



Innst. S. nr. 244

(2007–2008)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument nr. 8:80 (2007–2008)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Arne Sortevik, Per Sandberg og Bård Hoksrud om modernisering av norsk samferdselspolitikk

Til Stortinget

SAMMENDRAG

I representantforslaget fremmes følgende forslag:

I

Stortinget ber Regjeringen i løpet av 2008 legge frem forslag om gebyrer og avgifter innenfor sjøtransport.

II

Stortinget ber Regjeringen i løpet av 2008 legge frem forslag om skatter og avgifter i transportsektoren.

III

Stortinget ber Regjeringen i løpet av 2008 legge frem egen sak om strategi for norsk luftfart.

IV

Stortinget ber Regjeringen i løpet av 2008 legge frem forslag om nasjonalt prosjekt for å utvikle transportknutepunkt (intermodale knutepunkt).

V

Stortinget ber Regjeringen i løpet av 2008 legge frem egen sak om utvikling av fremtidige kollektivløsninger i de største byene.

VI

Stortinget ber Regjeringen i løpet av 2008 legge frem egen sak om egne investeringsprogram for store nasjonale samferdselsprosjekt.

VII

Stortinget ber Regjeringen i løpet av 2008 legge frem egen sak om bruk av nye finansieringsløsninger for å sikre statlig finansiering av investeringer innenfor samferdselssektoren."

KOMITEENS MERKNADER

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Karita Bekkemellem, Eirin Faldet, Irene Johansen, Torstein Rudihagen, Tor-Arne Strøm og Truls Wickholm, fra Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, fra Senterpartiet, Jenny Klinge, og fra Venstre, Borghild Tenden, viser til vedlagte uttalelse i brev datert 18. april 2008 fra Samferdselsdepartementet v/statsråden i saken.

Flertallet viser til brevet hvor det går fram at det er en rekke gebyrer og avgifter som belaster sjøtransporten, og at disse påvirker transportsektoren som helhet. Flertallet er opptatt av økt trafikkikkerhet og å redusere utslippene av klimagasser fra transportsektoren. Mer gods bør fraktes sjøveien og med jernbane. Flertallet imøteser en helhetlig gjennomgang av alle gebyrer og avgifter innen sjøtransporten, og at dette ses i sammenheng med stats-

budsjettet for 2009 og rulleringen av Nasjonal transportplan 2010-2019 (NTP) og målet om å få mer gods over på sjøvei og bane.

Flertallet vil vise til behandlingen av St.meld. nr. 34 (2006-2007) Norsk klimapolitikk, og stortingsflertallets merknader i Innst. S. nr. 145 (2007-2008) om at klimamålet er viktig i arbeidet med Nasjonal transportplan, og at styrkingen av jernbanen skal fortsette, spesielt i befolkningstette områder og på strekninger med mye godstransport. Flertallet ber Regjeringen følge dette opp i forbindelse med arbeidet med Nasjonal transportplan.

Flertallet har merket seg at det i svarbrevet fra statsråden går fram at den varslede strategien for norsk luftfart vil bli offentlig tilgjengelig, og at den særlig vil fungere som et innspill til stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2010-2019. Strategien vil også kunne gi innspill til neste eiermelding om Avinor.

Flertallet er kjent med at innspillene fra transportetatene og Avinor AS til NTP har vært på høring til en rekke instanser, blant annet fylkeskommuner, byområder og bruker- og interesseorganisasjoner.

Flertallet viser til at hensikten med NTP er å legge fram en helhetlig og samlet drøfting av de ulike sidene ved transportpolitikken, herunder avveininger knyttet til satsingen på investeringer og drift og vedlikehold, slik at man på en best mulig måte kan oppfylle de transportpolitiske målsettingene. Flertallet viser til at oppfølgingen av NTP skjer over de årlige budsjetter og særskilte fremlegg til Stortinget.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Bård Hoksrud, lederen Per Sandberg og Arne Sortevik, viser til at Fremskrittspartiet lenge har pekt på behovet for fornyelse innenfor samferdselspolitikken; også fornyelse og utvikling av NTP-arbeidet.

Disse medlemmer mener fornyelse og utvikling bør skje på flere områder. Disse medlemmer viser til forslag til NTP 2010-2019 side 37 der "prinsipper for skatter og avgifter i transportsektoren" er nærmere omtalt. Det heter bl.a.:

"Prinsipper for skatter og avgifter i transportsektoren

Det er et grunnleggende prinsipp i norsk transportpolitikk at transportbrukerne skal stilles overfor transportpriser som reflekterer samfunnets marginale kostnader knyttet til transport. Dette vil bidra til en effektiv utnyttelse av transportinfrastrukturen. I praksis er imidlertid en slik prissetting ikke innført. Dagens skatte- og avgiftssystem medfører delvis uheldig konkurransevridning mellom transportmidlene og dermed ineffektiv bruk av transportsystemet."

Disse medlemmer viser videre til transportetatenes konklusjon der det heter:

"Transportetatene mener det er behov for en bred gjennomgang av prinsippene for avgifter innenfor hele transportsystemet. Endringer i avgiftssystemet må innrettes slik at de bidrar til å nå transportpolitiske mål."

Disse medlemmer er enig i at det trengs en bred gjennomgåelse av både avgifter og gebyrer innenfor transportsystemet, og mener dette må gjøres i en egen sak uavhengig av selve transportplanene og rullering av denne. Med henvisning til klimadebatt og konsekvenser for en klimabasert miljøpolitikk for transportsektoren, bør en slik gjennomgåelse omfatte skatter og avgifter på kjøp og bruk av kjøretøy.

Disse medlemmer peker spesielt på at det i løpet av de siste årene gjennom nye lover og forskrifter er kommet økt sikkerhetskrav og økte krav til tiltak mot terror og sabotasje ("security"). Kostnadene som følger med slike krav, er i stor grad blitt videreført til operatører/sluttbruker/kunder. Disse medlemmer peker på at i en gjennomgåelse av skatter og avgifter innenfor transportsektoren må også vurderes om en del av slike kostnader bør bæres av stor-samfunnet; altså gjennom statlige bevilgninger gjennom årlige budsjetter som en naturlig del av en stats kjerneoppgaver finansiert innenfor rammen av stats samlede inntekter.

Disse medlemmer mener det må foretas en samlet vurdering av alle gebyrer og avgifter innen sjøtransport for å gi like konkurransevilkår med landtransport. Dette arbeidet er gjort av Kystverket. Disse medlemmer mener det snarest må legges frem egen sak om dette slik at Stortinget kan legge de fremtidige rammene for å avklare og forbedre sjøtransportens konkurransevilkår før endelig forslag til NTP 2010-2019 utarbeides.

Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet lenge har foreslått å lage ny luftfartsplan. Det har skjedd store endringer innenfor luftfarten de siste årene, og endringene fortsetter med stort tempo og i stort omfang. Samtidig er luftfarten under angrep fra den klimabaserte miljøpolitikken. En avklaring av hva klimabasert miljøpolitikk vil si for fremtidig utvikling, investering og drift av norsk luftfart, er nødvendig.

Disse medlemmer vil vise til at Regjeringen tidligere har avvist forslag fra Fremskrittspartiet, men varslet i budsjettet for 2008 at det ville bli laget et "strategidokument" for norsk luftfart. Samferdselsministeren opplyser at dette nå er gjort, men vil bruke dokumentet som internt arbeidsdokument i Samferdselsdepartementets arbeid med endelig forslag til NTP for 2010-2019. Disse medlemmer mener at det trengs en grundig drøftelse og avklaring av antall flyplasser, og ikke minst finansiering av flyplasser i Norge. En slik avklaring er et viktig fundament for ny NTP, og bør gjøres uavhengig av og helst

før behandlingen av selve planen. Disse medlemmer har merket seg innspill fra det statlige selskapet Avinor AS i forslag til NTP 2010-2019 der det på side 40 heter:

"Etter Avinors mening bør de bedriftsøkonomisk ulønnsomme lufthavnene sees i sammenheng med det regionale flyrutetilbudet som mottar statlig støtte gjennom et anbudssystem. Driften av disse lufthavnene bør derfor ikke utelukkende finansieres ved overskudd fra de få lønnsomme lufthavnene, men finansieres ved statlige kjøp."

Disse medlemmer mener dette er viktige og prinsipielle innspill som bør drøftes og avklares uavhengig av en planrullering. Nettopp avklaring av omfang og finansiering av infrastruktur vil være styrende for strategier, prosjekter og prioritering innenfor norsk luftfart i kommende 10-årsperiode 2010-2019.

Disse medlemmer understreker at en viktig strategi for å utvikle et fremtidsrettet, effektivt, sikkert og miljøvennlig nasjonalt transportnett, er å koble de ulike stamnettene bedre sammen i effektive transportknutepunkt (intermodale knutepunkter). For gods innebærer det transport på lange strekninger med båt eller tog og med bil brukt til tilbringertransport og distribusjon. For passasjerer betyr det direkte overgang mellom hovedtransportmidler bl.a. fra båt til bane, fra båt til tog, fra bane til fly osv. Effekten er reduksjon i tidsbruk, energibruk, kostnader og miljøutslipp.

Disse medlemmer mener Regjeringen må ta særlige grep for å organisere og finansiere slike knutepunkt. I lys av det påstått store miljøfokus mener disse medlemmer det er avslørende at Regjeringen ikke tydelig har signalisert vilje til å etablere eget program for slike knutepunkt. Disse medlemmer peker på at effektiv transport også gir redusert energiforbruk og derved effektiv reduksjon av CO₂-utslipp.

Disse medlemmer vil peke på at konkret betyr arbeid med transportknutepunkt at utpekte stamnetthavner, utvalgte jernbaneterminaler og Avinors stamlufthavner får stamvegtilknytning. Berørte veier som i dag ikke er stamvei, må omklassifiseres. Det dreier seg bare om ca. 250 km, men det er viktig at avklaring av slik omklassifisering kommer på plass. Likeledes må farled inn til foreslåtte stamnetthavner defineres som stamled. Staten bør ta ansvaret for at både klassifisering og tilknytning kommer på plass. Manglende transportknutepunkt er flaskehals i et nasjonalt transportsystem.

Disse medlemmer mener Regjeringen bør ta grep for å fjerne flaskehalsene.

Foruten tiltak for å utvikle standardiserte informasjonssystemer, mener disse medlemmer at det må gjøres organisatoriske tiltak der det bør ligge

styringsansvar på statlig nivå. Det bør også gjennomføres økonomiske og finansielle tiltak. Stikkord her er: Gjennomgang av sjøfartsavgifter, utvidet statlig engasjement i terminalstruktur, og statlig oppstartsstøtte til nye intermodale transportløsninger.

Disse medlemmer mener det er viktig at slik organisering og tilhørende finansiering avklares før endelig NTP-forslag utarbeides. Disse medlemmer peker også på at et eget handlingsprogram for utvikling av transportknuter med fordel kan etableres og settes i gang som eget nasjonalt samferdselsprosjekt uavhengig av rulleringen av NTP og med egen tilhørende statlig finansiering.

Disse medlemmer peker på at de fire store byene Oslo, Stavanger, Bergen og Trondheim har felles utfordringer når det gjelder investering i moderne kollektivnett. Alle byene har jernbanetilknytning.

Disse medlemmer mener det vil være naturlig med statlig samordning i utvikling av kollektivnett i disse byene der bykommunen, Jernbaneverket, berørte fylkeskommuner og Statens vegvesen i dag har delansvar. Med dagens politikk er det tilfeldig om slik samordning skjer. Resultatet kan bli dårlige løsninger. Bybanen i Bergen er et slikt eksempel; i bygging og drift er Jernbaneverket og NSB holdt helt utenfor prosjektet.

Disse medlemmer vil peke på at intet tyder på at Regjeringen vil gjennomføre samordningsgrep på dette viktige området, til tross for at Regjeringen hevder at den vil prioritere både jernbane og kollektivtransport. Disse medlemmer mener et eget program for kollektivløsninger i de store byene bør ha statlig styring. Disse medlemmer peker på at det også er viktig å se nærmere på et samordnet og felles statlig finansieringssystem for kollektivtransport i disse byene, og der både buss og banebaserte løsninger omfattes. Disse medlemmer viser til svar på spørsmål nr. 604 (2007-2008) fra stortingsrepresentant Arne Sortevik der midler til ulike typer kollektivtrafikk i de fire byene er oppgitt for årene 2004-2007.

Disse medlemmer peker på at noen samferdselsprosjekt gjennom størrelse, innhold og nasjonal betydning bør tas ut av Nasjonal transportplan og gjennomføres som nasjonale prosjekter med egen avklart statlig finansiering.

Disse medlemmer peker spesielt på vei og jernbaneløsning til og rundt landets hovedstad Oslo, der effektive, sikre og miljøvennlige transportløsninger gir åpenbar positiv effekt også for det nasjonale transportsystemet. Disse medlemmer mener det er feil at slike nasjonale samferdselsprosjekt skal tvangsfinansieres gjennom bompengefinansiering. Dette innebærer i tillegg til ekstrabeskatning av bilistene, også manglende nasjonal styring av slike vik-

tige prosjekter. Både Oslopakkene (Oslopakke 3) og Bergensprogrammet er eksempler på nettopp dette.

Disse medlemmer peker på at med planvedtak knyttet til Nasjonal transportplan følger det ikke forpliktende finansiering. Det trengs nye finansielle verktøy for å sikre avklart, langsiktig og forutsigbar finansiering. Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet lenge har foreslått å opprette et infrastrukturfond der Fremskrittspartiet vil øremerke årlig avkastning fra 300 mrd. kroner av oljefondet til investering i veier, jernbane og kollektivnett. Disse medlemmer viser også til at Fremskrittspartiet har foreslått å opprette statlige selskap innenfor vegsektoren og jernbane som kan ta opp statlige lån til nødvendige investeringer. Forslagene er nylig avvist av alle de øvrige partiene. Disse medlemmer minner om at Regjeringen har avlyst sin egen oppskrift med prosjektfinansiering og er skeptisk til OPS (offentlig-privat samarbeid). Disse medlemmer peker også på at de prosjekt der OPS er prøvd, er basert på delvis bompengefinansiering, men understreker at OPS først og fremst er en alternativ metode for å organisere planlegging, finansiering, bygging, drift og vedlikehold på. Ulike finansieringsmåter kan brukes som en del av denne metoden. Disse medlemmer anbefaler også her full statlig finansiering.

Disse medlemmer viser til at Regjeringen i tillegg til årlig statlig finansiering på årlig statsbudsjett, som er et utgiftsbudsjett, ser ut til å stå igjen med kun to tilleggsverktøy innenfor finansiering av samferdselsprosjekt: Utvidet bruk av bompenger og utsettelse av gjennomføring av nødvendige investeringer.

Disse medlemmer mener det er nødvendig å avklare og bekrefte at flere metoder innenfor organisering og finansiering vil bli brukt i planperioden 2010-2019. Disse medlemmer peker igjen på etablering av infrastrukturfond med øremerket avkastning fra deler av oljefondet, på bruk av statlige lån, på bruk av prosjektfinansiering og på bruk av OPS som finansieringsverktøy for å sikre statlig finansiering av nødvendig investering i nasjonal infrastruktur.

Disse medlemmer minner også om at staten i hovedsak budsjetterer og fører regnskap etter kontantmetoden, noe som innebærer at investeringer likebehandles med årlige utgifter. Gode veier varer i minst 50 år. Disse medlemmer mener det er åpenbart feilaktig at pengebruk til investeringer som varer i et halvt hundre år, hvert år må prioriteres på lik linje med utgiftsbaserte tiltak som varer i mindre enn 12 måneder.

Disse medlemmer mener det bør gjennomføres et budsjett- og regnskapsmessig skille mellom budsjetter og regnskaper for mangeårige investeringer, og budsjetter for regnskap for årlige utgifter.

Etter disse medlemmers syn vil et slikt skille sikre avklart, forutsigbar og mangeårig finansiering av store samferdselsmessige investeringer. Avklart forutsigbar og langsiktig investering i samfunnsmessig infrastruktur vil forsterke langsiktig vekst i økonomien.

Disse medlemmer har merket seg at mange økonomer, mange representanter fra næringsliv og også enkelte representanter fra andre partier, mener at en modernisering av finansieringen av store samferdselsprosjekt er nødvendig. I Aftenposten mandag 28. april 2008 er det satt fokus på de store ekstrakostnadene ved etappevis utbygging av store jernbaneprosjekter.

Disse medlemmer har merket seg et intervju med hhv. Tormod Hermansen, tidligere Telenor-sjef, Matz Sandman, tidligere arbeiderpartistatsråd, og Sigbjørn Johnsen, tidligere finansminister for Arbeiderpartiet. De peker på at Jernbaneverket bør omgjøres til et statsforetak som kan ta opp lån med lange avdragsperioder, og at statsbudsjettet ikke egner seg for å håndtere slike investeringer og er en "systemfeil". Disse medlemmer registrerer med stor tilfredshet denne helhjertede tilslutning til Fremskrittspartiets politikk og forslag.

Disse medlemmer viser til behandling av representantforslag nr. 8:27 (2007-2008) i Stortinget 4. mars 2008 (jf. Innst. S. nr. 136 (2007-2008)) og sitt forslag i den forbindelse:

"Stortinget ber Regjeringen organisere Jernbaneverket som et statlig selskap eller statsaksjeselskap for å legge forholdene til rette for en raskere og mer samfunnsøkonomisk utbygging og vedlikehold av et effektivt, sikkert og miljøvennlig jernbanenett i Norge, basert på dagens jernbanekonsept. Stortinget ber Regjeringen legge til grunn at selskapet får langsiktige statlige lån med lav rente til sine prosjekter, og at selskapets utgifter til renter og avdrag for slike lån dekkes gjennom de årlige statsbudsjettene."

Disse medlemmer minner om at forslaget ble avvist av alle øvrige partier. Disse medlemmer peker på at modellen omtalt i de tre nevnte intervjuene selvsagt også kan brukes for veisektor, og viser til representantforslag nr. 8:22 (2007-2008) fra Fremskrittspartiet vedrørende dette, et forslag som også er behandlet i Stortinget og som er avvist av alle øvrige partier.

Disse medlemmer registrerer at det utenfor Stortinget stadig blir flere som tar til orde for fornyelse av den tradisjonelle samferdselspolitikken som gjennom mange år har medført at Norge har fått et ueffektivt, usikkert og lite miljøvennlig transportnett. Investerings- og vedlikeholdsoppgaver er nå så store at det etter disse medlemmers syn er avgjørende nødvendig med en modernisering av samferdselspolitikken. Disse medlemmer mener også det er

avgjørende viktig at dette skjer ved at en rekke rammebetingelser for samferdselspolitikken behandles før det utarbeides ny nasjonal transportplan for perioden 2010–2019, eventuelt også parallelt med slik behandling.

Disse medlemmer har merket seg brev fra Samferdselsdepartementet datert 18. april 2008 med kommentarer til forslaget. Disse medlemmer registrerer at Regjeringen ønsker at saksområdene som tas opp, skal behandles i ny NTP eller etter at ny NTP er behandlet.

Disse medlemmer er ikke overrasket over svarene og konstaterer at Regjeringens vilje til å modernisere samferdselspolitikken ikke er til stede. Disse medlemmer understreker at hovedfokus i et omfattende dokument som Nasjonal transportplan ofte blir økonomiske rammer, fordeling av økonomiske rammer og omtale av mange prosjekter.

Disse medlemmer mener det er viktig for å få til en moderne samferdselspolitikk at et nytt modernisert rammeverk for effektive, sikre og miljøvennlige transportløsninger kommer på plass. Disse medlemmer mener derfor at de forhold som det fokuseres på i forslaget, bør behandles som egne saker for å sikre grundig og avklarende behandling som samlet sett kan gi et fundament for en moderne samferdselspolitikk.

Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen i løpet av 2008 legge frem egen sak om gebyrer og avgifter innenfor sjøtransport."

"Stortinget ber Regjeringen i løpet av 2008 legge frem egen sak om skatter og avgifter i transportsektoren."

"Stortinget ber Regjeringen i løpet av 2008 legge frem egen sak om strategi for norsk luftfart."

"Stortinget ber Regjeringen i løpet av 2008 legge frem egen sak om nasjonalt prosjekt for å utvikle transportknutepunkt som kan sikre at de ulike transportmidlene kan fungere effektivt sammen."

"Stortinget ber Regjeringen i løpet av 2008 legge frem egen sak om utvikling av fremtidige kollektivløsninger i de største byene."

"Stortinget ber Regjeringen i løpet av 2008 legge frem egen sak om egne investeringsprogram for store nasjonale samferdselsprosjekt."

"Stortinget ber Regjeringen i løpet av 2008 legge frem egen sak om bruk av nye finansieringsløsninger

for å sikre statlig finansiering av investeringer innenfor samferdselssektoren."

Komiteens medlemmer fra Høyre, Øyvind Halleraker og Beate Heieren Hundhammer, og fra Kristelig Folkeparti, Jan Sahl, vil vise til at etatsforslaget til Nasjonal transportplan 2010-2019 er lagt fram, og at behandling i politiske organ er nær forestående. Disse medlemmer mener at tiltak for å modernisere norsk samferdselspolitikk er viktig, men at de hører hjemme i forbindelse med den politiske behandlingen av denne planen.

Disse medlemmer vil komme tilbake til sine forslag om hvordan norsk samferdselspolitikk kan moderniseres i den forbindelse.

Komiteens medlem fra Venstre er bekymret for Regjeringens satsing på kollektivtrafikken i byområdene. Dette medlem vil vise til at regjeringen Bondevik II i sin regjeringsperiode til sammen styrket kollektivtrafikken med ca. 4 mrd. kroner.

Dette medlem vil vise til at man innførte en ny skole- og studentrabatt på månedskort og andre periodekort i lokaltrafikken over hele landet med 40 pst. rabatt, merverdiavgift med lav sats for persontransport fra 1. mars 2004, belønningsordningen for kollektivtrafikken i byområdene, tilgjengelighetsprogrammet BRA (Bedre infrastruktur, Rullende materiell, Aktiv logistikkforbedring) og økt satsing på persontrafikk over jernbanebudsjettet. Dette medlem vil vise til at regjeringen Bondevik II var den første regjeringen som la fram en egen stortingsmelding om kollektivtrafikken. For å løse utfordringene med økte klimagassutslipp, lange køer på vegnettet og dårlig luftkvalitet i byområdene, mener dette medlem at det er behov for økt satsing på kollektivtrafikken.

Dette medlem vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen i løpet av 2008 legge frem sak i form av en stortingsmelding om økt satsing på en mer moderne kollektivtransport i de største byområdene."

FORSLAG FRA MINDRETALL

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 1

Stortinget ber Regjeringen i løpet av 2008 legge frem egen sak om gebyrer og avgifter innenfor sjøtransport.

Forslag 2

Stortinget ber Regjeringen i løpet av 2008 legge frem egen sak om skatter og avgifter i transportsektoren.

Forslag 3

Stortinget ber Regjeringen i løpet av 2008 legge frem egen sak om strategi for norsk luftfart.

Forslag 4

Stortinget ber Regjeringen i løpet av 2008 legge frem egen sak om nasjonalt prosjekt for å utvikle transportknutepunkt som kan sikre at de ulike transportmidlene kan fungere effektivt sammen.

Forslag 5

Stortinget ber Regjeringen i løpet av 2008 legge frem egen sak om utvikling av fremtidige kollektivløsninger i de største byene.

Forslag 6

Stortinget ber Regjeringen i løpet av 2008 legge frem egen sak om egne investeringsprogram for store nasjonale samferdselsprosjekt.

Forslag 7

Stortinget ber Regjeringen i løpet av 2008 legge frem egen sak om bruk av nye finansieringsløsninger for å sikre statlig finansiering av investeringer innenfor samferdselssektoren.

Forslag fra Venstre:*Forslag 8*

Stortinget ber Regjeringen i løpet av 2008 legge frem sak i form av en stortingsmelding om økt satsing på en mer moderne kollektivtransport i de største byområdene.

KOMITEENS TILRÅDING

Komiteen har ellers ingen merknader, viser til representantforslaget og råar Stortinget til å gjøre slikt

v e d t a k :

Dokument nr. 8:80 (2007–2008) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Arne Sortevik, Per Sandberg og Bård Hoksrud om modernisering av norsk samferdselspolitikk – vedlegges protokollen.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 22. mai 2008

Per Sandberg

leder

Borghild Tenden

ordfører

Vedlegg

Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 18. april 2008

Dokument nr. 8:80 (2007-2008) Forslag fra stortingsrepr. A. Sortevik, P. Sandberg og B. Hoksrud om modernisering av norsk samferdselspolitikk

Jeg viser til Transport- og kommunikasjonskomiteens brev datert 8. april 2008 vedlagt ovennevnte dokument.

Representantforslaget tar for seg en rekke sentrale transportpolitiske temaer som en ønsker lagt fram for Stortinget som egne saker før regjeringen legger fram stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2010-2019. Dette gjelder gebyrer og avgifter innen sjøtransport, skatter og avgifter i transportsektoren generelt, strategi for norsk luftfart, utvikling av intermodale transportknutepunkt, kollektivløsninger i de største byene, investeringsprogram for store samferdselsprosjekt og nye finansieringsløsninger.

I Soria Moria - erklæringen er det varslet en samlet gjennomgang av alle gebyrer og avgifter innen sjøtransporten, med tanke på å vurdere konkurransevilkårene. Målet er at mer gods skal fraktes sjøveien. Det er mange avgifter og gebyrer som belastes sjøtransporten og som har innvirkning på transportsektoren som helhet. Det er derfor naturlig at en helhetlig gjennomgang av gebyrer og avgifter innen sjøtransport sees i sammenheng med rulleringen av Nasjonal transportplan (NTP).

I tillegg til en bred gjennomgang av alle gebyrer og avgifter innen sjøtransport, arbeides det med en intern gjennomgang av Kystverkets gebyrer, jf. omtale i Nasjonal transportplan 2006-2015. Gjennomgangen av Kystverkets gebyrer ligger nå til behandling i Fiskeri- og kystdepartementet. Konklusjonene herfra vil være en del av den helhetlige gjennomgangen av gebyrene i transportsektoren. Eventuelle endringer i gebyr og avgiftsstruktur vil kunne iverksettes i etterkant av behandlingen av NTP.

I den varslede strategien for norsk luftfart vil Samferdselsdepartementet gi en bred gjennomgang av tilstanden og utfordringene for luftfarten i Norge i dag. Med utgangspunkt i denne gjennomgangen vil det bli pekt ut strategier for den politikken Regjeringen vil føre på dette området de neste årene. Sentrale problemstillinger for norsk luftfart i tida framover er klimautfordringen og finansieringen av framtidige investeringer i Avinor.

Strategien vil foreligge som en offentlig tilgjengelig rapport fra Samferdselsdepartementet. Strategien vil være et dokument for Regjeringen og vil ikke bli lagt fram som stortingsdokument, men vil særlig fungere som et innspill til stortingsmeldingen om

Nasjonal transportplan 2010-2019. Strategien vil også kunne gi innspill til neste eiermelding om Avinor. I den grad strategien vil inneholde forslag som krever vedtak i Stortinget, vil slike forslag bli fremmet for Stortinget på vanlig måte.

Også de øvrige temaområdene som foreslås lagt fram som egne saker hører naturlig hjemme i NTP. Jeg vil minne om at hensikten med NTP er å legge fram en helhetlig og samlet drøfting av ulike sider ved transportpolitikken. På denne måten kan ulike virkemidler og tiltak, herunder større investeringer og avveininger mellom investeringer og drift/vedlikehold, bli vurdert samlet og utformet slik at de i sum bidrar best mulig til å nå våre transportpolitiske mål. *Oppfølgingen* av NTP skjer gjennom årlige budsjetter og andre særskilte framlegg for Stortinget.

Transportetatene og Avinor A/S har innenfor retningslinjer fra Fiskeri- og kystdepartementet og Samferdselsdepartementet utarbeidet *sitt* felles grunnlagsmateriale til NTP ("Etatenes planforslag"). Dette ble overlevert departementene 17. januar i år. Forslagene som fremmes i Dok. 8:80 viser til enkelt-elementer i etatenes planforslag. Etatenes og Avinor A/S planforslag er nå på høring fram til 30. april.

I planleggingen for NTP legges det stor vekt på medvirkning fra fylkeskommuner, storbyer, bruker- og interesseorganisasjoner. Det legges opp til en bred debatt om NTP-forslaget, og alle organisasjoner, interessegrupper og enkeltpersoner kan komme med sine synspunkter og forslag. Vi vil legge stor vekt på høringsuttalelsene i NTP-arbeidet framover.

For å styrke fokuset på næringslivets transportaktiviteter har Samferdselsdepartementet, i samarbeid med Fiskeri- og kystdepartementet og NTP-sekretariatet, gjennomført en møteserie om Nasjonal transportplan 2010-2019 med representanter for bedrifter og næringsliv i ulike deler av landet. Dialogprosessen ble avsluttet med en landsomfattende konferanse 4. mars 2008. Mer enn 200 representanter for ulike næringer og bransjer deltok i denne prosessen. Også denne prosessen har vært med på å gi viktige innspill til det videre arbeidet med NTP.

Det er altså et betydelig arbeid og omfattende prosesser som gjenstår før vi kan legge fram Stortingsmeldingen om NTP 2010 – 2019. Jeg legger opp til å legge meldingen fram mot slutten av 2008. Alle transportpolitiske områder som er tatt opp i representantforslaget har en naturlig plass i en helhetlig drøfting i NTP og eventuell oppfølging i årlige budsjetter. Det er etter min oppfatning ikke hensiktsmessig å legge fram transportpolitikken stykkevis og delt som

representantene ønsker, men alle temaområder som er tatt opp i forslaget er viktige for den framtidige

transportpolitikken, og vil bli vurdert i stortingsmeldingen om NTP.