhastighetsbaner i behandlingen av NTP i 2009. Flertallet vil understreke at en slik utredning også må omfatte den totale samfunnsøkonomien i prosjektene. Det er viktig i det videre utredningsarbeidet blant annet å få belyst betydningen en satsing på høyhastighetsbaner vil kunne få for:

- Klimautfordringene, omgivelser og miljøer.
- Reisemønster og mulig samfunnsutvikling i de berørte regioner og landsdeler.
- Effekter av endret reisemønster, herunder trafikk-sikkerhet, vegslitasje og miljøbelastning.
- Effekter av kortere reisetider, herunder effekter i arbeidsmarkedet og på presset i byområder.
- Effekter knyttet til frigjort kapasitet for godstransport.
- Effekter i forhold til andre transportbærere.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet har merket seg at Samferdselsdepartementet har mottatt Jernbaneverkes utredning av potensialet for høyhastighetsbaner i Norge. Disse medlemmer registrerer at rapporten nå foreligger fra tyske konsulenter som har fått dette oppdraget fra Jernbaneverket. Utredningen dokumenterer enorme kostnader, meget svak samfunnsøkonomisk nytte og fravær av vesentlige CO₂-utslippseffekter.

Disse medlemmer peker videre på Jernbaneverkets stamnettutredning som dokumenterer at det trengs ca. 80 til 100 mrd. kroner frem mot 2040 for å modernisere dagens jernbanenett - den jernbanen folk flest

bruker til daglig - mht. frekvens, reisetid og hastigheter opp til 200 km/t.

Disse medlemmer avviser å investere begrensede offentlige infrastrukturmidler i usikre høyhastighetsprosjekter for noen få, på en måte som sender effektive, sikre og miljøvennlige veier i hele landet langt ut i tid. I tillegg frykter disse medlemmer at realisering av høyhastighetsplanene vil kunne medføre at dagens jernbanetilbud forvitrer, med store negative konsekvenser for persontransporten i befolkningstette områder og for godstransporten. Disse medlemmer viser også til at den flytrafikken høyhastighetsbaner forutsettes å skulle erstatte, alene utgjør finansieringskilden for over 40 regionale lufthavner.

Disse medlemmer viser til at Norge trenger et effektivt, sikkert og miljøvennlig høyhastighetsveinett mellom de største byene, høyere fart på vår eksisterende jernbane, og at dette er direkte urealistisk om høyhastighetsbaner gis gigantiske offentlige bevilgninger til investeringer, og driftssubsidier i milliardklassen.

Disse medlemmer konstaterer at miljøhensyn er intet selvstendig argument for høyhastighetsbane, men merker seg at det for veisektoren finnes en ny analyse fra Sintef som dokumenterer CO₂-reduksjoner på 11-38 pst. ved utbedringer på veinettet. I motsetning til for høyhastighetsbaner er veiinvesteringer klimatilak som monner.

Disse medlemmer registrerer at høyfartsbanene står igjen med en eneste funksjon - å erstatte noe av flytrafikken mellom de største byene i Sør-Norge. Disse medlemmer tar avstand fra at Norge skal bruke hundrevis av milliarder kroner som kunne vært investert i veinett, jernbane, sykehus eller Forsvaret for å skifte ut et transporttilbud som i dag dekkes rimelig og effektivt av flyselskapene.

POST 40 TILSKUDD PLANLEGGING OG PROSJEKTERING AV BYBANER

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, mener at det er tatt en rekke positive initiativer til økt satsing på bybaner i storbyene. Flertallet vil peke på at det arbeides lokalt med planer om en bybane/kombibane på Nord-Jæren. Denne banen er tenkt knyttet opp til, og skal fungere i samspill med dobbeltsporet og lokaltogtrafikken på Jærbanen.

Flertallet vil også vise til planene om en bybane i Tromsø.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre mener at staten ved Regjeringen og Jernbaneverket har et hovedansvar for å gjøre en teknisk sammenkopling av bybane og jernbane mulig.

Disse medlemmer peker på at flere byer er i oppstartsfasen/planfasen for bygging av skinnebaserte kollektivtiltak, og understreker igjen at utbygging av skinnebaserte kollektivløsninger i og nær de største byene bør samordnes med Jernbaneverket for å sikre god prosjekt- og kostnadsstyring.

Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen sørge for at det i forbindelse med utbyggingen av dobbeltsporet på Nord-Jæren blir lagt teknisk til rette for utbygging av bybane."

Disse medlemmer vil vise til at Rogaland fylkeskommune har søkt staten om tilskudd til 12 mill. kroner til planlegging av en bybane, utover de 20 mill. kroner man vil bidra med lokalt.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil ellers henvise til sine merknader om bybaneprosjekter under pkt. 4.1.1.1.

Komiteens medlem fra Venstre vil vise til Venstres alternative statsbudsjett hvor Venstre foreslår å opprette en ny ordning med statlige tilskudd til planlegging og prosjektering av bybaner med ramme på 20 mill. kroner i 2008, hvorav 12 mill. kroner går til planlegging av en bybane på Nord-Jæren, og 8 mill. kroner stilles til disposisjon til planlegging av bybane i Tromsø. Midlene bevilges etter søknad.

SAMFUNNSSIKKERHET

Komiteen har merket seg at all jernbanetraffikk på Østlandet ble innstilt, og en rekke telesamband satt ut av funksjon, den 28. november 2007 på grunn av brann på Oslo Sentralstasjon.

Komiteen ber på denne bakgrunn Regjeringen redegjøre for hvilke tiltak Jernbaneverket og de øvrige impliserte aktører har for å styrke samfunnsikkerheten, og samtidig redegjøre for hvilke tiltak som er under planlegging, herunder eventuell reserveløsning for togledersentralen på Oslo S. Jf. også i denne forbindelse kap. 1563 IKT-tryggleik.

3.16 Kap. 1351 Persontransport med tog

3.16.1 Sammendrag

(i mill. kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2007	St.prp. nr. 1 (2007-2008)
1351	1 598,5	1 673,4

Til kapitlet er det foreslått løyvd 1 673,4 mill. kroner i 2008, ein auke på 74,9 mill. kroner eller 4,7 pst. frå saldert budsjett 2007. Av dette beløpet er 15,8 mill. kroner (jf. post 60) avsett som kompensasjon for mellombels overføring av ansvaret for lokaltog mellom Geilo og Oslo (Vøgne) og togtrafikken på Bratsbergbanen frå fylkeskommunane Buskerud og Telemark.

Post 70 Kjøp av persontransport med tog er budsjettert med 1 657,6 mill. kroner i 2008, ein auke på 59,1 mill. kroner eller 3,7 pst. frå saldert budsjett 2007. Dette er i samsvar med den inngåtte rammeavtalen for perioden 2007-2010 om kjøp av persontransport med tog mellom NSB AS og Samferdselsdepartementet, og avtalen med NSB Anbud AS om persontogtilbudet på

Gjøvikbanen. Departementet vil at togtilbudet i 2008 skal styrkjast innanfor avsett kjøpsbeløp.

Frå 2007 vart skinnegående transport friteke for elavgift. For å sikre at mineralolje og elektrisitet for skinnegående transport vert behandla likt, foreslår Regjeringa no fritak frå grunnavgift på fyringsolje for skinnegående transport. Fritaket vil ha noko å seie for godstrafikken på Nordlandsbana, Rørosbana og Raumabana.

3.16.2 *Komiteens merknader*

Komiteen vil peke på betydningen av at NSB tilpasser nyanskaffet eller ombygd rullende materiell til prinsippet om universell utforming.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til forslag om å øke bevilgningen og departementets intensjon om at den foreslåtte rammen skal gi et bedre togtilbud. Flertallet har merket seg at stadig flere reiser med tog i Norge og at kapasiteten på enkelte strekninger og avganger er sprengt. Flertallet mener det er viktig å øke kapasiteten der etterspørselen er stor og på den måten sørge for at alle som ønsker å reise kollektivt, får plass. Plassmangel og trengsel har avvisningseffekt slik situasjonen er i dag.

Flertallet vil videre vise Stortingets rammevedtak for rammeområde 17, og i den forbindelse til at flertallet i finanskomiteen i Budsjett-innst. S. I (2007-2008) foreslår å øke rammeområde 17 med 13 mill. kroner, og derav å øke bevilgningen til persontransport med tog med 3 mill. kroner. Flertallet legger til grunn at Regjeringen benytter økningen til å etablere et mer attraktivt nattogtilbud til og fra Kristiansand.

Flertallet vil vise til at Bratsbergbanen i 2006 fraktet ca. 45 000 passasjerer, hvorav de fleste reiser til og fra jobb og skole. Banen brukes også for tilknytning til reiser med Sørlandsbanen. I dag har Telemark fylkeskommune ansvar for driften, og mottar 11,5 mill. kroner i året fra staten til dette. Støtten varer fram til 2009.

Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre vil vise til den store suksessen konkurranseutsetting av persontransporten på Gjøvikbanen har vært. Disse medlemmer vil i denne sammenheng peke på at de reisende har fått et mye bedre tilbud med langt flere avganger.

Disse medlemmer vil vise til at Gjøvikbanen har fått 40 pst. flere avganger i snitt, at Gjøvikbanens tilbud er tilgjengelig gjennom NSBs salgskanaler, mulighet for billettløs reise, godt materiell med komfort- og stilleavdeling, drikkeautomater og rullestolheis.

Disse medlemmer vil understreke at man kan nå raskere til målet om tilgjengelighet for alle og universell utforming i transportsektoren ved å benytte anbud fremfor lov. For å gi et bedre tilbud til brukerne også på øvrige strekninger, foreslår disse medlemmer å konkurranseutsette persontransporttjenester med tog. Disse medlemmer vil understreke at rutetabeller og billettsalg skal være tilgjengelig i samme system,

uavhengig av selskap. NSB har opplyst at Kongsvingerbanen er godt egnet som en neste strekning. Disse medlemmer foreslår også å prøve ut konkurranseutsetting av langdistanse.

Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen fremme sak om å konkurranseutsette Kongsvingerbanen."

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre vil understreke betydningen av videre drift av Bratsbergbanen, og vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen sørge for videre drift av Bratsbergbanen i samarbeid med Telemark fylkeskommune."

Disse medlemmer viser til at omleggingen av nattilbudet på tog førte til at de stasjonære nattvognene fra Mo i Rana, Mosjøen og Kristiansand ble tatt vekk. Disse medlemmer er positiv til at Kristiansand nå får sin nattvogn tilbake, men forventer at Regjeringen også finner midler til at tilsvarende vogner også kommer på plass igjen i Mo i Rana og Mosjøen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at togtransport står for en liten del av den samlede persontransport i Norge. Selv ved en betydelig satsing på bane, vil transportandelen fortsatt være lav. Derfor vil persontransport på vei være av avgjørende betydning i framtiden.

Disse medlemmer vil vise til at ekspressbuss og lokalbusser på en langt bedre og rimeligere måte vil løse de store utfordringer som kollektivtransporten står overfor.

Disse medlemmer viser for øvrig til Statens vegvesens dokumentasjon vist på Oslo-konferansen til MEF (Maskinentreprenørenes Forbund) den 1. november 2005, hvor det fremkom at E18 Asker-Oslo sto for en større kollektivandel målt i antall personer enn jernbanen på samme strekning. Disse medlemmer understreker at for de mellomlange og de lengste strekningene, er togtransport ikke et alternativ til flytransport. Med den store konkurranse som hersker i luftfarten, er prisene kommet ned under prisnivået for bruk av tog, dette til tross for statens store kjøp av persontransport med tog.

Det er etter disse medlemmers syn ufornuftig å bruke store summer til å produsere en tjeneste som går med betydelig underskudd, og som må subsidières av skattebetalerne framfor å bruke fly og buss som i stor utstrekning går med overskudd og samtidig bidrar til betydelige avgifter til statskassen. I tillegg vil disse medlemmer hevde at bilen - buss og personbil - har store fordeler i områder med spredt bebyggelse og lange avstander og at midlene til kjøp av persontransport derfor bør konsentreres til befolkningstette områder med lokal- og regiontrafikk.

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

Disse medlemmer foreslår en reduksjon i rammen og henviser til Fremskrittspartiets alternative forslag til budsjett. Disse medlemmer viser til at alternativet vil dekke Intercitytogene på Østlandet, lokaltogene i Osloområdet samt pendlertrafikken i Bergens-, Trondheims- og Stavangerområdet. Disse medlemmer viser til at gitt 15 pst. effektiviseringsgevinst fra konkurranse på persontransport gjenstår fremdeles over 200 mill. kroner til kjøp av persontransport på øvrige strekninger i 2008.

3.17 Kap. 1354 Statens jernbanetilsyn

3.17.1 Sammendrag

(i mill. kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2007	St.prp. nr. 1 (2007-2008)
1354	34,8	35,6

Til Statens jernbanetilsyn er det foreslått eit budsjett på 35,6 mill. kroner i 2008, om lag same realnivå som i saldert budsjett 2007.

3.17.2 Komiteens merknader

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

Komiteen vil videre understreke tilsynets uavhengige stilling og viktige ansvarsområde, og legger til grunn at Jernbaneverkets ansatte og ledelse følger de sikkerhetsmessige anbefalinger og pålegg som blir gitt av Statens jernbanetilsyn.

Komiteen slutter seg til forslag til bevilgning.

3.18 Kap. 4355 Baneservice AS

3.18.1 Sammendrag

(i mill. kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2007	St.prp. nr. 1 (2007-2008)
5355	-	38,3

Post 90 Avdrag på lån vert foreslått løyvd med 38,3 mill. kroner. I samband med omdanninga av Baneservice til aksjeselskap 31. januar 2005 blei selskapet gitt eit statslån med tre års løpetid. Statslånet forfell til betaling 31. januar 2008.

3.18.2 Komiteens merknader

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

3.19 Kap. 5623 Aksjer i Baneservice AS

3.19.1 Sammendrag

(i mill. kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2007	St.prp. nr. 1 (2007-2008)
5623	4,4	0,2

Post 80 renter vert foreslått budsjettert med 0,2 mil. kroner.

3.19.2 Komiteens merknader

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

3.20 Kap. 1380 og 4380 Post- og teletilsynet

3.20.1 Sammendrag

(i mill. kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2007	St.prp. nr. 1 (2007-2008)
1380	226,6	208,0
4380	179,4	174,5

Samla budsjettforslag for post og telekommunikasjonar på 208 mill. kroner (kap. 1380) er det same som budsjettforslaget for Post- og teletilsynet. Budsjettframlegget inneber ein reduksjon på 18,6 mill. kroner frå saldert budsjett 2007. Reduksjonen har samanheng med at 2007 er siste år med eiga løyving til flyttekostnader etter at tilsynet no har flytta til Lillesand.

Det er foreslått eit driftsbudsjett for Post- og teletilsynet (kap. 1380 post 1) på 170,7 mill. kroner, medan det er avsett 13,8 mill. kroner til større utstyrskjøp og vedlikehald (kap. 1380 post 45). Driftsbudsjettet er om lag uendra frå 2007. Budsjettet til større utstyrskjøp mv. inneber ein reduksjon på 6,6 mill. kroner frå saldert budsjett 2007. Til tilsynet sitt arbeid med teletryggleik og -vernebuing (kap. 1380 post 70) er det budsjettert med 23,5 mill. kroner, om lag same realnivå som i saldert budsjett 2007.

Kap. 4380 post 1 Diverse gebyr er foreslått budsjettert med 174,5 mill. kroner i 2008. Post- og teletilsynets utgifter er i hovudsak føresetta dekkja ved tilsvarende gebyrinntekter. Som i tidlegare år er følgjande løyvingar på kap. 1380 haldne utanfor Post- og teletilsynets sjølvfinansiering/inntektskrav: 10 mill. kroner knytta til driften av Radiostøykontrollen og 23,5 mill. kroner til post 70 Tilskudd til telesikkerhet og -beredskap.

Det er som for 2006 og 2007 heller ikkje for 2008 foreslått løyving til statleg kjøp av posttenester.

3.20.2 *Komiteens merknader*

Komiteen har merket seg at Post- og teletilsynet nå er ferdig med flytteprosessen, og at ekstrabevilgnin- gene i forbindelse med flytting dermed bortfaller.

Komiteen registrerer at Post- og teletilsynet i prin- sippet skal være selvfinansierende gjennom følgende gebyrinntekter: teletilbydergebyr, posttilbydergebyr, frekvensgebyr, autorisasjonsgebyr, kabel-tv-gebyr og nummergebyr. Gebyrinntektene er foreslått til 174,5 mill. kroner i 2008. Dette bidrar til å dekke de ordinære driftsutgiftene for tilsynet.

Komiteen merker seg videre at tilskuddet til tele- sikkerhet og -beredskap videreføres med 23,5 mill. kroner, noe som skal bidra til å dekke tilbyderes mer- kostnader til pålagte sikkerhetstiltak. Dette medfører at andre aktører enn Telenor med dette vil få beredskaps- messige oppgaver. Komiteen slutter seg til dette, og mener det er viktig at man i et deregulert marked gir ansvaret for beredskap stor oppmerksomhet.

Komiteen konstaterer at samspillet mellom stat, kommune, fylkeskommune, ulike næringsaktører og store brukergrupper har gitt gode resultater når det gjel- der nettutbygging. Komiteen peker på at Norge er blant de ledende land innenfor utbygging og i bruk av avanserte elektroniske kommunikasjonsnett.

Komiteen vil spesielt understreke viktigheten av at lovgiving og regulering må hindre at enkeltaktører begrenser eller monopoliserer et reelt marked når det gjelder infrastruktur.

Komiteen mener det er meget viktig at leverandø- rer av nettbaserte produkter og tjenester får tilgang til infrastruktur på like vilkår, også i forhold til produkter og tjenester en netteier leverer. Muligheten for flere "virtuelle" produkt og tjenesteprodusenter vil kunne gi lavere kostnader og større valgfrihet i nettet den enkelte bruker er koblet til.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstre- parti, Kristelig Folkeparti og Senterpar- tiet, peker på at den raske utviklingen på nettområder krever kontinuerlig oppfølging gjennom lov og for- skrifter. Flertallet vil understreke at rammevilkår og regulering må styrkes for å legge tilrette for videre utvikling. Infrastruktur og utbyggingsmodeller må sikre kvalitet, valgfrihet og et kostnadsnivå som styrker norsk konkurransevne innen nettbaserte produkter og tjenester.

Flertallet viser til innstilling fra familie- og kul- turkomiteen, Innst. S. nr. 24 (2007-2008) om kringkas- ting i en digital fremtid:

"Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Sen- terpartiet, slutter seg til at departementet foretar en gjennomgang av medieeierskapsloven der en vurderer om loven bør utvides til å regulere vertikal integrasjon, likeså om loven også bør regulere elektroniske medier, herunder nettaviser og web-tv, samt hvordan denne regulering eventuelt skal gjennomføres. Dette flertallet støtter at det settes ned et utvalg med oppdrag å se nær- mere på medieeierskapsloven, med særlig vekt på

regulering av vertikal integrasjon og elektroniske medier. Utvalget vil i lys av lovens formål bl.a. måtte identifisere hvilke elektroniske medier og hvilke ledd i den vertikale verdikjeden det kan være aktuelt å regu- lere og hvilke former for regulering som da vil være aktuelle."

4. **VIKTIGE OPPFØLGINGSOMRÅDER OG SÆRSKILTE OMTALER - SAMFERDSELSDEPARTEMENTET**

4.1 **Sammendrag**

Viktige oppfølgingsområder

St.prp. nr. 1 (2007-2008) for Samferdselsdepar- tementet er i tillegg til å vere eit budsjettokument med forslag til løyvingar på dei ulike kapitla og postane, eit framlegg der departementet orienterer om politikken og viktige problemstillingar og oppfølgingsområde innanfor heile samferdselsområdet.

Frå midten av 1990-talet og framover har det skjedd ei rekkje organisatoriske og andre endringar i samferd- selssektoren, som gjer at det er nødvendig å sjå utover dei årlege løyvingane over Samferdselsdepartementet sitt budsjett for å femne heilskapen i samferdselspoli- tikken. Dette har også ført til at ein ikkje kan sjå ein- sidig på løyvingane til samferdsel når ein skal vurdere kor mykje ulike regjeringar har satsa på sektoren.

KOLLEKTIVTRANSPORT

Budsjettframlegget for 2008 gir ein auke på 6,5 pst. frå saldert budsjett 2007 for løyvingar som har verknad for kollektivtransport, jf. tabell side 132 i proposisjo- nen.

Budsjettforslaget for Jernbaneverket for 2008 er på 5 802,1 mill. kroner, noko som inneber ein auke på om lag 6 pst. samanlikna med saldert budsjett for 2007. Av dette er 2 339,1 mill. kroner avsett til investeringar i lina. Investeringar til jernbanenettet rundt dei store byane, InterCity-triangelen og hovudstrekningane vil prioriterast. Dobbeltspor på strekninga Sandnes- Stavanger var høgt prioritert i budsjettet for 2007 og vil vidareførast i 2008. For stasjonar og knutepunkt vert det planlagt tiltak som kan bidra til at fleire reiser kol- lektivt.

Til kjøp av persontransport med tog er det foreslått å løyve 1 657,6 mill. kroner. Forhandlingane mellom Samferdselsdepartementet og NSB AS om ruteproduk- sjonen for 2008 er ikkje ferdig, men Samferdselsdepar- tementet vil at avsett beløp skal gi eit betre togtilbod i 2008.

Statens vegvesen har planlagt å bruke om lag 900 mill. kroner til tiltak for kollektivtransport i 2008. Av dette er om lag 190 mill. kroner statlege løyvingar. Dette inneber ein auke på om lag 12 pst. frå saldert budsjett 2007. I tillegg vil det gjennomførast strek- ningsvise tiltak som medfører betre forhold for kolle-ktivtransporten. Den største satsinga på kollektivtrafikk- tiltak på veg er i Oslo, Akershus og Bergen. Dei største prosjekta er opprusting av Kolsåsbanen i Oslo og Akers- hus og bygging av Bybanen i Bergen.

Regjeringa meiner at arbeidet med ein meir effektiv verkemiddelbruk som legg opp til å dempe auken i bil-

trafikken, må vidareførast i 2008 i samarbeid med lokale styresmakter, samtidig med utviklinga av eit meir konkurransedyktig kollektivtilbod der også framkomsten på vegnettet vert sikra.

Løyvinga til særskilde tilskot til kollektivtransport (belønningssordninga, tiltak for kollektivtransport i distrikta og BRA-programmet) er om lag 10 pst. høgare enn gjeldande budsjett for 2007. Belønningssordninga for betre kollektivtransport og mindre bilbruk vart evaluert i 2007. Regjeringa har sett av 161,7 mill. kroner til belønningssordninga i 2008, om lag same realnivå som i gjeldande budsjett 2007.

Evalueringa av ordninga viser at konkurranseevna til kollektivtransporten overfor privatbilen er styrkt i dei aktuelle byane i perioden. Kollektivtransporten har auka meir enn biltrafikken i to av byene (Oslo og Stavangerområdet). I tillegg til Oslo på vegne av Osloområdet, Hordaland på vegne av Bergensområdet, Rogaland på vegne av Stavangerområdet, Vest-Agder på vegne av Kristiansandsområdet, Sør-Trøndelag på vegne av Trondheimsområdet og Troms på vegne av Tromsøområdet foreslår Regjeringa å invitere Buskerud, Telemark og Østfold fylkeskommunar til å søkje om midlar frå ordninga for å styrkje kollektivtrafikken i Drammen, Skien/Porsgrunnsområdet og Fredrikstad/Sarpsborg. Regjeringa vil fordele midlane for 2008 i samsvar med oppnådd vekst for kollektivtransporten. Avhengig av søknadene er det aktuelt å konsentrere midlane på færre byar enn i dag.

Regjeringa foreslår å løyve 20 mill. kroner i 2008 til demonstrasjonsprosjekt for å prøve ut ulike modellar for å betre kollektivtilbodet i distrikta, ein auke på 12 mill. kroner frå gjeldande budsjett for 2007.

BRA-programmet (Betre infrastruktur, Rullande materiell, Aktiv logistikkforbedring) er viktig for å gjere kollektivtransporten tilgjengeleg for alle. Regjeringa foreslår derfor ei løyving på 52,1 mill. kroner i 2008 til tilskotsordningar til kommunale og fylkeskommunale tiltak for betre tilgjenge.

Innanfor luftfarten er det tilgjenge til og i terminalane som er sentralt. Terminalane er offentlege bygg. Nytt internasjonalt regelverk om rettane til funksjonshemma passasjerar og personar med redusert rørsle, fører til at Avinor AS og Oslo lufthavn AS i 2008 vil få ansvaret for å assistere personar med redusert mobilitet på flyplassen. I dag har flyselskapa dette ansvaret.

Ein felles nasjonal standard for innføring av nye elektroniske billettssystem vart etablert i regi av Statens vegvesen i samarbeid med m.a. fylkeskommunane og NSB AS i 2006. Arbeidet med å førebu ei felles forvaltning for elektronisk billettering starta i 2007. Korleis dette skal organiserast, vert utgreidd, slik at det kan gjennomførast i 2008.

Departementet vil i samarbeid med lokale styresmakter og verksemdene vidareføre arbeidet med etableringa av eit landsdekkjande informasjonssystem.

FLYTTING AV LUFTFARTSTILSYNET OG POST- OG TELETILSYNET

Flyttingane er no fullførte. Tilsynsaktiviteten i overgangsperioden har i det store og heile gått som normalt.

Det er framleis utfordringar når det gjeld rekruttering av nødvendig kompetanse og opplæring, men begge tilsyna har no fått på plass i det alt vesentlegaste den kompetansen dei treng.

NASJONAL TRANSPORTPLAN

Tabell side 136 i proposisjonen viser fordelinga av økonomiske rammer og oppfølging av Stortinget sitt NTP-vedtak, jf. Innst. S. nr. 240 (2003-2004), etter tre år for Samferdselsdepartementets etatar Statens vegvesen og Jernbaneverket. Løyvingar i revidert budsjett 2007 til Hanekleivtunnelen og Løkentunnelen m.fl. på E18 i Vestfold er halde utanfor og utgjer 345,2 mill. kroner.

Budsjettframlegget for 2008 inneber både for veg og jernbane ei betre oppfølging av Stortinget sitt NTP-vedtak for åra 2007 og 2008, medan det gir ei oppfølging av Nasjonal transportplan 2006-2009 samla etter tre år på 74 pst. Det siste som følge av etterslepet frå 2006. For å snu trenden med aukande etterslep i vedlikehaldet, foreslår Regjeringa også for 2008 å prioritere eit auka vedlikehald utover nivået i Nasjonal transportplan.

Riksvegferjene er også styrkt samanlikna med Nasjonal transportplan.

I tillegg til dei statlege midlane kjem midlar frå brukar- og alternativ finansiering i vegsektoren. I 2008 er det lagt til grunn 4 920 mill. kroner i bompengar.

I budsjettet for 2007 og i framlegget for 2008 har Samferdselsdepartementet prioritert drift og vedlikehald både for veg og jernbane. Dette er nødvendig for å ta vare på verdien av investert kapital i veg- og jernbanenettet og ut frå omsyn til trafikktryggleiken.

Stortingsmeldinga om Nasjonal transportplan 2010-2019 skal etter planen leggast fram i desember 2008.

TRANSPORTTRYGGLEIK

Regjeringa sitt mål er å vidareføre den sterke satsinga på tiltak for å betre trafikktryggleiken, slik at den positive ulykkesutviklinga kan halde fram. Hovudretninga i trafikktryggleiksarbeidet går fram av Nasjonal transportplan 2006-2015, som vert konkret følgd opp gjennom "Nasjonal handlingsplan for trafikksikkerhet på veg 2006-2009".

Med nullvisjonen som utgangspunkt vert trafikktryggleiksarbeidet retta spesielt mot dei alvorlegaste ulykkestypene, særleg møteulykker, utforkøyringsulykker og ulykker med mjuke trafikantar.

Med bakgrunn i tryggleiksutfordringane innan vegsektoren vil det i 2008 verte nytta om lag 520 mill. kroner til særskilde tiltak for trafikktryggleik. Av desse er om lag 470 mill. kroner statlege midlar. For 2008 er det planlagt ulykkesreduserande tiltak på rundt 510 km veg. Ved utgangen av 2008 vil det vere gjennomført ulykkesreduserande tiltak på i alt 1 380 km riksveg. Dette vil gi ei måloppnåing på 61 pst. etter tre år av handlingsprogrammet for 2006-2009. Sentrale tiltak her er bygging av midtrekkverk, veglys, utbeting av kurvar og kryss, montering av rekkverk, betring av kryssingsalternativ for fotgjengarar og syklistar, fjerning av hindringar utanfor vegbana m.m.

Det er behov for ei raskare utbygging av det høgtrafikkerte vegnettet til firefelt, m.a. for å betre trafikktrykkleiken. I 2008 er føresetnaden å opne 51 km firefeltsveg med midtrekkverk/midtdelar og byggje midtrekkverk på 10 km to- og trefeltsveg. Det er planlagt 47 km med gang- og sykkelveggar/felt, som ytterlegare vil styrkje tryggleiken for dei mjuke trafikantane. Innanfor drift og vedlikehald vil trafikktryggleik prioriterast særleg på ulykkesutsette strekningar ved gjenomføring av vinterbrøyting, strøing, salting, skilting, oppmerking og drift av tunnelar.

Regjeringa vektlegg òg tiltak retta mot trafikantar og køyretøy. Det er sett mål for kor mange førarar som skal nytte bilbelte, kor mange som skal overhalde reglane for køyre- og kviletid og delen av tunge køyretøy med godkjende bremsar. For å nå desse måla prioriterer ein å målrette kontrollane til stader og tider som er venta å gi best trafikktryggleik.

Departementet vil kome tilbake til Stortinget med ei vurdering av bruken av strekningsvis automatisk trafikk kontroll (ATK).

Verknader av planlagde tiltak i 2008 innanfor ansvarsområdet til Statens vegvesen, er utrekna til om lag 30 færre drepne eller skadde i vegtrafikken. Innsatsen for å betre trafikktryggleiken må ytterlegare trapast opp for at måla i Nasjonal transportplan skal nåast.

Ei overføring av person- og godstransport frå veg til bane vil medverke til å auke tryggleiken for den totale transportverksemda i Noreg.

Løyvinga til Jernbaneverket for 2008 til drift og vedlikehald av jernbanenettet utgjer om lag 3,4 mrd. kroner, som er ein auke på om lag 6,7 pst. samanlikna med saldert budsjett 2007. Denne løyvinga skal m.a. ivareta viktige oppgåver som saman med den daglege drifta er nødvendig for å få ei mest mogleg stabil og sikker trafikkavvikling på det norske jernbanenettet. På investeringsbudsjettet for 2008 er det innanfor programområdet "Tryggleik" foreslått avsett 107 mill. kroner til ulike tryggleikstiltak.

Tryggleik har høgaste prioritet innan alle delar av luftfarten. Innan ruteflyging er tryggleiken høg, og utfordringa ligg særleg i å halde ved lag det høge nivået på tryggleiken. Eit velfungerande Luftfartstilsyn er det viktigaste verkemiddelet for Samferdselsdepartementet for å bidra til tryggleiken i sivil luftfart. Utfordringane når det gjeld tryggleik er felles for mange land og må løysast i internasjonale fora.

SAMFUNNSTRYGGLIEN OG VERNEBUING INNAN SAMFERDSELSSEKTOREN

Regjeringa legg i arbeidet med samfunnstryggleik og vernebuing vekt på å utarbeide ein heilskapleg politikk for å sikre eit robust transportnett i normalsituasjon og i krise. Oppgåver og tiltak innan samfunnstryggleik og vernebuing i samferdselssektoren skal prioriterast innan etatane sine ordinære budsjett. Samfunnstryggleik vert på den måten handsama i eit meir heilskapleg perspektiv i den einskilde sektor, saman med anna tele- og transporttryggleik.

Samferdselsdepartementet vil gjennom ulike forskingsprosjekt, utgreiingar, risiko- og sårbarheitsana-

lysar, krisehanderingsøvingar o.a., vidareutvikle samferdselssektoren si evne til å handtere større påkjenningar, og redusere eventuelle skadeverknader av ei hending. Departementet vil òg vidareutvikle vernebuingsordningane slik at desse er tilpassa det nye trusselbiletet og sårbarheita i samferdselssektoren.

Samferdselsdepartementet starta våren 2005 eit prosjekt for overordna risiko- og sårbarheitsanalyse i samferdselssektoren (SAMROS). Departementet vil i løpet av 2008 følgje opp tilrådingane frå arbeidsgruppa. Det er m.a. behov for meir felles planlegging av vernebuingstiltak mellom dei ulike samferdselsgreinene. Det er òg behov for ein tettare dialog med kraftforsyninga om den gjensidige bindinga mellom tele og kraft. Samferdselsdepartementet planlegg i 2008 å gjere ferdig ein strategi for samfunnstryggleik og vernebuing.

Rassikring, ekstraordinært vedlikehald og reparasjonar, reservebruer og mobile ferjekaier er tiltak som regelmessig må tilpassast nye utfordringar slik at dei samfunnsmessige konsekvensane av naturkatastrofar vert minst moglege. Statens vegvesen har av den grunn etablert eit fireårig klimaprojekt, som skal kartleggje konsekvensane klimaendringane har for vegsektoren, m.a. for å utvikle metodar og tiltak som kan bidra til å meistre dei nye utfordringane betre.

Samferdselssektoren må heile tida gjere avvegingar med omsyn til overvaking og kontroll, verkemiddel som m.a. må balanserast mot personvernet, og som kan gjere terminalar med stor gjennomgangstrafikk av reisande og gods mindre effektive og tilgjengelege.

Den teknologiske, økonomiske og sosiale utviklinga har ført til ei meir integrert verd, med ei aukande rørsle av varer og tenester på tvers av landegrensar. Teknologitviklinga har skapt nye moglegheiter for slikt samkvem. Samferdselsdepartementet vil følgje opp ev. nye internasjonale reglar innan det terrorførebyggjande arbeidet for å sikre nasjonale effektive løysingar og heilskaplege tiltak.

KJØP AV SAMFERDSELSTENESTER

Statleg kjøp av tenester er m.a. grunnleggjande i behovet for å oppretthalde eit transporttilbod av reint trafikale grunnar og/eller miljøomsyn. Det siste gjeld særleg for det omfattande statlege kjøpet av nærtrafikktenester med tog i dei største byområda. Riksvegferjene vert sett på som ein integrert del av det statlege vegnettet, og det vert derfor gitt tilskot til drifta.

Ordningane som Samferdselsdepartementet har for statleg kjøp av tenester er forholdsvis ulike. Dels er det snakk om konkurranse i form av anbod, dels kostnadsmodellar og dels tilskotsavtalar basert på forhandlingar.

I statsbudsjettet for 2008 er det til saman foreslått statleg kjøp av tenester for om lag 4 mrd. kroner, ein auke på 204 mill. kroner eller 5,4 pst. frå saldert budsjett 2007.

Om lag 41 pst. av totalbeløpet avsett til statleg kjøp av samferdselstenester i 2008 går til ordninga med kjøp av persontransporttenester med tog.

Den andre store kjøpsordninga, kjøp av riksvegferjetenester, har også auka kraftig over fleire år, mest på

grunn av høg oljepris. Frå 1. mai 2008 er det også lagt opp til ein auke i rabattsatsen for sonekort og verdikort frå 45 til 50 pst.

Avtalen med Hurtigruten ASA reforhandles med bakgrunn i nye rammeføresetnader. Stortinget vil verte orientert om forhandlingsresultatet når det ligg føre.

Løyvinga til kjøp av innanlandske flyruter er auka med 5,4 pst. frå 2007 til 2008. Auken ut over venta prisstiging gjeld framlegget om auka CO₂-avgift for innanriks luftfart.

Regjeringa vil i den komande meldinga om verksemda til Posten Norge AS m.a. vurdere spørsmålet kjøp av posttenester i framtida.

ALTERNATIV FINANSIERING AV INFRASTRUKTUR

Alternativ finansiering er fram til no i hovudsak nytta i vegsektoren. Den vesentlege delen av alternativ finansiering i denne sektoren er bompengar. For 2008 er bidraget venta å verte om lag 4,9 mrd. kroner. Til samanlikning utgjer forslaget til ordinære statlege midlar til veginvesteringar om lag 6,5 mrd. kroner. Samla løyving til Statens vegvesen for 2008 er i overkant av 15,4 mrd. kroner.

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

STYRING AV STORE INVESTERINGSPROSJEKT

Frå 2006 vart det sett i verk ei ordning for etterprøving av store prosjekt innanfor samferdsel. Dette omfattar å undersøkje om dei faktiske verknadene av prosjektet er i samsvar med planane. Ordninga omfattar etterprøving av dei føresetnadene som vert lagt til grunn for prosjekt over 200 mill. kroner fem år etter at dei er opna for trafikk. Samfunnsøkonomiske analysar vil stå sentralt. Samferdselsdepartementet legg vekt på at den nye ordninga skal kunne gi eit betre fagleg grunnlag for planlegging av framtidige samferdselsprosjekt. Statens vegvesen vil etterprøve fem prosjekt årleg, medan Jernbaneverket vil etterprøve alle prosjekt over 200 mill. kroner.

Finansdepartementet underteikna 10. juni 2005 ein ny rammeavtale for ordninga med ekstern kvalitetssikring av statlege investeringsprosjekt med kostnadsoverslag over 500 mill. kroner. Målet med ei kvalitetssikring er å få ei uavhengig analyse som grunnlag for statlege vedtak. Ordninga består av to ulike delar, KS1 og KS2.

Det vert i 2007 starta KS1 for ein del investeringstiltak i veg- og jernbanesektoren. Talet vil auke monaleg i 2008 og åra framover. Det er lagt til grunn at det skal vere gjennomført om lag 15 KS1 før Nasjonal transportplan 2010-2019 vert lagt fram. Samferdselsdepartementet fastsette i samråd med Finansdepartementet retningsliner for ordninga 12. februar 2007. Det er avklart at KS1 normalt skal gjennomførast før konsekvensutgreiing og tiltaksplanlegging etter plan- og bygningslova tek til.

Samferdselsdepartementet legg ikkje minst vekt på at KS1 vert implementert på ein måte der sentrale sty-

resmakter kjem inn i arbeidet tilstrekkeleg tidleg. Statens vegvesen og Jernbaneverket har ei sentral rolle for å sikre dette.

KS2 i veg- og jernbanesektoren omfattar ei kvalitetssikring av kostnader for eit prosjekt, under dette uvisse og styringsunderlag ved prosjektet. Samferdselsdepartementet og Finansdepartementet vil ved behov utvide KS2 med ei vurdering av trafikkgrunnlag og finansieringsopplegg, spesielt vil det vere tilfelle for bompengeprojekt og prosjekt der finansieringsopplegget omfattar alternativ bruk av ferjetilskot.

Formålet med KS2 er å leggje til rette for god kostnadsstyring av store prosjekt, i første rekkje ved å sikre at målsetjinga er tilstrekkeleg avklart og ved å leggje til rette for prosjektgjennomføring innanfor eit realistisk budsjett. Eit viktig steg er å utføre ein uavhengig analyse av uvisse ved prosjektet.

SELSKAP EIGD AV SAMFERDSELSDEPARTEMENTET

Samferdselsdepartementet står i dag som eineigar av fire selskap; Avinor AS, NSB AS, Baneservice AS og Posten Norge AS.

Regjeringa la i desember 2006 fram St.meld. nr. 13 (2006-2007) Et aktivt og langsiktig eierskap. Her gjer Regjeringa greie for sin eigarskapspolitikk.

Gjennom eigarskapet vil Regjeringa sikre at staten bidreg til god og stabil utvikling av næringslivet i Noreg. Staten skal vere ein aktiv, langsiktig og føreseieleg eigar. Utøvinga av eigarskapet skal vere basert på allment aksepterte prinsipp for eigarstyring og rollefordelinga i aksjeloven.

Forslag til utbytte i 2008 er i samsvar med den fastsette utbyttepolitikken for selskapa.

AVGIFTER OG GEBYR

Luftfartstilsynet, Statens vegvesen og Post- og teletilsynet har gebyrinntekter. Dei ulike gebyrordningane er gjennomgånne for å sjå om dei er i samsvar med retningsliner fastsette i 2006 av Finansdepartementet, m.a. om dei er kostnadsriktige.

Gebyrregulativet er bygd opp slik at det er lagt opp til stor grad av spesifisering av dei kostnadene det ein-skilde gebyr er meint å dekkje. Luftfartstilsynet går no igjennom heile gebyrforskrifta, under dette utrekinga av kostnadene ved dei ein-skilde gebyra. Dette arbeidet vil ikkje vere ferdig før i 2008. Ein legg opp til at ny forskrift tek til å gjelde 1. januar 2009.

Statens vegvesen har inntekter frå fleire gebyrordningar. Fleira av gebyra er alt kostnadsriktige. Statens vegvesen er no ferdig med å kvalitetssikre datagrunnlaget og analysere kostnadsføring innan trafikant- og køyre-tøyområdet. Nye rutinar vil verte innførte frå 2008. Desse vil på sikt gi grunnlag for å rekne ut kostnadsriktige gebyr. Våren 2008 vil det verte gjennomført ei ny modellberekning. Ev. gebyrrenging vil tidlegast kunne skje i samband med budsjettet for 2009.

Verksemda til Post- og teletilsynet er, med nokre unntak, finansiert med inntekter frå gebyr. Dei ein-skilde gebyra og prisane går fram av Forskrift om gebyr til Post- og teletilsynet. Gebyra skal dekkje rele-

vante utgifter for tilsynet. Post- og teletilsynet har eit reguleringsfond i det einkilde år.

Nivået på nokre gebyr er knytt opp mot rettsgebyret. Grunnsatsen i rettsgebyret har i lengre tid auka monaleg meir enn den generelle prisstiginga. Samferdselsdepartementet har ansvaret for to forskrifter kor grunnlaget for gebyret er rettsgebyret. Departementet vil sjå til at dei gebyra som i dag er knytt til rettsgebyret i framtida vil vere så kostnadsriktige som mogleg.

HURTIGRUTEMUSEET

I St.prp. nr. 1 (2006-2007) orienterte departementet om at det var nedsett eit utval for å utgreie kvar og korleis historia til hurtigruta og "Gamle Finnmarken" kan takast vare på. I utvalet var representantar for Nordland fylkeskommune, Samferdselsdepartementet, Kultur- og kyrkjedepartementet, Hadsel kommune og Stiftelsen Norsk hurtigturemuseum. Utvalet som vart leidd av Nordland fylkeskommune, gav sin rapport 25. januar 2007.

Av rapporten går det fram at størsteparten av kostnadene ved å ta vare på historia til hurtigruta og "Gamle Finnmarken" gjeld korleis ein vil ta vare på "Gamle Finnmarken" som står på land på Stokmarknes. I rapporten er alternativa opphogging og å ta vare på "Gamle Finnmarken" med og utan vernebygg drøfta. Investeringskostnadene ved desse alternativa er vurderte til om lag 19 mill. kroner for opphogging, om lag 36 mill. kroner for vern utan overbygg og mellom 70 og 140 mill. kroner med vernebygg.

Hurtigrutemuseet er eit lokalt ansvar. Ved statlege tilskot til investering og drift av slike museum vert det stilt krav om lokal medfinansiering. Omfanget av prosjekta vert med andre ord i stor grad bestemt av lokal og regional finansieringsvilje.

Prinsippet om lokal finansiering og føresetnadene for støtta frå staten til å setje skipet på land vil vere sentrale i den vidare oppfølginga av saka.

4.1.1 Komiteens merknader under "Viktige oppfølgingsområder"

4.1.1.1 KOLLEKTIVTRANSPORT

BRA-ordningen

Komiteen viser til at alle partier uttaler at man er opptatt av å sikre universell utforming innenfor kollektivtransporten. Ved budsjettøringene i transport- og kommunikasjonskomiteen kom det klart fram frå flere av høringsinstansene at det var viktig å øke bevilgningene til dette formålet betydelig, at bevilgninger er lave i forhold til behovet og at fremdriften i universell utforming går sent.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett, hvor midlene til BRA-ordningen økes til 100 mill. kroner i 2008.

Bevilgninger til kollektivtiltak

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet har merket seg Regjeringens oversikt over

bevilgninger som har virkning for kollektivtransport. Disse medlemmer har særlig merket seg at hele bevilgningen til Jernbaneverket samt kjøp av persontransport med tog er tatt med og står for nesten 3/4 av samlet statlig bevilgning i denne oversikten. Disse medlemmer har også med interesse merket seg at bevilgninger til kjøp av riksveiferjetjenester (15 pst. av totalen) og kjøp av flyrutetjenester (5 pst. av totalen) er tatt med i oversikten over tiltak som har virkning for kollektivtransport.

Disse medlemmer finner oppstillingen underlig, da ingen av bevilgningene til drift og investering knyttet til vei er tatt med; tiltak som selvsagt også har virkning for kollektivtransporten i svært mange områder av landet. Disse medlemmer peker på at et effektivt, sikkert og miljøvennlig veinett også vil styrke veibasert kollektivtransport.

Disse medlemmer er enig i at midler til investering, drift og vedlikehold for jernbane gir virkning for kollektivtransport. Disse medlemmer peker på at flere byer er i oppstartsfasen/planfasen for bygging av skinnebaserte kollektivtiltak, og understreker igjen at utbygging av skinnebaserte kollektivløsninger i og nær de største byene bør samordnes med Jernbaneverket for å sikre god prosjekt- og kostnadsstyring.

Disse medlemmer viser til Samferdselsdepartementets brev til etatene Veidirektoratet og Jernbaneverket av 30. oktober 2007 om kostnadsøkning, og betydningen av god prosjekt- og kostnadsstyring. Disse medlemmer viser til opplysninger om at Bybaneprosjektet i Bergen ser ut til å kunne få en foreløpig kostnadssprekk på 40 pst., bl.a. pga. nødvendige endringer i prosjektgrunnlaget.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen opprette løpende statlig tilsyn med Bybaneprosjektet i Bergen."

"Stortinget ber Regjeringen sørge for samordning av Bybaneprosjektet i Bergen, jf. St.prp. nr. 75 (2004-2005) og Innst. S. nr. 94 (2005-2006), med utvikling av nærtrafikk med jernbane i Bergensregionen."

DROSJENÆRINGENS RAMMEBETINGELSER

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at ingen forslag om endring av rammevilkår for drosjenæringen fremmes, til tross for de utfordringer bransjen har i forhold til sunn drift, og til etterlevelse av et foreldet regelverk.

Disse medlemmer har også merket seg innspill fra Norges Taxiforbund som ønsker likebehandling med buss når det gjelder fritak for betaling av bompenger.

Disse medlemmer understreker at taxinæringen er en viktig del av det samlede kollektivtilbudet, og at det er behov for en rask gjennomgang av næringens rammevilkår, herunder å legge til rette for at seriøse utøvere i næringen skal kunne drive uten de urimelige konkurranseforhold mot useriøs drift vi har sett eksempler på under dagens rammeverk for næringen.

Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen i 2008 legge frem egen sak om modernisering av lovverket som regulerer taxi-næringen."

4.1.1.2 FLYTTING AV LUFTFARTSTILSYNET OG POST- OG TELEILSYNET.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet har merket seg at flyttingen av disse to tilsynene nå er gjennomført, at samlede flyttekostnader er nesten 300 mill. kroner og at opprinnelige kostnadsoverslag er overskredet med ca. 10 pst.

4.1.1.3 NASJONAL TRANSPORTPLAN

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet peker på at gjennom mange tiår har manglende veibevilgninger gjort at Norge har sakkert akterut på samferdselssiden. Norge har en tradisjonell avstandsulempe i den nasjonale verdiskapingsprosessen. Feilslått og mangelfull samferdselspolitikk og manglende ressursstansing på veiutbygging og veivedlikehold har medført at Norge i tillegg har fått en økende veiulempe gjennom et nasjonalt veinett som ikke holder mål. Disse medlemmer mener sentrale myndigheter må gjennomføre flere tiltak uavhengig av pågående planprosess med ny Nasjonal transportplan for å få til et løft i norsk veistandard. Disse medlemmer viser til sine ulike forslag lagt frem under Trontaledebatten høsten 2007, Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2008 og ulike merknader og forslag i denne budsjettinnstilling, herunder i forbindelse med omtalen av Nasjonal transportplan.

Disse medlemmer peker på at arbeidet med nasjonale transportplaner er blitt svært omfattende, tidkrevende og byråkratisk. Dagens finansieringsordning basert på årlige budsjetttrammer, der investeringer i samferdselssektoren som varer i 50 år behandles som ettårig forbruk også medfører en lite kostnadseffektiv ressursbruk.

Disse medlemmer mener det er viktig å få forsert arbeidet med opprusting og investeringer i samferdselsnettet, spesielt innenfor hovednettet, samtidig som det omfattende planverket som nå ligger inne i arbeidsprosessen knyttet til utarbeidelsen av nasjonale transportplaner forenkles. Disse medlemmer peker på at dette i særlig grad gjelder arbeidet med stam- og riksveinettet. Disse medlemmer anbefaler en langt sterkere statlig styring for å redusere planleggingstid og -kostnader ved bygging av statlige veier.

Disse medlemmer viser til de stamnettutredningene frem mot år 2040 som nylig er fremlagt fra hhv. Statens vegvesen, Jernbaneverket og Avinor. Disse medlemmer mener disse gir et godt grunnlag for en egen stamnettmelding til Stortinget om mål, prioriteringer og finansiering av investeringer i stamnettet innenfor de tre samferdselssektorene. På denne basis mener disse medlemmer at en samlet stamnettmelding innenfor samferdselssektoren for perioden 2010-2030 bør legges frem for Stortinget sammen med

NTP 2010-2019 med forslag til mål, strategier, hovedprioriteringer og langsiktig finansiering for stamnettutbyggingen i Norge.

Disse medlemmer legger til grunn at nødvendig fornyelse i planarbeidet sikres gjennom bruk av utenlandsk kompetanse da norsk fagmiljø kan synes å være for lite til at slik fornyelse sikres. Disse medlemmer understreker at det særlig er i perioden 2010-2030 at Norge har økonomiske muligheter til å gjennomføre et nasjonalt samferdselsløft basert på hurtig økende oljerikdom. Et slikt nasjonalt samferdselsløft vil også sikre langsiktig og god samfunnsøkonomisk avkastning på oljeformuen med langt mindre usikkerhet enn finansiell plassering av oljeformuen i utenlandske verdipapirer.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen i løpet av 2008 legge frem egen sak om fornyelse, forenkling og effektivisering av arbeide med nasjonale transportplaner, særlig tilpasset sterkere statlig styring med stam- og riksveiutbygging."

Disse medlemmer viser til den store differansen mellom prognoser for trafikkvekst i gjeldende NTP, og den reelle trafikkveksten på de forskjellige transportsektorer. Disse medlemmer påpeker at NTP som verktøy ikke vil kunne fungere uten et bedre samsvar mellom vekstprognosene og virkeligheten. Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen legge frem egen sak om trafikkveksten som skal legges til grunn ved utarbeidelse av ny Nasjonal transportplan."

4.1.1.4 TRANSPORTSIKKERHET

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet understreker behovet for velfungerende og aktive tilsyn for å sikre trygghet innen de enkelte transportsektorene.

Disse medlemmer har merket seg behovet for en raskere utbygging av det høytrafikkerte veinettet til fire felt, bl.a. for å forbedre trafikksikkerheten. Disse medlemmer viser til at dette dessverre gjelder for mange veistrekninger innenfor stam- og riksveinettet, og understreker behovet for utvidet investeringsramme og nye finansieringsmodeller for å forsere utbyggingen av et effektivt og trafikksikkert veinett.

Disse medlemmer viser til at årlige ulykkeskostnader synes å være undervurdert og antagelig utgjør mer enn 30 mrd. kroner. Disse medlemmer understreker behovet for sektorovergripende vurdering og økonomisk behandling innenfor statsbudsjettets økonomiske rammer, og av investeringer som har store positive sektorovergripende effekter som utløser stor samfunnsøkonomisk nytte. Etter disse medlemmers mening står nasjonal veibygging i en særstilling når det gjelder slike positive sektorovergripende effekter; effektive veier gir god sikkerhet, stor reduksjon i ulykkeskostnader og stor reduksjon i kjøretid samt

redusert høydeforskjell med tilhørende stor reduksjon av utslipp.

Disse medlemmer viser til St.prp. nr. 11 (2006-2007) og Ot.prp. nr. 8 (2006-2007) om grunnleggende kvalifikasjons- og etterutdanningskrav for førere av kjøretøy. Disse medlemmer støtter tiltak for å bedre trafiksikkerheten på veiene - herunder føreropplæring - men understreker at ordningene må tilpasses norske forhold og en kostnadsramme som ikke påfører dagens og fremtidens førere av kjøretøy urimelige merkostnader.

Disse medlemmer har merket seg departementets utredning om å øke fartsgrensene til 110 km/t på de beste og tryggeste veiene, og at begrunnelsen for å gjøre dette er å øke trafikantenes respekt for fartsgrensene. Disse medlemmer støtter dette initiativet, og ber om fortgang i arbeidet. Samtidig understreker dette initiativet at gode veier gir grunnlag både for økt fart og reduserte ulykker.

Disse medlemmer viser til de dokumenterte vanskeligheter utøvere av transportnæringen møter pga. mangel på tilrettelagte hvileplasser. Det stilles store krav til yrkessjåfører og det legges et tungt ansvar på disse for etterlevelse av rigide bestemmelser om kjøre- og hviletid. Gjennom hele året, men spesielt vinterstid byr det på utfordringer for utøvere av yrkestransport å finne praktiske løsninger på reglene.

Disse medlemmer mener de strenge bestemmelsene om kjøre- og hviletid tilsier at veinettet tilrettelegges for etterlevelse, og fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen forsere arbeidet med etablering og drift av raste- og hvileplasser langs stamveiene, både sommer- og vinterstid. Stortinget ber om sak som redegjør for kartlagte behov hva gjelder strekninger, antall, kvalitet og kostnader forbundet med en slik forsering."

Disse medlemmer har merket seg at Regjeringen etter påtrykk fra transportnæringen har utsatt ikrafttreden av enkelt bestemmelser i nye regler for kjøre- og hviletid. Disse medlemmer påpeker at transportnæringen i Norge fra før sliter med dårlige veiforhold med derav følgende materiell- og tidskostnader. Næringen har avgiftsulempet og regulatoriske ulemper i forhold til konkurrenter fra andre land som konkurrerer i samme marked. Disse medlemmer mener det derfor ikke må gjøres tilstramminger i rammevilkårene for norsk transportnæring som ytterligere forverrer konkurransesituasjonen.

Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen endre forskriftene for bestemmelser om kjøre- og hviletid slik at ikke disse skaper ekstrakostnader for transportnæringen, og ytterligere problemer med rekrutteringen til sjåføyrket."

Trafiksikkerhet på vei

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at mer enn 100 personer årlig mister

livet i møteulykker, og at forslaget til statsbudsjett for 2008 forutsetter at kun 10 km midtdeler bygges på eksisterende to- og trefeltsveier. Disse medlemmer viser til at møteulykker er av våre aller alvorligste ulykkestyper både i form av menneskelige tragedier og samfunnsøkonomiske kostnader. Det vises videre til at Statens vegvesens oversikt over veistrekninger hvor midtdeler burde bygges, langt overgår omfanget i vedtatt handlingsprogram for 2006-2009. Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett hvor veiformål økes med 7,54 mrd. kroner.

Disse medlemmer viser til at alternativet legger opp til en mangedobling av satsingen på midtdelere i 2008 i forhold til Regjeringens forslag.

Transportsikkerhet innen luftfarten

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at et velfungerende Luftfartstilsyn er et viktig virkemiddel for å sikre trygghet i sivil luftfart. Disse medlemmer understreker derfor at det bør være full åpenhet om de avvik som avdekkes gjennom tilsyn. Disse medlemmer vil også peke på at tiden det tar før tilsynsobjektene lukker avvik og tiden Luftfartstilsynet bruker på å kontrollere lukkingen bør kortes ned.

Disse medlemmer har merket seg at Avinor ut fra sine prognoser forventer at flytrafikken i Norge kan baseres på normal bemanning av flygeledere i 2011. Disse medlemmer peker på at luftfarten i Norge i årene fremover fortsatt kan bli preget av forsinkelser og at mangel på flygeledere også gir utfordringer for transportsikkerheten. Disse medlemmer legger til grunn at departementet følger denne utviklingen nøye, at ytterligere tiltak blir vurdert og gjennomført i samarbeid med ledelsen i Avinor, og videre at Stortinget holdes orientert om denne situasjonen på egnet måte. Disse medlemmer viser til svar på skriftlig spørsmål nr. 198 (2007-2008).

4.1.1.5 ALTERNATIV FINANSIERING OG ORGANISERING AV INFRASTRUKTUR

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til at evalueringsrapporten om de tre gjennomførte eller oppstarta forsøkene med offentlig-privat samarbeid (OPS) ved utbygging av vegprosjekt, nå foreligger. Rapporten viser at OPS-prosjektene har hatt raskere gjennomføring, men ikke lavere kostnader enn ved tradisjonell gjennomføring. Flertallet har merket seg at Regjeringen vil legge fram for Stortinget på egnet måte, sin vurdering av om og eventuelt på hvilken måte slike ordninger skal benyttes i framtida, og ber om at dette foreligger så snart som mulig.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre viser til at Regjeringen varslet at OPS-evalueringen skulle være gjennomført til fremleggelsen av statsbudsjettet for 2008. Dette skjedde ikke. Disse medlemmer er imidlertid glad for at rapporten fra Transportøkonomisk institutt og konsulentfirmaet

Dovre International nå foreligger, slik at den likevel kommer med i budsjettbehandlingen.

Disse medlemmer er glad for at konklusjonen uttrykkelig slår fast de svært positive erfaringene med offentlig-privat samarbeid (OPS). Disse medlemmer vil peke på at OPS ikke er så mye rimeligere, men har oppimot halvert tiden for realisering av nye vegprosjekt. Disse medlemmer viser som eksempel til ny E18 mellom Grimstad og Kristiansand. Skulle den parsellen blitt bevilget over løpende budsjett på vanlig måte, ville det raskt kunne tatt over åtte år å realisere prosjektet. Nå ligger det an til å kunne realisere prosjektet på under fire år.

Disse medlemmer peker på at dette betyr tidligere tilgang til en bedre veg. Disse medlemmer vil også vise til at det har vært observert omfattende innovasjon på områdene gjennomføringsstrategi, prosjektorganisering, kontraktsstrategi og prosjektfinansiering. OPS-modellen gir sterke insentiver til de private aktørene, fordi man i tillegg til ansvar for produktiviteten, også er tildelt ansvar for mengde og ytelse i levetida. Erfaringene så langt peker i retning av at dette er en mer hensiktsmessig risikofordeling enn tradisjonell modell.

Disse medlemmer peker videre på at lokale politikere og lokalt næringsliv er fornøyd både med OPS-løsningen og den måten det er gjennomført på. Disse medlemmer har dessuten merket seg at den hittil prøvde modellen er god, men kan justeres på enkelte punkter. En riktig fordeling av risiko mellom partene er viktig for å unngå at det beregnes for høye risikotillegg i kostnadene. Dette gjelder spesielt i de tilfellene ingen av partene kan kontrollere risikoen, f.eks. ved problematisk fjell.

Disse medlemmer viser til at den viktigste positive egenskapen med privat finansiering er uavhengigheten til årlige offentlige budsjetter. Dette kan imidlertid også realiseres på andre måter, eksempelvis gjennom prosjektfinansiering. Ved bruk av prosjektfinansiering vil en imidlertid ikke oppnå gunstige effekter som kommer av at profesjonelle investorer og långivere stiller krav til styring av prosjektene.

Disse medlemmer registrerte at Regjeringen i budsjettforslaget for 2007 på side 102 i "Gul bok" (St.prp. nr. 1 (2006-2007)), la prosjektfinansiering dødt uten at det var definert hva man la i det. Prosjektfinansiering kan blant annet være en totalbevilgning, der man oppnår fordelene det representerer at man har fullfinansiering fra start. Disse medlemmer peker på det omfattende behovet for infrastrukturinvesteringer og vedlikehold. I denne sammenheng er det flere grep enn OPS som kan og bør vurderes. Disse medlemmer ser det derfor positivt om Regjeringen åpner for både mer OPS og prosjektfinansiering eller andre alternative finansieringsformer.

Disse medlemmer vil fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen utarbeide egen sak om både veg- og jernbaneprosjekter som etter en faglig vurdering kan være egnet for offentlig-privat samarbeid (OPS)."

Disse medlemmer viser videre til konkrete vegprosjekt som anses å kunne være spesielt egnet, som for eksempel OPS-prosjekter.

Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen fremme sak spesielt med vurdering av følgende prosjekter som OPS (eventuelt også BOT)-prosjekter:

- E18 Mosseveien ("Mosseveien i tunnel")
- E6 i Akershus, Hedmark og Oppland
- Rv 2 Kløfta-Kongsvinger (gjenstående parseller)
- E39 Kyststamvegen, Stord-Bergen
- E39 Kvikvsvegen
- Rv 7 Sokna-Ørgenvika
- E16 Bjørum-Skaret (Sollihøgda)
- Rv 3 (Østerdalen)
- E6 Parsell Sluppen-Stavne (Sør-Trøndelag).
- E18 Vestfold/Telemark (resterende strekninger)
- E136 Ålesund-Oppland grense
- E18 Oslo-Asker/innfartsåre Oslo vest (Vestkorridoren)
- Saltenpakke 2"

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti viser videre til sitt forslag om å få legge til rette for at arbeid med veitunnel gjennom Ulriken (E16 Arnatunnelen) gjennomføres som OPS-prosjekt, jf. pkt. 3.10.2.4 (Hordaland).

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre viser videre til at bompengefinansiering i mange tilfeller er en ugunstig løsning samfunnsøkonomisk sett og ikke en nødvendig del av en OPS-løsning.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine generelle merknader med forslag om sikker, varig og forutsigbar finansiering av infrastrukturprosjekter i hele Norge gjennom øremerking av fondsavkastning til realinvesteringer i veinett, jernbaneinfrastruktur og IKT/bredbånd. Disse medlemmer viser til at årlig vil fondet, sammen med en øking av ordinære, årlige bevilgninger til investering i samferdsel resultere i at de vesentligste deler av stamveinettet kan oppgraderes på 20 år i stedet for dagens 50-årsperspektiv - uten bruk av bompenger. Videre skaper planen rom for utbygging av viktige deler av det øvrige riksveinettet, og ikke minst vil det innenfor samme 20-års perspektiv kunne investeres tungt i oppgradering av dagens jernbaneinfrastruktur.

Disse medlemmer viser til at "alternativ finansiering av infrastruktur" for Regjeringen synes å være begrenset til en stadig økende anvendelse av bompengefinansiering. Disse medlemmer viser til sine merknader til de veiprosjekter Regjeringen har lagt frem i perioden, hvor det etter disse medlemmers syn påvises brudd på så vel veilovens bestemmelser som gjeldende retningslinjer for bompengeprojekter.

Disse medlemmer viser også til mulighetene som ligger i å omdanne Statens vegvesen og Jernbaneverket til statlige foretak i kombinasjon med rimelige statslån og flerårige budsjetter for investeringer i infrastrukturen. Disse medlemmer legger til grunn at en slik omorganisering vil sikre langsiktig og forutsigbar finansiering, raskere utbygging og derved også redusert prisnivå på store investeringer. Disse medlemmer viser til forslag om dette i hhv. Dokument nr. 8:22 (2007-2008) og Dokument nr. 8:27 (2007-2008).

Bompenger ved statlige flyplasser

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre har merket seg at Avinor AS innfører bomordning med gebyr for taxi som leverer passasjerer ved statlig flyplasser. Disse medlemmer avviser en slik særavgift på en aktør innenfor kollektivtransporten, og avviser også på generell basis Avinors adgang til å innføre en slik form for særavgift for å kunne bringe flypassasjerer som reiser kollektivt helt frem til terminalbyggene.

4.1.1.6 STYRING AV STORE INVESTERINGSPROSJEKT

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre viser til omtale av KS1, KS2 og omtale av ny rammeavtale for ordningen med ekstern kvalitetssikring av statlige investeringsprosjekter med kostnadsoverslag over 500 mill. kroner.

Disse medlemmer legger til grunn at ekstern kvalitetssikring skal offentliggjøres, og fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen innarbeide i styringsopp-
legget for store statlige investeringsprosjekter at eksterne kvalitetssikringsrapporter offentliggjøres straks de foreligger."

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser videre til omtalen av ordningen med etterprøving av store prosjekter innenfor samferdsel som gjennomføres fra 2006. Disse medlemmer mener dette er en viktig ordning. Disse medlemmer forutsetter jevnlig tilbakemelding til Stortinget om resultatet av dette arbeidet. Disse medlemmer peker også på at planleggingsprosess og beslutningsprosess kan medføre at det går lang tid før faktisk arbeidsoppstart og at byggetiden på store prosjekter også kan være lang.

Disse medlemmer peker på at også kvalitetssikring underveis kan være viktig for å fange opp eventuelle betydelige endringer i prosjektenes hovedforutsetninger. Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen innarbeide i styringsopp-
legg for store statlige investeringsprosjekter også en ordning med kvalitetssikring underveis."

4.1.1.7 HURTIGRUTEMUSEET

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til at det i St.prp. nr.

1 (2006-2007) ble orientert om at det var nedsatt et utvalg for å utrede hvordan Hurtigrutens historie og det gamle hurtigruteskipet MS Finmarken best mulig kan tas vare på. I utvalget var representanter for Nordland fylkeskommune, Samferdselsdepartementet, Kultur- og kirke departementet, Hadsel kommune og stiftelsen Norsk hurtigrutemuseum. Utvalget ble ledet av Nordland fylkeskommune og avga sin innstilling i januar 2007.

Flertallet viser til at ulike valg av løsninger har vært drøftet og at disse vil kreve ulike kostnader for investeringer og drift. Utvalget kom ikke frem til et samlet forslag.

Flertallet viser til at Hurtigrutas historie representerer en viktig del av Kyst-Norges historie som det er av nasjonal interesse å ta vare på.

Flertallet viser til at fylkeskommunen har tatt initiativ til et spleiselag mellom fylket, staten og andre aktører for å finne en varig løsning for å ta vare på MS Finmarken.

Flertallet har imidlertid merket seg prosjektets forhistorie, herunder statens forutsetninger for støtten til å sette skipet på land og de prinsipper som legges til grunn for statlig støtte.

Flertallet legger derfor til grunn at eventuell statlig støtte til Hurtigrutemuseet må forutsette lokal finansiering, og bygge på de prinsipper og normale regler som gjelder for støtte, i tråd med omtalen i St.prp. nr. 1 (2007-2008).

Flertallet ber Regjeringen arbeide videre med saken i dialog med Nordland fylkeskommune og andre aktører i tråd med dette.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre registrerer at Regjeringen legger opp til at Hurtigrutemuseet på Stokmarknes kun skal være et lokalt ansvar, og at prosjektet i stor grad bestemmes av lokal og regional finansieringsvilje. Disse medlemmer peker på at Hurtigrutemuseet er et viktig lokalt og nasjonalt kulturbygg og kulturhistorisk museum. Disse medlemmer forutsetter at staten er med på et spleiselag med lokale og regionale myndigheter, da det er et altfor stort løft for lokale myndigheter å finansiere Hurtigrutemuseet alene. Disse medlemmer viser til at regjeringen Bondevik II bevilget 5 mill. kroner i 2005 til strakstiltak mens en forberedte en fullverdig løsning.

Disse medlemmer forutsetter at Regjeringen tar ansvar for en finansieringsløsning i samarbeid med kommune og fylkeskommune slik at Hurtigrutemuseet får sin rehabilitering og utbygging til et fullverdig kulturhistorisk museum, slik regjeringen Bondevik II la opp til.

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

"Stortinget ber Regjeringen ta initiativ til å framforhandle en finansieringsløsning for Hurtigrutemuseet på Stokmarknes i samarbeid med kommune og fylkes-

kommune slik at Hurtigrutemuseet får sin rehabilitering og utbygging til et fullverdig kulturhistorisk museum, og at Stortinget får seg forelagt egen sak vedrørende Hurtigrutemuseets framtid."

4.1.2 Særskilte omtaler

FORSKING OG UTVIKLING

Samferdselsdepartementet nyttar aktivt FoU for å nå måla i samferdselspolitikken. Utvikling og drift av sikre, miljøvennlige og effektive kommunikasjonar og system reiser mange problemstillingar av kompleks natur og set krav til eit godt kunnskapsgrunnlag.

Sentrale delar av forskinga innanfor informasjons- og kommunikasjonsteknologi (IKT) er omfatta av departementet sitt sektoransvar for telekommunikasjonar og transport. Norske forskingsmiljø innanfor tele- og transportforskning har hevda seg svært bra internasjonalt, ikkje minst i EU sine rammeprogram for forskning.

Samferdselsdepartementet vil utvide det internasjonale forskingssamarbeidet. Departementet vil i 2008 følgje opp behovet for ei betre samordning av den transportforskninga som finn stad i regi av Forskingsrådet.

Den største delen av løyvinga til forskning og utvikling går til ulike program og tiltak i Norges forskingsråd, men det vert òg sett av midlar til utgreiingar.

Samferdselsdepartementet ønskjer å fokusere innsatsen innan teleforskning på område der norske miljø har gode sjansar til å hevde seg internasjonalt og på område der det er behov for forskning som styrkjer kunnskapsgrunnlaget for utforming av politikk, retningslinjer og lovgiving.

Sektoransvaret for elektronisk kommunikasjon (ekom) vert i første rekkje følgt opp gjennom finansiering av program i regi av Norges forskingsråd.

For Samferdselsdepartementet er det programmet for kjernekompetanse og verdiskaping i IKT (VERDIKT) som er mest sentralt. Programmet har som visjon at norsk IKT-forskning skal gjere Noreg leiande i å utvikle og nytte kunnskap for samhandling, innovasjon og verdiskaping i eit IKT-basert nettverkssamfunn. Kommunikasjonsteknologi og infrastruktur er ei av fire faglege søyler for programmet.

Som oppfølging av arbeidet med å redusere utsleppa av klimagassar foreslår departementet å auke støtta til utvikling av hydrogen og biodrivstoff for transportsektoren. Forskingsprogrammet RENERGI er retta mot prosjekt som kan gjere det lettare å ta i bruk hydrogen, biodrivstoff og nullutsleppsteknologi og er ein del av den nasjonale hydrogenstrategien.

Satsinga på kunnskapsutvikling om tryggleik i transportsektoren skjer i hovudsak gjennom forskingsprogrammet RISIT i Norges forskingsråd. Dette programmet er forlengt i to år, fram til 2009.

Den mest omfattande FoU-aktiviteten for Jernbaneverket i åra framover vil dreie seg om førebuingar knytt til fornying av signalanlegga. For å sikre norsk jernbanekompetanse held Jernbaneverket fram med samar-

beidsavtalen med teknologimiljøet i Trondheim (SINTEF og NTNU).

I 2007 har etatane m.a. arbeidd med analysar av korleis intermodale godsterminalar kan gjerast meir effektive og sett nærmare på kva rolle etatane kan spele for å få meir godstransport frå veg til sjø og bane.

Statens vegvesen har utarbeidd ein strategi for forskning og utvikling for perioden 2006-2015. I 2007 er det starta åtte store FOU-prosjekt med ei tidsramme på fire år. Alle tek utgangspunkt i kunnskapsbehovet i Nasjonal transportplan. Desse prosjekta kjem i tillegg til to pågåande prosjekt som vert avslutta i 2007 og 2008, "Tunnelutvikling" og "Miljøvennlige vegdekke". Det siste prosjektet har som mål å finne fram til støysvake asfaltdekke som genererer lite helsefarleg støv.

SAMFERDSEL OG MILJØ

Regjeringa la våren 2007 fram St.meld. nr. 34 (2006-2007) Norsk klimapolitikk. I meldinga foreslår Regjeringa tiltak for å møte klimautfordringane m.a. i transportsektoren. Vidare er det i meldinga foreslått sektorvise klimahandlingsplanar og mål for dei viktigaste utsleppssektorane i Noreg. Klimahandlingsplanane skal m.a. identifisere dei verkemidla som gir kostnadseffektive utsleppsreduksjonar for den einskilde sektor, men som ved noverande verkemiddelbruk ikkje vert gjennomført.

Klimameldinga og Nasjonal transportplan må sjåast i samanheng. Signala frå klimameldinga vil vere ein del av arbeidet med Nasjonal transportplan 2010-2019.

Transport er ein av de viktigaste sektorane med store klimautfordringar. Regjeringa legg stor vekt på å avgrense miljøulempene ved transport. Miljøutfordringane er særleg knytte til klimaendringar, luftforureining og støy, vern og bruk av biologisk mangfald, kulturminne og kulturmiljø. Kostnadseffektive og samordna verkemiddel er nødvendige for å møte miljøutfordringane. Redusert bruk av privatbil i byområda er viktig for å redusere miljøulempa ved transport, og ein større del av persontransporten bør skje ved hjelp av kollektive transportmiddel. Regjeringa legg opp til eit klarare skilje i transportpolitikken mellom by og land.

Banetransport er fordelaktig når det gjeld klima, støy og trafikktryggleik. I tråd med Soria Moria-erklæringa har Regjeringa derfor fjerna el-avgifta for skinnegåande transport frå 1. januar 2007, og foreslår å fjerne grunnavgifta for fyringsolje til skinnegåande transport frå 2008.

Tidsdifferensierte bomspengesatsar, styrking av kollektivtransporten, samordna areal- og transportplanlegging, parkeringsregulering, fartsreduksjonar og andre typar trafikkregulering er døme på tiltak innanfor ansvarsområdet for lokale styresmakter som kan redusere miljøulempene.

I samband med klimameldinga varsla Regjeringa ei utgreiing av spørsmålet om å opprette eit eige organ, Transnova, for å fremje utvikling og bruk av meir miljøvennlige transportmiddel. Eit ev. Transnova kan ha oppgåver innan informasjon og opplæring, og gi direkte finansiell støtte til prosjekt som ikkje vert realiserte på grunn av mangel på kapital eller strukturelle

barrierar. Samferdselsdepartementet utgreier no spørsmålet om Transnova.

Regjeringa vil gjennomgå skatte- og avgiftssystemet med sikte på å gjere endringar for å fremje miljøvennleg atferd.

Regjeringa foreslår ein auke i CO₂-avgifta på mineralolje til bruk i innanriks luftfart med 10 øre pr. liter, slik at avgifta tilsvarer 255 kroner pr. tonn CO₂ for 2008.

For å klare pliktene etter Gøteborgprotokollen vart det innført NO_x-avgift frå 2007. I samferdselssektoren gir NO_x-avgifta auka lønnsemd for rensutstyr og gassdrift på ferjer, hurtigbåtar og Hurtigruten. Innførte og nye avgasskrav til køyretøy frå 2005-2009 vil gi ytterlegare reduserte utslipp frå vegtrafikken.

Samferdselssektoren står for om lag 90 pst. av dei rekna støyplagene (støy frå gressklipparar, nabostøy osv. er ikkje med i rekninga). I perioden 2007-2011 vert det spesielt satsa på tiltak for å redusere støyen for dei som er utsette for dei høgaste støynivåa, og på forsking og utvikling knytte til kjelderetta tiltak.

Samferdselsstyresmaktene vil søkje å unngå inngrep i verna naturområde, større samanhengande naturområde utan tyngre inngrep, sårbare naturtypar og verdfulle kulturområde, jf. St.meld. nr. 42 (2000-2001) Biologiske mangfald. Statens vegvesen vil utarbeide regionale planar for biologisk mangfald.

OPPFØLGING AV NORDOMRÅDESTRATEGIEN

For m.a. å redusere avstandskostnader for folk og næringsliv går Regjeringa inn for at samferdselsinfrastrukturen i nordområda skal utviklast vidare.

Som ein del av det førebuaende arbeidet til Nasjonal transportplan 2010-2019 har Samferdselsdepartementet bedt dei statlege transportetatane og Avinor AS å analysere eksisterande transportinfrastruktur i nordområda med sikte på å finne fram til tiltak og prosjekt som sikrer ei best mogleg utvikling.

Regjeringa foreslår løyvingar til fleire investeringar og tiltak i transportinfrastrukturen i nordområda i 2008, jf. omtale under dei einskilde kapitla i del II i St.prp. nr. 1 (2007-2008)

LIKESTILLING I TRANSPORTSEKTOREN

I samband med arbeidet med stortingsmeldinga om Nasjonal transportplan for 2010-2019 har Samferdselsdepartementet fått utført ei utgreiing om kva transportpolitikken har å seie for likestilling mellom kjønna. Ut frå situasjonen i dag vil betre kollektive transporttilbod vere positive for likestillinga.

4.1.3 *Komiteens merknader under "Særskilte omtaler"*

4.1.3.1 SAMFERDSEL OG MILJØ

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til de særskilte omtalene av samferdsel og miljø i St.prp. nr. 1 (2007-2008) og Regjeringens klimamelding, jf. St.meld. nr. 34 (2006-2007), og vil spesielt framheve omtalen av

etablering av Transnova. Flertallet mener et eget organ for å fremme utvikling av en mer miljøvennlig transportsektor vil være et egnet virkemiddel for å nå de høye målsettingene for arbeidet med å redusere klimautslippene. Flertallet vil i den forbindelse framheve at transportsektoren, som står for den største veksten i CO₂-utslipp, har et spesielt ansvar.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre har merket seg Marco Polo II-programmet og støtter programmets to nye tiltakstyper; hhv. overføring av frakt fra veg til sjø og transportforebyggende tiltak. Disse medlemmer peker i den forbindelse på at slike tiltakstyper også bør følges opp i nasjonal sammenheng gjennom utvikling av nasjonale intermodale knutepunkt der havn, veg, flyplass og jernbane knytes direkte sammen.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

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

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre viser til at partiene har fremmet 61 konkrete krav til en mer ambisiøs og forpliktende klimapolitikk i forbindelse med behandlingen av St.meld. nr. 34 (2006-2007) Norsk klimapolitikk, i Stortinget.

Disse medlemmer vil understreke betydningen av at Norge må være en pådriver i arbeidet for en mer ambisiøs og mer omfattende klimaavtale etter Kyoto-perioden, med utgangspunkt i målet om at den globale temperaturøkningen skal holdes under 2 grader C sammenliknet med førindustrielt nivå. Disse medlemmer vil peke på at de rike landene må ta en vesentlig høyere andel av utslippsreduksjonene, fordi veien ut av fattigdom for utviklingslandene forutsetter økt bruk av energi. Norges troverdighet som pådriver er avhengig av at vi reduserer egne utslipp, bidrar til utvikling av teknologi og bidrar til å vise at det er mulig å frikoble økonomisk vekst med vekst i klimagassutslippene. Norge må sammen med andre rike land ta en lederrolle i arbeidet med å utvikle et godt, klimavennlig samfunn.

Disse medlemmer vil vise til at kravene fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre innen samferdselssektoren omfatter følgende:

Internasjonalt

- Norge må være en pådriver for internasjonale avtaler som setter et punktum for produksjon av biler som i hovedsak baserer seg på bruk av fossilt drivstoff innen 2020, eller andre teknologiorienterte avtaler med tilsvarende ambisjonsnivå.
- Norge skal arbeide for å inkludere flytrafikken i fremtidige internasjonale avtaler. Frem mot 2020 skal Norge arbeide for å redusere utslippene fra flytrafikk med minimum 30 prosent gjennom internasjonale avtaler.

Transport

Transportsektoren skal bidra med utslippsreduksjoner på 4,2 mill. tonn CO₂-ekvivalenter innen 2020, gjennom en kraftig utbygging av et konkurransedyktig kollektivtilbud, innfasing av lavutslippskjøretøy og økt bruk av miljøvennlig drivstoff.

- I forbindelse med rulleringen av Nasjonal transportplan må det foreligge et karbonbudsjett knyttet opp til hvert enkelt prosjekt, som synliggjør effektene prosjektene og planen som helhet vil ha på de nasjonale klimagassutslippene.
- Det må senest i statsbudsjettet for 2009 etableres et statsforetak, TRANSNOVA, for å fremme og støtte introduksjon av utslippsfri kjøretøyteknologi og 2. generasjons biodrivstoff. Statsforetaket skal gis langsiktig grunnfinansiering gjennom øremerking av drivstoffavgiften.
- Bevilgningen til belønningsordningen for kollektivtrafikken økes fra 161,7 mill. kroner som foreslått i statsbudsjettet for 2008, til 500 mill. kroner i statsbudsjettet for 2009.
- Det skal satses kraftig på jernbaneutbygging. Stortingsflertallets vedtak i forbindelse med Nasjonal transportplan til jernbaneformål skal oppfylles for inneværende stortingsperiode. Innen 2020 skal InterCity-triangelet være realisert.
- I løpet av 2008 skal det legges frem for Stortinget en plan for hvordan finansiering og utbygging av høyhastighetsbaner mellom de norske storbyene og strekningen Oslo-Gøteborg, kan gjennomføres.
- Det bevilges 250 mill. kroner til kapasitetsøkende tiltak og nye kryssningsspor for jernbanen i 2009. Det må utarbeides en helhetlig plan for videre kapasitetsøkende tiltak innenfor godstrafikk på jernbanen.
- Hver tiende liter solgte drivstoff skal være biodrivstoff innen 2012. Omsetningen må økes til hver femte liter innen 2020. Dette skal gjennomføres ved bruk av pålegg overfor bensinstasjonskjedene, avgiftspolitikken, støtteordninger til miljøbiler og offentlige innkjøp.
- Det må etableres en sertifiseringsordning for biodrivstoff som grunnlag for statlige støtterordninger, slik at en sikrer at drivstoffet er produsert på en miljøriktig måte.
- Det bevilges 100 mill. kroner til en stimuleringsordning for utbygging av logistikknutepunkt for å få mer gods over fra vei til sjø og bane i 2009.
- Avgiften knyttet til kjøp av miljøvennlige biler (flexifuel-biler) settes ned med 40 000 kroner per bil, senest fra og med 1. juli 2008.
- Firmabilbeskatningen for elbiler og andre nullutslippskjøretøy reduseres til 1/3 av ordinært nivå. Elbiler og andre nullutslippskjøretøy fritas fra alle øvrige former for avgifter og skattlegging fra 1. januar 2009.
- Hydrogenbiler bør få slippe gratis gjennom bomringen og ha gratis offentlig parkering, på lik linje med elbiler.

- Det gjennomsnittlige utslippet fra nye personbiler skal i 2012 være på under 120 g/km. For å oppnå dette må omleggingen av bilavgiftene i miljøvennlig retning fortsette fra og med statsbudsjettet for 2009.
- Det må utredes hvordan man kan integrere bildeleingsordninger i jernbanestasjoner og øvrige kollektivknutepunkter.
- I områder med stor befolkningstetthet i forhold til areal, må arbeidet med bygging av gang- og sykkelveger intensiveres. Stortingsflertallets vedtak i forbindelse med nasjonal transportplan for bygging av gang- og sykkelveger skal oppfylles for inneværende stortingsperiode.

Skipsfart og fiske

Skipsfarten og fiskeriene skal bidra med utslippsreduksjoner på minimum 1 mill. tonn CO₂-ekvivalenter gjennom satsing på ny skipsteknologi og innfasing av lavutslippsfartøy.

- I samarbeid med verftsnæringen og rederiene bør staten medvirke til videre utvikling og utprøving av gassdrevne skip, fartøy drevet med brenselceller og miljøvennlige fiskefartøy.
- Det bevilges 250 mill. kroner i statsbudsjettet - utover statsbudsjettet for 2009 til økt satsing på gassdrift innen skipsfarten. Dette vil gi både CO₂- og NO_x-reduksjon.
- Alle nye fergekonsesjoner må inneholde strenge krav til klimagassutslipp.

Disse medlemmer ser frem til å komme til enighet med regjeringspartiene om en mer ambisiøs og forpliktende klimapolitikk for Norge.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Fremskrittspartiet så langt er eneste parti som har fremmet et helhetlig forslag om konkrete Kyoto-tiltak for å sikre en miljøpolitikk basert på kostnadseffektivitet og nytte for miljøet (Dokument nr. 8:97 (2006-2007)).

Disse medlemmer merker seg at veitrafikken står for om lag 18 pst. av Norges årlige utslipp av klimagasser. Disse medlemmer har stor tro på at utvikling av bedre teknologi og ny kraftproduksjon, for eksempel fra trygg og miljøvennlig thoriumkraft, over tid vil gjøre elbilen til et utmerket alternativ med minimal forurensing.

Disse medlemmer viser til at tiltak på kort sikt må ta hensyn til dagens tilgjengelige teknologi, og stimulere til best mulig bruk av den uten å innføre tvang og restriksjoner. En stor del av utslippene skyldes langt på vei at den norske bilparken består av mange gamle biler, basert på gammel driftsteknologi. Gjennomsnittlig alder for en bil som vrakes er bortimot 20 år. Å fornye bilparken, slik at en større andel av bilparken benytter renere forbrenningsmotorer, samt at en større andel av bilparken baseres på hybrid-, el- og annen ny teknologi, ville ført til mindre utslipp fra denne sekto-

ren. Disse medlemmer viser til at et godt insentiv for å nå et slikt mål er å redusere engangsavgiften på nye biler, slik at folk har råd til å kjøpe mer miljøvennlige alternativer. I tillegg bør vrakpanten på gamle biler økes. Disse medlemmer underbygger dette med at andelen biler over 15 år i den norske bilparken er på 21 pst., mens disse står for over halvparten av NO_x-utslippene og 70 pst. av CO₂-utslippene (Kilde: SINTEF, mars 2007).

Disse medlemmer viser til sitt forslag i Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett om etablering av et infrastrukturfond for å sikre varig og forutsigbar finansiering av samferdselsnettene i Norge. Økt satsing på infrastrukturbygging for å fjerne flaskehals vil legge til rette for mer miljøvennlig transport i både personbil og buss.

Disse medlemmer viser til at SINTEF nylig har gjennomført en studie som viser at utbedring av veinettet i Norge kan gi CO₂-reduksjoner på mellom 12 pst. og 38 pst., og at dette oppnås ved å få bedre flyt i trafikken, mindre svinger, motbakker og møtende/hindrende trafikk. Rapporten viser dermed at veibygging er et godt miljøtiltak, samtidig som det reduserer reisetid for næringslivet og folk flest.

Disse medlemmer viser til at en rekke tiltak innenfor samferdsel kan gjennomføres uten unødige restriksjoner, avgifter og symbolpregede øvelser uten reelle effekter på det globale klimaet:

- Bygge moderne, effektive, sikre og miljøvennlige veier.
- Effektivisere og optimalisere dagens jernbanenett
- Flytte langtransportert gods fra vei til bane og kjørl.
- Stimulere til et mer effektivt kollektivtilbud i befolkningstette strøk.
- Satse på innfartsparkeringsplasser rundt byer.
- Bygging av intermodale knutepunktkomplekser i samferdselsmessig infrastruktur der flere transportformer knyttes direkte sammen.
- Økt bruk av gass til skip og samferdsel.

Disse medlemmer viser til at det ikke gir et korrekt bilde av den enkelte bilmodells påvirkning av miljøet om det ensidig fokuseres på drivstofforbruk og CO₂-utslipp ved bruk. Disse medlemmer legger i likhet med publiserte undersøkelser fra utlandet til grunn at bilmodeller må vurderes ut i fra bilens totale livsløp, herunder energiforbruk, materialbruk og forurensning fra produksjonsprosessen, bilens levetid og hvor krevende gjenvinningsprosessen den enkelte bilmodell medfører. Disse medlemmer legger til grunn at bare med alle disse faktorer hensyntatt, kan en reell klassifisering av bilmodeller foretas.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen sørge for at miljøklassifisering av biler baseres på energiforbruk, forurensning og ressursforbruk gjennom hele bilens livsløp fra produksjon til fullført gjenvinning."

Disse medlemmer peker på at norsk samferdselsstatistikk er mangelfull og har lite sammenlignbar informasjon om hhv. energibruk og utslipp i forhold til utført transport målt i hhv. tonnkm og personkm.

Disse medlemmer ber Samferdselsdepartementet i samarbeid med Finansdepartementet sørge for at det utarbeides forskningsbaserte beregninger av miljøkonsekvenser av gods- og persontransport, herunder nasjonal statistikk for dette, av et nøytralt og kompetent nasjonalt organ.

Disse medlemmer vil peke på at fordelen med et nøytralt organ for bearbeiding av forskningsbaserte beregninger av miljøkonsekvenser fra transportsektoren vil være at transportsektorene og aktørene i de enkelte transportsektorer selv ikke, gjennom egenproduksjon og såkalte "miljøkalkulatorer", feilinformerer om energibruk og utslipp av klimagasser. Disse medlemmer understreker at slik informasjon er grunnleggende viktig for å gi et riktig grunnlag for prioriteringer og beslutninger innenfor samferdselssektoren.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen legge frem forskningsbaserte beregninger av miljøkonsekvenser av både person- og godstransport."

4.1.3.2 OPPFØLGING AV NORDOMRÅDESTRATEGIEN - JERNBANE KIRKENES-NIKKEL

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til Budsjett-innst. S. nr. 13 (2006-2007) der komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, er positive til at det arbeides videre med å utrede grunnlaget for jernbane mellom Kirkenes og Nikkel.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre imøteser en orientering fra Regjeringen om framdriften i utredningsarbeidet, og forventer at utredningsarbeidene knyttet til Korridor 8 Bodø-Narvik-Tromsø-Kirkenes med arm til Lofoten og veg- og jernbaneforbindelser til grensene mot Sverige, Finland og Russland, er i rute.

5. FISKERI- OG KYSTDEPARTEMENTET - KYSTFORVALTNING - UTDRAK FRA BUDSJETTKAPITLER, SAMT KOMITEENS MERKNADER TIL DISSE

5.1 Sammendrag

Fra 1. juni 2007 fikk etaten ny samlet benevnelse. Kystdirektoratet ble tatt ut som eget navn, og erstattet med Kystverket hovedkontoret. Samtidig fikk distriktskontorene ny betegnelse ved at disse nå benevnes som regioner.

Kystforvaltning utgjør om lag 43 pst. av Fiskeri- og kystdepartementets totale budsjett. Departementets arbeid på området omfatter blant annet sjøsikkerhet, oljevernberedskap, navigasjonspolitik, sjøtransport

og havnepolitikk. 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 Redningselskapet.

Budsjettforslaget for 2008 innebærer en nominell økning under programkategori 16.60 Kystforvaltning på om lag 208,5 mill. kroner eller 16,2 pst. i forhold til saldert budsjett 2007.

Kystverket har levert en statusrapport for oljevernmateriell i statlige depoter langs kysten, med en anbefalt utskiftingsplan fram til 2010. Som en oppfølging av denne rapporten fremmes det forslag om en økning på 25 mill. kroner til fornyelse av utstyr på de statlige depotene.

Det foreslås å øke bevilgningen til fiskerihavner og farleder med 105 mill. kroner til totalt 295,1 mill. kroner. Dette innebærer at Regjeringen legger til rette for en oppfølging av planrammen for fiskerihavner og farleder i Nasjonal transportplan 2006-2015.

Fiskeri- og kystdepartementets hovedprioritering under programkategori 16.60 er å legge til rette for at Norge kan ha en konkurransedyktig infrastruktur for sjøtransport med effektive havner og transportkorridorer, et høyt sjøsikkerhetsnivå og en god oljevernberedskap. Arbeidet med regelverksforenkling, brukerorientering og fornying av forvaltningen har høy prioritet.

Fiskeri- og kystdepartementet har fremmet forslag for FNs sjøfartsorganisasjon IMO om seilingsleder utenfor territorialfarvannet fra Vardø til Røst. Forslaget ble akseptert av IMO i desember 2006 og implementert i norsk rett fra 1. juli 2007.

Fiskeri- og kystdepartementet har ansvaret for å koordinere den sivile navigasjonspolitikken i Norge, og leder departementsgruppen for navigasjonsspørsmål. Det arbeides aktivt med å videreutvikle den sivile navigasjonspolitikken.

I tillegg til en bred gjennomgang av alle gebyrer og avgifter innen sjøtransport, arbeides det med en intern gjennomgang av Kystverkets gebyrer. Det legges opp til at denne gjennomgangen ferdigstilles innen utløpet av 2007.

I 2001 ble det ferdigstilt et forprosjekt for en skips-tunnel gjennom Stad, og en konsekvensutredning ble sendt på høring. Kostnadsoverslaget for utbygging er indeksjustert til 1,14 mrd. kroner i 2005-priser. Anslag for vedlikeholdskostnader er oppjustert, slik at samlet anslag for driftsutgifter er økt fra 2,5 mill. kroner til 5,0 mill. kroner (2005-priser). I ettertid har det blitt reist nye spørsmål tilknyttet prosjektet, bl.a. fra prosjektgruppen med fylkesordførerne i Møre og Romsdal og Sogn og Fjordane i spissen. Regjeringen har derfor besluttet å igangsette nye utredninger. På denne bakgrunn har Fiskeri- og kystdepartementet gitt Kystverket i oppdrag å foreta en ny utredning om Stad skips-tunnel, med hensyn til tunnelens størrelse og nytteverdi. Regjeringen vil tidligst kunne orientere Stortinget om prosjektet i 2009.

Hovedprioriteringer for Kystverket i 2008 er å:

- videreutvikle meldingssystemet SafeSeaNet til en felles portal for skipsfartens innrapportering til havner og offentlige etater ved anløp i norsk farvann
- gjennomføre effektiviseringstiltak i lostjenesten
- utvikle og vedlikeholde navigasjonsinnretningene slik at sjøtransporten kan foregå uten hindringer og uønskede hendelser
- levere tjenester til skipsfarten for å sikre trygg ferdsel
- utvide overvåkingen av skipstrafikken til å gjelde hele norskekysten, og med spesiell oppmerksomhet viet fartøy med farlig og forurensende last
- etablere og vedlikeholde utstyr for bekjempelse av oljeforurensning
- følge opp offentlige og private trafikkhavner når det gjelder krav og kriterier i Nasjonal transportplan
- legge til rette for intermodale og multimodale løsninger gjennom samarbeid med andre transportetater, lokale myndigheter og private aktører
- bidra til å balansere interessene til ulike brukergrupper av kystsonen
- bidra til at fiskerihavnene inngår som nyttig infrastruktur for fiskerinæringen i samarbeid med lokale/regionale myndigheter og brukere
- utvikle ikke næringsaktive fiskerihavner
- administrativ effektivisering.

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

5.2 Kap. 1062 Kystverket

5.2.1 Sammendrag

(i mill. kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2007	St.prp. nr. 1 (2007-2008)
1062	1 257,72	1 464,99

Kap. 1062 Kystverket foreslås totalt bevilget med 1 469,99 mill. kroner i 2008.

Post 1 Driftsutgifter foreslås bevilget med 979,94 mill. kroner i 2008. Dette innebærer en realøkning på 25 mill. kroner knyttet til styrking av oljevernberedskapen.

Post 21 Spesielle driftsutgifter foreslås bevilget med 3,9 mill. kroner. Posten dekker utgifter til aksjoner for bekjempelse av akutt forurensning. Det fremmes videre eget forslag til romertallsvedtak om at Fiskeri- og kystdepartementet gis fullmakt til å utgiftsføre inntil 15 mill. kroner utover bevilgningen dersom det er nødvendig for å iverksette tiltak uten opphold og før Kongen kan gi sitt samtykke.

Post 30 Nyanlegg og større vedlikehold foreslås bevilget med 341,25 mill. kroner i 2008. Dette innebærer en realøkning på 105 mill. kroner knyttet til økte statlige investeringer i fiskerihavner og farleder.

Post 45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold foreslås bevilget med 45,8 mill. kroner i 2008.

Post 60 Tilskudd til fiskerihavneanlegg foreslås bevilget med 30,1 mill. kroner i 2008. 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 40 mill. kroner i 2008.

Post 72 Tilskudd til omstilling Secora bevilget med 24,0 mill. kroner 2008. Bevilgningen på posten skal dekke tilskudd til omstillingskostnader for Secora AS, tidligere Kystverket produksjon. Bevilgningen i 2008 skal dekke resterende tilskudd til omstillingstiltak.

5.2.2 Komiteens merknader

5.2.2.1 POST 1 DRIFTSUTGIFTER

Komiteen viser til at bevilgningene på post 1 Driftsutgifter består av drift av navigasjonsinstallasjoner, losing, trafikkovervåking og kontroll, transportplanlegging, kystforvaltning, drift og utvikling av statens beredskap mot akutt forurensing, samt Kystverkets administrasjon. Komiteen vil vise til at ett av Kystverkets viktige satsingsområder er å sikre en god beredskap langs kysten.

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

Komiteen vil peke på at forslaget nå om å øke bevilgningene til oljevernberedskapen med 25 mill. kroner er et skritt i riktig retning.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre viser til sine partiers alternative statsbudsjetter der det foreslås å øke bevilgningene til oljevernberedskap med ytterligere 25 mill. kroner utover de rødgrønnes opplegg.

Nordområdene

Komiteen viser til at økt virksomhet i nordområdene både på norsk og russisk side gir nye utfordringer innenfor sjøsikkerhet og oljevernberedskap.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til at Fiskeri- og kystdepartementet har igangsatt tiltak og vurderer ytterligere tiltak for å styrke sjøsikkerheten og beredskapen i den nordlige landsdelen.

Flertallet har merket seg at det er etablert en god dialog med russiske myndigheter om dette.

Forebyggende sjøsikkerhet.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, understreker viktigheten av at Fiskeri- og kystdepartementet legger stor vekt på deltakelse i internasjonalt arbeid innen utvikling av elektro-

niske navigasjonshjelpemidler, og at det blir deltatt aktivt i det internasjonale arbeidet med utvikling av en overordnet strategi for e-navigasjon.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til at det er foreslått bevilget 979,94 mill. kroner på post 1 for 2008, og at dette innebærer en realøkning på 25 mill. kroner knyttet til styrking av oljevernberedskapen.

Oljevernberedskap.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til det arbeidet EU gjør for å utnytte sjøtransporten bedre. Flertallet viser blant annet til "Motorways of the seas" og Marco Polo II-programmet. Flertallet peker på viktigheten av at Norge deltar aktivt i det internasjonale arbeidet for å få mer gods over på skip, sikring av seilingsruter osv.

Flertallet viser til at Kystverket har levert en statusrapport for oljevernmateriell i statlige depoter langs kysten, med en anbefalt utskiftningsplan fram til 2010.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til at Regjeringen følger opp dette i budsjettforslaget for 2008 med en foreslått økning på 25 mill. kroner til fornyelse av utstyr i de statlige depotene. Dette flertallet støtter dette.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre viser til MS "Server"s havari nær Hellesøy fyr ved Fedje i Hordaland 12. januar 2007 og tilhørende oppryddingsaksjon der det gjennom egen sak i Stortinget tidligere er gitt ekstrabevilgning på 255 mill. kroner. Disse medlemmer har merket seg at den gjennomførte oppryddingsaksjonen etter fartøyets havari, har fremvist behov for å tydeliggjøre de administrative rutinene som ligger til grunn for en statlig oljevernaksjon, herunder revurdering av fullmakter og rapporteringsrutiner. Disse medlemmer viser til svar på hhv. skriftlig spørsmål nr. 73 og 111 (2007-2008), og legger til grunn at ekstern evaluering gjennomføres av Server-aksjonen, og at Stortinget orienteres om resultatet på egnet måte.

Disse medlemmer viser til WWFs sitt arbeid med å lære opp frivillige mannskaper innen oljevernberedskap i strandsonene, gjennom prosjektet "Ren Kyst". Disse medlemmer viser til oljekatastrofene ved forlisene av "Exxon Valdez", "Prestige" og "Server", hvor det viste seg at antallet kvalifiserte mannskaper i en tidlig fase var meget viktig for kvaliteten og effektiviteten på oppryddingsarbeidet. Disse medlemmer mener at det private initiativet er svært viktig, også innenfor oljevernberedskapen, og at manskapene som får opplæring vil være et verdifullt bidrag i arbeidet for å begrense skadene på dyre- og plantelivet langs kysten ved et oljeutslipp.

Disse medlemmer vil spesielt peke på den viktige innsatsen WWF gjorde i forbindelse med opprydningen i oljesølet etter "Server"-ulykken på Fedje. Disse medlemmer vil derfor peke på at WWF nå har måttet redusere sitt arbeid med opplæring av mannskaper innen oljevernberedskap i strandsonen på bakgrunn av avslag på sin søknad om 500 000 kroner til prosjektet "Ren kyst" fra Fiskeri- og kystdepartementet. Dette innebærer at vi får en langt dårligere beredskap langs kysten.

Disse medlemmer har merket seg departementets svar i brev av 23. oktober 2007 om oljevernutstyr og fartøy, og som igjen fremviser et stort behov for utskifting og oppgradering. Disse medlemmer peker på at oljevernberedskap må ses i nær sammenheng med forebyggende sjøtrygghet; derfor er det viktig at nødvendig og riktig utstyr er på plass.

Disse medlemmer er bekymret over Regjeringens satsing på oljevernberedskap. Disse medlemmer legger vekt på føre-var-prinsippet i miljøpolitikken. Hovedinnsatsen må derfor legges inn på å forebygge forurensning. Vi må også ha et apparat med kort responstid og moderne utstyr for å bekjempe akutt forurensning, dersom uhellet først er ute.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Venstre har merket seg uttalelsen i budsjettforslaget fra Regjeringen på side 167 der det heter at "Beredskapen til Kystverket er dimensjonert i høve til miljørisiko for skipsuhell".

Det store behovet for utskifting og oppgradering av oljevernutstyr gir etter disse medlemmers syn dessverre grunn til å tro at denne dimensjoneringen ikke er tilstrekkelig.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen i forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett legge frem plan med tilhørende finansiering for nødvendig oppgradering og fornyelse av Kystverkets depotutstyr til oljevernberedskap, samt Kystverkets egne fartøyer."

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet foreslår videre:

"Stortinget ber Regjeringen sørge for at alle offentlige aksjoner i offentlig regi knyttet til ulykker og utslipp, rutinemessig som en del av et fast evalueringsopplegg, også revideres av Riksrevisjonen."

Disse medlemmer har merket seg at terrorberedskap i havner er omtalt.

Disse medlemmer viser til inneværende års budsjett der Kystverkets arbeid med terrorsikring av terminaler for utenriksfart skal dekkes av brukerne gjennom avgift. Regjeringen innførte i 2007 et årsgebyr for havnesikkerhet på 25 000 kroner pr. havn som omfattes av regelverket for terrorsikring. Disse medlemmer vil peke på at flere av havnene i Norge synes å oppfatte dette som en økonomisk motivert statlig ansvarsfraskrivelse. Dette fordi terrorsikkerhet et

statlig ansvar, og at det derfor er underlig at staten sender hele regningen for etableringen av terrorsikre havner og kontrollordningen over på brukerne. Disse medlemmer påpeker at i tillegg til flere andre statlige gebyrer er dette forhold som bidrar til å hindre like konkurranseforhold mellom de ulike transportformene i samferdselssektoren. Disse medlemmer mener en slik utvikling er meget uheldig, og stikk i strid med uttalt nasjonal strategi om å øke godstransport med skip. Disse medlemmer viser også til at en nødvendig modernisering av havneloven fortsatt ikke er fremlagt til behandling.

Disse medlemmer legger derfor frem følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen legge frem egen handlingsplan for økt bruk av sjøtransport. Planen må omhandle lovverk og avgifter."

Komiteens medlem fra Venstre er bekymret over Regjeringens manglende vilje til å satse på og forebygge miljøskade. Dette medlem vil vise til Venstres alternative statsbudsjett hvor Venstre derfor foreslår en kraftig opptrapping innen oljevernberedskapen over Kystverkets budsjett med totalt 100 mill. kroner, hvorav 30 mill. kroner går til tømning av skipsvrak som lekker tungolje over post 21, og hvorav 70 mill. kroner går til økt beredskap, økt slepebåtkapasitet og større utstyrsanskaffelser over post 1 og post 45.

Dette medlem vil vise til at Kystverket i fjor utarbeidet en rapport som tok for seg undersøkte vrak langs kysten. Kystverket anbefaler nye undersøkelser og tømning av olje fra i alt fem vrak. Tømning av vrakene vil etter Kystverkets vurdering til dels fjerne faren for oljeforurensning av betydning i nærrområder til vrakene.

Dette medlem vil på denne bakgrunn foreslå å øke bevilgningene utover Regjeringens forslag med 30 mill. kroner til å igangsette arbeidet med tømning av følgende skipsvrak for olje:

- Welheim, utenfor Florø
- Nordvard, i Mossesundet
- Neuenfels, utenfor Narvik
- Erich Giese, utenfor Narvik
- Boardale, utenfor Bø i Vesterålen.

Heving av U-864

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre forventer at Regjeringen tidlig i 2008 fremmer sak for Stortinget om heving av U-864. Disse medlemmer er meget bekymret for at arbeidet med å sikre det kvikksølvfylte vraket av ubåten U-864 på havbunnen utenfor Fedje og sedimentene rundt, strekker ut i tid. Disse medlemmer understreker at miljøtrusselen og hensynet til å opprettholde tilliten og omdømmet til norsk sjømat, tilsier at arbeidet må få en meget tett oppfølging. Disse medlemmer bemerker at de nødvendige kostnader knyttet til opprydding

må dekkes utenom ordinære bevilgninger, om nødvendig med forskuttering, i påvente av eventuelt behov for ekstrabevilgninger.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til det pågående arbeid med ubåten U-864 som ligger i havet vest for Fedje i Hordaland, og til Innst. S. nr. 193 (2006-2007), jf. Dokument nr. 8:33 (2006-2007) om fjerning av kvikksølv i vrak etter ubåt U-864.

Disse medlemmer forutsetter at Stortinget løpende informeres om arbeidet med saken.

Forvaltning og gjennomføring av budsjett for 2006

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet har merket seg at Riksrevisjonens rapport om den årlige revisjon og kontroll for budsjettåret 2006 (ref. Dokument nr. 1 (2007-2008) i år foreligger før budsjett for 2008 er behandlet og vedtatt. Rapporten får egen behandling. Disse medlemmer vil likevel peke på at Riksrevisjonen har et revisjonsbrev med merknad til Kystverket vedrørende anskaffelser gjort i strid med regelverket. Disse medlemmer forutsetter at departementet på nødvendig måte sikrer at regelverket for offentlige anskaffelser følges.

Etatsmuseum

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, har merket seg forslaget til et nasjonalt etatsmuseum for Kystverket organisert etter nettverksmodellen. Flertallet synes det er viktig og støtter dette.

Flertallet har merket seg at fyrmuseumsnettverket har pekt på at det er behov for et nytt museumsbygg for fyrmuseet i Dalsfjord i Møre og Romsdal.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre mener at departementet bør sette av midler til dette i budsjettet for 2009. Det er viktig at vår viktige kysthistorie og kultur blir tatt vare på og videreformidlet til nye generasjoner.

5.2.2.2 POST 21 SPESIELLE DRIFTSUTGIFTER

Komiteen understreker viktigheten av å kunne gjennomføre bekjempelse av akutt forurensing og at det gis mulighet til raskt å kunne stille midler eller gi garantier.

Komiteen viser til Regjeringens forslag om å bevilge 3,9 mill. kroner til å dekke utgifter til aksjoner for å bekjempe akutt forurensing. Komiteen viser videre til at Fiskeri- og kystdepartementet får fullmakt til å kunne utgiftsføres inntil 15 mill. kroner ut over bevilgningen for å bekjempe akutt forurensing.

Komiteen slutter seg til forslaget til bevilgning.

5.2.2.3 POST 30 NYANLEGG OG STØRRE VEDLIKEHOLD

Komiteen understreker at Kyst-Norge er viktig for verdiskapingen i landet. Sjøtransport, havner, sjøsikkerhet og oljevernberedskap er sentrale elementer i den samla transportpolitikken.

Komiteen understreker betydningen av å få mer gods over på båt, og at havnene må tilfredsstill

næringslivets behov med god tilgang til omlastning mellom båt, jernbane og lastebil.

Komiteen støtter Regjeringens ønske om å legge til rette for sikker transport langs kysten, med bedre merking og vedlikehold av farleder, samt utvikling av moderne navigasjonssystemer og fastsatte seilingsleder utenfor kysten.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til at det fremmes forslag om å bevilge 341,25 mill. kroner på post 30 i 2008.

Flertallet er meget fornøyd med at dette innebærer en realøkning på 105 mill. kroner knyttet til økte statlige investeringer i fiskerihavner og farleder.

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

Disse medlemmer vil også peke på at man i større utstrekning bør bruke konkurranse som virkemiddel når oppdrag skal utføres og at dette vil medføre besparelser. I utgangspunktet skulle det derfor her ligge større ressurser til nyanlegg og større vedlikehold til budsjettet for 2008. Disse medlemmer vil videre peke på at på kort sikt er det et utbedringsbehov av farleder på 300-400 mill. kroner.

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

Sjøtransport og havnepolitikken

Komiteen peker på at et godt utbygd og effektiv transportnett er av vesentlig betydning for næringslivets konkurranseevne, verdiskaping og sysselsetting. Komiteen understreker betydningen av at havnene utvikles til hensiktsmessige knutepunkt i transportkoridorene som binder sammen ulike deler av landet, og som kobler det innenlandske og internasjonale transportnett sammen.

Fiskerihavner

Komiteen vil understreke betydningen av gode fiskerihavner. Dette har stor betydning for den nasjonale verdiskapingen.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, peker på at det er viktig at opprustningen av fiskerihavner forsetter slik som Regjeringen legger opp til i budsjettforslaget for 2008.

Flertallet vil understreke at kysten og særlig de fiskeriavhengige kommunene er avhengige av gode havneforhold, for eksempel Gryllefjord havn i Troms, Gjerdsvika i Sande i Møre og Romsdal og Stamsund i Nordland.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og

Venstre etterlyser en sterkere satsing på fiskerihavner. Fiskerihavnene spiller en viktig rolle for verdiskapingen langs kysten.

Disse medlemmer er opptatt av det store behovet for oppgradering av fiskerihavnene, som større og mer dyptgående fartøy har medført. Disse medlemmer viser til Kystverkets langtidsplan og egne prioriteringer i budsjettet for 2007. Disse medlemmer mener at Stortinget bør få til behandling en mer konkret handlingsplan for fiskerihavnene i Norge, og som bør inneholde en særskilt prioritering av viktige prosjekt som for eksempel Gryllefjord havn i Troms, Stamsund havn i Nordland og Gjerdsвика i Sande i Møre og Romsdal.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil påpeke viktigheten av å starte utbyggingen av fiskerihavnen i Gryllefjord. Denne havnen har stor betydning for fiskenæringen i Midt-Troms, og det er derfor svært viktig at arbeidet med utbyggingen av denne fiskerihavnen gjennomføres. Disse medlemmer legger derfor til grunn at utbedringen av havnen starter snarest mulig.

Stamsund havn

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til at det i St.prp. nr. 1 (2007-2008) for Fiskeri- og kystdepartementet varsles at Regjeringen vil komme tilbake til spørsmålet om bevilgning til utbedring av Stamsund havn, dersom trålselskapet som leverer råstoff til fiskeindustrien, beslutter å investere i nye og større trålere enn i dag og dette forverrer adkomsten til fiskeindustrianlegget. Flertallet mener dette gir grunnlag for å fullføre planleggingen av tiltaket og god framdrift i saken.

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

Disse medlemmer er kjent med at en større tråler allerede er innkjøpt og at rederiet planlegger utskifting av minst ett fartøy til. Disse medlemmer forventer nå at det framforhandles en forskutteringsavtale med Vestvågøy kommune slik at havneutbedringen i Stamsund kan ta til så snart som mulig.

Utbedring av farleder

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til Kystverket årsplan for 2008 i forbindelse med utbedring av farleder. Flertallet støtter de forslag som framkommer her.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser videre til at man i forbindelse med statsbudsjettet for 2006 vedtok å flytte utbyggingen av Brevikstrømmen til 2008. Disse medlemmer viser til at det i 2007 ble bevilget 5 mill. kroner, noe disse medlemmer pekte på at var alt for lite. Disse medlemmer er derfor tilfreds med at Regjeringen for 2008 har foreslått å bevilge 47 mill. kroner til utbedringen av Brevikstrømmen. Disse medlemmer vil likevel peke på at det fortsatt vil mangle ca. 52,5 mill. kroner for å ferdigstille utrettingen av Brevikstrømmen. Disse medlemmer forutsetter derfor at disse midlene kommer på plass senest i forbindelse med statsbudsjettet for 2009, slik at prosjektet kan ferdigstilles i løpet av samme år.

Disse medlemmer ønsker også at man bygger ut innseilingen til Ulvan som lå inne i Kystverkets handlingsprogram for 2006, men som i Regjeringens forslag ble tatt ut i 2006. Disse medlemmer legger derfor med visning til sitt alternative budsjett til grunn at denne utbyggingen gjøres i 2008.

Seilingsled til Bergen

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre viser igjen til at konsekvensutredning og kostnadsberegning for alternativ seilingsled til Bergen indre havn foreligger med et kostnadsanslag på 180 mill. kroner, men at prosjektet fortsatt ikke er prioritert av Kystverket.

Disse medlemmer viser til at en slik alternativ seilingsled var en forutsetning for bygging av Askøybrua. Brua er for lengst bygget og er ferdig nedbetalt i 2006. Trafikantene har betalt 1,2 mrd. kroner i bompenger gjennom 22 år; hvorav 8 år med forhåndsinnkreving. Disse medlemmer merker seg at denne Regjeringen ikke gjør noe forsøk på å oppfylle Stortingets forutsetninger om bygging av alternativ seilingsled til Bergen havn uten havnebegrensing. Eksisterende høydebegrensing fremstår som et stadig økende problem for Bergen havn som til nå har hatt en viktig posisjon som en av Europas fremste cruisehavner og som en viktig innfallsport til cruisetrafikken langs norskekysten. Disse medlemmer mener det er viktig at prosjektet nå blir realisert og ved statlig initiativ.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen legge frem sak om bygging av alternativ seilingsled til Bergen indre havn i Revidert nasjonalbudsjett 2008."

Stad skipstunnel

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, er kjent med utredningsarbeidet om Stad skipstunnel, og venter at Regjeringen legger fram saken for Stortinget.

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

Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen utrede prosjektet Stad skipstunnel, eventuelt som OPS-prosjekt, og innarbeide saken i Nasjonal transportplan."

5.2.2.4 POST 45 STØRRE UTSTYRSANSKAFELSER OG VEDLIKEHOLD

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

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til partiets alternative forslag til statsbudsjett hvor post 45 ønskes økt med 20 mill. kroner, øremerket oppgradering av trafikksentralen på Fedje som første ledd i en to-årig plan for full oppgradering av sentralens utstyr.

Disse medlemmer viser også til Fremskrittspartiets alternative forslag til budsjett der bevilgning til kjøp av nytt oljevernustyr er styrket.

Disse medlemmer viser til at både lostjeneste og trafikksentraler skal være selvfinansierende. Disse medlemmer peker på at begge tjenester skal bidra til høy sikkerhet, god fremkommelighet og beskyttelse av det marine miljøet mot forurensing.

Begge tjenestene har behov for oppgradering, fornyelse og modernisering av sitt utstyr for å utføre oppgaven på en best mulig måte. Disse medlemmer har merket seg at trafikksentralene alene har et behov for utstyrsfornyelse/oppgradering på over 200 mill. kroner i næreste 10-årsperiode.

Disse medlemmer forutsetter at Regjeringen sørger for nødvendige bevilgninger til oppgradering, fornyelse og modernisering av utstyr til lostjeneste og trafikksentraler som kan sikre at slike tiltak blir gjennomført uten at dette medfører sterk økning i gebyrer.

5.2.2.5 POST 60 TILSKUDD TIL FISKERIHAVNEANLEGG

Komiteen framhever betydningen av gode fiskerhavner og støtter forslaget til bevilgning for 2008 med 30,1 mill. kroner. Komiteen gir videre sin tilslutning til en tilsagnsfullmakt på 20 mill. kroner knyttet til posten, jf. eget forslag til romertallsvedtak.

5.2.2.6 POST 70 TILSKUDD REDNINGSSELSKAPET

Komiteen viser til at Redningsselskapet (NSSR) utfører viktig sjøsikkerhetsarbeid og er en avgjørende ressurs i sjøredningsarbeid langs norskekysten.

Komiteen er positiv til at det gis statlig tilskudd til NSSR.

Komiteen viser til omstillingsprosessen NSSR har igangsatt på bakgrunn av tidligere organisasjonsmessige utfordringer, og er tilfreds med at Fiskeri- og kystdepartementet har tatt initiativ til en dialog med NSSR knyttet til selskapets rolle i det totale sjøsikkerhetsarbeidet.

Komiteen viser til at redningstjenesten i Norge er organisert som et samvirke mellom offentlige etater, private og frivillige organisasjoner. Komiteen vil peke på at NSSR, som en landsdekkende humanitær frivillig organisasjon, motiverer til å gjøre en uunnværlig innsats for sikkerheten til sjøs.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre er tilfreds med NSSRs arbeid for å styrke grunnlaget som operativ aktør ytterligere, i tillegg til å videreutvikle forbundet som en generell ressurs innen norsk redningstjeneste.

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

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet har merket seg at Fiskeri- og kystdepartementet i budsjettforslaget for 2008 gir uttrykk for at:

"Med sine fartøyer og mannskap langs hele kysten er NSSR en avgjørende redningsressurs. FKD har tatt initiativ til en dialog med NSSR knyttet til selskapets rolle i det totale sjøsikkerhetsarbeidet. Dette arbeidet vil fortsette inn i 2008."

Disse medlemmer legger til grunn at denne dialogen også har som et snarlig resultat at det årlige økonomiske tilskuddet til NSSR økes for å gi organisasjonen et sikrere grunnlag for videreført drift innenfor sjøsikkerhetsarbeidet. Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett, hvor tilskuddet til NSSR er økt med 10 mill. kroner.

5.2.2.7 POST 72 TILSKUDD TIL OMSTILLING SECORA

Komiteen viser til omstillingen av Secora AS og understreker at bevilgningen for 2008 skal dekke de resterende tiltakene i omstillingen.

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

5.3 Kap. 4062 Kystverket

5.3.1 Sammendrag

(i mill. kroner)		
Kap.	Saldert budsjett 2007	St.prp. nr. 1 (2007-2008)
4062	569,985	631,798

Post 1 Gebyrinntekter losberedskapsgebyr, losgebyr, sikkerhetsgebyr og kystgebyr. Det fremmes forslag om at inntektskravet settes til 623,02 mill. kroner i 2008.

Post 2 Andre inntekter omfatter refusjoner og inntekter fra eksterne, samt inntekter knyttet til statens beredskap mot akutt forurensning. Det fremmes forslag om å bevilge 8,778 mill. kroner på posten i 2008.

5.3.2 Komiteens merknader

Komiteen viser til at post 1 omfatter inntekter fra losberedskapsgebyr, sikkerhetsgebyr og kystgebyr. Komiteen peker på at losvirksomheten er 100 pst. gebyrfinansiert og at sikkerhetsgebyrene finansierer driftskostnadene for trafikksentralenes trafikkovervåking og kontroll. Komiteen vil derfor peke på at det er nødvendig å holde disse kostnadene på et lavest mulig nivå.

5.4 Kap. 1070 og 4070 Samfunnet Jan Mayen

5.4.1 Sammendrag

(i mill. kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2007	St.prp. nr. 1 (2007-2008)
1070	28,2	29,45
4070	3,605	4,26

Kap. 1070 post 1 Driftsutgifter dekker kostnadene til drift av fellesfunksjonene på Jan Mayen og drift av de fire norske Loran-C-stasjonene. Det fremmes forslag om å bevilge 29,45 mill. kroner på posten i 2008.

Kap. 4070 post 7 Refusjoner omfatter refusjoner fra Det norske meteorologiske institutt og Telenor for deler av felleskostnadene knyttet til Samfunnet Jan Mayen. Det fremmes forslag om å bevilge 3,76 mill. kroner på posten i 2008.

5.4.2 Komiteens merknader

Komiteen har merket seg at Fiskeri- og kystdepartementet og Forsvarsdepartementet har inngått en avtale om drift av Samfunnet Jan Mayen som omfatter all infrastruktur på øya og det personell som driver denne. Samfunnet yter i dag tjenester til Loran-C, Det norske meteorologiske institutt, Telenors kystradio og eventuelle andre som har virksomhet på øya.

Komiteen har videre merket seg at det er avdekket et behov for vedlikehold og oppjustering både av bygningsmassen på Jan Mayen og Loran-C-stasjonene på fastlandet, og at Regjeringen vil komme tilbake til Stortinget om denne saken på egnet måte.

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

6. FORNYINGS- OG ADMINISTRASJONS- DEPARTEMENTET - IKT-POLITIKK - UTDRAG FRA BUDSJETTKAPITLER, SAMT KOMITEENS MERKNADER TIL DISSE

6.1 Kap. 1560 Spesielle IKT-tiltak

6.1.1 Sammendrag

(i mill. kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2007	St.prp. nr. 1 (2007-2008)
1560	152,546	60,899

Kap. 1560 post 22 Samordning av IKT-politikken dekkjer utgifter til samordning av IKT-politikken. Det vert foreslått løyvd 60,899 mill. kroner til posten i 2008.

Fornyings- og administrasjonsdepartementet utformer IKT-politikken og har eit hovudansvar for at innsetts og prioriteringar på IKT-området støttar opp om ein heilskapleg politikk og fremjar utviklinga på IKT-området. Samordningsansvaret som departementet har for IKT-politikken inneber m.a. å:

- vere pådrivar i høve til andre departement på IKT-området og støtte opp om aktivitetar i regi av desse departementa
- identifisere og følgje opp sektorovergripande spørsmål knytte til informasjonssamfunnet og initiere og koordinere tiltak av tverrgående karakter
- arbeide for samordning av IKT-arkitekturen i offentleg sektor medrekna standardisering og felles grunndata
- samordne breibandspolitikken
- vere pådrivar for utviklinga av elektroniske tenester i offentleg sektor
- følgje opp Nasjonale retningslinjer for informasjonstryggleik
- for å medverke til utbreiing av ein tryggleikskultur for heile det norske samfunnet
- arbeide for å etablere ein offentleg infrastruktur for elektronisk ID og elektroniske signaturar, og sjå til at den vert teke i bruk.
- arbeide for etablering av universelt utforma IKT-løysingar i samfunnet
- utarbeide oversikter og statistikk for utvikling av den samla IKT-politikken
- koordinere internasjonal deltaking på IKT-området
- tilrettelegge for meir vidarebruk av offentleg informasjon
- arbeide for auka bruk av fri programvare i offentleg sektor og stimulere framvekst av løysingar basert på fri programvare

Fornyings- og administrasjonsdepartementet vil i 2008 særleg ha merksemda retta mot oppfølginga av St.meld. nr. 17 (2006-2007) Eit informasjonssamfunn for alle. Kvart fagdepartement er ansvarleg for å nå målsetjingane i stortingsmeldinga og eNorge2009-planen på sine område.

I tråd med meldinga ynskjer departementet mellom anna å styrkje arbeidet med å realisere ei døgnopen elektronisk forvaltning. Gode og sikre offentlege elektroniske tenester trengst for å kunne realisere dette målet.

Post 50 Breiband vert foreslått løyvd med 10,0 mill. kroner i 2008. 2007 var siste virkeår av programperioden 2005-2007. Tildelinga frå Høykom i september 2007 av 100 mill. kroner frå Revidert nasjonalbudsjett 2007 inneber oppfølging som vil vare inn i 2008. Sidan breibandsdekninga no nærmar seg 100 pst. og det enno ikkje er klårt kor høg dekninga vil vere etter at dei prosjekta som er sett i gang er ferdige, vil programmet i 2008 primært drive oppfølging av prosjekter som er sett i gang, medverke til å måle verknadene av pro-

sjekta og å summere og synleggjere kunnskap frå prosjekta.

6.1.2 Komiteens merknader

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, mener det er viktig at prioriterte tiltak i St.meld. nr. 17 (2006-2007) Eit informasjons-samfunn for alle, jf. Innst. S. nr. 158 (2006-2007), følges opp.

Flertallet viser til at den første undervegsrapporten for eNorge 2009 viser en markant framgang med å nå målet med et IKT-samfunn for alle. Flertallet er fornøyd med at Norge er i fremste rekke internasjonalt med tilgang på Internett, offentlige tjenester på nett, utbredelse av mobilteknologi og bruk av IKT i industri og næringsliv.

Flertallet understreker at politikken må utformes på en slik måte at den gir gode muligheter for innovasjon og utvikling gjennom nyetablering av bedrifter. Like viktig er å gi eksisterende bedrifter gode rammevilkår til videre utvikling innenfor sitt område.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, ser positivt på at Regjeringen mener at utvikling og gjennomføring av en helhetlig og samordna IKT-politikk er nødvendig for å nå målet om et informasjonssamfunn for alle.

Dette flertallet viser til Regjeringens storsatsing på utbygging av bredbånd for å kunne tilby alle i hele landet høyhastighets bredbåndstilknytning. Dette er viktig både for bosetning og eksisterende og nyskapende næringsvirksomhet. Som følge av denne innsatsen står Norge nå foran full bredbånddekning.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre viser til at regjeringens forsøk på å fremstille det som man vil ha oppnådd full bredbånddekning innen utgangen av 2007. Det er grovt misvisende. I den grad dekningen er blitt forbedret siden høsten 2005, skyldes dette i hovedsak kommunale og fylkeskommunale bevilgninger. Det er forøvrig fortsatt mange hvite hull. Det vises til merknadene i St.meld. nr. 17 (2006-2007) "IKT-meldingen" for ytterligere kommentarer til bredbånddekning og kvalitet. Disse medlemmer viser ellers til den meget omfattende kritikken av Regjeringens IKT- og moderniseringspolitikk i Dagens Næringsliv den 26. november 2007.

Disse medlemmer viser til at flere av høringsinstansene under den åpne budsjettøringen, herunder Abelia og IKT-Norge, gav klart uttrykk for at det fortsatt vil være flere store hvite flekker også i 2009. Disse medlemmer viser til at målinger foretatt av Teleplan våren 2007 knyttet til dekningsgrad, ble gjort på kommunenivå og ikke på husstands nivå og at enkelte innbyggere derfor ikke fanges opp av målingene.

Disse medlemmer viser til Høykom-midlene som ble innført av regjeringen Bondevik I, og at Høykom-programmet har vært svært viktig for bredbånd-

utbygging i Norge. Disse medlemmer mener det fortsatt er behov for sterk bredbåndssatsing i Norge. Disse medlemmer understreker at utviklingen innenfor IT og bredbånd skjer i høyt tempo, og mener det er lite tilfredsstillende at Høykom-sekretariatet, som en viktig kompetansebase og rådgivningsinstitusjon særlig overfor offentlige forvaltningsorgan og som et virkemiddel for å få opp etterspørselen etter tjenester for Internett, foreslås avvirket.

MODERISERING AV OFFENTLIG SEKTOR

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil peke på at Regjeringens mål om full bredbånddekning i 2007 ikke vil bli innfridd. Disse medlemmer påpeker at selv med de bevilgningene som ble gitt i 2007 og lovet for 2008, vil sannsynligvis målet heller ikke nås i 2008. Disse medlemmer vil videre peke på at den hastigheten som Regjeringen har lagt til grunn som minimum (640 kb), er under det de fleste operatørene definerer som minimum av hva man kan betrakte som funksjonelt bredbånd. Disse medlemmer viser til at for å komme opp på det nivået som operatørene definerer som minimum, må Stortinget bevilge et høyere beløp. Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett, hvor det foreslås 20 mill. kroner ut over Regjeringens forslag for 2008.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre viser til at modernisering av offentlig sektor har stoppet opp med den rødgrønne regjeringen.

Disse medlemmer vil effektivisere driften av statlig administrasjon i departementer og underliggende etater, og viser til sine respektive alternative budsjetter der det derfor er fremmet forslag om å redusere bevilgningene på enkelte utgiftsområder.

ÅPNE STANDARDER

Komiteen mener det er viktig at det skjer en koordinert utvikling av IKT-infrastruktur og støtter Regjeringens fokus på bruk av åpne standarder. Komiteen viser til at det er utarbeidet en katalog over standarder til bruk i offentlig sektor og at disse er foreslått obligatoriske og/eller tilrådde for denne sektoren. Komiteen ser det som viktig at arbeidet med åpne standarder holder fram. Åpne standarder vil også legge til rette for åpen systemarkitektur og øke muligheten til bruk av fri programvare.

Komiteen støtter at det blir bevilget 10 mill. kroner til arbeidet med åpne standarder og fri programvare i 2008.

FRI PROGRAMVARE

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, understreker betydningen av å benytte fri programvare og er enig med departementet i at arbeidet er knyttet opp mot vilkår for å kunne føre en preferansepolitikk for fri programvare. Flertallet viser til at Nasjonalt kompetansesenter for fri programvare ble etablert sommeren 2007, og at senteret skal ha

som mål å bedre kompetansen og informasjonstilgangen knyttet til bruk av fri programvare. Dette vil uten tvil styrke bruken av fri programvare. Flertallet støtter at 4 mill. kroner av foreslått bevilgning til åpne standarder og fri programvare tildeles Nasjonalt kompetansesenter for fri programvare.

BEDRE ELEKTRONISK SAMHANDLING MELLOM KOMMUNAL SEKTOR OG STATEN

Komiteen har merket seg at KS opplyser at det i en gjennomsnittlig kommune er 80-100 ulike IKT-systemer. Dette sammen med de statlige IKT-systemene gir store utfordringer i grenseflata mellom stat og kommune. Komiteen understreker viktigheten av at det arbeides aktivt med å fjerne problemer med at IKT-systemer ikke "snakker" sammen.

Komiteen støtter at det som minimum avsettes 5 mill. kroner til dette arbeidet i 2008.

6.2 Kap. 1561 Internasjonalt IKT-samarbeid og utviklingsprogram

6.2.1 Sammendrag

(i mill. kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2007	St.prp. nr. 1 (2007-2008)
1509	10,5	
1561		22,5

Kap. 1561 post 70 Tilskot til internasjonale program vert foreslått løyvd med 22,5 mill. kroner i 2008, og gjeld program i regi av EU som Noreg kan ta del i etter EØS-avtalen, og som er knytt til utviklinga av informasjonssamfunnet og elektronisk forvaltning.

Løyvinga dekkjer òg tilskot til andre IKT-relaterte aktivitetar og samarbeidsområde og dekning av utgifter til nasjonale ekspertar i EU-kommisjonen og nasjonale oppfølgingsaktivitetar.

6.2.2 Komiteens merknader

Komiteen ser positivt på Norges deltakelse i det omfattende samarbeidet som er i EU på IKT-området gjennom deltakelse i ulike EU-programmer. Dette kan gi viktig erfaringsgrunnlag og kunnskaps- og erfaringsdeling mellom landene innenfor IKT-politikken, og medvirke til vidare utvikling av de felleseuropeiske offentlige tjenestene. Samtidig bidrar dette samarbeidet til å oppfylle viktige målsettinger i IKT-politikken i Norge, som å tilrettelegge for digital samhandling i og med offentlig sektor, bruk av åpne standarder og åpen kildekode og felles tiltak for sikker kommunikasjon.

Komiteen merker seg at bevilgningsforslaget legger opp til deltagelse i tre EU-programmer:

- CIP (rammeprogram for konkurransevne og innovasjon)
- IDABC (Elektroniske tjenester mellom forvaltning, næringsliv og innbyggere)
- ENISA (Europeisk nettverks- og informasjonssikkerhetsnivå).

Komiteen registrerer at Norge i 2007 sluttet seg til EUs nye rammeprogram for konkurransevne og innovasjon (CIP), og ser fram til resultatene av arbeidet med å bruke IKT som virkemiddel for fornyelse av offentlig sektor og som pådriver for økonomisk vekst.

6.3 Kap. 1562 Elektronisk samhandling og forenkling av forretningsprosesser

6.3.1 Sammendrag

(i mill. kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2007	St.prp. nr. 1 (2007-2008)
1562	1,4	1,4

Post 70 Tilskot NorStella vert foreslått løyvd med 1,4 mill. kroner i 2008. NorStella sitt arbeid som pådrivar for betre elektronisk samhandling i og med offentlig sektor, og forenkling av forretningsprosesser i næringslivet nasjonalt og internasjonalt, er viktig for heile samfunnet.

6.3.2 Komiteens merknader

Komiteen slutter seg til forslaget til bevilgning.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til det arbeidet NorStella gjør som pådrivar for bedre elektronisk samhandling i og med offentlige sektor, og forenkling av forretningsprosesser i næringslivet nasjonalt og internasjonalt. Flertallet understreker viktigheten av dette arbeidet.

6.4 Kap. 1563 IKT-tryggleik

6.4.1 Sammendrag

(i mill. kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2007	St.prp. nr. 1 (2007-2008)
1563	4,0	4,0

Post 70 Tilskott til Norsk senter for informasjonssikring (NORSIS) vert foreslått løyvd med 4,0 mill. kroner i 2008. NORSIS har som overordna mål å betre tryggleiken og gjere informasjons- og kommunikasjonsteknologi i samfunnet mindre sårbar.

6.4.2 Komiteens merknader

Komiteen slutter seg til forslaget til bevilgning.

Komiteen ser det som viktig å høyne bevisstheten og kompetansen vedrørende IKT-sikkerhet.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, støtter de mål og strategier som NORSIS arbeider etter.

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

7.1 Kap. 456 og kap. 3456 Direktoratet for nødkommunikasjon

7.1.1 Sammen drag

(i mill. kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2007	St.prp. nr. 1 (2007-2008)
456	104,408	516,193
3456	-	21,253

NØDNETT - GENERELT

Stortinget ga i Innst. S. nr. 104 (2006-2007), jf. St.prp. nr. 30 (2006-2007), Justisdepartementet fullmakt til inngåelse av kontrakt og igangsetting av utbygging av nytt digitalt radionett for nød- og beredskapsstatene - nødnett i et første utbyggingsområde. Første byggetrinn omfatter seks politidistrikter rundt Oslofjorden.

Det ble også gitt fullmakt til å inngå kontrakt om leveranse for utbygging av resten av landet med forbehold om at landsdekkende utbygging ikke kan igangsettes før evaluering av første trinn er gjennomført og Stortinget eventuelt har vedtatt videre utbygging. Justisdepartementet inngikk i desember 2006 kontrakt om leveranse og drift av landsdekkende nødnett med Siemens AS. Kontrakten ble 1. april 2007 overført det nye selskapet Nokia Siemens Networks AS etter at Siemens og Nokia gjennomførte en global fusjon av sine nettaktiviteter.

Direktoratet for nødkommunikasjon (DNK) ble etablert 1. april 2007. DNK har ansvaret for oppbyggingen av det omfattende telekommunikasjonssystemet og skal eie og forvalte nødnettet på vegne av staten. Direktoratet har det overordnede ansvaret for utbygging, tilrettelegging og koordinering i forhold til de etatsvise innføringsprosjektene i brann-, helse- og politietaten. Når nettet tas i bruk, vil DNK ha det løpende ansvaret for overvåking av nettets kvalitet, herunder radiodekning og kapasitet i nettet, vurdering av behovet for videreutvikling, justering og tilpasning av tjenestetilbudet og avtaleverket med brukere, myndigheter og kommersielle aktører. Direktoratet skal være brukerorientert og ha ansvar for å forvalte betalingsordningen for bruk av nettet.

Opprinnelig fremdriftsplan, jf. St.prp. nr. 30 (2006-2007) og Innst. S. nr. 104 (2006-2007), tilsa at det meste av utbyggingen av det første trinnet skulle foregå i 2007. Av kvalitetshensyn er det gjennomført en revidering av planen for utbygging av selve radionettet. I henhold til revidert plan legges det til grunn at nettet blir klart til bruk i Østfold, Follo, Oslo, Romerike, Asker og Bærum og Søndre Buskerud politidistrikt november 2008, dvs. om lag åtte måneders forsinkelse i forhold til opprinnelig fremdriftsplan. Investeringskostnadene øker ikke som følge av forsinkelsen.

Stortinget har i Budsjett-innst. S. nr. 4 (2004-2005) og i Innst. S. nr. 104 (2006-2007) sluttet seg til at brukerne skal dekke driftsutgiftene etter hvert som nødnettet bygges ut og tas i bruk. Betalingssystemet vil innebære en betydelig omfordeling av utgiftene mellom sektorene, jf. St.prp. nr. 30 (2006-2007). Det er igangsatt en kostnadskartleggingsprosess som vil gi grunnlag for eventuelle rammeoverføringer mellom sektorene. Nødetatens innføringsprosjekter dekkes innenfor egne rammer og inngår ikke i kostnadsrammen for nødnettutbyggingen. Det legges opp til at de frivillige organisasjonene skal delta i visse perioder av trinn 1 for å sikre at evalueringen av første utbyggings-trinn får tilstrekkelig bredde.

TIL BUDSJETTFORSLAGET

Kap. 456 post 1 Driftsutgifter foreslås bevilget med 87,521 mill. kroner i 2008. Bevilgningen dekker statens kostnader forbundet med drift av Direktoratet for nødkommunikasjon, og driftsrelaterte kostnader til leverandør for de områder som bygges ut og settes i drift i 2007 og 2008, inkludert kostnader til leie av datalinjer og innplassering av nytt utstyr i eksisterende radiostasjoner.

Post 45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold foreslås bevilget med 428,672 mill. kroner i 2008. Beløpet dekker investering i radionett, utstyr til nødstatens kommunikasjonsentraler og terminaler for det første utbyggingsområde. Foruten tekniske endringer er bevilgningen foreslått økt med om lag 395 mill. kroner til større utstyrsanskaffelser. Det foreslås videre at Justisdepartementet i 2008 får fullmakt til å kunne overskride bevilgningen på kap. 456 post 45 mot tilsvarende merinntekter under kap. 3456 post 2, jf. forslag til vedtak.

Kap. 3456 post 2 Refusjoner foreslås bevilget med 21,253 mill. kroner i 2008. I forbindelse med første utbyggingsområde av nødnett vil det påløpe utgifter for DNK som skal refunderes av leverandøren. Det foreslås at Justisdepartementet i 2008 får fullmakt til å kunne overskride bevilgningen under kap. 456 post 45 mot tilsvarende merinntekt under denne posten, jf. forslag til vedtak.

På grunn av leverandørens forsinkelse vil det ikke bli innført brukerbetaling i 2008.

7.1.2 Komiteens merknader

Komiteen har merket seg at nødnettprosjektet er 8 måneder forsinket, noe som fører til at utbyggingen av fase 1 ikke er ferdig før i 2009.

Komiteen forutsetter at den planlagte evalueringen gjennomføres og at Stortinget blir orientert om dette før utbygging av fase 2 finner sted.

Komiteen viser til at Direktoratet for nødkommunikasjon ble etablert 1. april 2007. Direktoratet er ansvarlig for første utbyggingsområde, og skal eie og forvalte det nye felles radiosambandet for nødstatene (politi, brann og helse) på vegne av staten.

Komiteen er kjent med at det for første utbyggingsområde legges opp til etatsvise driftsorganisasjoner for nødnett. Driftsorganisasjonene skal blant annet

ivareta administrasjon av egen etats brukere, programmering og reanskaffelser av radioterminaler (telefoner). Samfunnet investerer et betydelig beløp i Nødnett, og staten ønsker derfor at etatene realiserer så mange økonomiske og praktisk gevinster og synergier som mulige i lys av at dette er en investering i et felles radionett for de tre nødetatene. Komiteen stiller derfor spørsmål ved behovet for etatsvise driftsorganisasjoner ved overgangen til ett felles nødnett. Komiteen mener det bør vurderes om det bør foretas en sentralisering av driftsoppgavene for de tre nødetatene. Komiteen ber Regjeringen komme tilbake til dette før en eventuell beslutning om landsdekkende utbygging.

Komiteen vil fremheve det spesielle og positive ved at redningstjenesten i Norge er organisert som et samvirke mellom en rekke offentlige etater, private og frivillige organisasjoner som raskt skal kunne mobilisere for innsats i redningstjenesten. Dette mangedobler ressursene til disposisjon i redningsaksjoner. Komiteen vil peke på den store og viktige verdien de frivillige representerer ved mange redningsaksjoner. Komiteen er fornøyd med doblingen av det samlede tilskuddet til de frivillige organisasjonene fra ca. 6 mill. kroner til ca. 12 mill. kroner i 2008. Satsene for refusjon av utgifter som frivillige og andre private har i redningstjenestesammenheng, er også justert opp høsten 2007. Etter at satsene har vært uendret i 8 år, utgjør den gjennomsnittlige økningen om lag 35 pst. Dette er et skritt i riktig retning for å inspirere til ytterligere innsats i den frivillige redningstjenesten.

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. Det er derfor viktig at organisasjonene involveres i arbeidet med etablering av nødnett slik Regjeringen skisserer, også for å sikre at evalueringen av første utbyggingstrinn får tilstrekkelig bredde.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine merknader om nødnett under pkt. 2.2.2 Generelle merknader.

Disse medlemmer viser til at arbeidet med utbyggingen av det første trinnet av nødnett skulle vært ferdig innen utgangen av 2007, men på grunn av forsinkelser i leveransen vil ikke nettet kunne tas i bruk før november 2008. Disse medlemmer viser til at man i forbindelse med behandling av St.prp. nr. 30 (2006-2007) var bekymret for den korte behandlingstiden som Stortinget fikk, for å sikre en forsvarlig og god behandling av saken. Disse medlemmer var allerede den gangen bekymret for om den valgte løsningen var den beste, samtidig som man pekte på at det var viktig å sørge for at fremdriften i etableringen av det nye nødnett måtte følge den fremdriftsplanen som lå til grunn fra departementets side.

Disse medlemmer vil også peke på at det har kommet frem opplysninger om at det har vært brudd på lov om offentlig anskaffelse i forbindelse med deler av

innkjøpene til etableringen av nødnett. Disse medlemmer vil derfor peke på at det er viktig at det ikke blir ytterligere forsinkelser i fremdriften, og ber om at statsråden på egnet måte redegjør for Stortinget om bruddene på lov om offentlige anskaffelser, samt hva statsråden vil gjøre for å sikre at fremdriften i utbyggingen nå blir holdt.

8. ANDRE MERKNADER SATT FRAM UNDER BEHANDLINGEN I KOMITEEN

8.1 Bussbransjeavtalen

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, har merket seg bussbransjeavtalen som er inngått mellom partene innenfor rutebilnæringen. Avtalen innebærer en ekstraordinær lønnsøkning i forbindelse med nye driftsavtaler mellom det offentlige og rutebilselskapene. Avtalen kan være et positivt bidrag til å gjøre sjåføryrket mer attraktivt og dermed øke rekrutteringen.

Flertallet mener det er avgjørende med god rekruttering av personell til bransjen for å møte etterspørselen etter kollektive transporttilbud. Samtidig medfører avtalen økte kostnader.

8.2 Alkolås

Komiteen peker på at kollektivselskapene selv kan velge å installere alkolås og bruke dette i konkurransen med andre selskaper ved å garantere at de leverer alkoholfri kjøring.

Komiteen mener forsøk med alkolås i busser eller annen kollektivtransport kan iverksettes.

Komiteen viser til at resultater fra forsøksordninger med alkolås er lovende. Komiteen viser til at en evaluering som Transportøkonomisk institutt har utført på oppdrag fra det svenske Vägverket, viser at den svenske forsøksordningen har ført til en langvarig effekt med mindre promillekjøring og trafikkulykker blant deltakerne.

Komiteen viser til at erfaringer med ordningen viser at den er samfunnsmessig lønnsom, jf. TØI-rapport 905/2007 "Forsøk med alkolås i Sverige. Evaluering av forsøksordning med betinget førerkortinndragning ved promillekjøring".

Komiteen mener et påbud om alkolås i offentlige transportmidler kan vurderes, og at det her er behov for ytterligere kunnskap og avgrensninger. Komiteen viser til at promillekjøring er en av de viktigste risikofaktorene i vegtrafikken her i landet. Omtrent en tredjedel av alle drepte bilførere har promille i blodet. Tradisjonelle tiltak mot promillekjøring som politikontroll og opplysningsvirksomhet er ikke nok alene. Komiteen mener derfor det er behov for flere virkemidler slik at omfanget av promillekjøring reduseres. Alkolås kan være en effektiv metode for å fjerne alkoholpåvirkede buss- og drosjesjåfører fra trafikken.

Komiteen viser til allerede igangsatte prøveprosjekter på Lillehammer og i Os kommune.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre ber Regjeringen vurdere permanente tiltak for bruk av alkohol.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen legge fram egen sak med vurderinger av ulike tiltak for økt bruk av alkohol i offentlige transportmidler."

8.3 Rekruttering mv. i transportnæringen

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til de store utfordringer transportnæringen har i forhold til å dekke behovet for sjåførere, og for å ivareta rekruttering på lengre sikt. Disse medlemmer legger til grunn at den grunnleggende opplæringen til næringen kan gjøres til en del av utdanningsløpet i videregående skole, og da uten merkostnader for elevene. Disse medlemmer mener dette vil være viktig for å sikre god rekruttering til sjåføreryrket. Disse medlemmer viser til Europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/59/EF av 15. juli 2003 om grunnleggende kvalifikasjons- og etterutdanningskrav for førere av visse kjøretøyer som benyttes til person- eller gods-transport. Direktivet, som Norge sluttet seg til, åpner for at aldersgrensen for kjøring med minibuss og buss på nasjonalt område kan settes ned til 18 år på visse betingelser. Disse medlemmer har merket seg at Vegdirektoratet foreløpig ikke har foreslått en slik ordning. Disse medlemmer peker på at en slik mulighet bør vurderes både i forhold til innpassing av yrkessjåførutdanning i videregående skole og til rekrutteringsønsker fra bussnæringen.

Disse medlemmer ber Regjeringen legge fram en egen sak om yrkessjåførutdanning i videregående skole og redusert aldersgrense for kjøring med minibuss og buss. Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen legge fram en egen sak om innpassing av obligatorisk yrkessjåførutdanning i videregående skole og en vurdering av senket aldersgrense for kjøring av buss."

9. FORSLAG FRA MINDRETALL

Rammeuavhengige forslag

Forslag fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre:

Forslag 1

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

Forslag 2

Stortinget ber Regjeringen fremme sak om en belønningsordning for tryggere skoleveier der kommuner og fylker som er flinke til å bevilge penger til sikring av skoleveier, premieres for dette.

Forslag 3

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

Forslag 4

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

Forslag 5

Ferjesambandet Skutvik-Svolvær videreføres med en daglig avgang i vinterhalvåret og to daglige avganger i sommerhalvåret. Kostnadene ved dette tilbudet skjer innenfor rammen av de tilgjengelige ressurser for de nevnte samband, herunder Melbu-Fiskebøl og Lødingen-Bogenes.

Forslag 6

Stortinget ber Regjeringen kartlegget behov og utrede muligheter for utvidet åpningstid på aktuelle riksvegferjestrekninger, og legge fram en sak for Stortinget i god tid før rulleringen av Nasjonal transportplan.

Forslag 7

Stortinget ber Regjeringen sørge for at det i forbindelse med utbyggingen av dobbeltsporet på Nord-Jæren blir lagt teknisk til rette for utbygging av bybane.

Forslag 8

Stortinget ber Regjeringen fremme sak om å konkurransetsette Kongsvingerbanen.

Forslag 9

Stortinget ber Regjeringen utarbeide egen sak om både veg- og jernbaneprosjekter som etter en faglig vurdering kan være egnet for offentlig-privat samarbeid (OPS).

Forslag 10

Stortinget ber Regjeringen fremme sak spesielt med vurdering av følgende prosjekter som OPS (eventuelt også BOT)-prosjekter:

- E18 Mosseveien ("Mosseveien i tunnel")
- E6 i Akershus, Hedmark og Oppland
- Rv 2 Kløfta-Kongsvinger (gjenstående parseller)
- E39 Kyststamvegen, Stord-Bergen
- E39 Kviksvegen
- Rv 7 Sokna-Ørgenvika
- E16 Bjørum-Skaret (Sollihøgda)
- Rv 3 (Østerdalen)

- E6 Parsell Sluppen-Stavne (Sør-Trøndelag).
- E18 Vestfold/Telemark (resterende strekninger)
- E136 Ålesund-Oppland grense
- E18 Oslo-Asker/innfartsåre Oslo vest (Vestkorridoren)
- Saltenpakke 2

Forslag 11

Stortinget ber Regjeringen innarbeide i styringsopp-
legget for store statlige investeringsprosjekter at
eksterne kvalitetssikringsrapporter offentliggjøres
straks de foreligger.

Forslag 12

Stortinget ber Regjeringen utarbeide egen knute-
punktplan for å sikre gode knutepunktsløsninger der
flere transportmidler møtes.

Forslag 13

Stortinget ber Regjeringen legge frem sak om byg-
ging av alternativ seilingsled til Bergen indre havn i
Revidert nasjonalbudsjett 2008.

Forslag 14

Stortinget ber Regjeringen utrede prosjektet Stad
skipstunnel, eventuelt som OPS-prosjekt, og innar-
beide saken i Nasjonal transportplan.

Forslag fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti:

Forslag 15

Stortinget ber Regjeringen om å legge frem en mel-
ding om norsk luftfart som oppfølging av Norsk luft-
fartsplan 1998-2007 (St.meld. nr. 38 (1996-1997)).

Forslag 16

Stortinget ber Regjeringen om å utrede og å legge
fram en egen sak om helikopterrute mellom Bodø og
Træna, Lovund og Rødøy. Det forutsettes at også denne
helikopterruta blir anbudsroute med offentlig kjøp, og at
saken legges fram for Stortinget i god tid før Stortin-
gets behandling av Nasjonal transportplan.

Forslag 17

Ny bruløsning på E6 ved Harran i Grong kommune
igangsettes i 2008 med statlig forskuttering, og med
inndekning i Revidert nasjonalbudsjett 2008.

Forslag 18

Stortinget ber Regjeringen legge til rette for at arbeid
med veitunnel gjennom Ulriken gjennomføres som
OPS-prosjekt.

Forslag 19

Stortinget ber Regjeringen ta initiativ til å framfor-
handle en finansieringsløsning for Hurtigrutemuseet på
Stokmarknes i samarbeid med kommune og fylkes-
kommune, slik at Hurtigrutemuseet får sin rehabilite-
ring og utbygging til et fullverdig kulturhistorisk
museum, og at Stortinget får seg forelagt egen sak ved-
rørende Hurtigrutemuseets framtid.

Forslag fra Fremskrittspartiet, Høyre og Venstre:

Forslag 20

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

Forslag fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre:

Forslag 21

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

Forslag 22

Stortinget ber Regjeringen sørge for videre drift av
Bratsbergbanen i samarbeid med Telemark fylkeskom-
mune.

Forslag 23

Stortinget ber Regjeringen legge fram egen sak med
vurderinger av ulike tiltak for økt bruk av alkohol i pri-
vate og offentlige transportmidler.

Forslag fra Fremskrittspartiet og Venstre:

Forslag 24

Stortinget ber Regjeringen i forbindelse med Revi-
dert nasjonalbudsjett legge fram plan med tilhørende
finansiering for nødvendig oppgradering og fornyelse
av Kystverkets depotutstyr til oljevernberedskap, samt
Kystverkets egne fartøyer.

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 25

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

Forslag 26

Stortinget ber Regjeringen legge frem sak om et sys-
tem for klassifisering og periodisk godkjenning av vei-
nettet i Norge.

Forslag 27

Stortinget ber Regjeringen fjerne veilovens § 27 som
gir adgang til å bruke bompengefinansiering av offent-
lig vei og av kollektivtrafikk.

Forslag 28

Stortinget ber Regjeringen i løpet av 2008 legge frem
en stamveimelding om bygging og finansiering av et
moderne stamveinett i Norge, som en del av arbeidet
med ny Nasjonal transportplan for perioden 2010-
2019.

Forslag 29

Stortinget ber Regjeringen legge frem en sak om
finansiering og utbygging av store samferdselsprojek-
ter av nasjonal betydning, uavhengig av NTP.

Forslag 30

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

Forslag 31

Stortinget ber Regjeringen gjennomføre ytterligere kvalitetssikring av trafikkgrunnlaget for Hardangerbrua.

Forslag 32

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

Forslag 33

Stortinget ber Regjeringen legge frem en egen stortingsproposisjon om forsøk med gratis riksveiferjesamband på strekningene:

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

Forslag 34

Stortinget ber Regjeringen senest våren 2008 legge frem egen sak om riksveiferjesambandene som omfatter endring/utvidelse av kriteriene for klassifisering, samt omdisponering av ferjemateriell på basisendring i veinett og drift av nye ferjer.

Forslag 35

Stortinget ber Regjeringen opprette løpende statlig tilsyn med Bybaneprosjektet i Bergen.

Forslag 36

Stortinget ber Regjeringen sørge for samordning av Bybaneprosjektet i Bergen, jf. St.prp. nr. 75 (2004-2005) og Innst. S. nr. 94 (2005-2006), med utvikling av nærtrafikk med jernbane i Bergensregionen.

Forslag 37

Stortinget ber Regjeringen i 2008 legge frem egen sak om modernisering av lovverket som regulerer taxinæringen.

Forslag 38

Stortinget ber Regjeringen i løpet av 2008 legge frem egen sak om fornyelse, forenkling og effektivisering av

arbeidet med nasjonale transportplaner, særlig tilpasset sterkere statlig styring med stam- og riksveitbygging.

Forslag 39

Stortinget ber Regjeringen legge frem egen sak om trafikkveksten som skal legges til grunn ved utarbeidelse av ny Nasjonal transportplan.

Forslag 40

Stortinget ber Regjeringen forsere arbeidet med etablering og drift av raste- og hvileplasser langs stamveiene, både sommer- og vinterstid. Stortinget ber om sak som redegjør for kartlagte behov hva gjelder strekninger, antall, kvalitet og kostnader forbundet med en slik forsering.

Forslag 41

Stortinget ber Regjeringen endre forskriftene for bestemmelser om kjøre- og hviletid slik at ikke disse skaper ekstrakostnader for transportnæringen, og ytterligere problemer med rekrutteringen til sjåføryrket.

Forslag 42

Stortinget ber Regjeringen innarbeide i styringsopplegg for store statlige investeringsprosjekter også en ordning med kvalitetssikring underveis.

Forslag 43

Stortinget ber Regjeringen sørge for at miljøklassifisering av biler baseres på energiforbruk, forurensning og ressursforbruk gjennom hele bilens livsløp, fra produksjon til fullført gjenvinning.

Forslag 44

Stortinget ber Regjeringen legge frem forskningsbaserte beregninger av miljøkonsekvenser av både person- og godstransport.

Forslag 45

Stortinget ber Regjeringen sørge for at alle offentlige aksjoner i offentlig regi knyttet til ulykker og utslipp, rutinemessig som en del av et fast evalueringsopplegg, også revideres av Riksrevisjonen.

Forslag 46

Stortinget ber Regjeringen legge frem egen handlingsplan for økt bruk av sjøtransport. Planen må omhandle lovverk og avgifter.

Forslag 47

Stortinget ber Regjeringen legge frem en egen sak om innpassing av obligatorisk yrkessjåføroppplæring i videregående skole og en vurdering av senket aldersgrense for kjøring av buss.

10. KOMITEENS TILRÅDING

Komiteens innstilling blir fremmet av Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet

Komiteen har ellers ingen merknader, viser til proposisjonen og det som står ovenfor, og rår Stortinget til å gjøre slikt

vedtak:

**Rammeområde 17
(Samferdsel)**

I

På statsbudsjettet for 2008 bevilges under:

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
Utgifter				
456		Direktoratet for nødkommunikasjon		
	1	Driftsutgifter, kan nyttes under kap. 440 post 1, kap. 451 post 1, kap. 720 post 1 og kap. 732 post 72	87 521 000	
45		Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, kan overføres, kan nyttes under kap. 440 post 1, kap. 451 post 1, kap. 720 post 1 og kap. 732 post 7	428 672 000	
1062		Kystverket		
	1	Driftsutgifter, kan nyttes under post 45	979 940 000	
	21	Spesielle driftsutgifter	3 900 000	
	30	Nyanlegg og større vedlikehold, kan overføres	341 250 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, kan overføres, kan nyttes under post 1	45 800 000	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, kan overføres	30 100 000	
	70	Tilskudd Redningsselskapet	40 000 000	
	72	Tilskudd til omstilling Secora AS, kan overføres	24 000 000	
1070		Samfunnet Jan Mayen		
	1	Driftsutgifter	29 450 000	
1300		Samferdselsdepartementet		
	1	Driftsutgifter	107 600 000	
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	20 400 000	
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	21 000 000	
	72	Tilskudd til samferdselsberedskap	2 400 000	
1301		Forskning og utvikling mv.		
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	17 300 000	
	50	Samferdselsforskning, kan overføres	152 600 000	
1310		Flytransport		
	70	Kjøp av innenlandske flyruter, kan overføres, kan nyttes under kap. 1311 post 71	501 400 000	
1311		Tilskudd til regionale flyplasser		
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, kan overføres, kan nyttes under kap. 1310 post 70	13 400 000	
1313		Luftfartstilsynet		
	1	Driftsutgifter	149 200 000	
1314		Statens havarikommisjon for transport		
	1	Driftsutgifter	47 000 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
1320		Statens vegvesen		
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., <i>kan overføres, kan nyttes under post 29, post 30, post 31 og post 72</i>	7 061 500 000	
	29	Vederlag til OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	285 000 000	
	30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23, post 29, post 31, post 60 og post 72</i>	5 785 300 000	
	31	Rassikring, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30 og post 60</i>	329 000 000	
	35	Vegutbygging i Bjørvika, <i>kan overføres</i>	399 800 000	
	60	Forsøk, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30 og post 31</i>	17 000 000	
	72	Kjøp av riksvegferjetjenester, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	1 547 400 000	
1330		Særskilte transporttiltak		
	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport, <i>kan overføres</i>	233 800 000	
	70	Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen- Kirkenes	287 900 000	
1350		Jernbaneverket		
	23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	3 389 600 000	
	25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen, <i>kan overføres</i>	73 400 000	
	30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	2 349 100 000	
1351		Persontransport med tog		
	60	Kompensasjon for ansvarsoverføring ved kjøp av persontransport med tog	15 800 000	
	70	Kjøp av persontransport med tog, <i>kan overføres</i>	1 660 600 000	
1354		Statens jernbanetilsyn		
	1	Driftsutgifter	35 600 000	
1380		Post- og teletilsynet		
	1	Driftsutgifter	170 700 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i> ...	13 800 000	
	70	Tilskudd til telesikkerhet og -beredskap	23 500 000	
1560		Spesielle IKT-tiltak		
	22	Samordning av IKT-politikken, <i>kan overføres</i>	50 899 000	
	50	Bredbåndsutbygging, <i>kan overføres</i>	10 000 000	
1561		Internasjonalt IKT-samarbeid og utviklingsprogram		
	70	Tilskudd til internasjonale program, <i>kan overføres</i>	22 500 000	
1562		Elektronisk samhandling og forenkling av forretnings- prosesser		
	70	Tilskudd NorStella	1 400 000	
1563		IKT-sikkerhet		
	70	Tilskudd til Norsk senter for informasjonssikring (NORSIS)	4 000 000	
		Totale utgifter		26 810 532 000

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
Inntekter				
3456		Direktoratet for nødkommunikasjon		
	2	Refusjoner	21 253 000	
4062		Kystverket		
	1	Gebyrinntekter	623 020 000	
	2	Andre inntekter	8 778 000	
4070		Samfunnet Jan Mayen		
	1	Inntekter fra kioskdirift	500 000	
	7	Refusjoner	3 760 000	
4300		Samferdselsdepartementet		
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet	2 300 000	
4313		Luftfartstilsynet		
	1	Gebyrinntekter	101 300 000	
4320		Statens vegvesen		
	1	Salgsinntekter m.m.	140 800 000	
	2	Diverse gebyrer	255 500 000	
	3	Refusjoner fra forsikringsselskaper	41 700 000	
4350		Jernbaneverket		
	1	Kjørevegsavgift	21 800 000	
	2	Salg av utstyr og tjenester mv.	108 300 000	
	6	Videresalg av elektrisitet til togdrift	271 200 000	
	7	Betaling for bruk av Gardermobanen	76 000 000	
4380		Post- og teletilsynet		
	1	Diverse gebyrer	174 500 000	
5619		Renter av lån til Oslo Lufthavn AS		
	80	Renter	257 000 000	
5623		Aksjer i Baneservice AS		
	80	Renter	200 000	
5624		Renter av Svinesundsforbindelsen AS		
	80	Renter	38 000 000	
		Totale inntekter		2 145 911 000

II

Merinntektsfullmakt

Stortinget samtykker i at Justis- og politidepartementet i 2008 kan overskride bevilgningen under kap. 456 post 45 mot tilsvarende merinntekter under kap. 3456 post 2.

III

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Fiskeri- og kystdepartementet i 2008 kan:

- Overskride bevilgningen under kap. 1062 postene 1 og 45 mot tilsvarende merinntekter under kap. 4062 postene 1 og 2.

- Nytte inntil 10 mill. kroner av salgsinntekter fra salg av ikke næringsaktive fiskerihavner under kap. 4062 post 2 til dekning av salgskostnader forbundet med salget, oppgradering og vedlikehold av fiskerihavner under kap. 1062 post 30.

IV

Fullmakt til overskridelser

Stortinget samtykker i at Fiskeri- og kystdepartementet i 2008 kan overskride bevilgningen under kap. 1062 Kystverket, post 21 Spesielle driftsutgifter, med inntil 15 mill. kroner dersom det er nødvendig å sette i verk tiltak mot akutt forurensning uten opphold og før Kongen kan gi slikt samtykke.

V

Bestillingsfullmakt

Stortinget samtykker i at Fiskeri- og kystdepartementet i 2008 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

VI

Tilsagnsfullmakt

Stortinget samtykker i at Fiskeri- og kystdepartementet i 2008 kan gi tilsagn om tilskudd utover gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1062		Kystverket	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg	20 mill. kroner

VII

Salg og bortfeste av fast eiendom

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2008 kan selge og bortfeste fast eiendom inntil en verdi av 50 mill. kroner i hvert enkelt tilfelle.

VIII

Merinntektsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2008 kan:

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

IX

Merinntektsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2008 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1320 postene 23, 30 og 72	kap. 4320 postene 1, 2 og 3

X

Fullmakt til forskuttering

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2008 kan inngå avtaler om forskuttering av midler til vegformål utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveginvesteringer, post 31 Raskring og post 60 Forsøk, likevel slik at samlede, løpende refusjonsforpliktelser ikke overstiger 1 800 mill. kroner. Forskutteringene skal refunderes uten kompensasjon for renter og prisstigning.

XI

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2008 kan:

- gjennomføre de investeringsprosjektene som er omtalt i merknadene til kap. 1320 Statens vegvesen i St.prp. nr. 1 (2007-2008) innenfor de kostnadsrammer som der er angitt.
- forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveginvesteringer, post 31 Raskring og post 60 Forsøk, for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsoverslag overfor Stortinget, likevel slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 2 000 mill. kroner.

XII

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for vedlikeholdsarbeider

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2008 kan forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 9 500 mill. kroner, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 2 400 mill. kroner.

XIII

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for riksveggerjedriften

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2008 kan forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 72 Kjøp av riksveggerjetjenester, slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 6 560 mill. kroner, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 820 mill. kroner.

XIV

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2008 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1350 postene 23 og 30	kap. 4350 postene 2 og 6
kap. 1350 post 25	kap. 4350 post 7
kap. 1350 post 30	kap. 4350 post 37

XV

Bestillingsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2008 kan bestille materiell utover gitte bevilgninger, likevel slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1350		Jernbaneverket	
	23, 25 og 30	Drift, vedlikehold og investeringer	700 mill. kroner

XVI

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2008 kan:

- gjennomføre de investeringsprosjektene som er omtalt i merknadene til kap. 1350 Jernbaneverket i St.prp. nr. 1 (2007-2008) innenfor de kostnadsrammer som der er angitt.
- forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1350 Jernbaneverket, post 30 Investeringer i linjen, for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsoverslag overfor Stortinget, likevel slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 200 mill. kroner.

XVII

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for vedlikeholdsarbeider

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2008 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.

XVIII

Restverdisikring for oppgraderinger av eksisterende materiell og investeringer i nytt materiell

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet, for det materiellet som inngår i statens rammeavtale med NSB, i 2008 kan:

- gi NSB AS en restverdigaranti for bokførte verdier på inntil 2 700 mill. kroner.
- gi NSB AS ytterligere restverdigaranti på oppgraderinger og nyinvesteringer innenfor en ramme på inntil 4 425 mill. kroner.

XIX

Bestillingsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2008 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

XX

Overføring til og fra reguleringsfondet

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2008 kan overføre inntil 10 mill. kroner til eller fra Post- og teletilsynets reguleringsfond.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 30. november 2007

Per Sandberg

leder og ordf. for kap. 1300 og 4300

Karita Bekkemellem

ordf. for kap. 1320 postene 23, 30 og 60

Trond Helleland

ordf. for kap. 1380, 1561 og 4380

Ragnhild Aarflot Kalland

ordf. for kap. 1320 post 31 og 1320 post 72

Jan Sahl

ordf. for kap 1062 post 70, 1330 post 70, 4355 og 5623

Borghild Tenden

ordf. for kap. 1062 post 72, 1070, 4070, 4312 og 5619

Eirin Faldet

ordf. for kap. 1310, 1311 og 1314

Bård Hoksrud

ordf. for kap. 1062 postene 1 og 21 og 4062

Synnøve Brenden Klemetrud

ordf. for kap. 4320, 4322 og 5624

Arne Sortevik

ordf. for kap. 1313, 1354 og 4313

Øyvind Halleraker

ordf. for kap. 1320 post 29

Irene Johansen

ordf. for kap. 456, 1350, 1560, 1562, 1563, 3456 og 4350

Hallgeir H. Langeland

ordf. for kap. 1301 og 1351

Tor-Arne Strøm

ordf. for kap. 1062 postene 30, 45 og 60

Truls Wickholm

ordf. for kap. 1320 post 35 og 1330 post 60

