



Innst. 13 S

(2010–2011)

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

Prop. 1 S (2010–2011), Representantforslag 2 S (2010–2011) og Representantforslag 22 S (2010–2011)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2011, kapitler under Samferdselsdepartementet, Fiskeri- og kystdepartementet, Fornyings-, administrasjons- og kirkedepartementet og Justis- og politidepartementet (rammeområde 17)

Innhold

	Side
1. Sammendrag	7
1.1 Oversikt over budsjettforslaget	7
2. Komiteens hovedprioriteringer for rammeområde 17	10
2.1 Stortingets vedtak for rammeområde 17 og oppsummering av forslag	10
2.2 Generelle merknader fra komiteen	13
2.2.1 Generelle merknader fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet	13
2.2.2 Generelle merknader fra Fremskrittspartiet	15
2.2.3 Generelle merknader fra Høyre	31
2.2.4 Generelle merknader fra Kristelig Folkeparti	33
3. Samferdselsdepartementet – Utdrag fra budsjettkapitler og komiteens merknader til disse	36
3.1 Sammendrag – Hovedpunkter Samferdselsdepartementet	36
3.2 Kap. 1300 og kap. 4300 Samferdselsdepartementet	36
3.2.1 Sammendrag	36
3.2.2 Komiteens merknader	36
3.3 Kap. 1301 Forskning og utvikling mv.	38
3.3.1 Sammendrag	38
3.3.2 Komiteens merknader	38
3.4 Kap. 1310 Flytransport	40
3.4.1 Sammendrag	40
3.4.2 Komiteens merknader	40
3.5 Kap. 1311 Tilskudd til regionale flyplasser	42
3.5.1 Sammendrag	42
3.5.2 Komiteens merknader	42
3.6 Kap. 1313 og 4313 Luftfartstilsynet	43
3.6.1 Sammendrag	43
3.6.2 Komiteens merknader	43
3.7 Kap. 1314 Statens havarikommisjon for transport	44
3.7.1 Sammendrag	44
3.7.2 Komiteens merknader	44
3.8 Kap. 4312 Oslo Lufthavn AS	45
3.8.1 Sammendrag	45
3.8.2 Komiteens merknader	45
3.9 Kap. 5619 Renter av lån til Oslo Lufthavn AS	45
3.9.1 Sammendrag	45
3.9.2 Komiteens merknader	45
3.10 Kap. 1320 Statens vegvesen	45
3.10.1 Sammendrag – Generelt	45
3.10.2 Komiteens merknader	46
3.10.2.1 Post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveier m.m.	47
3.10.2.2 Post 29 Vederlag til OPS-prosjekter	51
3.10.2.3 Post 30 Riksveinvesteringer	51
3.10.2.4 Post 31 Rassikring	64
3.10.2.5 Post 35 Vegutbygging i Bjørvika	65
3.10.2.6 Post 36 E16 over Filefjell	66
3.10.2.7 Post 37 E6 vest for Alta	66
3.10.2.8 Post 61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	66
3.10.2.9 Post 62 Tilskudd til rassikring til fylkesveinetet	67
3.10.2.10 Post 63 (ny) Tilskudd til trafikksikringstiltak på fylkesveier	68

	Side	
3.10.2.11	Post 72 Kjøp av rikveiferjetjenester	68
3.10.2.12	Post 73 Trafikksikkerhetstiltak	69
3.10.2.13	Post 74 (ny) kjøp av fylkesveifergetjenester	70
3.10.3	Dokument 8:2 S (2010–2011) og Dokument 8:22 S (2010–2011)	71
3.11	Kap. 4320 Statens vegvesen	73
3.11.1	Sammendrag	73
3.11.2	Komiteens merknader	73
3.12	Kap. 4322 Svinesundsforbindelsen AS	73
3.12.1	Sammendrag	73
3.12.2	Komiteens merknader	73
3.13	Kap. 5624 Renter av Svinesundsforbindelsen AS	73
3.13.1	Sammendrag	73
3.13.2	Komiteens merknader	73
3.14	Kap. 1330 Særskilte transporttiltak	73
3.14.1	Sammendrag	73
3.14.2	Komiteens merknader	74
3.14.2.1	Post 60 Særskilt tilskudd til kollektivtransport	74
3.14.2.2	Post 61 (ny) Styrking av kollektivtrafikken – Storbypakke	76
3.14.2.3	Post 70 Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen–Kirkenes	77
3.14.2.4	Post 71 (ny) Tilskudd til gang- og sykkelveier, trygge skoleveier	77
3.14.2.5	Post 75 Kompensasjon til distriktene for forskjeller i drivstoffpriser	78
3.15	Kap. 1350 og 4350 Jernbaneverket	79
3.15.1	Sammendrag	79
3.15.2	Komiteens merknader	79
3.15.2.1	Post 23 Drift og vedlikehold	82
3.15.2.2	Post 30 Investeringer	83
3.15.2.3	Post 31 Nytt dobbeltspor Oslo–Ski	92
3.15.2.4	Post 33 Fysisk skille Jernbaneverket – Bane Tele AS	93
3.15.2.5	Kap. 4350 Jernbaneverket	93
3.16	Kap. 1351 Persontransport med tog	94
3.16.1	Sammendrag	94
3.16.2	Komiteens merknader	94
3.17	Kap. 1354 Statens jernbanetilsyn	96
3.17.1	Sammendrag	96
3.17.2	Komiteens merknader	96
3.18	Kap. 1370 Posttjenester	97
3.18.1	Sammendrag	97
3.18.2	Komiteens merknader	97
3.19	Kap. 1380 og 4380 Post- og teletilsynet	98
3.19.1	Sammendrag	98
3.19.2	Komiteens merknader	98
3.20	Kap. 1382 Rentekompensasjon transporttiltak	99
4.	Viktige oppfølgingsområder – Samferdselsdepartementet	100
4.1	Oppfølging av Nasjonal transportplan 2010–2019	100
4.2	Samfunnssikkerhet og beredskap innen samferdselssektoren	105
4.3	Kollektivtransport	105
4.4	Intelligente kommunikasjonsløsninger	106
4.5	Kjøp av samferdselstjenester	106
4.6	Nordområda og oppfølging av nordområdestrategien	106
4.7	Oppfølging av oppmodingsvedtak	107
4.8	Styring av store samferdselsprosjekt	108
4.9	Entreprenørmarkedet	108
4.10	Selskap eid av Samferdselsdepartementet	108
4.11	Likestilling i transportsektoren	109

	Side	
4.12	Omtale av tilsetningsvilkår for lederne i heleide statlige virksomheter	109
4.13	Alternativ finansiering og organisering av infrastruktur	109
4.14	Klimatilpassing	113
5.	Fiskeri- og kystdepartementet – Kystforvaltning – Utdrag fra budsjettkapitler, samt komiteens merknader til disse	113
5.1	Sammendrag	113
5.2	Kap. 1062 Kystverket	114
5.2.1	Sammendrag	114
5.2.2	Komiteens merknader	114
5.2.2.1	Post 1 Driftsutgifter	114
5.2.2.2	Post 21 Spesielle driftsutgifter	116
5.2.2.3	Post 30 Nyanlegg og større vedlikehold	117
5.2.2.4	Post 45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	117
5.2.2.5	Post 60 Tilskudd til fiskerihavneanlegg	118
5.2.2.6	Post 70 Tilskudd Redningssselskapet	118
5.3	Kap. 4062 Kystverket	119
5.3.1	Sammendrag	119
5.3.2	Komiteens merknader	119
5.4	Kap. 1070 og 4070 Samfunnet Jan Mayen og Loran-C	120
5.4.1	Sammendrag	120
5.4.2	Komiteens merknader	120
6.	Fornyings-, administrasjons- og kirke departementet – IKT-politikk – Utdrag fra budsjettkapitler, samt komiteens merknader til disse	120
6.1	Kap. 1560 og kap. 3650 Direktoratet for forvaltning og IKT	120
6.1.1	Sammendrag	120
6.1.2	Komiteens merknader	120
6.2	Kap. 1561 IKT-politikk	121
6.2.1	Sammendrag	121
6.2.2	Komiteens merknader	122
6.3	Kap. 1562 Internasjonalt IKT-samarbeid og utviklingsprogram	123
6.3.1	Sammendrag	123
6.3.2	Komiteens merknader	123
7.	Justis- og politidepartementet – Nødnett – Utdrag fra budsjettkapitler, samt komiteens merknader til disse	123
7.1	Kap. 456 og kap. 3456 Direktoratet for nødkommunikasjon	123
7.1.1	Sammendrag	123
7.1.2	Komiteens merknader	124
8.	Forslag fra mindretall	125
8.1	Rammeuavhengige forslag	125
9.	Komiteens tilråding	130
Vedlegg	139



Innst. 13 S

(2010–2011)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 1 S (2010–2011), Representantforslag 2 S (2010–2011) og Representantforslag 22 S (2010–2011)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2011, kapitler under Samferdselsdepartementet, Fiskeri- og kystdepartementet, Fornyings-, administrasjons- og kirkedepartementet og Justis- og politidepartementet (rammeområde 17)

Til Stortinget

1. Sammendrag

1.1 Oversikt over budsjettforslaget

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Anne Marit Bjørnflaten, Susanne Bratli, Freddy de Ruiten, Gorm Kjernli, Magne Rommetveit og Tove Merete Sønsterud, fra Fremskrittspartiet, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg

Godskesen, Bård Hoksrud og Arne Sor-tevik, fra Høyre, Eli Rodum Agdestein, Øyvind Halleraker og Ingjerd Schou, fra Sosialistisk Venstreparti, Lasse Kinden Endresen, fra Kristelig Folkeparti, lederen Knut Arild Hareide, og fra Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, viser til at rammeområde 17 omfatter inntekts- og utgiftskapitler under Samferdselsdepartementet, Fiskeri- og kystdepartementet, Fornyings-, administrasjons- og kirkedepartementet og Justis- og politidepartementet.

Tabellen viser budsjettforslaget fra regjeringen Stoltenberg II for rammeområde 17.

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

Oversikt over budsjettkapitler og poster i rammeområde 17

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S
Utgifter i hele kroner			
<i>Justis- og politidepartementet</i>			
456		Direktoratet for nødkommunikasjon	525 570 000
	1	Driftsutgifter	139 870 000
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	385 700 000
<i>Fiskeri- og kystdepartementet</i>			
1062		Kystverket	2 320 548 000
	1	Driftsutgifter, <i>kan nyttes under post 45</i>	1 376 508 000
	21	Spesielle driftsutgifter	194 350 000
	30	Nyanlegg og større vedlikehold, <i>kan overføres</i>	477 750 000

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 1</i>	172 990 000
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres</i>	55 650 000
	70	Tilskudd Redningsselskapet	43 300 000
1070		Samfunnet Jan Mayen og Loran-C	42 680 000
	1	Driftsutgifter	42 680 000
<i>Samferdselsdepartementet</i>			
1300		Samferdselsdepartementet	187 400 000
	1	Driftsutgifter	128 000 000
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	26 700 000
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	30 200 000
	72	Tilskudd til samferdselsberedskap	2 500 000
1301		Forskning og utvikling mv.	241 100 000
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	17 100 000
	50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	150 800 000
	72	Tilskudd til miljøvennlig transport, Transnova-prosjektet, <i>kan overføres</i>	73 200 000
1310		Flytransport	692 600 000
	70	Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1311 post 71</i>	692 600 000
1311		Tilskudd til regionale flyplasser	26 600 000
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1310 post 70</i>	26 600 000
1313		Luftfartstilsynet	179 600 000
	1	Driftsutgifter	179 600 000
1314		Statens havarikommisjon for transport	59 000 000
	1	Driftsutgifter	59 000 000
1320		Statens vegvesen	15 084 900 000
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveier m.m., <i>kan overføres, kan nyttes under post 29, post 30, post 31 og post 72</i>	7 170 100 000
	29	Vederlag til OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	443 000 000
	30	Riksveiiinvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23, post 29, post 31 og post 72</i>	5 498 400 000
	31	Rassikring, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	524 800 000
	35	Vegutbygging i Bjørvika, <i>kan overføres</i>	142 100 000
	36	E16 over Filefjell, <i>kan overføres</i>	120 000 000
	37	E6 vest for Alta, <i>kan overføres</i>	110 000 000
	61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	103 800 000
	62	Tilskudd til rassikring på fylkesveier	526 300 000
	72	Kjøp av riksveiferjetjenester, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	446 400 000
1330		Særskilte transporttiltak	824 800 000
	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport, <i>kan overføres</i>	513 100 000
	70	Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen-Kirkenes	291 100 000
	75	Kompensasjon til distriktene for forskjeller i drivstoffpriser	20 600 000
1350		Jernbaneverket	9 266 400 000
	23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	4 923 000 000
	25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen, <i>kan overføres</i>	76 300 000

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S
	30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	3 875 200 000
	31	Nytt dobbeltspor Oslo-Ski, <i>kan overføres</i>	366 300 000
	33	Fysisk skille Jernbaneverket - BaneTele AS, <i>kan overføres</i>	25 600 000
1351		Persontransport med tog	2 220 100 000
	70	Kjøp av persontransport med tog, <i>kan overføres</i>	2 220 100 000
1354		Statens jernbanetilsyn	51 600 000
	1	Driftsutgifter	51 600 000
1370		Posttjenester	345 000 000
	70	Kjøp av post- og banktjenester	345 000 000
1380		Post- og teletilsynet	208 200 000
	1	Driftsutgifter	167 300 000
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	14 800 000
	70	Tilskudd til telesikkerhet og -beredskap, <i>kan overføres</i>	26 100 000
<i>Fornyings-, administrasjons- og kirke departementet</i>			
1560		Direktoratet for forvaltning og IKT	287 382 000
	1	Driftsutgifter	176 265 000
	21	Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres</i>	27 067 000
	22	Betaling av eID fra private leverandører	8 200 000
	23	Elektronisk ID, <i>kan overføres</i>	75 850 000
1561		IKT-politikk	25 969 000
	22	Samordning av IKT-politikken, <i>kan overføres</i>	13 019 000
	71	Tilskudd til fri programvare	4 444 000
	72	Tilskudd til forebyggende informasjonssikring	6 506 000
	73	Tilskudd til digital kompetanse	2 000 000
1562		Internasjonalt IKT-samarbeid og utviklingsprogram	27 691 000
	1	Driftsutgifter	4 190 000
	70	Tilskudd til internasjonale program, <i>kan overføres</i>	23 501 000
		Sum utgifter rammeområde 17	32 617 140 000

Inntekter i hele kroner

Inntekter under departementene

3456		Direktoratet for nødkommunikasjon	25 340 000
	1	Brukerbetaling	18 819 000
	2	Refusjoner	6 521 000
4062		Kystverket	9 750 000
	2	Andre inntekter	9 750 000
4070		Samfunnet Jan Mayen og Loran-C	4 729 000
	1	Inntekter fra kioskdirift	549 000
	7	Refusjoner	4 180 000
4300		Samferdselsdepartementet	2 100 000
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet	2 100 000
4313		Luftfartstilsynet	126 800 000
	1	Gebyrinntekter	126 800 000

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S
4320		Statens vegvesen	474 400 000
	1	Salgsinntekter m.m.	156 400 000
	2	Diverse gebyrer	288 100 000
	3	Refusjoner fra forsikringsselskaper	29 900 000
4350		Jernbaneverket	599 000 000
	1	Kjøreveisavgift	26 600 000
	2	Salg av utstyr og tjenester mv.	232 000 000
	6	Videresalg av elektrisitet til togdrift	264 100 000
	7	Betaling for bruk av Gardermobanen	76 300 000
4380		Post- og teletilsynet	172 100 000
	1	Diverse gebyrer	162 100 000
	51	Fra reguleringsfondet	10 000 000
4560		Direktoratet for forvaltning og IKT	5 675 000
	3	Diverse inntekter	3 675 000
	4	Internasjonale oppdrag	2 000 000
<i>Renter og utbytte mv.</i>			
5619		Renter av lån til Oslo Lufthavn AS	236 800 000
	80	Renter	236 800 000
5624		Renter av Svinesundsforbindelsen AS	34 000 000
	80	Renter	34 000 000
		Sum inntekter rammeområde 17	1 690 694 000
		Netto rammeområde 17	30 926 446 000

2. Komiteens hovedprioriteringer for rammeområde 17

2.1 Stortingets vedtak for rammeområde 17 og oppsummering av forslag

Ved vedtak i Stortinget 25. november 2011 er netto rammebeløp for rammeområde 17 fastsatt til kr 30 926 946 000, jf. Innst. 2 S (2010–2011). Rammen er meddelt komiteen i brev fra Stortingets presidentskap datert 25. november 2010.

Forslag til bevilgningsvedtak som utformes i innstillingen eller fremsettes ved behandlingen av den, kan ikke gå utover den ramme Stortinget har vedtatt, jf. Stortingets forretningsorden § 21.

I etterfølgende tabell gis en oversikt over budsjettforslaget fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet innenfor vedtatt ramme, jf. Innst. 2 S (2010–2011), og videre primærbudsjettene til Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti slik de framkommer i finansinnstillingen. Bare poster med avvik. Endring sammenliknet med regjeringens forslag i parentes.

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S	A, SV, Sp	FrP	H	KrF
Utgifter rammeområde 17 (i hele tusen kroner)							
1062		Kystverket					
	1	Driftsutgifter	1 376 508	1 376 508 (0)	1 307 683 (-68 825)	1 376 508 (0)	1 396 508 (+20 000)
	30	Nyanlegg og større vedlikehold	477 750	477 750 (0)	502 750 (+25 000)	477 750 (0)	477 750 (0)
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	172 990	172 990 (0)	222 990 (+50 000)	172 990 (0)	172 990 (0)
	70	Tilskudd Redningsselskapet	43 300	43 300 (0)	73 300 (+30 000)	43 300 (0)	43 300 (0)

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S	A, SV, Sp	FrP	H	KrF
1300		Samferdselsdepartementet					
	1	Driftsutgifter	128 000	128 000 (0)	116 000 (-12 000)	118 000 (-10 000)	128 000 (0)
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	30 200	30 200 (0)	40 200 (+10 000)	30 200 (0)	30 200 (0)
1301		Forskning og utvikling mv.					
	50	Samferdselsforskning	150 800	150 800 (0)	100 800 (-50 000)	150 800 (0)	160 800 (+10 000)
	72	Tilskudd til miljøvennlig transport, Transnova-prosjektet	73 200	73 200 (0)	0 (-73 200)	73 200 (0)	73 200 (0)
1311		Tilskudd til regionale flyplasser					
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser	26 600	26 600 (0)	46 600 (+20 000)	26 600 (0)	26 600 (0)
1320		Statens vegvesen					
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m.	7 170 100	7 170 100 (0)	8 170 100 (+1 000 000)	7 170 100 (0)	7 270 100 (+100 000)
	30	Riksveginvesteringer	5 498 400	5 498 400 (0)	6 998 400 (+1 500 000)	6 098 400 (+600 000)	5 628 400 (+130 000)
	31	Rassikring	524 800	524 800 (0)	874 800 (+350 000)	524 800 (0)	524 800 (0)
	32	Planlegging av OPS-prosjekter	0	0 (0)	0 (0)	200 000 (+200 000)	0 (0)
	61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	103 800	103 800 (0)	211 025 (+107 225)	103 800 (0)	103 800 (0)
	62	Tilskudd til rassikring på fylkesveger	526 300	526 300 (0)	876 300 (+350 000)	526 300 (0)	526 300 (0)
	63	Fylkesveier, tilskudd til fylkeskommunene	0	0 (0)	0 (0)	200 000 (+200 000)	0 (0)
	72	Kjøp av riksvegferjetjenester	446 400	446 400 (0)	521 400 (+75 000)	446 400 (0)	446 400 (0)
	73	Trafikksikkerhetstiltak	0	0 (0)	200 000 (+200 000)	0 (0)	0 (0)
	74	Kjøp av fylkesveiferjetjenester (NY)	0	0 (0)	325 000 (+325 000)	0 (0)	0 (0)
1330		Særskilte transporttiltak					
	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport	513 100	513 600 (+500)	1 024 100 (+511 000)	726 100 (+213 000)	578 100 (+65 000)
	61	Styrking av kollektivtrafikken - Storbypakke (Ny post)	0	0 (0)	150 000 (+150 000)	0 (0)	0 (0)
	61	Belønningsordning for gang-/sykkeltiltak i byene	0	0 (0)	0 (0)	50 000 (+50 000)	0 (0)
	61	Bybanen i Bergen: grunnverv og plan videreføring til Flesland	0	0 (0)	0 (0)	0 (0)	25 000 (+25 000)
	71	Trygge skoleveier, gang- og sykkelveier (belønningsordning)	0	0 (0)	0 (0)	0 (0)	100 000 (+100 000)
	75	Kompensasjon til distriktene for forskjeller i drivstoffpriser	20 600	20 600 (0)	0 (-20 600)	0 (-20 600)	20 600 (0)
1350		Jernbaneverket					
	23	Drift og vedlikehold	4 923 000	4 923 000 (0)	5 023 000 (+100 000)	4 918 000 (-5 000)	5 023 000 (+100 000)
	30	Investeringer i linjen	3 875 200	3 875 200 (0)	4 625 200 (+750 000)	3 875 200 (0)	4 045 200 (+170 000)
	33	Fysisk skille Jernbaneverket - BaneTele AS	25 600	25 600 (0)	25 600 (0)	0 (-25 600)	25 600 (0)

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S	A, SV, Sp	FrP	H	KrF
1370		Posttjenester					
	70	Kjøp av post- og banktjenester	345 000	345 000 (0)	249 500 (-95 500)	145 000 (-200 000)	345 000 (0)
1380		Post- og teletilsynet					
	1	Driftsutgifter	167 300	167 300 (0)	156 544 (-10 756)	167 300 (0)	167 300 (0)
1382		Rentekompensasjon transporttiltak					
	60	Rentekompensasjon riksveiinvesteringer (ny post)	0	0 (0)	332 113 (+332 113)	0 (0)	0 (0)
	61	Rentekompensasjon rassikring riksveger (ny post)	0	0 (0)	4 337 (+4 337)	0 (0)	0 (0)
	62	Rentekompensasjon rassikring fylkesveier (ny post)	0	0 (0)	4 337 (+4 337)	0 (0)	0 (0)
	63	Rentekompensasjon jernbaneinvesteringer (ny post)	0	0 (0)	104 838 (+104 838)	0 (0)	0 (0)
	64	Rentekompensasjon kyst (ny post)	0	0 (0)	5 190 (+5 190)	0 (0)	0 (0)
	65	Rentekompensasjon bredbånd (ny post)	0	0 (0)	12 975 (+12 975)	0 (0)	0 (0)
	66	Rentekompensasjon særskilte proskjenter (ny post)	0	0 (0)	35 361 (+35 361)	0 (0)	0 (0)
	67	Rentekompensasjon Storbypakke (ny post)	0	0 (0)	174 211 (+174 211)	0 (0)	0 (0)
	68	Rentekompensasjon store drift og vedlikeholdsproskjenter (ny post)	0	0 (0)	71 103 (+71 103)	0 (0)	0 (0)
	69	Rentekompensasjon trafikksikkerhetstiltak (ny post)	0	0 (0)	14 221 (+14 221)	0 (0)	0 (0)
	70	Rentekompensasjon fergekaier riksveiferger (ny post)	0	0 (0)	3 795 (+3 795)	0 (0)	0 (0)
	71	Rentekompensasjon fergekaier fylkesveiferger (ny post)	0	0 (0)	16 443 (+16 443)	0 (0)	0 (0)
1560		Direktoratet for forvaltning og IKT					
	1	Driftsutgifter	176 265	176 265 (0)	116 265 (-60 000)	126 265 (-50 000)	176 265 (0)
1561		IKT-politikk					
	50	Bredbånd, kan overføres	0	0 (0)	50 000 (+50 000)	0 (0)	0 (0)
Sum utgifter rammeområde 17			32 617 140	32 617 640 (+500)	38 608 408 (+5 991 268)	33 568 940 (+951 800)	33 337 140 (+720 000)

Inntekter rammeområde 17 (i hele tusen kroner)

Sum inntekter rammeområde 17	1 690 694	1 690 694 (0)	1 690 694 (0)	1 690 694 (0)	1 690 694 (0)	1 690 694 (0)
Sum netto rammeområde 17	30 926 446	30 926 946 (+500)	36 917 714 (+5 991 268)	31 878 246 (+951 800)	31 646 446 (+720 000)	

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til sine respektive partiers alternative forslag til rammer for rammeområde 17 i Innst. 2 S (2010–2011). Flertallet viser til sine

respektive partiers primærstandpunkter i kapittel 2.2 Generelle merknader fra komiteen.

Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti har ikke justert sine primærstandpunkt etter Stortingets bevilgningsvedtak under rammeområde 17.

2.2 Generelle merknader fra komiteen

2.2.1 *Generelle merknader fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet*

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet mener den rød-grønne flertallsregjeringen med det framlagte samferdselsbudsjettet tar et nytt stort løft for veg- og jernbanenettet i landet. Disse medlemmer er særlig glad for satsinga på drift og vedlikehold, fordi det er essensielt å ta vare på den infrastrukturen vi allerede har, både for å bedre trafikksikkerheten og livskvaliteten til folk flest. Det foreslåtte budsjettet vil stanse forfallet på vegene og starte arbeidet med å ta igjen etterslepet på jernbanen.

Disse medlemmer understreker at satsinga på veg og bane er på et historisk høyt nivå. Forslaget for 2011 er på 29,4 mrd. kroner. Det er en vekst på 2,8 mrd. kroner eller 10,6 pst sammenliknet med saldert budsjett for 2010. Med dette har bevilgningene til veg økt med om lag 44 pst siden 2005, og til jernbane med om lag 67 pst.

Dette har blant annet resultert i at 534 km riksveg er åpna for trafikk i perioden 2006–2009, 168 km firefelts riksveg er bygd, og 262 km gang- og sykkelveier er tilrettelagt for gående og syklende langs riksveier disse årene. Disse medlemmer er videre tilfredse med at det i perioden 2006 til 2011 er ferdigstilt 35 km ny jernbane. Av dette er 27 km dobbeltspor, og omfatter strekningene Lysaker–Sandvika, Sandnes–Stavanger og Barkåker–Tønsberg. Sju kryssingsspor er forlenga eller bygd nye. Om lag 50 stasjoner har fått en vesentlig utbedring, og i tillegg er det gjennomført en rekke mindre utbedringer. Et større arbeid foregår med oppgradering av informasjonsanleggene hvor 200 nye stasjoner har fått eller vil få nye informasjonsanlegg i løpet av 2011.

Disse medlemmer viser også til at Jernbaneverket har lagt ned eller sikra om lag 600 usikra planoverganger.

Disse medlemmer viser til at det bevilges 15,1 mrd. kroner til vegformål. Til veivedlikehold er det foreslått 1,55 mrd. kroner, og dette er en økning på hele 60 pst. Disse medlemmer understreker at dette vil gjøre det mulig å dekke store behov som følge av etterslep i vedlikeholdet, kostnadsøkning, trafikkøkning og nye veganlegg. Basert på dagens utregningsmodeller blir veksten i etterslepet i vedlikeholdet stanset.

Bevilgningen vil også blant annet gi 1 000 km med nytt asfaltdekke på riksvegene. Disse medlemmer viser også til at det blir en økning i bevilgningene til investeringer. I alt 6,92 mrd. kroner er foreslått som statlige bevilgninger til veginvesteringer, en økning på 444 mill. kroner eller 6,9 pst. sammenliknet med saldert budsjett 2010. Dette vil føre til

at større investeringsprosjekt blir avslutta og vil bidra til bedre fremkommelighet og redusert reisetid. I tillegg til start av nye prosjekt er det også satt av planmidler til prosjekt som på lengre sikt vil gi betydelig bedre framkommelighet. I Prop. 36 S (2010–2011) foreslår den rød-grønne regjeringen for øvrig en ytterligere styrking av bevilgningen til vegplanlegging. Disse medlemmer viser videre til at budsjettforslaget for 2011 følger opp regjeringens mål om en milliard kroner årlig til rassikring i perioden 2010–2019. Det er foreslått 1,05 mrd. kroner til rassikring, en økning på 23,7 pst fra 2010. 526 mill. kroner skal gå til rassikringsprosjekt på fylkesvegnettet, mens resten skal benyttes på riksveger. Klimaendringene fører til økt rasfare. Regjeringens satsing på rassikring gir økt livskvalitet for folk bosatt langs rasutsatte strekninger og høyere effektivitet for næringsliv som er avhengig av å benytte rasutsatte ferdselsårer.

Bevilgningen til riksvegformål øker totalt med 11,2 pst. Disse medlemmer understreker at siden det rød-grønne flertallet overtok regjeringsmakta i 2005, er økningen til vegformål på 6,84 mrd. kroner eller 43,9 pst, målt i 2011-kroner. Overføringa av vegnett til fylkene er det da tatt hensyn til.

Disse medlemmer er opptatt av å bedre trafikksikkerheten, også på riksvegene. Disse medlemmer viser til at antall trafikkdrepte i 2009 var 212, noe som er det laveste tallet siden 1954. Selv om antall drepte ved utgangen av oktober 2010 ligger noe over tallet fra 2009, så er det nedgang både i antall ulykker og i antall skadde fra året før.

Disse medlemmer er opptatt av at det i trafikksikkerhetsarbeidet er viktig å ha fokus på hele trafikksystemet, både trafikanten, kjøretøyet og vegen.

Disse medlemmer mener trafikksikkerhetstiltak som blant annet bygging av midtrekkverk, etablering av forsterket midtoppmerking, utbedring av sideterrang, vegbelysning, m.m., er viktige tiltak og er vil derfor understreke viktigheten av satsingen på programområdene.

Disse medlemmer mener det må investeres mer på denne typen trafikksikkerhetstiltak og foreslår derfor at innsatsen til midtrekkverk og brede midtfelt/rumlefelt økes med 20 mill. kroner ut over regjeringens budsjettforslag. Denne omprioriteringen gjennomføres som en omfordeling innenfor kap. 1320 post 30. Med denne omprioriteringen økes antall km ferdigstilt midtrekkverk i 2011 til 25 km. Med 25 km ferdigstilt midtdeler i 2011 holdes utbyggingstakten på det ambisjonsnivået Stortinget har satt i Nasjonal transportplan 2010–2019.

Disse medlemmer er også tilfredse med at det er funnet midler til et nytt forskningsprogram innen trafikksikkerhet. Dette er nødvendig for å fremskaffe mer kunnskap om hvordan vi kan fore-

bygge ulykker og møte framtidige trygghetsutfordringer i hele transportsektoren.

Disse medlemmer mener det er avgjørende å få togtrafikken mer pålitelig og øke driftsstabiliteten. Derfor er disse medlemmer fornøyde med at regjeringen også i 2011 holder fram med budsjettløftet på jernbane, som ble startet i 2005. Regjeringen foreslår 11,5 mrd. kroner til jernbaneformål for 2011, og dette er en økning på 13,4 pst. fra saldert budsjett 2010. Økningen fra 2005 er på hele 3,7 mrd. kroner – eller 67,2 pst. – målt i 2011-kroner. 4,9 mrd. kroner er foreslått til drift og vedlikehold, og dette er en økning på 12,2 pst. fra saldert budsjett 2010. Disse medlemmer understreker at regjeringen med dette går lenger enn det som er lagt til grunn i NTP-ramma. Disse medlemmer viser videre til at regjeringen foreslår å sette av 557 mill. kroner til langsiktige fornyelsestiltak i Oslo-området, det såkalte Osloprosjektet. Det er foreslått 4,24 mrd. kroner til investeringer, en økning på 8,9 pst. Dette legger grunnlaget for slutføring av den enorme og svært viktige utbyggingen av et nytt dobbeltspor Lysaker–Asker og til å holde god framdrift i andre store prosjekter som dobbeltsporet Holm–Holmestrand–Nykirke. Også dobbeltsporet Barkåker–Tønsberg kan bygges ferdig i 2011 med den betydelige bevilgningen til jernbaneinvesteringer regjeringen foreslår.

Disse medlemmer legger vekt på en effektiv, trygg og miljøvennlig luftfart for folk og næringsliv over hele landet, og viser til at forslaget til statsbudsjett for 2011 innebærer 958 mill. kroner til luftfartsformål. Dette er om lag på samme nivå som i fjor. Til statlig kjøp av innenlandske flyruter foreslår regjeringen 693 mill. kroner, 10 pst. mer enn i 2010.

Disse medlemmer mener at det er et statlig ansvar å sikre likeverdige posttjenester over hele landet med ombringning av post seks dager i uka. Til post- og teletjenester foreslår regjeringen drøyt 553 mill. kroner, og dette er en nedgang på om lag 22 pst. fra 2010. Disse medlemmer viser til at reduksjonen hovedsakelig kommer av redusert behov for statlig kjøp av leveringspliktige post- og banktjenester. Foreløpige resultatanslag for regnskapsåret 2010 tilsier at konsernet vil ha et negativt resultat etter skatt for 2010. Disse medlemmer støtter derfor regjeringen i at det ikke vil være grunnlag for å ta ut utbytte fra Posten Norge AS i 2011. Staten tok heller ikke ut utbytte i 2009 og 2010.

Disse medlemmer er tilfredse med den økte satsinga på kollektivtrafikk og andre miljøtiltak i regjeringens budsjettforslag for 2011. 431,1 mill. kroner er foreslått til «Belønningsordninga for betre kollektivtransport og mindre bilbruk i byane», og dette er en økning på nær 30 pst. fra 2010. Byområder som kan vise til gode, restriktive personbiltiltak blir prioritert ved tildeling av midler, enten tildelingene

er for ett eller fire år, og disse medlemmer understreker at regjeringen med dette følger opp Stortingets klimaforlik.

I tillegg viser disse medlemmer til at miljøprosjektet Transnova får 72 mill. kroner, en økning på 42 pst. Tiltak for gående og syklende får 230 mill. kroner, en økning på 50 pst. Til kollektivtrafikktiltak og tiltak for universell utforming er det foreslått 125 mill. kroner fra statlige bevilgninger til veg. I tillegg er det lagt til grunn om lag 70 mill. kroner i ekstern finansiering. Elbiler vil fremdeles ha tilgang til kollektivfelt, til å passere gratis i bomring, parkere gratis på offentlige parkeringsplasser og bli frakta gratis med riksvegferjer. Det blir også ekstra fradrag i engangsavgifta for biler med utslipp under 50 gram CO₂/km, og halv sats på vegbruksavgifta for biodiesel videreføres.

Disse medlemmer er tilfredse med at bevilgningen til oppfølging av Nasjonal transportplan under Fiskeri- og kystdepartementet styrkes. Disse medlemmer er også tilfredse med at det foreslås å bedre vilkårene for sjøtransporten ved å redusere kystavgifta og bedre den maritime infrastrukturen, og at nordområdetiltaket BarentsWatch realiseres. Bevilgningen til oppfølging av Nasjonal transportplan under Fiskeri- og kystdepartementets ansvarsområde økes med 88,8 mill. kroner. I tillegg foreslås avgiftsnivået redusert med 29,2 mill. kroner, gjennom en reduksjon av kystavgiften. Samlet innebærer dette en styrking av oppfølgingen av Nasjonal transportplan med 118 mill. kroner på Fiskeri- og kystdepartementets område. Fiskeri- og kystdepartementets budsjettforslag for 2011 har en totalramme på 4,4 mrd. kroner.

Økningen fordeles med 8,8 mill. kroner til fiskerihavner og farleier, 22,9 mill. kroner til tilskudd til kommunale fiskerihavnetiltak, 4,5 mill. kroner til vedlikehold av navigasjonsinstallasjoner, 20 mill. kroner til navigasjons- og meldesystemer og 2,6 mill. kroner til fornying av utstyr ved sjøtrafikksentralene og transportplanlegging. For å ta høyde for sluttfinansiering av et nytt anleggs- og oljevern fartøy foreslås det å øke bevilgningen til fartøy med 30 mill. kroner til 76 mill. kroner i 2011.

Det foreslås å øke bevilgningen til beredskap mot akutt forurensning med 25 mill. kroner i 2011. Disse medlemmer viser til at det, basert på erfaringer fra aksjoner de siste årene, foreslås at disse midlene blant annet brukes til å øke kompetanse hos Kystverket og hos interkommunale utvalg mot akutt forurensning som blir satt inn ved aksjoner. Disse medlemmer viser også til at det foreslås avsatt midler til en rammeavtale for fiskefartøy og andre egnede fartøy tilknyttet de statlige oljeverndepotene langs kysten, og mener dette er en klok tilnærming til denne utfordringen.

Disse medlemmer viser videre til at regjeringen vil foreta en ny og samlet vurdering av den nasjonale slepebåtberedskapen. I påvente av utredningen foreslås det at den etablerte slepebåtberedskapen i Nord-Norge og på Sørlandet videreføres. Disse medlemmer er tilfredse med at det foreslås at slepebåtberedskapen på Vestlandet styrkes gjennom en tilstedeværelseskontrakt som gir bedre tilgjengelighet av sleperessurser i regionen.

Disse medlemmer vil utheve at IKT-næringa er viktig for Norge, og både offentlig sektor og privat næringsliv er viktig for IKT-næringa. Regjeringen bidrar gjennom ulike IKT-tiltak på statsbudsjettet til å utvikle nye løsninger og tjenester som vil gjøre hverdagen enklere for både bedrifter og enkeltpersoner. Disse medlemmer er tilfredse med at bevilgningene til IKT-relaterte formål er store også for 2011. Regjeringen foreslår å bruke 75,8 mill. kroner til drift og utvikling av fellesløsninger for elektronisk ID (eID) i offentlig sektor i 2011. I tillegg foreslås det å sette av 8,2 mill. kroner for å betale for statlige instansers bruk av eID-er på høyt sikkerhetsnivå. MinID har over 2 millioner brukere og brukes som innlogging til mange kommunale og statlige tjenester.

Disse medlemmer viser videre til at det foreslås en videreføring av bevilgningen på 19 mill. kroner på Difis budsjett for å øke bruken av elektronisk handel blant offentlige oppdragsgivere og leverandører. Dette er et ledd i regjeringens femårige satsing på elektronisk handel for perioden 2010–2014. Bevilgningen skal blant annet brukes på økt satsing på støttetjenester og større grad av sentralfinansiering av ehandelsplattformen.

2.2.2 Generelle merknader fra Fremskrittspartiet

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at god transportinfrastruktur er en forutsetning for en velfungerende økonomi der folk, varer og tjenester raskt kan flyttes dit det er størst behov. Gode transportløsninger er ekstra viktig for Norge – en tynt befolket nasjon med store avstandsulemper. Samferdselsinvesteringer gir økonomisk vekst og sysselsetting, og å redusere transportbehovet er ikke realistisk hvis man samtidig skal opprettholde dagens velstandsnivå. I Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2011 har disse medlemmer på samferdselsområdet lagt særlig vekt på å følge opp sitt eget forslag til Nasjonal transportplan 2010–2019/2034, i motsetning til regjeringen som ikke engang makter å følge opp sin egne langt mer beskjedne NTP-plan.

Disse medlemmer viser til at Norge sakker stadig lenger akterut når det gjelder infrastruktur. Tidligere hadde Albania den laveste gjennomsnittsfarten av 12 europeiske land, men ifølge en undersøkelse konsultantselskapet Rambøll har utført på oppdrag fra Opplysningsrådet for veitrafikken, sitter Norge nå igjen med jumboplassen. Disse medlemmer vil videre vise til rapporten «The Global Competitiveness Report 2010–2011», der det på side 389 kommer frem at Norge ender på 79. plass i verden når det gjelder opplevd veikvalitet. Disse medlemmer påpeker at Norge på dette området dermed må se seg forbigått av blant annet Kenya og Rwanda, mens Danmark oppnår en respektabel 9. plass og Sverige en respektabel 18. plass.

Disse medlemmer har som utgangspunkt for Fremskrittspartiets samferdselsbudsjett for 2011 at transport og mobilitet er positivt. Økt transport som følge av et bedre og mer tilrettelagte tilbud innenfor person- og godstransporten må oppfattes å imøtekomme et reelt transportbehov, som tidligere ikke har kunnet realiseres innenfor praktiske eller økonomiske rammer. Likevel må det legges vekt på å minimalisere de negative effektene fra samferdselen gjennom positive stimulerings tiltak, omfattende satsing på flere former for sikkerhet og generelt store investeringer i effektiv, sikker og miljøvennlig godstransport, samt individuell så vel som kollektiv persontransport.

Disse medlemmer ønsker et «transportdepartement» med ansvar for all transport på land, sjø og i lufta, og med et transportdirektorat med ansvar for hele transportinfrastrukturen kan det legges til rette for samordning og effektiv gjennomføring.

Disse medlemmer understreker at Fremskrittspartiets bevilgningsøkninger etter kontantprinsippet ikke viser Fremskrittspartiets totale satsing, blant annet fordi disse medlemmers forslag til rentekompensasjonsordninger gir en langt høyere investeringsramme for 2011 enn dersom de samme bevilgningene hadde gått direkte til investeringer etter kontantprinsippet. Disse medlemmer vil også vise til at Fremskrittspartiets utenlandsbudsjett for 2011 inneholder 2,5 mrd. kroner til veiinvesteringer direkte fra utlandet. Disse medlemmer viser til at summen av direkte bevilgninger, utenlandsbudsjett og rentekompensasjon blant annet åpner for følgende utover regjeringens budsjettforslag: 21,7 mrd. kroner i ekstra riksveiinvesteringer, 7,2 mrd. kroner ekstra til fylkesveiene og 1,2 mrd. kroner ekstra til rassikring.

Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett der det foreslås å øke bevilgningen under ramme 17 med 5 991 268 000 kroner ut over regjeringens forslag:

Fremskrittspartiets prioriteringer i alternativ til budsjett (påplussinger og kutt i forhold til Prop. 1 S (2010–2011) med Tillegg 1–4)

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S med Tillegg. 1-4	Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett 2011
Utgifter rammeområde 17 (i hele tusen kroner)				
1062		Kystverket	2 320 548	+36 175
	1	Driftsutgifter	1 376 508	-68 825
	30	Nyanlegg og større vedlikehold	477 750	+25 000
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	172 990	+50 000
	70	Tilskudd Redningsselskapet	43 300	+30 000
1300		Samferdselsdepartementet	187 400	-2 000
	1	Driftsutgifter	128 000	-12 000
	71	Tilskudd til trafiksikkerhetsformål mv.	30 200	+10 000
1301		Forskning og utvikling mv.	241 100	-123 200
	50	Samferdselsforskning	150 800	-50 000
	72	Tilskudd til miljøvennlig transport, Transnova-prosjektet	73 200	-73 200
1311		Tilskudd til regionale flyplasser	26 600	+20 000
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser	26 600	+20 000
1320		Statens vegvesen	15 084 900	+3 907 225
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m.	7 170 100	+1 000 000
	30	Riksveginvesteringer	5 498 400	+1 500 000
	31	Rassikring	524 800	+350 000
	61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	103 800	+107 225
	62	Tilskudd til rassikring på fylkesveger	526 300	+350 000
	72	Kjøp av riksvegfergetjenester	446 400	+75 000
	73	Trafiksikkerhetstiltak	0	+200 000
	74	Kjøp av fylkesveifergetjenester (NY)	0	+325 000
1330		Særskilte transporttiltak	824 800	+640 400
	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport	513 100	+511 000
	61	Styrking av kollektivtrafikken - Storbypakke (Ny post)	0	+150 000
	75	Kompensasjon til distriktene for forskjeller i drivstoffpriser	20 600	-20 600
1350		Jernbaneverket	9 266 400	+850 000
	23	Drift og vedlikehold	4 923 000	+100 000
	30	Investeringer i linjen	3 875 200	+750 000
1370		Posttjenester	345 000	-95 500
	70	Kjøp av post- og banktjenester	345 000	-95 500
1380		Post- og teletilsynet	208 200	-10 756
	1	Driftsutgifter	167 300	-10 756
1382		Rentekompensasjon transporttiltak		
	60	Rentekompensasjon riksveinvesteringer (ny post)	0	+332 113
	61	Rentekompensasjon rassikring riksveger (ny post)	0	+4 337
	62	Rentekompensasjon rassikring fylkesveier (ny post)	0	+4 337
	63	Rentekompensasjon jernbaneinvesteringer (ny post)	0	+104 838
	64	Rentekompensasjon kyst (ny post)	0	+5 190
	65	Rentekompensasjon bredbånd (ny post)	0	+12 975

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S med Tillegg. 1-4	Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett 2011
	66	Rentekompensasjon særskilte proskjenter (ny post)	0	+35 361
	67	Rentekompensasjon Storbypakke (ny post)	0	+174 211
	68	Rentekompensasjon store drift og vedlikeholdsproskjenter (ny post)	0	+71 103
	69	Rentekompensasjon trafiksikkerhetstiltak (ny post)	0	+14 221
	70	Rentekompensasjon fergekaier riksveiferger (ny post)	0	+3 795
	71	Rentekompensasjon fergekaier fylkesveierferger (ny post)	0	+16 443
1560		Direktoratet for forvaltning og IKT	287 382	-60 000
	1	Driftsutgifter	176 265	-60 000
1561		IKT-politikk	25 969	+50 000
	50	Bredbånd, kan overføres	0	+50 000
Sum utgifter rammeområde 17			32 617 140	+5 991 268
Inntekter rammeområde 17 (i hele tusen kroner)				
Sum inntekter rammeområde 17			1 690 694	0
Sum netto rammeområde 17			30 926 446	+5 991 268

FINANSIERINGSLØSNINGER

Disse medlemmer påpeker at Fremskrittspartiet i motsetning til regjeringen følger opp sine forslag i Nasjonal transportplan 2010–2019/2034 i Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2011, og slik at Norge innen 25 år kan ha gjennomført en total modernisering av vei- og jernbanenettet.

Disse medlemmer viser til at det omsider har kommet en erkjennelse både i politiske og økonomiske miljøer om at omplassering av vår finansformue i utenlandske verdipapirer til noe mer realinvesteringer i lønnsom infrastruktur, ikke er å «bruke opp oljepengene». Disse medlemmer mener at dette bør ha konsekvenser for hvordan offentlige regnskaper og budsjetter føres, inkludert statsbudsjettet. Disse medlemmer ønsker en omlegging i retning av en resultatorientert regnskaps- og budsjettføring, og at investeringer skal føres som anleggsmidler. Disse medlemmer viser til at avskrivingsregler dermed vil synliggjøre fallende verdi som følge av dårlig vedlikehold av veinettet, og for øvrig andre offentlige anleggsmidler. Disse medlemmer viser til at spørsmålet blant annet ble tatt opp i forbindelse med Dokument nr. 8:13 (2006–2007) fra stortingsrepresentantene Per-Willy Amundsen, Åge Starheim og Ib Thomsen om skjerpede krav til revisorers uavhengighet i kommunal sektor, og at Fremskrittspartiet med støtte fra Høyre i Innst. O. nr. 82 (1999–2000) og Innst. S. nr. 307 (2000–2001) fremmet forslag om en omlegging av regnskapsprinsippene for kommuneregnskapet i retning av en resultatorientert regnskaps- og budsjettføring. Disse medlemmer vil i den forbindelse vise til sitt for-

slag i Innst. 2 S (2010–2011) om synliggjøring av investeringer på statsbudsjettet:

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

Disse medlemmer viser til at en prosess i retning av resultatorientert regnskaps- og budsjettføring vil ta flere år. Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2011 derfor forholder seg til dagens budsjettssystem. Disse medlemmer påpeker at dette på samferdselsektoren gjøres ved å la vei-, bane- og kystetatene prosjektfinansierte store utbyggingsprosjekter ved hjelp av statlige lån, der rentene kompenseres av deler av inntektene fra et statlig infrastrukturfond på 300 mrd. kroner. Disse medlemmer viser til at rentekompensasjon på bygg ble innført allerede i 2001 under regjeringen Bondevik II med tilslutning fra alle partiene, og at Stoltenberg III nå bruker en slik rentekompensasjonsordning til transporttiltak i fylkene, jf. bevilgningsforslaget i Prop. 1 S (2010–2011) kap. 1320 post 61. Disse medlemmer foreslår å starte en gradvis oppbygging av et infrastrukturfond, dog slik at fondet gir avkastning fra budsjettåret 2011. Adgangen til å lånefinansiere muliggjør større sammenhengende prosjekter som realiseres vesentlig raskere enn i dag – uavhengig av de årlige statsbudsjettene. Disse medlemmer

viser til at denne modellen allerede er innført overfor Statnett.

Disse medlemmer vil i den forbindelse vise til følgende forslag i Innst. 2 S (2010–2011):

«Stortinget ber regjeringen opprette et infrastrukturfond pålydende 300 mrd. kroner. Fondet bygges opp over inntil 5 år, og avkastningen øremerkes realinvesteringer i vei-, jernbane- og kollektivnettet samt bredbånd/IKT-infrastrukturen med forutsigbar og varig finansiering av infrastruktur-investeringene som overordnet mål.»

«Stortinget ber regjeringen utrede en sammenslåing av administrasjonen av vei, jernbanens kjørevei og luftfarten i ett direktorat.»

«Stortinget ber regjeringen legge frem sak om organisering av Vegdirektoratet som et statlig veiselskap eller statsaksjeselskap, og en ordning selskapet skal kunne prosjektfinansiere store utbyggingsprosjekter ved hjelp av rimelige, statlige lån som tilbakebetales over investeringsobjektets levetid.»

«Stortinget ber regjeringen legge frem sak om organisering av Jernbaneverket som et statlig selskap eller statsaksjeselskap, og en ordning der selskapet skal kunne prosjektfinansiere store utbyggingsprosjekter ved hjelp av rimelige, statlige lån som tilbakebetales over investeringsobjektets levetid.»

«Stortinget ber regjeringen organisere Kystverket som statlig selskap eller statsaksjeselskap, og en ordning der selskapet skal kunne prosjektfinansiere store utbyggingsprosjekter ved hjelp av rimelige, statlige lån som tilbakebetales over investeringsobjektets levetid.»

Disse medlemmer vil også vise til sitt forslag i Dokument 8:2 S (2010–2011) om etablering av selvstendig transporttilsyn:

«Stortinget ber regjeringen etablere et statens transporttilsyn som får til oppgave å drive tilsyn med og kontroll av all transport på vei, jernbane, innenfor luftfart og sjøtransport. Transporttilsynet skal årlig legge frem en rapport for Stortinget om måloppnåelse innenfor norsk samferdsel. Stortinget legger til grunn at slik rapportering baseres på konkrete mål og minstestandard for alle transportsektorer, og at tilsynet får konkrete sanksjonsmidler.»

Disse medlemmer peker på at valg av gjennomføringsmodell for store prosjekter påvirker økonomien både når det gjelder byggekostnader og vedlikehold, samt planleggingstid/byggetid. Disse medlemmer ønsker derfor at både livsløpsentrepriser og totalentrepriser tas aktivt i bruk når det gjelder bygging av store vei- og jernbaneprosjekter. Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen i langt større grad ta i bruk livsløpsentrepriser og totalentrepriser ved bygging av store vei- og jernbaneprosjekter.»

Disse medlemmer vil illustrere fondets utvikling og kostnadene knyttet til fremskrevet rentekompensasjon for vei, jernbane, storbysatsing, kystformål og bredbånd på følgende måte:

Tabell 1 - infrastrukturfond	2011	2012	2013	2014	2015	Videre årlig
Årlig avsetning (mrd. kr)	60 mrd.	60 mrd.	60 mrd.	60 mrd.	60 mrd.	0
Akkumulert fond (mrd. kr)	60 mrd.	120 mrd.	180 mrd.	240 mrd.	300 mrd.	300 mrd.
Årlig avkastning (mill. kr)	3,00 mrd.	6,00 mrd.	9,00 mrd.	12,00 mrd.	15,00 mrd.	15,00 mrd.

Tabell 2 - rentekompensasjon	Budsj. 2011	Budsj. 2012
Årlig avkastning infrastrukturfond	3 000 mill.	6 000 mill.
Investeringsramme som innføres gjeldende år	51 309 mill.	52 173 mill.
Investeringsramme brukt tidligere år	2 000 mill.	53 309 mill.
Rentekompensasjonsbevilgning	957 mill.	2 747 mill.
Overskudd som kan brukes til andre samferdselsformål	2 043 mill.	3 253 mill.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge frem en sak om finansiering og utbygging av store samferdselsprosjekter av nasjonal betydning, uavhengig av Nasjonal transportplan.»

Disse medlemmer vil videre be regjeringen legge frem en egen sak om finansieringsverktøy til bruk ved investeringer innenfor samferdselssektoren, og der Stortinget legger til grunn at dette skjer uavhengig av behandling av ny Nasjonal transportplan. Disse medlemmer viser til forslag fremmet om dette i innstillingens kapittel 4.13 Alternativ finansiering og organisering av infrastruktur.

VEI

Disse medlemmer påpeker at veinettet er vår viktigste infrastruktur, og at effektive, sikre og miljøvennlige veier er helt avgjørende for næringslivets konkurransevne og innbyggernes behov og krav til mobilitet. 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 skuffet over at regjeringens nasjonale transportplan 2010–2019 bare inneholder 20 km ny motorvei i året i tiårsperioden, samtidig som for eksempel Polen er i full gang med å oppfylle planen om 2 500 km motorvei (130 km/t) og ekspressvei (110 km/t) i perioden 2007–2012. Disse medlemmer har selv vært på studietur i Krakow-området og sett på utbyggingen av A4 gjennom Polen og forbi Krakow og videre til Ukraina, blant annet motorveiparsellen Krakow-Szarów (ca. 20 km), og besøkt både GDDKiA (som tilsvarende Statens vegvesen) og entreprenører i Polen. Disse medlemmer viser til artikkelen «Ny rapport: Fortsatt 40 år med smale veier i Norge» på VG Nett 15. november 2010, der det vises til tall fra Opplysningsrådet for Veitrafikken som viser at det fortsatt vil finnes énfelts hovedveier i Norge i 40 nye år.

Disse medlemmer mener at det bør være en konkret langsiktig målsetting at modulvogntog, med lengde på 25 meter og totalvekt på inntil 60 tonn, skal kunne brukes på alle strekninger i det norske stamnettet.

Disse medlemmer viser til Innbyggerundersøkelsen (DIFI rapport 2010:01) som avdekker en gjennomgående misnøye med norske veier. Standard på riks- og europaveier og fylkesveier vurderes negativt. Disse medlemmer peker på at dette innebærer at brukerne, «veikundene», jevnt over er lite tilfredse. Disse medlemmer mener at kundetilfredshet mht. riks- og fylkesveier bør måles jevnlig slik man for eksempel gjør innen jernbanesektoren (NSB).

Disse medlemmer vil derfor be regjeringen sørge for at tilfredshet med riks- og fylkesveier jevnlig måles blant veibrukerne, og viser til forslag om dette i innstillingens kapittel 3.10.2.

Disse medlemmer viser til at det er en klar og entydig sammenheng mellom veistandard og trafikksikkerhet:

- «75 prosent av dødsfallene hadde sannolikt kunnet undvikas om vägtransportssystemet varit så förlåtande som Nollvisionens förutsätter.» (Pressemelding fra Trygg Trafikk svenske søsterorganisasjon NTF, 7. januar 2008)
- «Vägens bristande säkerhetsstandard visade sig orsaka 72 procent av dödsfallen, medan 53 pro-

cent berodde på brister i bilens säkerhetsstandard och 42 procent på förarens regelbrott.» (Pressemelding fra Folksam, 10. januar 2007)

- «38 prosent av alle trafikkdrepte i 2008 mistet livet i en utforkjøringsulykke. 33 prosent var innblandet i en møteulykke. 12 prosent av de drepte var fotgjengere.» (Pressemelding fra Statens vegvesen, 23. november 2009).

Disse medlemmer viser til at trafikksikkerhet er et samspill mellom veistandard, bilist og bilens tekniske stand. Det finnes en rekke lover, forskrifter og sanksjonsmuligheter knyttet til trafikanten og kjøretøyet, blant annet veitrafikkloven og kjøretøyforskriften. Politiet bidrar til at bilene på norske veier har god teknisk stand, ved at de avskilter biler som for eksempel ikke oppfyller kravene til kjørelys og bremses. Politiet bidrar også til å fjerne trafikkarfarlige bilister fra veiene, ved at de fratar uansvarlige bilister førerkortet. Ved mindre alvorlige tilfeller har politiet anledning til å gi bøter, både når det gjelder bilistfeil og feil ved kjøretøyet. Politiet har altså sanksjonsmuligheter overfor dårlige bilister og dårlige biler, men det finnes ingen tilsvarende sanksjonsmuligheter dersom det er veien som skaper de trafikkarfarlige situasjonene. Dette er betenkelig, når vi vet at dårlige veier bidrar til en stor andel av dødsulykkene. Disse medlemmer vil i den forbindelse vise til Dokument 8:2 S (2010–2011), der disse medlemmer fremmer følgende forslag, jf. innstillingens kapittel 3.10.3:

«Stortinget ber regjeringen utarbeide og ta i bruk konkrete mål for hva som er god vei for henholdsvis stamvei og fylkesvei i form av minstestandard. Stortinget legger til grunn at veiene jevnlig blir målt av tilsynsmyndighet i henhold til fastlagt standard, og at brudd på krav møtes med sanksjoner.»

Disse medlemmer påpeker at Fremskrittspartiets forslag til motorveistamnett er ryggraden i partiets infrastrukturensatsing, men at Fremskrittspartiet også vil ruste opp resten av riksveiene. Disse medlemmer påpeker at de andre partiene ved Stortingets behandling av Innst. S. nr. 300 (2008–2009) ikke engang var villige til å oppfylle samferdselsminister Trygve Brattelis motorveiplan fra 1962 om 785 km motorvei i Sør-Norge innen 1980. De fleste av strekningene i 1962-planen har fortsatt ikke motorvei. Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets forslag til Nasjonal transportplan 2010–2019/2034 i Innst. S. nr. 300 (2008–2009) der det ble satt av midler til følgende riksveiprosjekter i perioden 2010–2019 utover regjeringens forslag til ramme:

«1. Oslo–Svinesund/Kornsjø

E6 Svingenskogen–Åsgård	70 mill.
Rv. 118 Ny Sarpsbru	200 mill.
Andre viktige riksveier i korridor 1	1 609 mill.

2. Oslo–Ørje/Magnor

E18 Oslo–Riksgrensen/Ørje	5 695 mill.
Rv. 22 Fetveien	386 mill.
Rv. 35 Hokksund–Hønefoss–Kløfta	8 192 mill.
Rv. 2 Kløfta–Kongsvinger–Magnor/ Riksgrensen	6 807 mill.
Andre viktige riksveier i korridor 2	1 609 mill.

*3. Oslo–Grenland–Kristiansand–
Stavanger*

E18 Arendal–Grimstad	1 800 mill.
E18 Bjørvikaprosjektet	1 000 mill.
E18 Gulli–Langåker/Bommestad– Sky–Langangen	3 650 mill.
E18 Langangen–Dørdal	4 600 mill.
E18 Tvedestrand–Arendal	2 700 mill.
E18 Tvedestrand–Dørdal	3 000 mill.
E39 Eiganestunnelen	800 mill.
E39 Kristiansand–Sandnes	20 000 mill.
E39 Smiene–Harestad	230 mill.
Rv. 23 Dagslett–Linnes–Lier	2 500 mill.
Rv. 456 Vågsbygd–E39	1 600 mill.
Andre viktige riksveier i korridor 3	1 609 mill.

*4. Stavanger–Bergen–Ålesund–
Trondheim*

E39 Knutset–Høgset	100 mill.
E39 Nyborg–Klauvaneset m.m.	900 mill.
E39 Rogfast	2 900 mill.
E39 Sveгатjörn–Rådal	2 160 mill.
Rv. 13 Øvre Granvin–Voss grense/ Mønshaug–Palmafoss, inkl rassik- ring (Skjervet)	2 100 mill.
Rv. 555 Sotrasambandet	2 600 mill.
Rv. 9 Kristiansand–Haukeligrend og rv. 13 Jøsendal–Voss	1 000 mill.
Andre viktige riksveier i korridor 4	1 609 mill.

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

E134 Drammen–Haukeli–Bergen med tilførselsveier	5 540 mill.
E16 Bjørum–Hønefoss	3 600 mill.

E16 Fønhus–Bagn–Bjørge, inkl. ras- sikring (Bergsund)	300 mill.
E16 Sandvika–Wøyen	1 000 mill.
Rv. 359 Lannaveien	150 mill.
Rv. 36 og byregionen Grenland	1 237 mill.
Rv. 7 Sokna–Ørgenvika	700 mill.
Andre viktige riksveier i korridor 5	1 609 mill.

*6. Oslo–Trondheim med armer til
Kristiansund, Ålesund og Måløy*

E136 Dombås–Ålesund	3 190 mill.
E39 Orkanger–Klett (E6)	2 500 mill.
E6 Alnabruterminalen	170 mill.
E6 Dal–Minnesund–Skaberud	3 500 mill.
E6 Jaktøya–Tonstad	1 500 mill.
E6 Kolomoen–Lillehammer	5 570 mill.
E6 Korporals bru–Jaktøya	4 800 mill.
E6 Lillehammer–Ringebu	5 600 mill.
E6 Otta–Vindalsliene	17 000 mill.
E6 Ringebu–Otta	4 310 mill.
E6 Vindalsliene–Korporals bru	230 mill.
Rv. 25 Hamar–Løten og rv. 3 Løten– Elverum	3 350 mill.
Rv. 3 Kolomoen–Ulsberg	600 mill.
Rv. 4 Gjelleråsen – Gran og Jaren– Mjøsbrua	10 000 mill.
Rv. 4 Gran–Jaren	500 mill.
Rv. 70 Brunneset–Øygarden	190 mill.
Rv. 714 Lakseveien	1 400 mill.
Andre viktige riksveier i korridor 6	1 609 mill.

*7. Trondheim–Bodø med armer til
Sverige*

E6 Kvithamar–Åsen	2 000 mill.
E6 Selli/Steinkjer–Fauske	11 088 mill.
E6 Åsen–Vist	5 800 mill.
Rv. 17 Asphaugen–Namsos	700 mill.
Rv. 80 Bodø–Fauske	1 880 mill.
Andre viktige riksveier i korridor 7	1 609 mill.

*8. Bodø–Narvik–Tromsø–Kirkenes
med armer til Lofoten og grensene
mot Sverige, Finland og Russland*

E10 Tjeldsund bru–Gullesfjordbotn	500 mill.
E105 Storskog–Hesseng	100 mill.
E6 Alta–Lakselv	5 000 mill.
E6 Bru over Rombaken, inkl. rassik- ring (Leirvika)	1 480 mill.

E6 fergefritt ved Tysfjord	6 000 mill.
E6 Narvik sentrum	450 mill.
E6 Sørkjosfjellet	100 mill.
E8 Sørbotn–Laukslett	100 mill.
Andre viktige riksveier i korridor 8	1 609 mill.
Sum	200 000 mill.»

Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2011 inneholder 21,7 mrd. kroner ekstra til riksveiinvesteringer, hvorav 1,5 mrd. kroner på kap. 1320 post 30 Riksveiinvesteringer, 1 mrd. kroner på utenlandsbudsjett, 19,2 mrd. kroner som rentekompensert investeringsramme (kap. 1382 post 60). Disse medlemmer vil med utgangspunkt i oversikten ovenfor fordele riksveimidlene på følgende måte mellom transportkorridorene:

	Riksveimidler
1. Oslo–Svinesund/Kornsjø	115,8 mill.
2. Oslo–Ørje/Magnor	1 633,9 mill.
3. Oslo–Grenland–Kristiansand–Stavanger	4 176,4 mill.
4. Stavanger–Bergen–Ålesund–Trondheim	3 846,7 mill.
5. Oslo–Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø	2 811,1 mill.
6. Oslo–Trondheim med armer til Kristiansund, Ålesund og Måløy ..	5 955,0 mill.
7. Trondheim–Bodø med armer til Sverige	1 256,0 mill.
8. Bodø–Narvik–Tromsø–Kirkenes med armer til Lofoten og grensene mot Sverige, Finland og Russland	1 902,5 mill.
Sum korridorer	21 697,3 mill.

Disse medlemmer vil understreke at Fremskrittspartiets forslag til Nasjonal transportplan 2010–2019/2034 ikke spesifiserte når prosjektene skulle fullføres, men kun når statlig fullfinansiering kommer på plass. Disse medlemmer vil derfor understreke at prosjektene skal fullføres så raskt som mulig innenfor rammen.

Disse medlemmer viser til regjeringens svar på NTP-spørsmål nr. 90 til St.meld. nr. 16 (2008–2009), der det kommer frem at det i gjennomsnitt er ca. 1 000 rashendelser per år på riksveinettet, og det den gang var 2 200 rasutsatte punkt utenfor tunneler. Regjeringen lovet i sitt forslag til Nasjonal transportplan 2010–2019 å bruke 1 mrd. kroner på rassikring i året, men ligger i 2011 allerede 179,4 mill. kroner på etterskudd, jf. tabellen på side 53 i Prop. 1 S (2010–2011) på Samferdselsdepartementets budsjettom-

råde. Disse medlemmer vil i den forbindelse vise til sine forslag i Innst. S. nr. 300 (2008–2009) om ekstramidler til rassikring, som disse medlemmer har fulgt opp i sitt forslag til alternativt statsbudsjett 2011 med 1 201,4 mill. kroner, hvorav halvparten til riksveier og halvparten til fylkesveier. Disse medlemmer ønsker følgende geografiske fordeling av midlene:

Rassikring (i mill. kroner)	2011
Fylke	
Aust-Agder	25,8 mill.
Vest-Agder	17,1 mill.
Rogaland	96,9 mill.
Telemark	23,7 mill.
Hordaland	122,8 mill.
Sogn og Fjordane	376,8 mill.
Oppland	6,5 mill.
Buskerud	4,3 mill.
Møre og Romsdal	124,8 mill.
Sør-Trøndelag	21,5 mill.
Nord-Trøndelag	2,1 mill.
Nordland	64,6 mill.
Troms	165,8 mill.
Finnmark	148,6 mill.
Sum	1 201,4 mill.

Disse medlemmer mener at fylkeskommunen er et unødvendig og dyrt forvaltningsnivå, og at det er urimelig at fylkene fikk overført 17 150 km med dårlig vedlikeholdte fylkesveier 1. januar 2010. Disse medlemmer viser til sitt forslag til Nasjonal transportplan i Innst. S. nr. 300 (2008–2009), der det legges opp til å investere 90 mrd. kroner for perioden 2010–2019 til de nye fylkesveiene utover rammene i regjeringens NTP. Disse medlemmer viser til at regjeringen i 2011 utvider investeringsrammen med 2 mrd. kroner, og at disse medlemmer øker denne posten ytterligere gjennom 1 mrd. ekstra over utenlandsbudsjettet og 6,2 mrd. gjennom økning av investeringsrammen i eksisterende rentekompensasjonsordning. Disse medlemmer ønsker følgende fordeling av tilleggsbevilgningen:

Ekstramidler til fylkesveier (i mill. kroner)	2011
Fylke	
Østfold	352,2 mill.
Akershus	588,0 mill.
Oslo	517,7 mill.
Hedmark	394,7 mill.
Oppland	324,4 mill.

Ekstramidler til fylkesveier (i mill. kroner)	2011
Buskerud	330,9 mill.
Vestfold	293,3 mill.
Telemark	282,3 mill.
Aust-Agder	186,9 mill.
Vest-Agder	276,5 mill.
Rogaland	488,1 mill.
Hordaland	617,2 mill.
Sogn og Fjordane	299,0 mill.
Møre og Romsdal	445,4 mill.
Sør-Trøndelag	453,4 mill.
Nord-Trøndelag	325,5 mill.
Nordland	473,1 mill.
Troms	338,1 mill.
Finnmark	211,3 mill.
Sum	7 198,0 mill.

Disse medlemmer vil be regjeringen fremme en sak om reversering av forvaltningsreformen på samferdselsområdet, slik at de over 17 000 kilometerne med øvrige riksveier som ble overført til fylkeskommunene 1. januar 2010, tilbakeføres til staten. Disse medlemmer viser til forslag i innstillingens kapittel 3.10.2.8.

Disse medlemmer peker på at vedlikeholdssituasjonen på det nasjonale veinettet er viktig for effektiv, sikker og energieffektiv transport. Etter gjennomføringen av Forvaltningsreformen fra 1. januar 2010 er hoveddelen av det nasjonale veinettet målt i km plassert i fylkeskommuner og kommuner. En årlig samlet oversikt over vedlikeholdssituasjonen på samlet veinett vil kunne gi verdifull styringsinformasjon til nasjonale myndigheter. Disse medlemmer viser til at Opplysningsrådet for Veitrafikken (OFV) 18. november 2010 la frem en omfattende analyse over statusen for riks- og fylkesveiene over hele landet, og at rapporten avslørte store forskjeller i veistandarden. Disse medlemmer ønsker en årlig vedlikeholdsrapport over samlet veinett i Norge og fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at det blir utarbeidet årlig vedlikeholdsrapport for samlet nasjonalt veinett.»

Disse medlemmer har også satt av 1 mrd. kroner ekstra til trafiksikkerhet, som fordeles på følgende måte:

Trafikksikkerhetsmilliard	
Fylke	
Østfold	50,0 mill.
Akershus	83,5 mill.
Oslo	73,5 mill.
Hedmark	56,0 mill.
Oppland	46,1 mill.
Buskerud	47,0 mill.
Vestfold	41,6 mill.
Telemark	40,1 mill.
Aust-Agder	26,5 mill.
Vest-Agder	39,3 mill.
Rogaland	69,3 mill.
Hordaland	87,6 mill.
Sogn og Fjordane	42,4 mill.
Møre og Romsdal	63,2 mill.
Sør-Trøndelag	64,4 mill.
Nord-Trøndelag	46,2 mill.
Nordland	67,2 mill.
Troms	48,0 mill.
Finnmark	30,0 mill.
Sum	1 022,0 mill.

Disse medlemmer viser til NTB-saken «20 millioner mer til midtdele» av 25. november 2011 gjengitt på blant annet bygg.no, der det kommer frem at de rød-grønne partiene på Stortinget legger 20 mill. kroner på bordet og sikrer 11 nye kilometer med midtdele på tre ulykkesutsatte veier. Disse medlemmer påpeker at dette bare er en dråpe i havet, og at disse medlemmer foreslår 50 ganger mer for 2011.

BOMPENGER

Disse medlemmer påpeker at bompenger fremstår som en ekstraskatt på transport. Denne ekstraskatten fordyrer transport over hele landet, både for næringslivet og for privatpersoner. Disse medlemmer viser til at denne ekstraskatten på ingen måte fremmer sysselsetting, verdiskapning eller bosetting. Disse medlemmer viser til at bilistene årlig betaler inn mange ganger så mye i bilavgifter som det staten bruker på vei, og at regjeringen i Prop. 1 LS (2010–2011) Skatter og avgifter, begrunner engangsavgiften på følgende måte:

«Engangsavgiften har først og fremst til hensikt å skaffe staten inntekter.»

Disse medlemmer peker på at regjeringen selv varslet bompengefinansiering på 60 mrd. kroner i den vedtatte NTP 2010–2019. Disse medlemmer viser til erfaringstall som viser at 60 mrd. kroner i bompengebidrag med tillegg av renter og innkrevingskostnader samlet utgjør ca. 75 mrd. kroner. Disse medlemmer viser til at bompenger på fylkesveiene kommer i tillegg til dette.

Disse medlemmer viser til at staten ifølge «Bil og vei – statistikk 2009» hentet 51,6 mrd. kroner fra avgifter på bil i 2008, hvorav 47,14 mrd. kroner dersom man ser bort ifra merverdiavgift på særavgifter. Disse medlemmer viser til at avgiftsanslagene for 2011 i Prop. 1 LS (2010–2011) innebærer et tilsvarende avgiftsnivå, selv om det har vært store endringer mellom de enkelte avgiftene. Disse medlemmer viser til at Statens vegvesens budsjett for 2011 i Prop. 1 S (2010–2011) bare er 15 mrd. kroner, og at dette dermed utgjør under en tredjedel av det staten henter fra avgifter på bil. Disse medlemmer vil redusere bil- og drivstoffavgiftene, og i langt større grad bruke disse til investeringer, drift og vedlikehold av veibasert infrastruktur.

Disse medlemmer viser til spørsmål 272 fra finanskomiteen/Fremskrittspartiets fraksjon av 6. oktober 2010 om å få en spesifisert oversikt pr. prosjekt over finansiering via bompenger på hhv. gamle fylkesveier, nye fylkesveier (fra 1. januar 2010) og på riksveier årlig for perioden fra og med 2005 til og med 2010, samt for budsjettåret 2011. Disse medlemmer viser til at det i svaret fra Samferdselsdepartementet kommer frem at det ikke finnes noen slik oversikt. Disse medlemmer peker på at med regjeringens politikk øker bruk av bompengefinansiering, samtidig som gjennomsiktighet (innsyn i og oversikt over samlet innbetaling og bruk) reduseres. Disse medlemmer understreker at så lenge bompengeneinnkreving foregår, må regjeringen sørge for god innsikt og god oversikt over pengestrømmen fra bilistene. Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at det utarbeides årlige oversikter over innbetaling og bruk av bompenger på alle typer veier så lenge det foregår bompengefinansiering av bygging og drift av infrastruktur, og at slik oversikt årlig legges frem for Stortinget på egnet måte.»

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

ofte blir ekstra store fordi staten betaler sin andel svært sent i anleggsperioden. Disse medlemmer viser til veiprosjektet rv. 7 Sokna–Ørgenvika i Buskerud mellom Oslo og Bergen som et godt eksempel på hvor urimelig bompenger kan være, jf. oppslaget «Veien koster: 1 520 mill. Bompenger: 1 615 mill.» i Nettavisen 3. november 2011. Disse medlemmer viser til at prosjektet innebærer at 1,62 mrd. kroner skal innbetales i bompenger, men at bare 800 millioner av dette skal gå til veibygging. De resterende 820 mill. kronene går til renter og innkrevingskostnader. Annenhver passering går altså til å dekke finansiering og innkreving, og ikke til å bygge én eneste meter vei.

Disse medlemmer viser til svar på spørsmål 235 fra finanskomiteen/Fremskrittspartiets fraksjon av 6. oktober 2010, der det kommer frem at bompengeselskapenes totale gjeld var på 15,1 mrd. kroner per 31. desember 2009. Disse medlemmer viser til svar på spørsmål 269 fra finanskomiteen/Fremskrittspartiets fraksjon av 15. oktober 2009, der man den gang hevdet at bompengeselskapenes totale gjeld vil ligge på om lag 12 mrd. kroner ved utgangen av 2009. Disse medlemmer ønsker å fjerne bompenger på norske veier ved å nedbetale lånene bompengene finansierer. Disse medlemmer vil igjen foreslå dette gjennom nysalderingen som Stortinget behandler i desember 2010, slik at veiprosjektene som bommene skal finansiere, kan være gjeldsfrie og dermed fjernes fra 1. januar 2011. Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge frem en samlet oversikt over avgifter og gebyrer innenfor transportsektoren, med forslag til fremtidig strategi for bruk av avgifter og gebyrer i arbeidet for å nå nasjonale transportpolitiske mål.»

«Stortinget ber regjeringen snarest legge frem egen sak om statlig finansiering av gjeld i eksisterende bompengeselskaper og for vedtatte, men ikke igangsatte prosjekt der bompengefinansiering inngår basert på at staten overtar eller innløser gjelden.»

«Stortinget ber regjeringen i sak om statlig finansiering av gjeld i eksisterende bompengeselskap mv., legge frem forslag til bruk av nye finansieringsverktøy for å sikre nødvendig utbygging av et effektivt, sikkert og miljøvennlig veinett i Norge i løpet av maksimalt 25 år basert på full statlig finansiering.»

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake med en vurdering av statlig forskuttering av midler til hele finansieringen av samferdselsprosjekter der bompengefinansiering inngår, for å redusere de samlede finansieringskostnadene for slike prosjekter.»

«Stortinget ber regjeringen sørge for at den statlige finansieringsandel av samferdselsprosjekter der bompengefinansiering inngår, bevilges og utbetales i tråd med prosjektets forutsetninger om finansieringsdeling.»

Disse medlemmer viser til at veglova § 27 og § 27 A lyder som følger:

«§ 27. Med samtykke frå Stortinget kan departementet fastsette at det skal krevjast bompengar på offentleg vei, fastsette storleiken på avgiftene, og sette vilkår om bestemt bruk av avgiftsmidlane. Bompengane kan nyttast til alle tiltak som denne lova gir heimel for. Dessutan kan dei nyttast til investeringar i faste anlegg og installasjonar for kollektivtrafikk på jernbane, inkludert sporvei og tunnelbane. Som del av ein plan om eit heilskapleg og samordna transport-system i eit byområde, kan bompengar nyttast til tiltak for drift av kollektivtrafikk.

Med samtykke frå departementet kan rett til å krevje inn bompengar pantsetjast. Ei slik pantsetjing omfattar den rett pantsetjaren har til den eller dei eigedomane der det ligg eller skal liggja bomstasjon eller til eigedom som har samanheng med drifta av bompenggeinnkrevinga. Panterett i rett til å krevje inn bompengar får rettvern ved å tinglysast i grunnboka på den eller dei eigedomane som er nemnde i førre punktum. Andre fordringshavarar enn panthavaren har ikkje rett til dekking i retten til å krevje inn bompengar.

Departementet kan gje reglar om tilleggsavgift ved unnlatt betaling av bompengar.

§ 27A. Under spesielle geografiske tilhøve og når dei lokale tilhøva elles ligg til rette for det, kan departementet med samtykke frå Stortinget fastsette at det skal krevjast inn finansieringstilskot på omsetjing av drivstoff til motorvogn og fastsette storleiken på tilskotet. Tilskotsmidlane kan berre nyttast til finansiering av bygging av offentleg vei.

Departementet gjev nærare føresegner om gjennomføringa av denne paragrafen.»

Disse medlemmer er motstandere av disse bestemmelsene, og fremmer derfor følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge fram sak om opphevelse av § 27 og § 27A i lov 21. juni 1963 nr. 23 veglova.»

TILTAK OVERFOR BYENE

Disse medlemmer peker på at transportløsningene for landets største byer – Oslo, Stavanger, Bergen og Trondheim – er av avgjørende viktighet for hele landets transportnett og derved også for verdiskaping over hele landet. Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre hadde følgende felles merknad i Innst. S. nr. 300 (2008–2009):

«Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre viser til at storbyenes rolle i verdensøkonomien blir stadig vik-

tigere i takt med at en stor og voksende andel av verdiskapingen finner sted innen tjenesteytende sektor. Disse medlemmer mener derfor at konkurransedyktige norske storbyer vil bety svært mye for Norges konkurranseevne internasjonalt. Disse medlemmer vil samtidig påpeke at økt konkurranseevne for byene er av strategisk betydning for Norge og norsk næringsliv, og at for eksempel Oslo og Osloområdet er i direkte konkurranse med storbyregionene København–Malmö, Stockholm og Helsinki.

Disse medlemmer påpeker at befolkningen i byområdene øker – og forventes å øke kraftig i årene fremover. Disse medlemmer vil i den forbindelse vise til befolkningsfremskrivningen publisert i St.meld. nr. 16 (2008–2009) som viser en forventet befolkningsvekst innen 2030 på 39 pst. i Oslo, 34 pst. i Akershus, 28 pst. i Bergen, 34 pst. i Trondheim og 39 pst. i Stavanger. Disse medlemmer vil samtidig påpeke at randkommunene Ullensaker, Rennesøy, Sørums, Skedsmo og Klepp har en forventet vekst på over 50 pst. frem til 2030.»

Disse medlemmer viser til svar på spørsmål 240 fra finanskomiteen/Fremskrittspartiets fraksjon av 15. oktober 2009, der det kommer frem at en prognose med 60 pst. trafikkvekst i Oslo innen 2030, 54 pst. trafikkvekst i Rogaland, 42 pst. trafikkvekst i Akershus, 40 pst. trafikkvekst i Hordaland og 38 pst. trafikkvekst i Sør-Trøndelag. Disse medlemmer fremmer derfor i denne innstillingen et forslag om en storbypakke på 100 mrd. kroner til opprusting av transportnettet i de største byene, samt kjøp av transporttjenester. Disse medlemmer mener at befolkningsøkningen og trafikkveksten i byområdene bør få konsekvenser for norsk samferdselspolitikk, og viser til Fremskrittspartiets merknader i Innst. S. nr. 165 (2007–2008) til hovedstadsmeldingen, jf. St.meld. nr. 31 (2006–2007). Disse medlemmer er ikke i enighet i regjeringens partienes gjentatte påstander i blant annet St.meld. nr. 16 (2008–2009), om at omfattende investeringer ikke vil være tilstrekkelig til å møte den sterke transportveksten i de største byene.

Disse medlemmer mener staten har et særlig ansvar for å finansiere moderniseringen av transportnettet i de fire største byene. Disse medlemmer mener det haster med å gjennomføre nødvendig utbygging av veier og jernbane og sørge for at havn, flyplass, jernbane og vei kobles mest mulig direkte til hverandre. Disse medlemmer mener det er feil at denne nødvendige moderniseringen baseres på bompengefinansiering; moderniseringen vil utløse store positive samfunnsøkonomiske virkninger for nasjonen Norge. Disse medlemmer peker i tillegg på behovet for å utvikle gode transportknutepunkt nettopp i storbyene; knutepunkt der flere transportformer kobles direkte sammen. Disse medlemmer foreslår statlig finansiering på foreliggende utbyggingsplaner innenfor veisektoren og peker på at en rekke prosjekter venter på finansiering.

Disse medlemmer legger til grunn at utbygging av skinnebasert kollektivtransport baseres på utbygging av jernbane.

Disse medlemmer påpeker at dagens regjering ikke bidrar til Oslobyrådets satsing på kollektivtrafikk i hovedstaden. Disse medlemmer viser til at midlene i belønningsordningen for kollektiv-

transport blir svært skjevt fordelt mellom de norske byene som inngår i ordningen, jf. Samferdselsdepartementets svar på spørsmål 391 fra finanskomiteen/Fremskrittspartiets fraksjon av 12. oktober 2010 der det kommer frem at fordelingen i 2010 var som følger (tallene for innbyggertall er hentet fra grønt hefte):

Byområde	Beløp 2010	Innbyggertall i kommunen(e) 1.7.2010	Kroner per innbygger	Pst. av gjennomsnitt per innbygger
Kristiansand	80 mill.	81 765	978,41	462,28 pst.
Trondheim	95 mill.	171 714	553,25	261,40 pst.
Drammen	30 mill.	63 150	475,06	224,46 pst.
Stavanger	35 mill.	124 888	280,25	132,41 pst.
Bergen	55 mill.	258 361	212,88	100,58 pst.
Skien/Porsgrunn	10 mill.	86 946	115,01	54,34 pst.
Tromsø	6 mill.	67 858	88,42	41,78 pst.
Oslo	20 mill.	592 048	33,78	15,96 pst.
Sarpsborg/Fredrikstad	2 mill.	126 634	15,79	7,46 pst.
SUM	333 mill.	1 573 364	211,65	100,00 pst.

Disse medlemmer mener at midlene bør tildeles på en ikke-diskriminerende måte som ikke åpner for spekulasjoner knyttet til tildeling på bakgrunn av rådende politiske farge i det lokale kommunestyret/bystyret. Disse medlemmer ser imidlertid at enkelte byområder som Oslo-området, Stavanger-Sandnes og Trondheim nyter godt av statlig kjøp av persontransport med tog, jf. kap. 1351 post 70.

Disse medlemmer legger til grunn at regjeringen gjennom Samferdselsdepartementet planlegger, styrer og finansierer investering i en samferdselspakke med en ramme på totalt 100 mrd. kroner i planperioden, blant annet øremerket årlig kjøp av bussbasert og jernbanebasert persontransport i de største byene. Disse medlemmer mener at transportpolitikken må ta høyde for fremtidig vekst, og at man i areal- og transportplaner må sette av arealer til dette formål. Disse medlemmer tar avstand fra tendenser til svært restriktiv arealpolitikk fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, som fører til unødvendig høye priser og tilsvarende redusert levestandard i byene. Disse medlemmer mener at dette er ekstra viktig i byområder med stor forventet vekst.

Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utarbeide opplegg for en storbypakke på 100 mrd. kroner til modernisering av transportnettene i Oslo, Stavanger, Bergen og Trondheim, samt kjøp av persontransporttjenester. Stortinget forutsetter at eksisterende planer/pakker

for utvikling av vei og jernbanebaserte prosjekter som i dag er finansiert eller er planlagt finansiert med bompenger, i sin helhet finansieres av staten. Stortinget ber regjeringen opprette en egen styringsgruppe for storbysatsingen med bruk av statlige reguleringsplaner. Stortinget legger til grunn statlig styring av en moderniseringspakke for hver av byene med rapportering til Stortinget på egnet måte.»

«Stortinget ber regjeringen i løpet av 2011 legge frem en egen sak om utvikling av fremtidige kollektivløsninger i de største byene.»

«Stortinget ber regjeringen sikre at utbygging av skinnebaserte kollektivtiltak i og rundt de største byene samordnes med Jernbaneverket, og at slik utbygging inngår som en del av arbeidet med å utvikle trafikkknutepunkt der flere transportformer knyttes direkte sammen. Stortinget ber regjeringen legge frem egen sak om dette.»

«Stortinget ber regjeringen opprette løpende statlig tilsyn med Bybaneprojektet i Bergen.»

Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2011, der det er satt av 10,07 mrd. kroner i investeringsramme i en rentekompensasjonsordning til den delen av storbypakken som omhandler modernisering av transportnettene i kap. 1382 post 66, samt forslag om 150 mill. kroner i form av en tilleggsbevilgning til årlig kjøp av bussbasert og jernbanebasert persontransport i kap. 1330

post 61. Disse medlemmer ønsker følgende fordeling på midlene:

By	Storbypakke
Oslo-området	5 948,8 mill.
Bergen	1 779,0 mill.
Stavanger/Sandnes	1 307,0 mill.
Trondheim	1 185,1 mill.
	10 220,0 mill.

Disse medlemmer ønsker i tillegg en pott på 511 mill. kroner i driftsmidler til kollektivtransporten til byer og bymessige områder som ikke er dekket av Fremskrittspartiets storbypakke. Disse medlemmer ønsker følgende fordeling mellom byene:

By	Kollektivmidler
Drammens-området	78,9 mill.
Fredrikstad/Sarpsborg	68,9 mill.
Porsgrunn/Skien	47,3 mill.
Kristiansand	44,6 mill.
Tromsø	36,9 mill.
Bodø	25,9 mill.
Sandefjord	23,6 mill.
Ålesund	23,6 mill.
Larvik	23,2 mill.
Arendal	22,8 mill.
Tønsberg	21,6 mill.
Haugesund	18,7 mill.
Moss	16,5 mill.
Halden	15,8 mill.
Hamar	15,5 mill.
Lillehammer	14,5 mill.
Harstad	12,7 mill.
	511,0 mill.

Disse medlemmer viser til at Prop. 1 S (2010–2011) på Samferdselsdepartementets område trekker frem opprettholdelse av bosettingsmønster i første setning i kapittelet om «Mål og hovudprioriteringar». Disse medlemmer viser til at målet om å opprettholde hovedtrekkene i bosettingsmønsteret har lange tradisjoner i norsk politikk, og vi finner igjen akkurat de samme formuleringene i blant annet St.meld. nr. 21 (2005–2006), St.meld. nr. 34 (2000–2001) og St.meld. nr. 31 (1996–1997). Disse medlemmer viser til at denne målsettingen har vært opprettholdt i hele etterkrigstiden, samtidig blir Norge stadig mer urbanisert. Disse medlemmer viser til at verken regjeringen eller Stortinget kan vedta hvor folk skal bo, og at daværende kommunal- og regionalminister Åslaug Haga bekreftet dette i sitt

svar på skriftlig spørsmål Dokument nr. 15:130 (2006–2007). Disse medlemmer mener at det er en viktig målsetting å sikre fremkommelighet mellom ulike deler av landet – ikke for å konservere dagens bosettingsmønster, men for å legge til rette for næringsvirksomhet og bosetting der markedet tilsier at dette er riktig. Disse medlemmer viser til at i sitt forslag om et motorveinett på 2 500 km mellom de største byene i Norge etter regjeringens virkelighetsforståelse vil kunne tolkes som et distriktspolitisk tiltak.

Disse medlemmer peker i tillegg på behovet for å utvikle gode transportknutepunkt nettopp i storbyene; knutepunkt der flere transportformer kobles direkte sammen. Disse medlemmer ønsker å bygge intermodale knutepunkter i Bergen/Flesland og Trondheim/Værnes.

Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede intermodale knutepunkter i Bergen/Flesland og Trondheim/Værnes.»

«Stortinget ber regjeringen utarbeide egen knutepunktsplan for å sikre gode knutepunktsløsninger der flere transportmidler møtes.»

Disse medlemmer viser til at regjeringen i Prop. 1 S (2010–2011) på Samferdselsdepartementets område skriver at mangel på kapasitet i Jernbaneverket innen planlegging og signalkompetanse medfører at arbeidet med detaljplanleggingen av utvidelsen av Alnabru godsterminal trinn 1 vil ta noe lengre tid enn tidligere regnet med, og at det vil bli gjennomført KVU/KS1 av alternative utbyggingskonsept på Alnabru. Disse medlemmer viser til at dette i praksis betyr at planarbeidet stoppes, og at plansekretariatet legges ned. Disse medlemmer ønsker fortgang i arbeidet, og fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen forsere arbeidet med Alnabruterminalen ved å sette bort planarbeidet og utbyggingen til en ekstern aktør gjennom anbud.»

JERNBANE OG VEIBASERT TRANSPORT

Disse medlemmer viser til sine merknader om jernbane i Fremskrittspartiets nasjonale transportplan 2010–2019/2034 i Innst. S. nr. 300 (2008–2009). Disse medlemmer satser på jernbanen der denne har sin styrke; godstransport over lange avstander og persontransport i tettbefolkede områder. Disse medlemmer prioriterer derfor dobbeltspor Oslo–Halden, Oslo–Skien og Oslo–Lillehammer samt kryssingsspor for lange godstog, og setter av en

ekstra investeringsramme på 6,81 mrd. kroner for 2011 for å oppfylle våre ambisjoner på området. Disse medlemmer mener konkurranse også om persontransporten, i likhet med godstransporten, vil gi bedre kvalitet til lavere pris for brukerne og det offentlige. De gevinster for det offentlige og for passasjerene som konkurranseutsettingen av Gjøvikbanen og Flytoget dokumenterte som mulig, skal realiseres også for andre strekninger ved å gjøre konkurranse om beste tilbud til en hovedregel i all kollektivtransport.

Disse medlemmer viser til at det ifølge VG 16. september 2010 er 3 400 usikrede planoverganger i Norge, og at det allerede da hadde omkommet 2 personer i 2010 i forbindelse med kryssing. Disse medlemmer viser til at det ifølge Jan Erik Kregnes i Jernbaneverket, referert i avisen Arbeids Rett 27. november 2009, som en tommelfingerregel koster 1 mill. kroner å sikre en planovergang. Disse medlemmer viser til at usikrede planoverganger er en trussel mot både fotgjengere og bilister, og at usikrede overganger medfører lavere hastighet på toget. Disse medlemmer ønsker økt fokus på å sikre dagens overganger, istedenfor at det brukes store beløp på å utrede urealistiske lyntogprosjekter. Disse medlemmer har derfor i sitt alternative statsbudsjett for 2011 foreslått at det av Fremskrittspartiets investeringsramme på 6,81 mrd. kroner i kap. 1382 post 62 settes av 100 mill. kroner for å fjerne farlige jernbaneoverganger utover regjeringens opplegg for 2011.

Disse medlemmer vil legge til at buss er en effektiv og miljøvennlig form for kollektivtransport, og at ekspressbuss har rekordlavt energiforbruk per personkilometer.

LUFTTRANSPORT

Disse medlemmer viser til sine merknader om lufttransport i Fremskrittspartiets nasjonale transportplan 2010–2019/2034 i Innst. S. nr. 300 (2008–2009). Disse medlemmer viser til at flyrutene i Norge er av avgjørende betydning for mobilitet i befolkningen og at flyrutene er det eneste landsdekkende kollektivtilbudet. Disse medlemmer mener derfor at det er viktig å opprettholde et landsdekkende nett av lufthavner og flyruter, tilpasset de alternative transportformene som bane og vei i de enkelte områder. Disse medlemmer mener at luftfarten gjennom hele virksomhetskjeden må baseres på konkurranse for å gi passasjerene det beste tilbudet til lavest mulig pris. Der lufthavner som ikke er lønnsomme ønskes opprettholdt, skal dette skje ved konkurranse om laveste anbud for å drive på angitt nivå. Dette betyr at kryssubsidieringen fra et fåtall lønnsomme flyplasser for å dekke underskuddet ved ulønnsomme kan opphøre uten følger for tilbudet,

ettersom kostnaden heller bør dekkes over statsbudsjettet. Passasjerer som flyr mellom lønnsomme flyplasser skal ikke lenger avkreves betaling for å finansiere ulønnsomme lufthavner andre steder, og flyselskapenes kostnadsnivå reduseres når lufthavnene derved kan tilby lavere priser i reell konkurranse om å tiltrekke attraktive ruter. Disse medlemmer viser til at kryssubsidiering av flyplasser gir uforutsigbare inntekter. Disse medlemmer ønsker derfor å gjeninnføre statlige kjøp av lufthavn-tjenester på regionalnettet.

Disse medlemmer viser til høringsuttalelsen fra NHO Luftfart til transport- og kommunikasjonskomiteen av 19. oktober 2010 til statsbudsjettet for 2011, der NHO Luftfart er sterkt kritisk til regjeringens forslag om å ta utbytte fra Avinor. Disse medlemmer viser til at Avinor ifølge NHO Luftfart står overfor et stort investeringsbehov knyttet til kapasitetsutfordringer og myndighetspålagte sikkerhetskrav, blant annet viktige investeringstiltak som terminal T2 på Gardermoen, utbygging av terminalfasiliteter på Flesland og utviklingen av flyplassen på Værnes. Avinor har ifølge den samme høringsuttalelsen nådd maksimal låneramme etter vedtektene, og er avhengig av egenfinansiering for å få på plass disse prosjektene. Disse medlemmer vil i den forbindelse vise til at en samlet komité stilte seg bak følgende merknader i Innst. 13 S (2009–2010) til statsbudsjettet for 2010:

«Komiteen peker på at Avinor fortsatt står overfor store nødvendige investeringer i de nærmeste årene både når det gjelder sikkerhetstiltak som følge av nye krav fra myndighetene og arbeidet med økt kompetanse og engasjement i miljøarbeidet. Finanskrisen har forsterket Avinors finansieringsutfordringer. I årene framover vil det være behov for en sterk styring av selskapets kostnadsutvikling.

Komiteen vektlegger behovet for at selskapet er sikret nødvendige inntekter, slik at luftfartstilbudet er tilgjengelig, godt og stabilt i hele landet. Komiteen vil ut fra dette støtte forslaget i statsbudsjettet for 2010 som foreslår ikke å ta utbytte.»

Disse medlemmer mener derfor at det er oppsiktsvekkende at regjeringen ved Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet i Prop. 1 S (2010–2011) foreslår hele 315 mill. kroner i utbytte fra Avinor. Disse medlemmer ønsker ikke å tappe Avinor for utbytte i 2011, og vil på denne bakgrunn redusere utbytteposten med 315 000 000 kroner, jf. Fremskrittspartiets forslag til alternativt statsbudsjett 2011.

Disse medlemmer peker på at lufthavnene Torp og Rygge er viktige for å dekke det samlede behovet for flytransport i Norge på en god måte for brukerne. Disse medlemmer peker på at en fri og sunn konkurranse mellom lufthavnene er viktig, og at både Torp og Rygge utfører et samfunnsopp-

drag på linje med flyplasser eid av staten gjennom Avinor.

Disse medlemmer viser til at regjeringen vil finansiere ny hålogalandsbru delvis gjennom innsparring knyttet til at broen muliggjør nedleggelse av Narvik lufthavn. Disse medlemmer mener at dette er prinsipielt betenkelig, siden regjeringen skaper en presens der man dermed fratrar Avinor insentiver til å vurdere effektivisering og forenkling av lufthavnstrukturen. Disse medlemmer vil på denne bakgrunn holde Avinor utenfor finansieringen av ny hålogalandsbru.

Disse medlemmer viser til at regjeringen vil innføre klimakvoteplikt på alle flyreiser innen Norge, EU og EØS-området fra 2012, og ifølge avisen Vårt Land 12. november 2011 innebærer dette at billettprisen kan øke med mellom 5 og 40 euro, dvs. 40–320 kroner. Disse medlemmer er negative til dette tiltaket, siden dette er et næringsområde der regjeringen allerede henter inn betydelige summer. Disse medlemmer mener at dette er et ekstra stort paradoks med tanke på at staten jevnlig tilfører SAS friske penger i form av kapitalinnsprøyting. Disse medlemmer vil videre vise til pressemeldingen «Ingen realvekst i lufthavnavgiftene for 2011» fra 15. november 2010 der det kommer frem at endringene innebærer at kommersielle flyvinger med tyngre fly til de regionale lufthavnene får en avgiftsøkning på 10 pst. Disse medlemmer er imot avgiftsøkningen og endringen i avgiftsstruktur, og viser til at noen enkeltflyplasser og norske aktører kommer dårlig ut.

KYST, SJØTRANSPORT OG RIKSVEIFERGER

Disse medlemmer viser til sine merknader om sjøtransport og riksveiferges i Fremskrittspartiets nasjonale transportplan 2010–2019/2034 i Innst. S. nr. 300 (2008–2009).

Disse medlemmer viser til at Norge har en langstrakt kystlinje der forholdene i utgangspunktet ligger svært godt til rette for sjøveis transport, og at båt som transportmiddel derfor er en viktig del av norsk samferdsel. Sjøen er i motsetning til motorveier og jernbane en gratis transportåre uten store investeringsbehov, men stiller krav til effektive havner og godt utbygget landbasert infrastruktur.

Disse medlemmer viser til sitt forslag i Dokument nr. 8:48 (2008–2009), jf. Innst. S. nr. 201 (2008–2009), om å få fremlagt en egen stortingsmelding om strategi og tiltak knyttet til effektiv sjøtransport og havnestruktur. Disse medlemmer vil satse på et mindre antall nasjonale havner med riksveitilknytning. Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen i løpet av 2011 legge frem en egen stortingsmelding om strategi og tiltak knyttet til effektiv sjøtransport og havnestruktur.»

Disse medlemmer påpeker at riksveifergene utgjør en integrert del av det nasjonale riksveinettet, og er en avgjørende faktor i næringslivets transportkostnader. Disse medlemmer vil i den forbindelse vise til sitt forslag i Dokument nr. 8:54 (2006–2007) om prøveprosjekt med gratis riksveiferges. Disse medlemmer peker på at regjeringen har igangsatt prøveprosjekt på tre mindre fergestrekninger i distriktet istedenfor på større riksveifergestrekninger med stor trafikk. Disse medlemmer ser på prosjektet som en utsettelse av innføring av gratisferges. Disse medlemmer understreker at Fremskrittspartiet fortsatt ser på riksveiferges som en del av riksveien, og derfor vil gjøre bruken av riksveiferges gratis. Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen innføre en ordning med gratisferges på riksveinettet.»

Disse medlemmer påpeker at Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2011 har en egen rentekompensert investeringsramme på 219,3 mill. kroner til fergekaier for riksveiferges og 950,5 mill. kroner til fergekaier for fylkesveiferges. Disse medlemmer vil videre påpeke at det alternative statsbudsjettet inneholder ekstra driftsmidler til riksveiferges, samt 500 mill. kroner på utenlandsbudsjett til kjøp av nye ferges.

IKT OG BREDBÅND

Disse medlemmer mener at bredbånd er infrastruktur på linje med motorveier og jernbane. Disse medlemmer mener i motsetning til regjeringen at 640/128 kbit/s ikke lenger kan betraktes som bredbånd. Disse medlemmer vil i den forbindelse vise til oppslag på ExtremeTech.com av 21. juli 2010, der det kommer frem at US Federal Communications Commission (FCC) nå definerer bredbånd som minimum 4 megabit per sekund i nedlastingshastighet og minimum 1 megabit per sekund som opplastingshastighet. Disse medlemmer viser til at Norge ifølge Prop. 1 S (2010–2011) har en bredbåndsdekning på 89 pst. dersom man legger en bredbåndsdefinisjon på 4 Mbps/ 0,5 Mbps, dvs. halvparten av opplastingshastigheten til den offisielle amerikanske definisjonen. Disse medlemmer vil for øvrig vise til oppslaget «Superbredbånd til 14 milliarder» i Teknisk Ukeblad 3. september 2009, der Senterpartiets Liv Signe Navarsete lover at alle bedrifter og husstander i Norge ha tilgang til bredbånd med en kapasitet på 50 Mbit/s innen 2015.

Disse medlemmer viser til at Norge er en sinke når det gjelder bredbåndsutbygging, og at Norge ifølge undersøkelsen «Broadband Quality Score III – A global study of broadband quality, september 2010» fra Cisco og Oxford University ligger bak blant annet Romania og Bulgaria når det gjelder morgendagens krav til bredbånd. Disse medlemmer vil peke på at mange land nå har ambisjoner om å ha 100 mbit. per sekund som mål for bredbåndet sitt. Disse medlemmer vil peke på at man i Norge må ha ambisjoner om å ha et av verdens beste bredbånd til innbyggerne. Disse medlemmer har derfor som ambisjon å øke kapasiteten til minst 100 mbit/s innen 2015 for å nå dette målet.

Disse medlemmer viser til at Statskonsult ble omdannet til et heleid statlig aksjeselskap i konkurranse med private aktører 1. januar 2004, men regjeringspartiene Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet reverserte dette og innlemmet Statskonsult i Direktoratet for forvaltning og IKT fra 1. januar 2008. Disse medlemmer ønsker å selge tidligere Statskonsult til høystbydende. Disse medlemmer vil i den forbindelse vise til følgende forslag i Innst. 2 S (2010–2011):

«Stortinget ber regjeringen:

1. Skille ut tidligere Statskonsult som et eget selskap og selge dette.

2. Legge frem sak om organisering av Direktoratet for forvaltning og IKT som et statlig selskap eller statsaksjeselskap, og en ordning der selskapet skal kunne prosjektfinansiere store utbyggingsprosjekter ved hjelp av rimelige, statlige lån som tilbakebetales over investeringsobjektets levetid.»

NØDNETTET

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet peker på at implementeringen av det nye nødnett er i gang etter en rekke utsettelse på grunn av store problemer i forbindelse med implementeringen og oppstarten. Disse medlemmer vil peke på at det fortsatt er en del utfordringer i forbindelse med implementeringen, og at blant annet Helsedirektoratet i en periode vurderte å trekke seg fra samarbeidet om å implementere det nye nødnett, fordi de tekniske løsningene var for dårlige eller utilstrekkelige. Disse medlemmer vil også peke på at flere av nødnetatene er bekymret for at alle problemene man har møtt i forbindelse med innføringen av den første fasen, også vil føre til en kraftig økning i de enkelte nødnetatenes kostnader når nødnett etter å ha blitt evaluert skal ruller ut over hele landet. Disse medlemmer vil peke på at driftskostnadene i forbindelse med driften av det nye nødnett har medført store økte kostnader for blant annet brann- og redningsetatene. Disse medlemmer vil i den forbindelse vise til at regjeringen legger opp til en økning på 202 pst. på kap. 456 post 45 Større

utstyrsanskaffelser, og 296 pst. på kap. 3456 post 1 Brukerbetaling. Disse medlemmer er derfor bekymret for disse økte kostnadene og forventer at eventuelle merkostnader ved innføringen og driften skal dekkes opp ved økte overføringer fra staten. Disse medlemmer mener også at frivillige organisasjoner som har behov for denne typen kommunikasjon også skal få tilgang til det nye nødnett.

Disse medlemmer viser også til sitt budsjettspørsmål nr 386 vedrørende de økte utgiftene i forbindelse med innføringen av det nye nødnett, samt spørsmålet om hvor lang tid det vil ta å bygge ut nødnett i hele landet. I statsrådets svar til komiteen skriver statsråden at man forventer at det vil ta fra 2 til 3 år å bygge ut nødnett i hele landet, og at kostnadene til innføringen av nødnett var beregnet til ca. 3,6 mrd. 2004-kroner. Disse medlemmer vil peke på at man har stilt en rekke kritiske spørsmål i forbindelse med implementeringen av det nye nødnett. Disse medlemmer vil allikevel peke på at dersom evalueringen etter implementeringen av 1 fase viser at det virker etter intensjonen, så ønsker disse medlemmer at man skal kunne komme raskt i gang med neste fase i implementeringen. Disse medlemmer vil også peke på at det nå er viktig at man raskest mulig får på plass et nødnett som virker. Dette for å sikre at ansatte i nødnetatene får ta i bruk riktig kommunikasjonsutstyr for å ivareta de ansattes sikkerhet, samt sikre at man kan gjøre en best mulig jobb enten det er i forbindelse med ulykker eller aksjoner.

POSTEN

Disse medlemmer mener at det er et statlig ansvar å sikre likeverdige posttjenester over hele landet med ombringning av post 6 dager i uken. Disse medlemmer ønsker fri konkurranse på brevpost under 50 gram, slik Posten selv har uttrykt ønske om. Dette for å sikre at Posten Norge AS står best mulig rustet i konkurransen i våre naboland, og at Posten vinner erfaringer på hjemmemarkedet før EUs foreslåtte liberalisering blir innført i alle EU/EØS-land. Disse medlemmer vil i den forbindelse vise til at Fremskrittspartiet, Høyre og Venstre fremmet felles forslag om å avvikle Postens enerett i Innst. S. nr. 210 (2007–2008) om verksemda til Posten Norge AS. Disse medlemmer mener at Posten Norge bør få frihet til å bestemme selv hvilke tjenester de ønsker å tilby sine kunder. Norge har et velfungerende marked for banktjenester. Disse medlemmer vil derfor fjerne konsesjonskravet om at Posten må tilby banktjenester. Dette fører til at et subsidiebehov på 95,5 mill. kroner faller bort dersom man legger halvårsvirkning til grunn. Disse medlemmer er opptatt av at statlige tilskudd til Posten Norge AS ikke under noen omstendighet brukes til oppkjøp.

FINANSDEPARTEMENTETS HEMMELIGE NOTAT

Disse medlemmer viser til Finansdepartementets «hemmelige» debattnotat om Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2010, jf. NTB-sak av 23. november 2010 som blant annet ble gjen-gitt på bygg.no. Departementet har bekreftet at debattnotatet blant annet ble sendt til regjeringsparti-enes medlemmer i Stortingets finanskomité. Frem-skrittspartiets stortingsgruppe har via omveier fått til-gang til notatet. Disse medlemmer ønsker å gå igjennom: 1. Finansdepartementets argumenter mot å skille drift og investeringer, 2. Finansdepartementets argumenter mot rentekompensasjonsordninger og 3. Finansdepartementets argumenter mot nedbetaling av bompengegjeld i nysalderingen.

Disse medlemmer viser til Finansdeparte-mentet argumenterer imot å skille drift og investerin-ger i statsbudsjettet, og vil nedenfor gå igjennom hvert enkelt argument Finansdepartementet har imot dette:

1. Finansdepartementet argumenterer med at det ikke bare er statlige investeringer som skaper vekst, og trekker blant annet frem utgifter til hel-setjenester. Disse medlemmer vil minne Finans-departementet om at bedrifter i privat sektor skil-ler mellom drift og investeringer, ved at man der på den ene siden bruker balanseregnskap som viser eiendeler, gjeld og fordringer, mens man på den andre siden har et resultatregnskap som viser kostnader og overskudd knyttet til driften. Disse medlemmer viser til at Finansdepartementets logikk tilsier at heller ikke private bedrifter skal kunne skille mellom drift og investeringer, fordi for eksempel markedsføringskostnader kan sees på som en investering til inntekts ervervelse. Disse medlemmer er imidlertid svært glade for at departementet erkjenner at økt satsing på helse-området kan føre til reduserte kostnader på andre områder, dvs. en dynamisk budsjetteffekt som Fremskrittspartiet har hittil har vært alene om å argumentere for.
2. Finansdepartementet argumenterer med at hand-lingsregelen vil bli undergravet dersom man skil-ler drift og investeringer. Disse medlemmer mener at dette er å snu virkeligheten på hodet, og viser til at et klart flertall i finanskomiteen i Stor-tingets innstilling om handlingsregelen fra 2001 var enige om at økt bruk av petroleumsinntekter burde rettes mot å heve vekstevnen i økonomien gjennom å prioritere utdanning, forskning, infra-struktur og skatte- og avgiftspolitikken. Disse medlemmer viser til at dagens praktisering av handlingsregelen har ført til det stikk motsatte, nemlig at kun 13 pst. av handlingsrommet fra oljefondet har gått til vekstfremmende investe-

ringer i utdanning og forskning, samferdsel og skattelette siden 2005. Dette ifølge en artikkel på NHO.no av 20. september 2010. Disse medlem-mer vil for øvrig minne om at tidligere konsern-økonom i DnB NOR, Nils Terje Furunes, har tatt til orde for at man i statsbudsjettet burde skille mellom overføringer (f.eks. heving av grunnbe-løpet i Folketrygden), offentlige driftsutgifter (til f.eks. lønninger i Forsvaret) og investeringer (f. eks. forbedringer av veinettet).

3. Finansdepartementet argumenterer med at lånefi-nansiering av infrastruktur slik disse medlemmer tar til orde for, ikke kan begrunnes med rasjonelle økonomiske hensyn siden staten ikke har behov for å lånefinansiere investeringer. Disse medlem-mer vil i den forbindelse minne Finansdeparte-mentet om at staten allerede i dag låner ut penger til infrastruktur gjennom kap. 1320 post 61 på statsbudsjettet. Disse medlemmer vil for øvrig vise til at det svenske Riksgäldskontoret gjennom mange år lånte ut store beløp til motorveibygging i Sverige, og at dette er en viktig grunn til at Sve-rige nå har over 1 700 km med motorvei. Disse medlemmer vil for øvrig understreke at sitt for-slag om rentekompensasjonsordninger finansiert ved hjelp av avkastning fra et infrastrukturfond i alternativt statsbudsjett 2011, kun er en måte å skille driftsutgifter og investeringer innenfor dagens budsjettssystem.
4. Finansdepartementet argumenterer med at dagens budsjettssystem ikke hindrer at det skaffes budsjettmessig rom for nye investeringer dersom de når opp i konkurransen med andre tiltak på budsjettet. Disse medlemmer vil i den forbin-delse minne Finansdepartementet om at infra-strukturinvesteringer i dag blir lavt prioritert nett-opp fordi slike investeringer innenfor dagens budsjettssystem behandles på samme måte som for eksempel utgifter til uføretrygd og andre overføringer, selv om effekten på norsk økonomi er helt forskjellig. Disse medlemmer ser at Finansdepartementet bruker det samme argu-mentet også imot både infrastrukturfond og Fremskrittspartiets forslag om transportetatene som statlige selskap eller statsaksjeselskap med lånemulighet.

Disse medlemmer viser til at Finansdeparte-mentet argumenterer imot Fremskrittspartiets rente-kompensasjonsordninger (kap. 1382) med at utgif-tene vil gi sterkere virkning på økonomien enn det som kommer til syne i budsjettet. Disse medlem-mer påpeker at dette i tilfelle også gjelder regjerin-gens egne rentekompensasjonsordninger, jf. blant annet statsbudsjettets kap. 1320 post 61. Disse medlemmer ser på slike rentekompensasjonsløs-

ninger som et mellomstadium inntil man eventuelt greier å få skilt driftsutgifter og investeringer i offentlige budsjetter. Disse medlemmer vil samtidig påpeke at selv dette mellomstadiet vil være mer i tråd med handlingsregelens intensjon om vekstfremmende investeringer i utdanning og forskning, samferdsel og skattelette.

Disse medlemmer viser til at Finansdepartementet argumenterer imot nedbetaling av bompengegjeld i nysalderingen av inneværende års statsbudsjett, ved å vise til at det ikke er satt av penger til dette i Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett. Disse medlemmer vil i den forbindelse vise til at regjeringspartiene Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet har delt ut en ekstra eldreomsorgsmilliard innenfor nysalderingen av statsbudsjettet for 2010, jf. oppslag på tv.no 12. november 2010. Disse medlemmer påpeker at å slette bompengegjeld ikke har den samme effekten på norsk økonomi som for eksempel å dele ut et tilsvarende beløp til kommunene slik regjeringen gjør, fordi bompengene for 2011 reduseres med et langt lavere beløp enn den underforliggende gjelden.

2.2.3 *Generelle merknader fra Høyre*

BEDRE VEI OG BANE

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til at effektive kommunikasjonsløsninger er både god distriktspolitikk og god næringspolitikk. Bedre veier er også avgjørende for å komme videre mot visjonen om null drepte og alvorlig skadde i trafikken. Dette krever en sterkere satsing på midtrekkverk og andre trafikksikkerhetstiltak enn det regjeringen legger opp til i sitt forslag til statsbudsjett for 2011.

Disse medlemmer mener at den statlige andelen av vei-, bane- og kollektivinvesteringer må økes. Disse medlemmer viser til at Høyre ønsker å følge opp vedtatt Nasjonal transportplan (NTP), og vil derfor øke bevilgningene til samferdselsinvesteringer med hele 1 mrd. kroner i forhold til regjeringens forslag. 600 mill. kroner av disse foreslår disse medlemmer at bevilges til trafikksikkerhetstiltak og særlig midtrekkverk på de strekningene dette vil gi størst effekt.

Etter gjennomføringen av forvaltningsreformen har fylkene opplevd å få tildelt eierskapet for milevis med dårlig vedlikeholdt vei. Disse medlemmer viser til at Høyre var imot overføring av dette ansvaret, og som et minstekriterium burde etterslepet vært tatt igjen før overføringen. Regjeringens bevilgninger til fylkene for 2010 har ikke vært nok til å dekke inn dette etterslepet. Disse medlemmer viser til at Høyre derfor ønsker å opprette en egen vedlikeholdspost for fylkesveier, og foreslår derfor å bevilge 200 mill. kroner til dette formål i 2011.

NYE LØSNINGER

Disse medlemmer er opptatt av å finne nye løsninger som kan gi raskere og mer rasjonell utbygging, drift og vedlikehold av anlegg innenfor samferdselssektoren. Disse medlemmer ser med bekymring på situasjonen hvor dagens regjering har nektet å ta i bruk nye og mer effektive modeller for organiseringen av samferdselssektoren.

Etterslepet på norske veier og jernbane har økt betydelig fra år til år. Disse medlemmer mener derfor at det er nødvendig å etablere et vedlikeholdsfond til samferdselsformål for å møte utfordringene med det store etterslepet på vedlikehold av vei- og jernbanenettet. Dette fondet skal være på 50 mrd. kroner, og den årlige avkastningen skal komme i tillegg til ordinære bevilgninger.

Det er nødvendig med en sterkere satsing på fleksible samferdselsløsninger, som gjør det enklere å kombinere ulike transportmidler. Høyre foreslår derfor å opprette en egen belønningsordning for kommunene, som en insentivordning for mer aktiv tilrettelegging for intermodale løsninger, både for passasjerer og gods. Disse medlemmer foreslår at det bevilges 100 mill. kroner til en slik ordning i 2011.

Erfaringene fra de første prosjektene med offentlig-privat samarbeid (OPS) er så gode, bl.a. med halvert byggetid og bedre kostnadskontroll, at disse medlemmer mener modellen bør videreføres på egnede strekninger innenfor vei- og jernbaneutbygginger. Disse medlemmer ønsker at det skal legges opp til å iverksette 3-5 OPS-prosjekter årlig. For 2011 foreslår derfor disse medlemmer å bevilge 200 mill. kroner til planlegging av OPS. De omtalte planleggingsmidlene skal brukes til å få satt i gang planleggingen av nye OPS-prosjekter på veg og jernbane, som for eksempel E18 Vestkorridoren og Ringeriksbanen. Disse medlemmer ønsker også å igangsette følgende veistrekkninger som OPS-prosjekter i 2011: E39 Bergen–Os, E18 Østfold, og E6 hensiktsmessige parseller mellom Trondheim og Lillehammer, rv. 2 Nybakk–Kongsvinger og E6 vest for Alta. For jernbane ønsker disse medlemmer å vurdere igangsetting av følgende strekninger i 2011: Eidangerparsellen og Meråkerbanen.

BEDRE KOLLEKTIVTILBUD

Disse medlemmer mener at gode kollektivløsninger er viktig både for miljøet og for et smidig transportsystem. Det er nødvendig med en sterkere satsing på sykkel- og kollektivtrafikk i de store byene, for å redusere bilbruk og øke kollektivandelen. Disse medlemmer foreslår derfor å opprette en egen belønningsordning for gang- og sykkeltiltak i storbyene med 50 mill. kroner i 2011. Disse medlemmer foreslår derfor også en bevilgning på

100 mill. kroner for 2011 til separate superbusstraseer og bybaner.

Disse medlemmer mener at en slik tilskuddsordning vil kunne bidra med finansiering til store lokale utbyggingsprosjekter som utbygging av bybane på Nord-Jæren, Fornebubanen, superbusstrasé i Trondheim og forlengelse av bybanen i Bergen.

Disse medlemmer ønsker å avvikle togmopolet for å sikre at togbrukerne får det best mulige jernbanetilbudet. For eksempel gav den økte konkurransen innen persontransport på Gjøvikbanen de togreisende et bedre tilbud på strekningen.

Disse medlemmer viser til TØI rapport 1104/2010, hvor Transportøkonomisk institutt konkluderer med at konkurranseutsettingen av Gjøvikbanen har bidratt til lavere kostnader for det offentlige og bedre tilbud for passasjerene, uten at dette har gått på bekostning av de ansattes lønns- og arbeidsbetingelser. Disse medlemmer mener at en av de viktigste konklusjonene av konkurranseutsettingen har vært, og som også stadfestes av rapporten, at Samferdselsdepartementet har fått økt kunnskap og kompetanse om jernbane som følge av prosessen og dermed bedre forutsetninger for å stille krav til utformingen av persontransport med tog.

Disse medlemmer vil peke på at bruk av anbud med kontraktvilkår og sanksjoner kan være et effektivt verktøy for å sikre universell utforming. Sikkerhet skal fortsatt være et statlig ansvar og ha prioritet nummer én. Disse medlemmer foreslår konkurranseutsetting av persontransport på jernbane på flere strekninger som i dag drives av NSB. Eventuelt innsparer midler som følge av konkurranseutsetting bør brukes til å styrke jernbanen.

TRYGG TRANSPORT TIL SJØS OG I LUFTEN

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

POST OG TELEKOMMUNIKASJON

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

OPPSUMMERING

Disse medlemmer viser til Høyres alternative statsbudsjett der det foreslås å øke bevilgningen under ramme 17 med 1 000 mill. kroner ut over regjeringens forslag.

Disse medlemmer viser til innstillingens kapittel 9 og komiteens tilråding til romertall I–XXII. Disse medlemmer viser til Høyres primæralternativ nedenfor som ble nedstemt ved Stortingets behandling 25. november 2010.

Høyres prioriteringer i alternativ til budsjett (påplussinger og kutt i forhold til Prop. 1 S (2010–2011) med Tillegg 1–4

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S med Tillegg 1-4	H
Utgifter rammeområde 17 (i hele tusen kroner)				
1300		Samferdselsdepartementet	187 400	177 400 (-10 000)
	1	Driftsutgifter	128 000	118 000 (-10 000)
1320		Statens vegvesen	15 084 900	16 084 900 (+1 000 000)
	30	Riksveiinvesteringer	5 498 400	6 098 400 (+600 000)
	32	Planlegging av OPS-prosjekter	0	200 000 (+200 000)
	63	Fylkesveier, tilskudd til fylkeskommunene	0	200 000 (+200 000)

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S med Tillegg 1-4	H
1330		Særskilte transporttiltak	824 800	1 067 200 (+242 400)
	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport	513 100	726 100 (+213 000)
	61	Belønningsordning for gang-/sykkeltiltak i byene	0	50 000 (+50 000)
	75	Kompensasjon til distriktene for forskjeller i drivstoffpriser .	20 600	0 (-20 600)
1350		Jernbaneverket	9 266 400	9 235 800 (-30 600)
	23	Drift og vedlikehold	4 923 000	4 918 000 (-5 000)
	33	Fysisk skille Jernbaneverket - BaneTele AS	25 600	0 (-25 600)
1370		Posttjenester	345 000	145 000 (-200 000)
	70	Kjøp av post- og banktjenester	345 000	145 000 (-200 000)
1560		Direktoratet for forvaltning og IKT	287 382	237 382 (-50 000)
	1	Driftsutgifter	176 265	126 265 (-50 000)
Sum utgifter rammeområde 17			32 617 140	33 568 940 (+951 800)
Inntekter rammeområde 17 (i hele tusen kroner)				
Sum inntekter rammeområde 17			1 690 694	1 690 694 (0)
Sum netto rammeområde 17			30 926 446	31 878 246 (+951 800)

2.2.4 *Generelle merknader fra Kristelig Folkeparti*

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til at Kristelig Folkeparti i sitt alternative statsbudsjett foreslo å bevilge 31 646 446 000 kroner under rammeområde 17, som er 720 000 000 kroner mer enn det som følger av regjeringens forslag.

Dette medlem viser til at samferdsel er et viktig satsingsområde for Kristelig Folkeparti, der følgende hovedmål ligger til grunn: Framkommelighet, tilgjengelighet, trafikksikkerhet og miljøhensyn.

Dette medlem peker på at framkommelighet er et grunnleggende behov i distriktene og i byområdene, for næringslivet og for enkeltpersoner i hverdagen, inkludert funksjonshemmede. Satsing på infrastruktur er investering i framtidig livskvalitet, utvikling og verdiskaping. Dette medlem mener samferdselssektoren lider under manglende ressurser og

uforutsigbare rammevilkår, med dårlige veier og sviktende kollektivtilbud som resultat.

Dette medlem mener det trengs større forutsigbarhet for prosjekt som går over tid. Avbrudd i utbygginger som følge av omprioriteringer på de årlige statsbudsjettene er lite effektivt og irriterende for folk som rammes. Dette medlem vil innføre et finansieringssystem hvor planlagte og påbegynte prosjekter i større grad kan gjennomføres i sammenheng. Dette medlem mener det må legges til rette for nye finansieringsmuligheter og alternative organiseringsformer slik at investeringstakten både på vei og bane kan økes. Dette medlem registrerer at regjeringen ikke prioriterer tiltak for å unngå klattvise utbygginger og uforutsigbar finansiering. Dette medlem mener regjeringens motstand mot offentlig-privat samarbeid og andre typer prosjektfinansiering er lite fremtidsrettet. Videre mener dette medlem at Jernbaneverket, Statens vegvesen og Kystverket må få større handlefrihet til å løse sine

oppgaver, og at disse etatene derfor bør omgjøres til statsforetak. Dette medlem viser til at Kristelig Folkeparti har fremmet forslag vedrørende fristilling av transportetatene en rekke ganger, blant annet ved Stortingets behandling av revidert nasjonalbudsjett for 2008.

Dette medlem vil sikre at transportsystemet ivaretar hensynet til barn og unge i langt større grad enn i dag, og at barnas behov må veie tungt når fremtidens transportløsninger utformes. Dette medlem viser til forslag fra Kristelig Folkeparti, fremsatt under Stortingets behandling av Nasjonal transportplan 2010–2019, om en egen «Barnas transportplan». Dette medlem mener vi i langt større grad må se trafikkutfordringene med barnas øyne. En egen Barnas transportplan vil være et viktig verktøy for å definere særlige utfordringer hva angår trafikksituasjonen for barn og unge. Dette medlem mener det trengs en bred gjennomgang av utfordringene, og konkrete forslag til tiltak som kan gjøre hverdagen tryggere og sikrere for barn og unge som ferdes i trafikken. Dette medlem mener alle barn og unge skal ha rett til trygg skolevei. Plikten til å gå på skole må følges av en rett til å komme trygt til og fra. Barn og unge skal kunne ferdes trygt til og fra skole og fritidsaktiviteter. Dette medlem viser til at slik situasjonen er i dag, ferdes barn, syklist, rullestolbrukere og barnevogner mange steder i samme kjørefelt som tungtrafikk, biler og traktorer, noe som etter dette medlems mening er helt uakseptabelt. Dette medlem mener det må satses langt mer på utbygging av trygge skoleveier, gang- og sykkelveier. Det trengs mer planleggingsressurser og mer penger til investeringer. Dette medlem viser til at antall ulykker som involverer myke trafikanter, øker. Utbedring og bygging av gang- og sykkelveier langs skoleveiene er viktig for barnas sikkerhet, og kommer også den øvrige befolkningen til gode.

Dette medlem viser til at bedre tilrettelegging for syklist gir store samfunnsgevinster i form av bedre trafikkavvikling, mindre energibruk, mindre luftforurensning, positive helsegevinster og mindre støy. Ifølge Transportøkonomisk institutt vil investeringer i sammenhengende nett for sykkel kunne gi en netto nytte på over tre ganger kostnadene (TØI-rapport 567/2002).

Dette medlem peker på at kommuner og fylkeskommuner har et betydelig ansvar for å legge til rette for trafikksikre løsninger for gående og sykkelende. Dette medlem mener derfor det må opprettes en statlig støtteordning som belønner kommuner som satser på bygging av gang- og sykkelvei, og viser til Kristelig Folkepartis alternative statsbudsjett der det foreslås å bevilge 100 mill. kroner til dette formålet.

Dette medlem understreker at transportsystemet skal være for alle, og mener arbeidet med å styrke funksjonshemmedes tilgang til alle transportformer må intensiveres. Personer med nedsatt funksjonsevne må i størst mulig grad kunne betjenes av det vanlige transportnettet. Dette medlem mener tilgjengelighet bør være et av hovedmålene for samferdselssektoren.

Dette medlem er opptatt av å ha en velfungerende TT-ordning. Dessverre er det altfor mange som i dag opplever denne ordningen som utilstrekkelig, noe blant annet medlemsundersøkelsen til Norges Blindforbund viser. Dette medlem vil derfor bevilge 15 mill. kroner til dette formålet.

Dette medlem mener klimatrusselen må tas på alvor og peker på at transport utgjør en av de største utfordringene for bærekraftig utvikling i verden i dag. Miljøbelastningene fra transportsektoren bidrar til store samfunnskostnader, og sektorens energiforbruk er stort og økende. Dette medlem mener jernbanen er nøkkelen i et bærekraftig transportsystem, og viser til Kristelig Folkepartis alternative statsbudsjett der det foreslås å øke bevilgningen til jernbaneformål med 270 mill. kroner. Dette medlem vil prioritere persontransport i tett befolkede områder og videre at det må bygges flere kryssingsspor for å legge til rette for mer gods over på bane. Dette medlem peker på at viktige jernbanesatsinger som Ringerikstunnelen, Grenlandsbanen og Eidangerparsellen nå må realiseres.

Dette medlem mener staten må ta et større ansvar for kollektivutbygging i de større byene. Dette medlem foreslår derfor en statlig bybanebevilgning til bybanen i Bergen på 25 mill. kroner. Dette medlem vil i tillegg øke bevilgningene gjennom belønningsordningen for kollektivtrafikk med 50 mill. kroner.

Dette medlem mener det er nødvendig å se sammenhengen i de ulike kollektivtilbudene i større grad enn i dag. Det trengs en helhetlig oversikt og konkrete mål for utviklingen av kollektivtilbudet i Norge, der de ulike transportformene ses i sammenheng. Dette medlem foreslår derfor at det utarbeides en nasjonal kollektivplan. En slik plan må inneholde konkrete mål for kollektivtilbudet i Norge hva angår både buss, tog, bane og sjøtransport. Videre trengs vurderinger av finansieringsgrunnlaget for de ulike tilbudene, herunder statens ansvar mot det regionale og lokale nivå. En nasjonal kollektivplan skal inneholde konkrete mål for kollektivvekst innen gitte tidspunkt, samt hvordan satsinger på vei, bane, buss og sjø kan koordineres bedre.

Dette medlem fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge frem en nasjonal kollektivplan med en konkret helhetlig oversikt

og konkrete mål for utviklingen av kollektivtilbudet i Norge, der de ulike transportformene ses i sammenheng.»

Dette medlem mener et godt utbygd veinett er selve livsnerven i transportsystemet. I distriktene er veitransport ofte det eneste alternativet, og bedre veiløsninger er viktig for å sikre god framkommelighet for folk og næringsliv. Dette medlem mener derfor det må satses på flere, bedre og sikrere veier, og viser til Kristelig Folkepartis budsjettalternativ der det foreslås å øke bevilgningen til veiformål med 330 mill. kroner ut over regjeringens forslag.

Dette medlem mener staten må bidra til at havnene utvikles til effektive logistikknutepunkter.

For å styrke sjøtransportens markedsandeler er det avgjørende at havnene styrker sin posisjon som knutepunkt i transportkorridorene. Skal dette lykkes, må det legges til rette for markedsorienterte investeringer og samarbeid mellom offentlige og private aktører innenfor havnevirksomheten.

En stadig økende veitrafikk både i Norge og på hovedveinettet i Europa skaper kapasitetsproblemer, særlig i de mest høytrafikkerte deler av transportnettet. Det gir forsinkelser og høyere kostnader for transportørene, og dermed også for næringsliv og forbrukere. Økt veitrafikk medfører miljøutfordringer. Dette medlem peker på at transport av gods på kjøll er et svært miljøvennlig alternativ.

Kristelig Folkepartis prioriteringer i alternativ til budsjett (påplussinger i forhold til Prop. 1 S (2010–2011) med Tillegg 1–4)

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S med Tillegg 1-4	AP, SV, SP	KrF
Utgifter rammeområde 17 (i hele tusen kroner)					
1062		Kystverket			
	1	Driftsutgifter	1 376 508	1 376 508 (0)	1 396 508 (+20 000)
1301		Forskning og utvikling mv.			
	50	Samferdselsforskning	150 800	150 800 (0)	160 800 (+10 000)
1320		Statens vegvesen			
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveier m.m.	7 170 100	7 170 100 (0)	7 270 100 (+100 000)
	30	Riksveiinvesteringer	5 498 400	5 498 400 (0)	5 628 400 (+130 000)
1330		Særskilte transporttiltak			
	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport	513 100	513 100 (0)	578 100 (+65 000)
	61	Bybanen i Bergen: grunnverv og plan videreføring til Flesland	0	0 (0)	25 000 (+25 000)
	71	Trygge skoleveier, gang- og sykkelveier (belønningsordning)	0	0 (0)	100 000 (+100 000)
1350		Jernbaneverket			
	23	Drift og vedlikehold	4 923 000	4 923 500 (+500)	5 023 000 (+100 000)
	30	Investeringer i linjen	3 875 200	3 875 200 (0)	4 045 200 (+170 000)
Sum utgifter rammeområde 17			32 617 140	32 617 640 (+500)	33 337 140 (+720 000)
Inntekter rammeområde 17 (i hele tusen kroner)					
Sum inntekter rammeområde 17			1 690 694	1 690 694 (0)	1 690 694 (0)
Sum netto rammeområde 17			30 926 446	30 926 946 (+500)	31 646 446 (+720 000)

3. Samferdselsdepartementet – Utdrag fra budsjettkapitler og komiteens merknader til disse

3.1 Sammendrag – Hovedpunkter Samferdselsdepartementet

Hovudprioriteringar i budsjettet for 2011

Kategori	Justert saldert budsjett 2010	Forslag 2011	Pst endring 10/11
21.10 Administrasjon m.m.	443,8	428,5	-3,4
21.20 Luftfartsformål	941,6	957,8	1,7
21.30 Vegformål	14 061,2	15 084,7	7,3
21.40 Særskilte transporttiltak	747,1	824,8	10,4
21.50 Jernbaneformål	10 176,1	11 538,1	13,4
<i>Sum programområde 21</i>	26 369,8	28 834,1	9,3
22.10 Post og telekommunikasjonar			
<i>Sum programområde 22</i>	710,7	553,2	-22,2
<i>Sum Samferdselsdepartementet</i>	27 080,5	29 387,3	8,5

(i mill. kroner)

Samla budsjettforslag for 2011 er på om lag 29,4 mrd. kroner. Budsjettforslaget inneber ein samla vekst i utgiftene på om lag 2,300 mrd. kroner, eller 8,5 pst., samanlikna med saldert budsjett 2010. Tek ein omsyn til ei eingongsløyving i 2010 til betalningar i samband med overføringa av deler av riksveinettet til fylkeskommunane, er auken på 2,8 mrd. kroner, eller 10,6 pst. Løyvingane til vei- og jernbanesektoren utgjer om lag 91 pst. av budsjettforslaget.

Budsjettforslaget for 2011 til oppfølging av Nasjonal transportplan, jf. St.meld. nr. 16 (2008–2009), inneber ein realvekst frå revidert nasjonalbudsjett 2010 for vei og jernbane samla på om lag 1,4 mrd. kroner eller 6,1 pst. Forslaget til løyvingar for 2011 til Statens vegvesen og Jernbaneverket er basert på ei jamn opptrapping av løyvingsnivået i dei tre

siste åra av planperioden 2010–2013, med utgangspunkt i revidert nasjonalbudsjett 2010.

I tabellane under dei einskilde budsjettkapittel i Prop. 1 S (2010–2011) Samferdselsdepartementet er budsjettendringar på utgifts- og inntektskapittel i hovudsak samanlikna med saldert budsjett 2010. I tabellar på side 21 i proposisjonen er det gitt ei oversikt over budsjettendringar på utgifts- og inntektskapittel etter saldert budsjett 2010.

For kapittel og postar som ikkje er tekne opp i det etterfølgjande, har komiteen ingen merknader og sluttar seg til budsjettforslaget.

Komiteen viser til at utbyttepostar og avdragspostar blir behandla av finanskomiteen under rammeområde 23, jf. Innst. 3 S (2010–2011).

3.2 Kap. 1300 og kap. 4300 Samferdselsdepartementet

3.2.1 Sammendrag

Kap.	Saldert budsjett 2010	Prop. 1 S (2010–2011)	Pst. endring 10/11
1300	181,0	187,4	3,5
4300	2,0	2,1	5,0

(i mill. kroner)

Kap. 1300 for 2011 omfattar i tillegg til drift av departementet med 128 mill. kroner, tilskudd til internasjonale organisasjonar 26,7 mill. kroner, tilskudd til trafikksikkerhetsformål 30,2 mill. kroner (Trygg Trafikk, Syklistenes Landsforening og ITS Norge) og tilskudd til departementets arbeid med samferdselsberedskap 2,5 mill. kroner.

3.2.2 Komiteens merknader

POST 1 DRIFTSUTGIFTER

Komiteen registrerer at regjeringen foreslår ein bevilgning på 128 mill. kroner, og at dette er ein økning på 3,7 pst. frå saldert budsjett 2010. Komiteen viser til at bevilgningen under post 1 dekkar lønn, godtgjørelser til ansatte i departementet, samt husleie og diverse utgifter knyttet til drift. Komiteen

teen viser til at midler til godtgjøring til sikkerhetsrådet for luftfarten og stillingen som samferdselsråd i Brussel ligger inne i bevilgningen. Komiteen forutsetter at departementet søker effektiv og rasjonell drift innenfor bevilgede rammer.

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

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener det er grunnlag for omfattende effektivisering innen driften av Samferdselsdepartementet. Det er også disse medlemmers syn at aktivitetsnivået på en rekke områder kan reduseres. Disse medlemmer viser til at departementets driftsutgifter i regjeringens budsjettforslag for 2011 er på 128,0 mill. kroner, mens forslaget for 2006 i St.prp. nr. 1 (2005–2006) var på 99,1 mill. kroner. Disse medlemmer viser til at departementet i mellomtiden har mistet en rekke oppgaver til andre offentlige virksomheter, blant annet ved at fylkene overtok ansvaret for 17 150 km vei 1. januar 2010. Disse medlemmer viser til svar på spørsmål 230 fra finanskomiteen/Fremskrittspartiets fraksjon av 6. oktober 2010, der det kommer frem at en full ansettelsesstopp vil medføre en reduksjon på mellom 10 og 15 ansatte, og at lønn og driftsutgifter knyttet til én ansatt i gjennomsnitt ligger på ca. 800 000 kroner. Disse medlemmer antar at en slik ansettelsesstopp ville ha ført til et jevnt frafall i løpet av året. Disse medlemmer ønsker å redusere Samferdselsdepartementets driftsutgifter med 12 mill. kroner, jf. Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2011, og viser til at en stor del av besparelsene kan tas ved naturlig avgang.

Komiteens medlemmer fra Høyre mener 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 partiets respektive alternative budsjettforslag.

POST 70 TILSKUDD TIL INTERNASJONALE ORGANISASJONER

Komiteen viser til at regjeringen foreslår å bevilge 26,7 mill. kroner i tilskudd til internasjonale organisasjoner. Komiteen viser til at bevilgningen skal finansiere kontingenter til Norges deltakelse i internasjonale organisasjoner og programmer m.m.

innen transport og kommunikasjon. Komiteen slutter seg til regjeringens forslag til bevilgning.

POST 71 TILSKUDD TIL TRAFIKKSikkerhetsFORMÅL MV.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser til at regjeringen foreslår 30,2 mill. kroner i tilskudd til trafikksikkerhetsformål, en økning på 0,9 mill. kroner i forhold til saldert budsjett for 2010. Av dette foreslås Trygg Trafikk tildelt 27,3 mill. kroner, noe som er en videreføring på om lag samme nivå som i 2010. Syklistenes Landsforening foreslås tildelt 1,5 mill. kroner, en økning på 0,5 mill. kroner fra 2010.

Flertallet mener det er behov for et betydelig løft innen det trafikantrettede trafikksikkerhetsarbeidet. Det må motiveres til mer etterspørsel etter trafikksikkerhet i befolkningen og det trengs større fokus på det lokale trafikksikkerhetsarbeidet i kommuner og fylker. Flertallet viser til at Trygg Trafikk fyller en viktig rolle i trafikksikkerhetsarbeidet, og gjør en viktig jobb for trafikksikkerheten blant barn og unge. Flertallet mener det er svært viktig å lære barn og unge trygg trafikkadferd. Dette behovet forsterker seg ytterligere ved at det i de kommende årene også ligger an til en kraftig vekst i trafikken. Flertallet peker på at opplæring i trafikkforståelse, og det å kunne ferdes i trafikken, vil bli stadig viktigere i fremtiden. Flertallet peker på at holdningsskapende og forebyggende trafikksikkerhetsarbeid er et langsiktig og krevende arbeid, som krever innsats over tid. Flertallet vil i den forbindelse understreke betydningen av at staten bidrar til å styrke Trygg Trafikks aktivitet.

Flertallet peker på at Syklistenes Landsforening gjør et viktig arbeid for bedre og sikrere tilrettelegging for sykkeltrafikk. Flertallet er udelt positiv til det arbeidet som gjøres av Syklistenes Landsforening. Flertallet viser til at Syklistenes Landsforening spiller en viktig rolle i arbeidet med å nå de politiske mål knyttet til bedre tilrettelegging for gående og syklende.

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

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre er positive til det arbeidet Trygg Trafikk, Syklistenes landsforening, Opplysningsrådet for Veitrafikk (OFV) og ITS Norge gjør. Disse medlemmer er positive til at andre

aktører enn staten tar ansvar når det gjelder trafikk-sikkerhet, og ønsker å øke satsingen på området.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet foreslår derfor innen sin alternative ramme å styrke tilskuddet til organisasjoner som arbeider med trafikk-sikkerhet, jf. kap. 1300, post 71 Tilskudd til trafikk-sikkerhetsformål mv., med totalt 10 mill. kroner utover regjeringens forslag i Prop. 1 S (2010–2011). Av dette beløpet øremerkes 5 mill. kroner til Trygg Trafikk.

3.3 Kap. 1301 Forskning og utvikling mv.

3.3.1 Sammen drag

Kap.	(i mill. kroner)		
	Saldert budsjett 2010	Prop. 1 S (2010–2011)	Pst. endring 10/11
1301	262,8	241,0	-8,3

Til Samferdselsdepartementet si utgreiingsverk-semd mv. (post 21) er det foreslått 17,1 mill. kroner, ein reduksjon på 1,5 mill. kroner frå 2010. Det er budsjettert med 150,8 mill. kroner til samferdselsfor-sking (post 50), ein reduksjon på 41,8 mill. kroner eller 21,7 pst. frå saldert budsjett 2010. Forskings-midlane er som i tidlegare år, i hovudsak tenkt å gå til tele- og transportforskning og ulike program i regi av Norges forskningsråd. Til Transnova-prosjektet under post 72 er det foreslått 73,2 mill. kroner), ei auke på 21,6 mill. kroner, eller 41,9 pst. Av løyvinga til Transnova-prosjektet er 20 mill. kroner ein del av satsinga på det nye miljøteknologiprogrammet som regjeringen varsla i revidert nasjonalbudsjett for 2010.

3.3.2 Komiteens merknader

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at regjeringen de siste årene har trappet opp bevilgningene betydelig til forskning og utvikling. For 2011 er det foreslått et kutt innenfor forskning på transportområdet inkludert teleforskning. Disse medlemmer mener det er riktig at den langsiktige trenden fortsatt skal innebære vekst i forskningsinnsatsen for å videreutvikle Norge som en kunnskapsnasjon.

POST 21 UTREDNINGER, MILJØ, TRAFIKKSikkerhet OSV.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at økte bevilgninger til veier også er en viktig faktor for et bedre miljø og økt sikkerhet. Disse medlemmer mener at en god måte for å bevare miljøet og å øke trafikk-sikkerheten, er en politikk der det satses på effektive, sikre og miljø-

Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet i tillegg i sitt alternative budsjett for 2011 har foreslått å øke tilskuddet til trafikk-sikkerhetsarbeidet med 1,02 mrd. kroner, jf. disse medlemmers bevilgningsforslag på kap. 1320 post 73 og kap. 1382 post 68.

POST 72 TILSKUDD TIL SAMFERDSELSBEREDSKAP

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

vennlige veier samt reduserte avgifter på biler. Disse medlemmer viser til sine merknader og forslag om miljø i innstillingens kapittel om klimatilpasning i kapittel 4.14, samt i innstillingens kapittel om lyntog i 3.15.2.2.

POST 50 SAMFERDSELSFORSKNING

Komiteen mener det er viktig å prioritere forskning på trafikk-sikkerhet og ser derfor positivt på etableringen av et nytt tverrsektorielt forskningsprogram for sikkerhet i transportsektoren, TRANSIKK.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, vil samtidig understreke betydningen av at klimarettet FoU prioriteres høyt.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet er opptatt av at bevilgningene til programmet RENERGI holdes på et mest mulig forutsigbart nivå. Programmet brukes til forskning på elektrisitet, hydrogen og biodrivstoff i transportsektoren. Disse medlemmer har merket seg at mange spennende prosjekter har søkt om støtte fra programmet RENERGI i år, og disse vil ikke få midler dersom bevilgningene til programmet RENERGI reduseres. Forskning er helt sentralt for å få bedre og billigere klimavennlige drivstoff.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til svar på spørsmål 227 fra finanskomiteen/Fremskrittspartiets fraksjon av 6. oktober 2010 om samferdselsforskning, der det kommer frem at store deler av midlene skal brukes til

å utvikle kunnskap om trafikkbegrensningstiltak, klima, miljø og biodrivstoff. Disse medlemmer vil på denne bakgrunn redusere post 50 med 50 mill. kroner, jf. Fremskrittspartiets forslag til alternativt statsbudsjett 2011.

Disse medlemmer viser til at samferdselssektoren er en viktig kilde til støy, at støy er et viktig miljøproblem som blant annet fører til redusert læringsevne hos barn. Disse medlemmer påpeker at det er et stort potensial for å redusere veitrafikkstøy gjennom målrettet forskning på blant annet støysvake veidekker. Disse medlemmer ønsker derfor å øremerke 3 mill. kroner av forskningsmidlene til dette formål.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til at regjeringen kutter i forskningsmidlene over Samferdselsdepartementets budsjett (post 50) med 22 pst. Dette medlem er bekymret for konsekvensene dette kan få for klimaforskningen. Transportsektoren har et betydelig ansvar for å bidra til reduksjon i utslippene og utfordringene er sammensatte med teknologiske så vel som økonomiske aspekter. Dette medlem mener forskningsinnsatsen må styrkes, ikke svekkes. Særlig viktig er det å intensivere forskningen på miljøvennlig teknologi og drivstoff, og det trengs et bredere kunnskapsgrunnlag for hvordan samspillet mellom de ulike transportformene kan optimaliseres. Dette medlem viser i den sammenheng til Kristelig Folkepartis alternative budsjett der midlene til samferdselsforskning ble foreslått økt med 10 mill. kroner.

POST 72 TILSKUDD TIL MILJØVENNLIG TRANSPORT, TRANSNOVA-PROSJEKTET

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, mener det er riktig at Transnova får mer midler. Flertallet vil styrke Transnova ytterligere i årene som kommer.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine merknader om Transnova i Innst. S. nr. 139 (2008–2009) til St. prp. nr. 37 (2008–2009), der regjeringen forsøkte å argumentere for at Transnova var et sysselsettingstiltak. Disse medlemmer mener at det er riktigere av regjeringen å plassere dette i statsbudsjettet, som regjeringspartiene Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet nå har gjort i både Prop. 1 S (2009–2010) og Prop. 1 S (2010–2011). Disse medlemmer viser til at Transnova-prosjektet er et resultat av klimaforliket Fremskrittspartiet ikke deltok i. Disse medlemmer vil på denne bakgrunn kutte posten

med 73,2 mill. kroner i sitt alternative forslag til budsjett 2011.

INNFASING AV NULLUTSLIPPSBILER

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, mener at innfasing av nullutslippsbiler (elbiler og hydrogenbiler) og ladbare biler er viktig for å nå klimamålene i klimaforliket. Norge har noen av verdens beste rammebetingelser. Flertallet mener dette er en riktig prioritering for å nå klimamålene i 2020 og 2030.

Flertallet har merket seg at hydrogenprosjektene HyNor og H₂-moves Oslo som begge er hydrogendemonstrasjonsprosjekter som er delfinansiert av Norges forskningsråd og Transnova. H₂-moves, som er et samarbeidsprosjekt med Sverige og Danmark, er det første fyrtårnprosjektet for hydrogeninfrastruktur i EU, med et budsjett på 19,5 mill. euro. Flertallet har merket seg at ni av de største bilprodusentene i verden har undertegnet en intensjonsavtale om at de vil kommersialisere hydrogenbiler innen 2015, men at det er avhengig av utbygging av infrastruktur. Store bilprodusenter som satser på utvikling av hydrogenbiler, ser på Norge som et viktig marked fordi vi allerede har fire hydrogenstasjoner samt flere hydrogenstasjoner som kommer i 2011. Flertallet har også merket seg hydrogenbussprosjektet i Oslo og Akershus der fem hydrogenbuss skal brukes i normal drift. Flertallet mener dette er et viktig prosjekt, også for å spre kjennskap til hydrogenteknologi til befolkningen.

Flertallet mener at det skal være forutsigbare rammebetingelser for nullutslippsbiler og ladbare hybrider.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at regjeringen vil vedta en tiltaksplan for raskere innfasing av kjøretøyer med lave eller ingen utslipp, jf. regjeringens Soria Moria-plattform.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Fremskrittspartiets stortingsrepresentant Bård Hoksrud har tatt opp spørsmål om avgifter på plug-in hybridbiler i form av skriftlig spørsmål 757 og 509 (2009–2010). Disse medlemmer viser til at dette ble fulgt opp i spørsmål 234 fra finanskomiteen/Fremskrittspartiets fraksjon av 6. oktober 2010, der det i svaret kommer frem at Plug-in hybridbiler vil få samme avgiftsbehandling som andre hybridbiler med dagens regler og regjeringens budsjettforslag for 2011.

Disse medlemmer mener at dette er betenkelig ut ifra regjeringens CO₂-fokus, med tanke på at en svært høy andel av folks daglige reiser er på kun noen få kilometer, slik at en plug-in hybrid i praksis da vil fungere som vanlig elbil.

KLIMAKUR – AVGIFTSSYSTEMET

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, har merket seg at Klimakur mener at bærekraftig biodrivstoff er det som skal gi største nasjonale utslippsreduksjoner i transportsektoren fram til 2020. Flertallet mener det er viktig at mindre klimabelastende drivstoff, som biodrivstoff, blir mer lønnsomme å ta i bruk enn fossile drivstoff.

Flertallet ber regjeringen komme tilbake til dette i gjennomgangen av avgiftssystemet for drivstoff og biler. Flertallet mener at det trengs flere

virkemidler for å øke produksjon og bruk av biodrivstoff i Norge, og ber regjeringen komme tilbake til det i klimameldingen.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser for øvrig til Innst. 2 S (2010–2011) der Kristelig Folkeparti foreslår grep for å vri skatt- og avgiftssystemet i en grønnere retning. Kristelig Folkeparti foreslår fem års fritak for årsavgift ved kjøp av ny miljøbil i Norge, etter mønster av den svenske ordningen. Avgiftsfritaket vil gi et ekstra insentiv til å vektlegge lavt CO₂-utslipp ved kjøp av ny bil. Kristelig Folkeparti foreslår også en vridning av drivstoffavgiftene med høyere CO₂-avgift og lavere veibruksavgift for å gjøre biodrivstoff mer konkurransedyktig i markedet. Prisen på fossilt drivstoff vil med en slik vridning være den samme, mens biodrivstoff blir billigere grunnet fritak for CO₂-avgift.

3.4 Kap. 1310 Flytransport

3.4.1 Sammen drag

Kap.	(i mill. kroner)		
	Saldert budsjett 2010	Prop. 1 S (2010–2011)	Pst. endring 10/11
1310	629,2	692,6	10,1

Budsjettforslaget er basert på kostnadsnivået i nye kontrakter for anbudsruiter i Nord-Troms og Finnmark med virkning fra 1. april 2010, og gjeldende kontrakter for anbudsruiter i resten av landet.

3.4.2 Komiteens merknader

Komiteen vil understreke at regionalnettet og stamrutenettet innen luftfart er en viktig del av transportinfrastrukturen i Norge og at regulær trafikk på disse rutene er en forutsetning for næringslivet og bosettingen i distriktene. Statlige kjøp av innenlandske flyruter reduserer avstandsulemper og bidrar til velfungerende regioner og stabil sysselsetting i hele landet. Komiteen merker seg den foreslåtte økningen i budsjettet med 10,1 pst. fra saldert budsjett 2010, og at Samferdselsdepartementet har iverksatt en evaluering av ordningen med statlige kjøp av flyruter med tanke på å redusere kostnadene til flyrutekjøp ved framtidige anbudsrunder.

Komiteen merker seg også at Samferdselsdepartementet arbeider overfor EU gjennom EØS-prosessen for å kunne forlenge kontraktsperiodene på anbudsflyrutene for å gjøre det lettere for nye aktører å komme inn i markedet.

Komiteen peker på at Avinor fortsatt står overfor store nødvendige investeringer i de nærmeste årene både når det gjelder sikkerhetstiltak som følge

av nye krav fra myndighetene og arbeidet med økt kompetanse og engasjement i miljøarbeidet.

Komiteen slutter seg til bevilgningen under kap. 1310 post 70.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, vil peke på at askeskyen sist vinter har forsterket Avinors finansieringsutfordringer. Når regjeringen nå igjen foreslår å ta utbytte av selskapet, blir det nødvendig å følge nøye med slik at selskapet fortsatt blir i stand til å håndtere den antatte økningen i flytrafikken i årene som kommer.

Flertallet vil peke på at det i denne forbindelse er viktig at avgiftsnivået ikke distanserer seg enda mer fra normalt europeisk nivå.

Flertallet vil videre vise til at drift av lufthavnene Rygge og Torp kan utgjøre både et korrektiv og et supplement til Gardermoen i konkurranse om å gi de reisende og flyselskapene det best mulige tilbud. Den kapasiteten disse lufthavnene utgjør vil også kunne påvirke behovet for videre utbygginger med ny rullebane på Gardermoen. Flertallet understreker at like konkurransevilkår for lufthavnene på Rygge og Torp også må omfatte åpningstider, og en håndhevelse av åpningstider i forhold til tilfeldige forsinkelser som ikke oppfattes urimelige.

Flertallet fremmer derfor følgende forslag:

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

Medlemmene i komiteen fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at Stortinget i 2009 ga ei tilleggsløyving på 150 mill. kroner til Avinor for at selskapet skulle kunna gjennomføra naudsynte tryggleiksinvesteringar. Det vart også løyvd midlar til same føremålet i 2010. Det vart heller ikkje teke utbyte frå Avinor, korkje i 2009 eller i 2010. No er passasjertalsutviklinga, og med det også inntektsutviklinga, ei heilt anna. Utbytepolitikken som no gjeld, gjev lågare utbyte og den er meir føreseieleg for selskapet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til høringsuttalelsen fra NHO Luftfart til transport- og kommunikasjonskomiteen av 19. oktober 2010 til statsbudsjettet for 2011, der NHO Luftfart er sterkt kritisk til regjeringens forslag om å ta utbytte fra Avinor. Disse medlemmer viser til at Avinor ifølge NHO Luftfart står overfor et stort investeringsbehov. Disse medlemmer vil i den forbindelse vise til sitt forslag i Innst. 2 S (2010–2011) om å redusere utbyttet i Avinor fra 50 pst. til 0 pst. for 2011. Disse medlemmer er overrasket over at Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet velger å ta utbytte fra Avinor i 2011, og oppfatter dette som å være i strid med komitémerkna-dene fra transport- og kommunikasjonskomiteen om samme sak i Innst. 13 S (2009–2010), jf. disse medlemmers generelle merknader i kapittel 2.2.2. Disse medlemmer mener det blir feil å ta store utbytter fra én transportsektor, og ikke likebehandle til dels konkurrerende transportmidler. Disse medlemmer mener at lufthavner, tårn og navigasjonsutstyr er grunnleggende infrastruktur på linje med vei og bane. Disse medlemmer vil særlig understreke Avinor A/S sin rolle som en nasjonal utbygger av flyplasser. Investeringsbehovet knyttet til terminalutbygging Oslo lufthavn, Værnes lufthavn og Flesland lufthavn, samt en rekke andre utbyggingsprosjekter ved stamflyplasser som Sola, Tromsø og Kirkenes tilsier at Avinor AS må bli gitt et økonomisk handlingsrom til å kunne bygge ut nødvendige investeringer i egne anlegg uten at staten går inn og krever 315 mill. kroner i utbytte.

Disse medlemmer mener at luftfarten gjennom hele sin virksomhetskjede må baseres på konkurranse for å gi et best mulig tilbud overfor passasjerene, det beste tilbudet til lavest mulig pris. Flyrutene i Norge er avgjørende for mobiliteten i befolk-

ningen, og flyrutene er det eneste landsdekkende kollektivtilbudet. Disse medlemmer ønsker å gjeninnføre statlige oppkjøp av lufthavntjenester på regionnettet i tråd med høringsuttalelsen fra NHO luftfart til NTP 2010–2019. Disse medlemmer viser til at da Avinor AS ble etablert som selskap i 2003, ble det forutsatt som prinsipp at staten skulle finansiere statlig kjøp av ulønnsomme lufthavntjenester på de regionale lufthavnene.

Disse medlemmer vil understreke viktigheten og behovet for lengre anbudskontrakter på flyruter, spesielt innen tilbudet på de mindre lufthavnene. Dette for å få på plass en bedret konkurranse innen luftfarten. Indirekte kan bedret konkurranse om anbudsrutene gi lavere utgifter for staten og dermed økonomisk handlingsrom til å vurdere forbedringer i både frekvens og regularitet. Under transport- og kommunikasjonskomiteens besøk i Vest-Finnmark og Troms kom det tydelig frem stor misnøye med dagens system, hvor kommunene og fylkeskommunene i praksis ikke har noen innflytelse på selskapernes prioritering av valg av ruter, frekvens og regularitet. Dette er en overkjøring av lokaldemokratiet. Kommuner med flyplasser må bli en sentral aktør som høringsinstans ved tilrettelegging for ruter og regularitet.

Disse medlemmer er av den oppfatning at regjeringen gjennom omfanget av offentlige kjøp også kan påvirke billettprisen. Det er en klar sammenheng mellom regularitet og kvalitet og at staten kan bidra gjennom mer statlig innkjøp. Dette kan også bli gjort gjennom å styrke investeringsiden for å styrke offentlig infrastruktur som en del av nordområdesatsingen. Disse medlemmer vil for øvrig vise til Samferdselsdepartementets svar på spørsmål 458 fra finanskomiteen/Fremskrittspartiets fraksjon av 14. oktober 2010 for oversikt over tilskudd per rute.

Disse medlemmer viser til forsøkene med ART «Advanced Remote Tower» i Sverige, som innebærer at et sentralt kontrollsenter kan erstatte kontrolltårnet på flere små og mellomstore flyplasser. Dette er en spennende utvikling av teknologi som vil kunne øke sikkerheten og inntjening ved norske flyplasser. Disse medlemmer understreker at dette ennå er i en tidlig fase, men at vi også i Norge må se på mulighetene for effektivisering og bedring av sikkerheten.

Disse medlemmer viser til at regjeringen vil finansiere ny hålogalandsbru over Rombaken i Nordland ved å nedlegge Narvik Lufthavn, slik at driftsmidlene til Narvik Lufthavn inngår i finansieringen av hålogalandsbrua. Slik disse medlemmer ser det, så legger regjeringen opp til at flyselskapene gjennom luftfartsavgifter til Avinor AS skal delfinansiere bygging av veiinfrastruktur, i dette tilfelle Hålo-

galandsbrua. Disse medlemmer viser til at luftfarten i Norge er 100 pst. brukerfinansiert, og disse medlemmer mener at det blir helt galt å skyve finansieringsansvaret for veistruktur over på flyplassasjerene. Disse medlemmer viser til at Avinor AS gjennom en slik finansieringsløsning blir skadelidende, og at utbygging/vedlikehold av andre lufthavner nødvendigvis vil gå på bekostning av Hålogalandsbrua. Avinor AS må få de samme konkurransevilkårene som lignende selskaper i andre europeiske land, slik at man ikke risikerer at konkurransevilkårene er i strid med EUs regelverk. Disse medlemmer mener at regjeringens finansieringsløsning også er betenkelig fordi regjeringen skaper en presens som fratruer Avinor insentiver til å vurdere effektivisering og forenkling av lufthavnstrukturen.

Disse medlemmer peker på at lufthavnene Torp og Rygge er viktige for å dekke det samlede behovet for flytransport i Norge på en god måte for brukerne. Disse medlemmer peker på at en fri og sunn konkurranse mellom lufthavnene er viktig og at både Torp og Rygge utfører et samfunnsoppdrag på linje med flyplasser eid av staten gjennom Avinor.

Disse medlemmer har merket seg det lokale arbeidet som er gjort for å etablere en flyplass med en rullebane på minimum 2 400 meter på Helgeland. Disse medlemmer støtter dette arbeidet. Etablering av en slik flyplass vil gi nye muligheter for befolkningen og næringslivet på Helgeland. Disse medlemmer ønsker i tillegg å sette av 15 mill. kro-

ner til utvidelse av rullebanen på Stokka (Sandnessjøen flyplass), og henter disse midlene fra sitt forslag om redusert utbytte fra Avinor, jf. forslag i Innst. 2 S (2010–2011).

Disse medlemmer viser til at kostnadene knyttet til sikkerhet ved norske flyplasser har økt dramatisk i perioden fra 2004 til 2010, og at kostnadene knyttet til disse myndighetspålagte kravene veltes over på brukerne. Disse medlemmer mener gode betingelser for luftfarten i Norge tilsier at det også bør være en øvre grense for hvor mye brukerne skal måtte betale. Disse medlemmer viser til sine merknader om avgifter på flytransport i innstillingens kapittel 2.2.2. Disse medlemmer er imot regjeringens forslag om klimavoteplikt på alle flyreiser innen Norge, EU og EØS-området fra 2012. Disse medlemmer er også imot endringene i avgiftsstrukturen som medfører at kommersielle flyvinger med tyngre fly til de regionale lufthavnene får en avgiftsøkning på 10 pst.

Disse medlemmer vil fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen i løpet av 2011 legge frem en egen stortingsmelding om modernisering av norsk luftfartspolitik basert på 'Strategi for norsk luftfart' fra juni 2008, fremlagte rapporter om flysikkerheten i norsk luftfart, og Dokument nr. 8:16 (2008–2009).»

3.5 Kap. 1311 Tilskudd til regionale flyplasser

3.5.1 Sammendrag

Kap.	(i mill. kroner)		
	Saldert budsjett 2010	Prop. 1 S (2010–2011)	Pst. endring 10/11
1311	87,8	26,6	-69,7

Reduksjonen på 61,2 mill. kroner på kapitlet samanlikna med saldert budsjett for 2010, skyldast at det i 2010 vart løyvd ekstraordinære investeringstilskot til Avinor AS (50 mill. kroner) og lufthavnene ved Notodden og Skien (12 mill. kroner). Løyvingsforslaget for 2011 gjeld 14,6 mill. kroner til flygeinformasjonsteneste ved dei ikkje-statlege flyplassane og 12 mill. kroner i driftstilskott til Stord lufthamn, ei vidareføring av løyvinga i 2010.

3.5.2 Komiteens merknader

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

Et annet flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til at drift av ikke-statlige lufthavner som Rygge, Torp, Stord, Skien og Notodden lufthavn utgjør et viktig supplement til de statlige flyplassene. Det er liten tvil om at dette er en viktig del av samferdselsstrukturen og at brukerne i all hovedsak er fornøyd. Dette tilbudet er også svært viktig hva angår opprettholdelse og utvikling av kompetanse og industrielle klynger.

Dette flertallet mener at så lenge krysssubsideringssystemet mellom lufthavnene innenfor Avinor består, bør lufthavnene på Stord, Notodden og i Skien inkluderes i Avinorsystemet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti 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.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre mener det er viktig med like konkurransevilkår for private og statlige lufthavner. Økonomisk forutsigbarhet og langsiktighet i planlegging og drift er avgjørende for disse lufthavnene.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil på denne bakgrunn øke posten med 20 mill. kroner, jf. Fremskrittspartiets forslag til alternativt statsbudsjett. Disse medlemmer viser til Samferdselsdepartementets svar på spørsmål 393 fra finanskomiteen/Fremskrittspartiets fraksjon av 11. oktober 2010, og forutsetter at eksisterende tilskuddsordninger ikke bortfaller. Disse medlem-

mer vil videre vise til sine merknader og sitt forslag om dette i Innst. S. nr. 300 (2008–2009).

Disse medlemmer har merket seg at det på Arendal Lufthavn Gullknapp er en ny reguleringsplan på gang med rullebane på 1 600 meter som i tillegg har 300 meter sikkerhetssone i hver ende, og at man gjennom frivillig salg har kjøpt arealer slik at rullebanen kan utvides til 4 000 meter innenfor flyplassens eget areal.

Disse medlemmer vil for øvrig vise til spørsmål 397 fra finanskomiteen/Fremskrittspartiets fraksjon av 12. oktober 2010 om kostnaden ved å bygge ny adkomstvei til Arendal Lufthavn Gullknapp dersom flyplassen utvides slik at den blir et alternativ for charteroperatører og lavprisselskaper.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til at det i mange år har vært arbeidet for å få Ørland inn på det regionale kortbanenettet. Dette medlem viser til at Ørlandet–Gardermoen er en viktig flyrute som har stor betydning for regional utvikling. Dette medlem ber regjeringen bidra til at Ørland flystasjon innlemmes i kortbanenettet.

3.6 Kap. 1313 og 4313 Luftfartstilsynet

3.6.1 Sammen drag

Kap.	(i mill. kroner)		
	Saldert budsjett 2010	Prop. 1 S (2010–2011)	Pst. endring 10/11
1313	168,3	179,6	6,7
4313	119,5	126,8	6,1

Den foreslåtte økningen under kap. 1313 for 2011 skal i hovedsak dekke kostnader knyttet til flytting til nytt bygg sommeren 2011.

3.6.2 Komiteens merknader

KAP. 1313 POST 1 DRIFTSUTGIFTER

Komiteen viser til at Luftfartstilsynet har hovedansvaret for tilsynet med norsk luftfart, og påpeker at et velfungerende og aktivt tilsyn er en forutsetning for å opprettholde et høyt nivå på flysikkerheten. Komiteen understreker behovet for å balansere det sikkerhetsmessige innhold og omfang av slik kontroll mot påførte forsinkelser og kostnader for reisende.

Komiteen har merket seg at tilsynet har et samarbeid med Forsvaret for å sikre en best mulig koordinering mellom sivil og militær luftfart. Komiteen er positiv til dette samarbeidet og mener det er viktig for utviklingen av norsk luftfart.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre viser til at Prop. 1 S (2010–2011) ikke omtaler den såkalte 216-forordningen som gir Det europeiske flysikkerhetsbyrået EASA gjennom ESA mulighet til å bøtelegge personer og foretak som bryter reglene. Disse medlemmer peker på at luftfarten i sin natur er en internasjonal bransje, og mener at det er viktig at folk i våre naboland har tillit til at Norge oppfyller de samme sikkerhetsreglene som man har ellers i Europa.

KAP. 4313 POST 1 GEBYRINTEKTER

Komiteen viser til at Luftfartstilsynets inntekter hovedsakelig kommer fra gebyrer for adgangs-kontroll og tilsyn med luftfarten, herunder luftfartøy, luftfartsselskaper, verksteder, lufthavner mv. i henhold til gebyrregulativet. Komiteen viser til at det imidlertid har vært vanskelig å finansiere Luftfartstilsynet fullt ut gjennom gebyrer, og støtter at det bevilges midler til formålet over statsbudsjettet i 2011.

3.7 Kap. 1314 Statens havarikommisjon for transport

3.7.1 Sammen drag

Kap.	(i mill. kroner)		
	Saldert budsjett 2010	Prop. 1 S (2010–2011)	Pst. endring 10/11
1314	56,3	59,0	1,7

Foreslått økning for 2011 skyldes behov for økte ressurser til å følge opp ulykker og arbeidsulykker til sjøs.

3.7.2 Komiteens merknader

Komiteen peker på at Statens havarivernkommisjon for transport (SHT) har som oppgave på uavhengig grunnlag å undersøke ulykker og alvorlige hendelser innenfor luftfarten, jernbane, veisektoren, samt sjø- og arbeidsulykker om bord på skip. Dette for å bidra til å øke sikkerheten innenfor de forskjellige transportområdene.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til at SHT har gjort et viktig arbeid når det gjelder å påpeke mangelen på klare kriterier når det gjelder hva som skal regnes som forsvarelig sikkerhetstilstand på offentlige veier. SHT skriver følgende i rapporten «Vei 2010/03», om en møteulykke mellom personbil og lastebil på fv 13 i Alta 1. januar 2009 der ulykken skjedde utelukkende på grunn av veiens dårlige forfatning:

«SHT mener det er behov for kriterier som definerer når en vei er sikkerhetsmessig uforsvarlig for trafikantene, og foreslår at arbeidet med nasjonale føringer knyttet til veiens tiltaks- og tilstandsstandard kan inkludere dette. Det er SHTs oppfatning at lignende ulykker som følge av veidekkets tilstand kan skje, så lenge det ikke er definert hvor store spordannelser som gir en uakseptabel sikkerhetstilstand.»

Flertallet viser til at SHT 29. september 2010 avga rapporten «Vei 2010/04» som også understreket behovet for veitilsyn og fastsatte standarder. Rapporten omhandler en ulykke på Brekke bru i Flåm 14. november 2007, der et vogntog mistet kontrollen på broen og kolliderte med to personbiler.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet fulgte opp denne anbefalingen fra Rapporten «Vei 2010/03» ved å fremme representantforslag Dokument 8:2 S (2010–2011) om å innføre målbar veistandard og etablering av selvstendig transporttilsyn.

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

«Stortinget ber regjeringen innarbeide bestemmelser om et juridisk ansvar i veitrafikkloven for ulykker som skyldes veiholder.»

Disse medlemmer peker på at registrerte kjøretøyer kontrolleres ved hjelp av periodisk kjøretøykontroll (PKK), som pålegger eier en ekstra utgift for å sikre at kjøretøy 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 beskaftenhet 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, jf. disse medlemmers merknader om trafiksikkerhet i innstillingens kapittel 2.2.2. 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.»

Disse medlemmer vil for øvrig vise til følgende strukturforslag i Innst. 2 S (2010–2011) fra Fremskrittspartiet:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om opprettelsen av et Statens Transporttilsyn som skal ha totalansvar for tilsyn og kontroll innenfor samferdssektoren, der dagens transporttilsyn inngår.»

3.8 Kap. 4312 Oslo Lufthavn AS

3.8.1 Sammen drag

(i mill. kroner)			
Kap.	Saldert budsjett 2010	Prop. 1 S (2010– 2011)	Pst. endring 10/ 11
4312		-	444,4
			10,6

Som følge av finanskrisen ble Avinor gitt avdragsfritak for 2009 og 2010. For 2011 foreslås avdragsbeløp under post 90 på 444,4 mill. kroner.

3.8.2 KOMITEENS MERKNADER

Komiteen viser til at utbyggingen av Gardermoen ble finansiert gjennom lån fra staten, og at post 90 dekker avdrag på lån.

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

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine merknader og bevilgningsforslag på kap. 5622 post 85 i Innst. 2 S (2010–2011) om utbytte fra aksjer i Avinor AS, der disse medlemmer går imot å tappe Avinor for utbytte i 2011.

3.9 Kap. 5619 Renter av lån til Oslo Lufthavn AS

3.9.1 Sammen drag

(i mill. kroner)			
Kap.	Saldert budsjett 2010	Prop. 1 S (2010–2011)	Pst. endring 10/11
5619	214,2	236,8	10,6

I henhold til vilkårene i låneavtalen mellom staten og Oslo Lufthavn AS, er det lagt til grunn at renter av statens lån vil utgjøre 236,8 mill. kroner i 2011, 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 Sammen drag – Generelt

(i mill. kroner)			
Kap.	Justert Saldert budsjett 2010 ¹	Prop. 1 S (2010–2011)	Pst. endring 10/11
1320	14 061,2	15 084,9	7,3

¹ Det er senere gjort følgende endringer: Post 23 er økt med 70 mill. kr, post 29 er økt med 59 mill. kr, post 30 er økt med 130 mill. kr, post 61 er redusert med 3 mill. kroner og post 72 er redusert med 0,7 mill. kr, jf. Prop. 125 S /Innst. 350 S (2009–2010).

Samla budsjettframlegg for Statens vegvesen gir ei oppfølging av Nasjonal transportplan 2010–2019 på om lag 47 pst. etter andre året, samanlikna med ei jamn årleg fordeling av planramma for perioden 2010–2013.

Det er for 2011 budsjettert med 7,2 mrd. kroner til post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehald, ein auke på 991,5 mill. kroner eller 16 pst. frå saldert budsjett 2010. Basert på dei modellane vi har i dag vil denne auken medverke til at veksten i forfallet av vegkapitalen blir stansa. Med budsjettforslaget kan det bli lagt om lag 1 000 km asfalt.

Det er for 2011 budsjettert med 5,5 mrd. kroner til post 30 Riksveivinverstering, ein auke på 387,9

mill. kroner frå saldert budsjett 2010. Investeringsmidlar til Bjørvika og prosjekta E16 over Filefjell og E6 vest for Alta er førte på eigne investeringspostar. Saman med løyvinga til post 31 Rassikring på 1 051,1 mill. kroner, aukar løyvingane til investeringar på vei samla sett med 444 mill. kroner eller 6,9 pst. frå saldert budsjett 2010.

Av midlane til rassikring er 526,3 mill. kroner avsett til fylkesveinettet i 2010. Samferdselsdepartementet foreslår at løyvingar til rassikring på fylkesveinettet skjer som eit øyremerka tilskot over Samferdselsdepartementets budsjett. Det er oppretta ei ny tilskotspost (post 62) til dette formålet under kap. 1320.

Som i 2010 foreslår regjeringa rentekompensasjon for transporttiltak i fylka innafør ei årleg ramme på 2 mrd. kroner.

Til post 72 Kjøp av riksveiferjetjenester er det budsjettert med 446,4 mill. kroner.

Samferdselsdepartementet tar sikte på at en veitilsynsfunksjon, etablert som en enhet direkte underlagt veidirektøren, kan iverksettes i første halvdel av 2012.

3.10.2 Komiteens merknader

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

Komiteen understreker viktigheten av gode veier. Veibyggning er både god distriktspolitikk og god næringspolitikk. Sikrere veier er også avgjørende for å komme videre mot visjonen om null drepte og varig skadde i trafikken.

Komiteen 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 vanskelig for bedrifter og enkeltpersoner å etablere seg og bo rundt omkring i landet.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, mener at vi i økonomiske nedgangstider må bidra til å redusere arbeidsledigheten i blant annet bygg- og anleggssektoren gjennom økt satsing på veibyggning.

Et annet flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til at veibyggning og -finansiering i Norge har behov for gjennomgripende reformer for å oppnå nødvendig fornyelse og modernisering.

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

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

Dette flertallet ønsker derfor å forsere utbyggingen av veinettet i Norge, samt forbedre vedlikeholdet. Dette vil føre til færre ulykker og et mer lønnsomt næringsliv.

Dette flertallet mener at den statlige andelen av veiinvesteringene må økes. Regjeringen ligger allerede over 2,3 mrd. kroner på etterskudd i forhold til investeringsrammen i den vedtatte Nasjonal transportplan (NTP).

Dette flertallet vil peke på at en forsert utbygging vil spesielt virke positivt for næringsliv og befolkning i distriktene.

Dette flertallet ønsker å organisere Statens vegvesen som et statlig veiselskap eller statsforetak, og viser til at dette vil gjøre det mulig å prosjektfinansiere store utbyggingsprosjekter ved hjelp av statlig lån.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at det bevilges 15,1 mrd. kroner til vegformål. Til vegvedlikehold er det foreslått 1,55 mrd. kroner, og dette er en økning på hele 60 pst. Disse medlemmer understreker at dette vil gjøre det mulig å dekke store behov som følge av etterslep i vedlikeholdet, kostnadsøkning, trafikkøkning og nye veganlegg. Basert på dagens utregningsmodeller blir veksten i etterslepet i vedlikeholdet stanset.

Bevilgningen vil også blant annet gi 1 000 km med nytt asfaltdekke på riksvegene. Disse medlemmer viser også til at det blir en økning i bevilgningene til investeringer. I alt 6,92 mrd. kroner er foreslått som statlige bevilgninger til veginvesteringer, en økning på 444 mill. kroner eller 6,9 pst. sammenliknet med saldert budsjett 2010. Dette vil føre til at større investeringsprosjekt blir avslutta og vil bidra til bedre fremkommelighet og redusert reisetid. I tillegg til start av nye prosjekt er det også satt av planmidler til prosjekt som på lengre sikt vil gi betydelig bedre fremkommelighet. I Prop. 36 S (2010–2011) foreslår den rød-grønne regjeringen for øvrig en ytterligere styrking av bevilgningen til vegplanlegging. Disse medlemmer viser videre til at budsjettforslaget for 2011 følger opp regjeringens mål om en milliard kr. årlig til rassikring i perioden 2010–2019. Det er foreslått 1,05 mrd. kroner til rassikring, en økning på 23,7 pst, fra 2010. 526 mill. kroner skal gå til rassikringsprosjekt på fylkesvegnettet, mens resten skal benyttes på riksveger. Klimaendringene fører til økt rasfare. Regjeringens satsing på rassikring gir økt livskvalitet for folk bosatt langs rasutsatte strekninger og høyere effektivitet for næringsliv som er avhengig av å benytte rasutsatte ferdselsårer.

Bevilgningen til riksvegformål øker totalt med 11,2 pst. Disse medlemmer understreker at

siden det rød-grønne flertallet overtok regjeringsmakta i 2005, er økningen til vegformål på 6,84 mrd. kroner eller 43,9 pst., målt i 2011-kroner. Overføringa av vegnett til fylkene er det da tatt hensyn til.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at god transportinfrastruktur er en forutsetning for en velfungerende økonomi der folk, varer og tjenester raskt kan flyttes dit det er størst behov. Disse medlemmer påpeker at veinettet er den viktigste infrastrukturen i Norge, og at effektive, sikre og miljøvennlige veier er helt avgjørende for næringslivets konkurransevne og innbyggernes behov og krav til mobilitet.

Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets forslag til alternativt statsbudsjett 2011, der det settes av 21,7 mrd. kroner ekstra til riksveiinvesteringer, 7,2 mrd. kroner ekstra til fylkesveiinvesteringer, og 1,2 mrd. kroner ekstra til rassikring.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til Høyres transportplan, og sine forslag i NTP (2010–2019), Innst. S. nr. 300 (2009–2010).

Disse medlemmer foreslår i sitt alternative budsjettforslag å øke bevilgningene til veiinvesteringer med 1 mrd. kroner i forhold til det som følger av regjeringens forslag. Denne milliarder er fordelt med 200 mill. kroner til trafikksikringstiltak på fylkesveier, 600 mill. kroner til trafikksikkerhetstiltak riksveier, som for eksempel midtdele, 200 mill. kroner til forsert planlegging/prosjektering av trafikksikringstiltak og større sammenhengende prosjekter.

I tillegg foreslår disse medlemmer i sitt alternative budsjettforslag å etablere et vedlikeholdsfond til samferdselsformål på 50 mrd. kroner. Fondet vil gi en årlig avkastning på 2,5 mrd. kroner som vil brukes for å møte noen av utfordringene med det store etterslepet på vedlikehold av vei- og jernbanenettet.

KUNDETILFREDSHET

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre fremmer derfor følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at tilfredshet med riks- og fylkesveier jevnlig måles blant veibrukerne.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser i denne forbindelse til innstillingens kapittel 2.2.2 Generelle merknader fra Fremskrittspartiet.

3.10.2.1 Post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveier m.m.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at regjeringen foreslår å øke bevilgningene til trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveier med 991,5 mill. kroner eller 16 pst. i forhold til saldert budsjett 2010. Med dette vil 50,5 pst. av planramma for perioden 2010–2013 være fulgt opp etter to år.

Denne økningen skyldes de store behovene som følger av etterslepet i vedlikeholdet, samt behov for midler som følge av kostnadsøkning på driftskontrakter utover generell prisstigning, trafikkøkning og nye veianlegg.

Disse medlemmer viser til at økningen på post 23 vil stanse veksten i vedlikeholdsetterslepet.

Disse medlemmer viser til at det i 2011 blir et stort løft for drift og vedlikehold på vegnettet. Det er foreslått en økning på 880 mill. kroner eller 21 pst. Til vedlikehold er det foreslått en økning på 580 mill. kroner eller 60 pst. Dette vil gi 1 000 km med nytt asfaltdekke, og veksten i etterslepet i vedlikeholdet blir stanset.

Disse medlemmer slutter seg til forslaget til bevilgning under post 23, og viser for øvrig til sine merknader om trafikksikkerhet under kapittel 3.10.2.3 og kapittel 4.1.

Disse medlemmer viser til at den økte bevilgningen også gir rom for å følge opp Statens vegvesens handlingsprogram for 2010–2013 som legger opp til en opptrapping til trafikksikkerhetsrettede trafikant- og kjøretøytiltak i 2011. Måltrettet utekontroll skal prioriteres på steder og til tider der trafikksikkerhetsgevinsten forventes å være spesielt høy. Bilbeltekontroll og kontroll av bremses på tunge kjøretøy står sentralt i arbeidet for å redusere antall drepte og hardt skadde i veitrafikken.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets forslag til alternativt statsbudsjett 2011, der denne post 23 til trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveier økes med 1 mrd. kroner. Disse medlemmer viser til sitt forslag til Nasjonal transportplan i Innst. S. nr. 300 (2008–2009), der disse medlemmer la opp til en betydelig satsing på trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveier. Disse medlemmer viser til at dette budsjettforslaget i tillegg også inneholder til sammen 1,02 mrd. kroner til trafikksikkerhet i form av 200 mill. kroner på kap. 1320 post 73 og 822 mill. kroner som investeringsramme på kap. 1382 post 69. Disse medlemmer ønsker at 750 mill. kroner av dette skal brukes på midtrekkverk. Disse medlemmer viser til at en stor andel av de 21,7 mrd. kroner i ekstra riksveiinvesteringer disse medlemmer

bruker på riksveiiinvesteringer i 2011, i praksis også kan regnes som penger til økt trafikkikkerhet gjennom økt satsing på trygge 4-felts motorveier med midtdelere.

Disse medlemmer viser til Samferdselsdepartementets svar på spørsmål 222 fra finanskomiteen/Fremskrittspartiets fraksjon av 6. oktober 2010, der det kommer frem at vedlikeholdsetterslepet på riksveiene har økt fra om lag 17 mrd. 2010-kroner i 2005, til om lag 19 mrd. 2010-kroner i 2009 for riksveinettet slik det var definert frem til 1. januar 2010.

Disse medlemmer viser til at kap. 1320 post 23 heter «trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveier m.m». Av regjeringens forslag til bevilgning på 7 170,1 mill. kroner, skal det ifølge Prop. 1 S (2010–2011) brukes 1 653 mill. kroner på trafikktilsyn, 1,9 mrd. kroner til drift av veinettet, 1,55 mrd. kroner til vedlikehold, 1,3 mrd. kroner til veiadministrasjon og 300 mill. kroner til utgifter i Vegdirektoratet. Disse medlemmer mener at det er uryddig å samle så mange ulike formål i en enkelt budsjettpost. Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen i forbindelse med arbeidet med statsbudsjettet for 2012 dele dagens kap. 1320 post 23 i flere budsjettposter slik at det kommer klarere frem hvor mye som bevilges til de enkelte formålene posten i dag omfatter.»

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til at Høyre i 2010 i sitt alternative budsjettforslag har foreslått et vedlikeholdsfond for samferdsel på 50 mrd. kroner, for å redusere det store etterslepet på vedlikehold av vei- og jernbanenettet i Norge, hvorav 10 mrd. kroner til jernbanen.

Fjorårets foreslåtte fond ville gitt en avkastning på årets budsjett på ca. 2 mrd. kroner til veivedlikehold, og ca. 500 mill. kroner til jernbanevedlikehold.

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

Fylke	mill. kroner
Østfold	88
Akershus	102
Oslo	92
Hedmark	100
Oppland	96
Buskerud	100
Vestfold	70
Telemark	94
Aust-Agder	50
Vest-Agder	62

Fylke	mill. kroner
Rogaland	120
Hordaland	200
Sogn og Fjordane	132
Møre og Romsdal	142
Sør-Trøndelag	120
Nord-Trøndelag	82
Nordland	146
Troms	120
Finnmark	80
Totalt	2 000

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til at det er et stort vedlikeholdsetterslep på veinettet. Dette medlem mener det er viktig å bedre veistandarden spesielt på ulykkesbelastede strekninger. Det er særlig behov for flere midtdelere, og særlig belastede ulykkespunkt må utbedres for å styrke sikkerheten. Dette medlem viser til Kristelig Folkepartis alternative statsbudsjett der det foreslås å øke rammen for trafikktilsyn, drift og vedlikehold av veinettet med 100 mill. kroner ut over regjeringens forslag. Dette medlem viser til at Kristelig Folkepartis budsjettalternativ innebærer en styrking av veibudsjettet med 330 mill. kroner ut over regjeringens forslag.

Driftskontrakter

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at driftskontraktene (tidligere funksjonskontrakter) har hatt en formidabel kostnadsøkning. Utlysning av driftskontrakter i 2010 resulterte i et kostnadsnivå som var om lag 87 pst. høyere enn nivået i kontraktene fra 2005 som ble avløst. Kostnadsøkningen skyldes delvis økte kvalitetskrav i kontraktene, men også en betydelig generell prisøkning utover generell prisstigning. Dette viser at konkurranseutsettingen av drift og vedlikehold ikke har fungert etter hensikten.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til regjeringens egen utredning om dette, jf. St. prop. 1 S (2010–2011). Disse medlemmer er uenige med de rød-grønne partiene på Stortinget, men enige med regjeringens vurdering i dette spørsmålet om funksjonskontrakter, prisutvikling og konkurranseutsetting.

Drift og vedlikehold av sykkelveier

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folke-

parti, understreker behovet for helårsdrift og vedlikehold av gang- og sykkelveier, og ber departementet følge opp overfor Statens vegvesen når det gjelder dette.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til den kraftige økningen på veivedlikehold i forslaget til budsjett for 2011, og forutsetter at dette også kommer gang- og sykkelveiene til gode.

Trafikkontroll

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, mener at Automatisk trafikkontroll (ATK) er et effektivt og viktig tiltak. Flertallet viser til evaluering av streknings-ATK (gjennomsnittsmåling av farten mellom fotoboksene). Den viser at antall drepte reduseres med 15,6 pst. og antall hardt skadde med 10 pst. Streknings-ATK fremstår som et nytt og sterkt trafiksikkerhetstiltak med høy virkning og vil

således kunne utgjøre et viktig virkemiddel for å bevege seg i nullvisjonens retning. Flertallet støtter derfor økt bruk av dette trafiksikkerhetstiltaket.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at personvernet i Norge er på vikende front under regjeringen Stoltenberg II bestående av Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet. Disse medlemmer påpeker at gjennomsnittsmåling mellom fotobokser er en farlig form for overvåkning, fordi alle bilistene må registreres, og ikke bare de som kjører for fort. Ved utplassering av tilstrekkelig antall fotobokser vil veimyndighetene kunne følge hver enkelt bil over lange strekninger. Datatilsynet har tidligere sagt nei til gjennomsnittsmåling, og NAF har vært skeptiske av samme grunn. Med kunstig lave fartsgrenser blir gjennomsnittsmåling mellom fotobokser bare nok en avgift som kun har til hensikt å bringe penger inn i statskassen. Disse medlemmer viser til følgende tall knyttet til streknings-ATK som viser at de aller fleste bilister er lovlydige, og at en fjerdedel av overtreddene må henlegges:

2009

	Antall kontrollerte	Antall førerkortbeslag	Antall passerte	Ant. henlagt, ikke straffbart	Ant. henlagt manglende bevis
E 6 Dovre skogen	797	2	113 225	6	180
E18 Telemark	518	3	355 154	39	63
Sum	1 315	5	468 379	45	243

Jan.–sept. 2010

Rv. 3 Østerdalen	1 517	2	89 504	6	296
E 6 Dovre skogen	467	1	35 808	8	194
E 18 Telemark	1 583	5	1 042 747	131	205
Sum	3 567	8	1 168 059	145	695

Kilde: Samferdselsdepartementet

Disse medlemmer mener at trafikantene bør følge mer med på trafikkbildet enn på speedometeret, mens gjennomsnittsmåling mellom fotobokser kan føre til det motsatte.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre viser til at Datatilsynet i 2006 satte en stopper for totalovervåkning av alle bilister på enkeltstrekninger, og er skuffet over at regjeringen likevel har innført strekningsvis-ATK. Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen snarest avvikle strekningsvis-ATK.»

Fartsgrenser

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser til at analyser fra Statens vegvesen viser at høy fart er medvirkende årsak til halvparten av dødsulykkene på norske veier, manglende førerdyktighet er medvirkende årsak i 2/3 av dødsulykkene, kjøring i ruspåvirket tilstand medvirkende årsak i 27 pst. av dødsulykkene. I tillegg viser analyser at manglende bruk av sikkerhetsutstyr i stor grad medvirker til at ulykkene fikk dødelig utgang. 41 pst. av omkomne personer i bil i 2008 brukte ikke bilbelte. I

tillegg har høy fart medvirket til at vel 50 pst. av dødsulykkene fikk dødelig utgang.

Flertallet mener derfor at man ikke trenger høyere fartsgrenser. Man trenger derimot en større innsats for å få alle til å holde de fartsgrensene man allerede har. Man trenger også større innsats for å få flere til å bruke bilbelte.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre ønsker i første omgang å godkjenne 110 km/t som fartsgrense på de beste motorveiene i henhold til anbefaling fra Statens vegvesen, jf. oppslag i blant annet Aftenposten 24. april 2004. Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen godkjenne 110 km/t som fartsgrense på de beste motorveiene i henhold til anbefaling fra Statens vegvesen.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil øke fartsgrensene på norske veier der veistandarden er god nok, men det er dessverre bare en liten andel av norske veier som har fullgod standard i henhold til Statens vegvesens veinormaler. Disse medlemmer vil ha 110 km/t på vei tilsvarende dagens motorvei klasse A, og 120 km/t på spesielt godt egnede strekninger. Norge har per i dag den laveste maksimalfartsgrensen i hele Europa. Trygg Trafikk i Østfold påpekte allerede i 2005 at firefeltsveiene er gode nok til at topphastigheten kan økes til 120 km/t, og E6 i Østfold ble trukket frem som en vei der dette ville være hensiktsmessig. I Danmark ble fartsgrensene på de beste motorveiene økt til 130 km/t i 2004, og det er ifølge den danske organisasjonen FDM ikke grunnlag for å si at det er en sammenheng mellom økte fartsgrenser og flere ulykker med økt fartsgrense.

Disse medlemmer viser til at fartsgrensen for moped er 45 kilometer i timen, og at den lave farten ofte fører til køer, forbikjøringer og farlige situasjoner i trafikken. Disse medlemmer mener at mopedene bør kunne kjøre lovlig i minst 60 kilometer i timen. Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede høyere fart for mopeder.»

Føreropplæring

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, mener det er viktig med en god føreropplæring og imøteser den varslede evalueringen av føreropplæringen som starter i 2011.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen evaluere føreropplæringen og snarest øke satsingen på tilsyn med føreropplæringen for å øke kvaliteten.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at på samme måte som periodisk kjøretøykontroll er overtatt fra Statens vegvesen av godkjente verksteder, kan gjennomføring av førerprøve suppleres med tilbud om dette gjennomført ved godkjente trafikkskoler. Disse medlemmer viser til at dette vil redusere ventetidene, kostnadene og de ulemper publikum i dag opplever som et resultat av at statlig monopol på førerprøve opprettholdes. Disse medlemmer viser til at stortingsrepresentant Bård Hoksrud har tatt opp dette med statsråden ved flere anledninger, blant annet skriftlig spørsmål nr. 813 og nr. 1151 i Dokument nr. 15 (2008–2009), samt spørsmål nr. 1121 i Dokument nr. 15 (2007–2008). Disse medlemmer viser til at Danmark allerede har privatisert førerprøvene på denne måten. Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen åpne for at førerprøve kan gjennomføres i regi av trafikkskoler som godkjennes for dette.»

Disse medlemmer mener at unge bilkjørere må gis anledning til å få mer praksis. Disse medlemmer vil derfor innføre graderte førerkort for personer under 18 år. Dette innebærer at personer fra fylte 17 år kan ta et gradert førerkort der man får kjøre alene med noen restriksjoner på bruk av bil. Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede graderte førerkort for personer under 18 år.»

Trafikkskilt

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet er kjent med at trafikkskiltene i Norge i dag har en gjennomsnittsalder på rundt 20 år, men at målsettingen ut ifra et trafikksikkerhetsperspektiv burde ha vært nærmere 10 år. Disse medlemmer ønsker å sette av 250 mill. kroner til fornyelse av skiltparken, og fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge frem et nytt og forpliktende opplegg for fornyelse av skiltparken i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett for 2011.»

3.10.2.2 POST 29 VEDERLAG TIL OPS-PROSJEKTER

Komiteen slutter seg til forslag til bevilgning under post 29.

Komiteen viser for øvrig til merknader til OPS under kapittel 4.13 Alternativ finansiering og organisering av infrastruktur.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at denne posten illustrerer godt at OPS-prosjekter ikke er gratis, og at utgiftene binder opp mulighetene til å foreta andre prioriteringer i budsjettet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at bompenger ikke er en nødvendig del av en OPS-løsning. Disse medlemmer vil for øvrig vise til sine merknader om bompenger i innstillingens kapittel 2.2.2.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til at posten representerer vederlag i henhold til avtale for tre store prosjekter som er ferdigstilte i tråd med prioritering, som også hadde blitt gjennomført om en alternativt hadde valgt gjennomføring i statlig regi.

3.10.2.3 POST 30 RIKSVEIINVESTERINGER

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet vil understreke at satsinga på vedlikehold og investeringer på riksveinettet er på et historisk høyt nivå og er tilfredse med dette. Disse medlemmer vil vise til at bevilgningene til vei har økt med 44 pst. siden 2005 og at man ved denne kraftige satsingen gjør det mulig å stanse forfallet og samtidig sørge for betydelige nyinvesteringer. Disse medlemmer er også tilfredse med at man sørger for mer midler til veiplanlegging, da dette kan bidra til å realisere viktige veiprojekter i framtida.

Disse medlemmer vil også presisere at man med samme økning i de to siste årene i planperioden 2010–2013, som i 2011, vil planrammene i NTP bli nådd.

Disse medlemmer er opptatt av å bedre trafikksikkerheten, også på riksvegene. Disse medlemmer viser til at antall trafikkdrepte i 2009 var 212, noe som er det laveste tallet siden 1954. Selv om antall drepte ved utgangen av oktober 2010 ligger noe over tallet fra 2009, så er det nedgang både i antall ulykker og i antall skadde fra året før.

Disse medlemmer er opptatt av at det i trafikksikkerhetsarbeidet er viktig å ha fokus på hele trafikksystemet, både trafikanten, kjøretøyet og vegen.

Disse medlemmer mener trafikksikkerhetstiltak som bygging av midtrekkverk, etablering av

forsterket midtoppmerking, utbedring av sideterreng, vegbelysning, kurve- og kryssutbedringer samt strakstiltak etter trafikksikkerhetsinspeksjoner er viktige tiltak og vil derfor understreke viktigheten av satsingen på programområdene.

Disse medlemmer mener det må investeres mer på denne typen trafikksikkerhetstiltak og foreslår derfor at innsatsen til midtrekkverk og brede midtfelt/rumlefelt økes med 20 mill. kroner ut over regjeringens budsjettforslag. Denne omprioriteringen gjennomføres som en omfordeling innenfor kap. 1320 post 30. Med denne omprioriteringen økes ant. km ferdigstilt midtrekkverk i 2011 til 25 km. Med 25 km ferdigstilt midtdeler i 2011 holdes utbyggingstakten på det ambisjonsnivået Stortinget har satt i Nasjonal transportplan 2010–2019.

Disse medlemmer mener det er viktig å holde det samme ambisjonsnivået for programområdene mindre utbedringer, gang- og sykkelveger, trafikksikkerhetstiltak, miljø- og servicetiltak, kollektivtrafikk, planlegging/grunnerverv i handlingsprogramperioden som for enkeltprosjektene. Disse medlemmer forutsetter derfor at det settes fokus på planlegging av gang- og sykkelveger slik at etterslepet tas igjen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre har merket seg at regjeringen heller ikke etter andre år av egen Nasjonal transportplan følger egen plan. Oppfølgingen av post 30 er på 44,8 pst.

Disse medlemmer har videre merket seg at det i 2011 forutsettes at om lag 3,5 mrd. kroner blir stilt til rådighet gjennom innbetaling av bompenger til riksveiinvesteringer. I tillegg kommer bompenger til investeringer til fylkesveinettet og kommunalt veinett, samt bompenger til driftstiltak for kollektivtransporten i Oslo og Akershus. Disse medlemmer har merket seg opplysningene fra departementet om at samlet anslag for 2010 for bompenger til investering i offentlig veinett inklusive driftstiltak for kollektivtransporten i Oslo og Akershus er i størrelsesorden 9,8 mrd. kroner.

Disse medlemmer er skuffet over regjeringens satsing på riksveiinvesteringer. Regjeringen oppfyller ikke sine løfter i forhold til Nasjonal transportplan, til tross for at investeringsrammen er økt i forhold til tidligere år. Store deler av veinettet forfaller, og om lag 250 mennesker omkommer på norske veier årlig. Både privatpersoner og næringsliv blir hindret i å forflytte seg raskt, sikkert og effektivt innenlands og til utlandet.

Disse medlemmer peker på at det er stort behov for omfattende nybygging og vedlikehold av det norske riksveinettet, og at Norge har finansiell styrke til at staten kan fullfinansiere en langt mer

omfattende og raskere modernisering enn regjeringen har lagt opp til i egen NTP.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at eksterne kvalitetssikringsrapporter for store statlige investeringsprosjekter offentliggjøres straks de foreligger.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sitt forslag til Nasjonal transportplan i Innst. S. nr. 300 (2008–2009), der det legges opp til å investere 200 mrd. kroner i riksveiene for perioden 2010–2019 utover rammene i regjeringens NTP. Disse medlemmer viser til at regje-

ringspartiene Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet vedtok en NTP nærmest blottet for ambisjoner og vyer, men at regjeringen likevel allerede ligger 1 257,3 mill. kroner på etterskudd ifølge sin egen plan. Disse medlemmer ønsker derfor å investere 21,7 mrd. kroner i riksveier i 2011 utover regjeringens budsjettforslag i Prop. 1 S (2010–2011), gjennom direkte bevilgninger (1,5 mrd. kroner), utenlandsbudsjett (1 mrd. kroner) samt investeringsramme for rentekompensasjon (19,2 mrd. kroner). Disse medlemmer vil med utgangspunkt i oversikten ovenfor fordele riksveimidlene på følgende måte mellom transportkorridorene:

	Riksveimidler
1. Oslo–Svinesund/Kornsjø	115,8 mill.
2. Oslo–Ørje/Magnor	1 633,9 mill.
3. Oslo–Grenland–Kristiansand–Stavanger	4 176,4 mill.
4. Stavanger–Bergen–Ålesund–Trondheim	3 846,7 mill.
5. Oslo–Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø	2 811,1 mill.
6. Oslo–Trondheim med armer til Kristiansund, Ålesund og Måløy	5 955,0 mill.
7. Trondheim–Bodø med armer til Sverige	1 256,0 mill.
8. Bodø–Narvik–Tromsø–Kirkenes med armer til Lofoten og grensene mot Sverige, Finland og Russland	1 902,5 mill.
Sum korridorer	21 697,3 mill.

Disse medlemmer vil understreke at Fremskrittspartiets forslag til Nasjonal transportplan 2010–2019/2034 ikke spesifiserte når prosjektene skulle fullføres, men kun når statlig fullfinansiering kommer på plass. Disse medlemmer vil derfor understreke at prosjektene skal fullføres så raskt som mulig innenfor rammen.

Disse medlemmer viser til Samferdselsdepartementets svar på spørsmål 220 fra finanskomiteen/Fremskrittspartiets fraksjon av 6. oktober 2010, der det kommer frem at regjeringen ikke kan svare på hvilke eksisterende motorveiprojekter det vil være mulig å forsere ved utbyggingen i 2011.

Disse medlemmer peker på at mange tiår med manglende veibevilgninger har gjort at Norge har sakkert akterut på samferdselssiden. 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 påpeker at disse veiulempene kommer i tillegg til de naturgitte avstandsurempene i Norge som næringslivet uavhengig av infrastruktur vil slite med. Disse medlemmer peker på at regjeringens budsjett ikke er tilpasset nødvendigheten av og muligheten for modernisering av norsk infrastruktur.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til Høyres alternative budsjett hvor det er satt av 1 mrd. kroner mer enn i regjeringens forslag til veibygging, rassikring, trafiksikkerhetstiltak, som bl.a. midtdele, og planlegging/prosjektering av store sammenhengende veiprojekt.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til Kristelig Folkepartis alternative statsbudsjett der det foreslås å øke rammen for riksveinvesteringer med 100 mill. kroner ut over regjeringens forslag. Dette medlem viser til at Kristelig Folkepartis budsjettalternativ innebærer en styrking av veibudsjettet med 330 mill. kroner ut over regjeringens forslag.

Dette medlem viser også til sine merknader under kapittel 3.14.2.4 post 70 der det gjøres rede for Kristelig Folkepartis forslag om en belønningsordning for gang- og sykkelvei.

Kollektivfelt

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser til svar fra samferdselsministeren på skriftlig spørsmål nr 15:804 (2009–2010) fra repre-

sentanten Gorm Kjernli om kollektivfelt på E18 mellom Lysaker og Asker. I svaret vises det til at Statens vegvesen har dette til vurdering. Flertallet imøteser denne vurderingen. Kollektivfelt er et av de viktigste virkemidlene for å øke fremkommeligheten for bussene, og for å unngå at bussene blir stående i samme kø som bilene. Det er spesielt viktig på denne strekningen som en av Norges mest trafikkerte strekninger. En eventuell etablering av sammenhengende kollektivfelt på denne strekningen i 2011 vil også øke antallet kilometer kollektivfelt neste år betydelig.

Universell utforming

Medlemene i komiteen fra Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet syner til at løyvingane til kollektivtransport og universell utforming på 125 mill. kroner inneber at 36,8 pst. av handlingsprogrammet vil vera oppfølgt etter to år. I tillegg er det lagt til grunn om lag 70 mill. kroner i ekstern finansiering. Midlane vil i hovudsak bli nytta til oppgradering av haldeplassar og knutepunkt. Tilskott til tilgjengelegheitstiltak på 42 mill. kroner vil også kunna brukast til oppgradering av bussterminalar, bygging av miljøgater etter prinsippa om universell utforming og til tiltak som utforming og utbetring av avstand mellom t-banevogn og plattform i Oslo.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine merknader om universell utforming i innstillingens kapittel 4.1 om oppfølging av Nasjonal transportplan 2010–2019.

Trafikksikkerhet

Komiteen er opptatt av at det i trafikksikkerhetsarbeidet er viktig å ha fokus på hele trafikksystemet, både trafikanten, kjøretøyet og veien.

Komiteen mener trafikksikkerhetstiltak som bygging av midtrekkverk, etablering av forsterket midtoppmerking, utbedring av sideterreng, veibelysning, kurve- og kryssutbedringer samt strakstiltak etter trafikksikkerhetsinspeksjoner er viktige tiltak og vil derfor understreke viktigheten av satsingen på programområdene.

Et annet flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, er bekymret for trafikksikkerheten på vegnettet. Nivået på drepte og hardt skadde i trafikken er altfor høyt. Dette flertallet vil i denne forbindelse vise til at 165 personer ble drept i veitrafikkulykker fra januar til september 2010, og at dette er på nivå med tallene for 2009.

Dette flertallet 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.

Dette flertallet viser til at prognosene for forrige NTP-periode ikke traff særlig godt. Trafikkveksten ble mye større enn forventet. Dette har medvirket til at antall drepte eller hardt skadde har blitt større og slitasjen på veinettet langt mer omfattende enn forventet. På viktige gjennomgående veier vil det sannsynligvis bli stor trafikkvekst også i årene som kommer, og det er derfor nødvendig at veiene bygges med nødvendige trafikksikkerhetstiltak.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet er opptatt av å bedre trafikksikkerheten, også på riksveiene. Disse medlemmer viser til at antall trafikkdrepte i 2009 var 212, noe som er det laveste tallet siden 1954. Selv om antall drepte ved utgangen av oktober 2010 ligger noe over tallet fra 2009, så er det nedgang både i antall ulykker og i antall skadde fra året før.

Disse medlemmer viser til at budsjettet for 2011 legger ytterligere til rette for å komme nærmere nullvisjonen, og er opptatt av at det i trafikksikkerhetsarbeidet er viktig å ha fokus på hele trafikksystemet, både trafikanten, kjøretøyet og veien.

Knutepunkter – Terminaler

Komiteen vil understreke viktigheten av å skape gode knutepunkter hvor omlasting mellom bil, skip og bane kan foregå på en mest mulig effektiv måte. Komiteen vil vise til at en økende andel av transporten skjer over landegrensene, og vil peke på viktigheten av samordning av samferdselstiltak mellom norske og svenske myndigheter.

Komiteen vil særlig peke på betydningen av å sikre tilstrekkelige arealer, gode utbyggingsløsninger og samlokalisering av logistikkvirksomhet omkring jernbaneterminalen på Alnabru i Oslo. Et effektivt intermodalt terminalområde her vil ikke bare bidra til å redusere behovet for internttransport mellom ulike logistikkvirksomheter i Oslo-området, men være av stor nasjonal betydning for å flytte gods fra vei til bane i hele landet og for å sikre næringslivet mer effektive og miljøvennlige transporter.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sin omtale av knutepunkter i innstillingens kapittel 2.2.2, samt tilhørende forslag om knutepunktplan og forslaget intermodale knutepunkter i Bergen/Flesland og Trondheim/Værnes, og forsering av arbeidet med Alnabruterminalen ved å sette bort planarbeidet og utbyggingen til en ekstern aktør gjennom anbud. Disse medlemmer viser til at intermodale knutepunkter er et viktig tiltak for å løse miljøutfordringene i blant annet Bergen.

Gang- og sykkeltiltak – Belønningsordning for sykkelveier

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til sitt forslag i innstillingens kapittel 4.2.3 om transportsikkerhet.

Disse medlemmer viser også til sine merknader under kapittel 2.2.3 der det gjøres rede for Høyres forslag til en belønningsordning for sykkeltiltak i kommunene.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til sine merknader og forslag under innstillingens kapittel 3.14.2.4 om en statlig belønningsordning for gang- og sykkelvei. jf. post 71.

Dette medlem viser videre til sine merknader om «Barnas transportplan» under kapittel 4.2.3 om transportsikkerhet.

Båndlegging av eiendom

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, fremmer 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 veier når prosjekter trekker ut i tid.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Dokument nr. 8:82 (2007–2008) fra stortingsrepresentantene Per Sandberg, Arne Sortevik og Bård Hoksrud om at båndlegging av eiendom i forbindelse med samferdselsprosjekter automatisk følges opp med tilbud om innløsning. Disse medlemmer viser til at saken ble behandlet i Innst. S. nr. 245 (2007–2008), der Fremskrittspartiet stod alene om forslaget om innløsning til markedsverdi.

Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen etablere en ordning som automatisk gir personer som får båndlagt sin eiendom til infrastrukturformål, rett til å innløse eiendommene til markedsverdi umiddelbart etter at planene er godkjent.»

Oslopakke 3

Komiteen mener at konkurransedyktige norske storbyer vil bety svært mye for Norges konkurransevne internasjonalt. Komiteen vil i den forbindelse vise til merknader fra kommunal- og

forvaltningskomiteen i Innst. S. nr. 165 (2007–2008), jf. St. meld. nr. 31 (2006–2007) Hovedstadsmeldingen:

«Komiteen erkjenner at Oslo er i direkte konkurranse med storbyregionene København-Malmö, Stockholm og Helsingfors, og at økt konkurransevne for hovedstadsregionen er av strategisk betydning for Norge og norsk næringsliv.

Komiteen viser til at Oslo og Oslo-regionen spiller en hovedrolle i den nye kunnskapsøkonomien. Viktige utdannings- og forskningsinstitusjoner samt store og kunnskapsintensive bedrifter er lokalisert i regionen.»

Komiteen påpeker at befolkningen i byområdene øker – og forventes å øke kraftig i årene fremover. Komiteen vil i den forbindelse vise til befolkningsfremskrivningen publisert i St.meld. nr. 16 (2008–2009) som viser en forventet befolkningsvekst innen 2030 på 39 pst. i Oslo, 34 pst. i Akershus, 28 pst. i Bergen, 34 pst. i Trondheim og 39 pst. i Stavanger. Komiteen viser til at dette er noe samferdselspolitikken i Osloregionen må ta høyde for i årene som kommer, og at dette omfatter kommuner langt utover grensene til Oslo kommune, jf. merknader fra kommunal- og forvaltningskomiteen i Innst. S. nr. 165 (2007–2008):

«Komiteen støtter meldingens utgangspunkt om at en vurdering av hovedstadens rolle også må omfatte kommunene som inngår i Samarbeidsalliansen Oslo-regionen, og at Oslo utgjør selve navet i denne storbyregionen.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at Oslopakke 3 gis en bred omtale i proposisjonen. Disse medlemmer støtter forslaget om låneopptak på 0,5 mrd. kroner for å sikre fremdrift på prosjektene i 2011. For resten av handlingsprogrammet 2012–2014 har disse medlemmer merket seg at det ikke er samsvar mellom disponibel ramme og foreslåtte tiltak. En god økonomisk styring av pakken er en forutsetning, og at opplegget bringes i finansiell balanse er et riktig krav for at Stortinget skal ta stilling til prioriteringer videre i handlingsprogramperioden.

Disse medlemmer viser til at det er opprettet en politisk referansegruppe for å sikre det tverrpolitiske samarbeidet som ligger til grunn for pakken. Signaler lokalt tyder på at denne referansegruppa ikke fungerer etter intensjonene. Disse medlemmer vil understreke behovet for en styringsstruktur som ivaretar det tverrpolitiske samarbeidet, og ber departementet påse dette.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Fremskrittspartiet gjentatte ganger både lokalt og sentralt har påpekt beho-

vet for statlig fullfinansiering av Oslopakke 3, jf. disse medlemmers fullfinansieringsforslag i Innst. S. nr. 301 (2008–2009), og Peter N. Myhres påpekning i NRK 29. juni 2009 om at Oslopakke 3 skulle bli bompengefri dersom Fremskrittspartiet vant valget. Disse medlemmer vil dessuten vise til at Fremskrittspartiets bystyregruppe fremmet forslag om folkeavstemning om Oslopakke 3 da bystyret behandlet saken 25. oktober 2006, og at forslaget kun fikk Fremskrittspartiets egne stemmer. Disse medlemmer viser til sine merknader om låneopp- tak til Oslopakke 3 i Innst. 96 S (2009–2010), der disse medlemmer fremmet følgende forslag:

«Stortinget ber Regjeringen legge frem en egen sak om statlig fullfinansiering av hele Oslopakke 3, slik at prosjektene kan gjennomføres innenfor perioden 2009–2027 uten bruk av bompenger.»

Disse medlemmer viser til sin storbypakke som er omtalt i innstillingens kapittel 2.2.2 og kapittel 3.14.2.2, der disse medlemmer har satt av 5 948,8 mill. kroner til Oslo-området i sitt forslag til alternativt statsbudsjett for 2011, og at storbypakken er tiltenkt modernisering av transportnettet og årlig kjøp av bussbasert og jernbanebasert persontransport.

Nærmere om investeringsprogrammet for riksveirutene i korridorene

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser for øvrig til sine prioriteringer i forbindelse med St. meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019 og Innst. S. nr. 300 (2008–2009), og støtter forslaget til bevilgning.

Disse medlemmer viser også til beskrivelse av standard for de ulike prosjektene i St.meld. nr. 16 (2008–2009), og framhever at denne er førende for planlegging og gjennomføring.

Korridor 1 Oslo–Svinesund/Kornsjø

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til at korridor 1 er Norges hovedfartsåre for landbasert transport til utlandet. Flertallet viser til statsrådets svar på NTP-spørsmål nr. 43 fra komiteen der det går fram at 59,7 pst. av all eksport og 62,7 pst. av all import til Norge i 2007 gikk over Svinesund. Flertallet viser til at det i samme svar kommer frem at totalt 7,22 millioner mennesker passerte ut av og inn av Norge i korridor i samme år.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at det ifølge svar på spørsmål 240 fra finanskomiteen/Fremskrittspartiets frak-

sjon av 15. oktober 2009 er forventet en trafikkvekst i Oslo på 60 pst. innen 2030. Disse medlemmer mener at dette bør få konsekvenser for investeringsnivået i korridor 1. Disse medlemmer viser til at E6 Oslo–Svinesund er underdimensjonert med tanke på trafikkveksten, og viser til sine merknader om fremtidig utvidelse av motorveien i Innst. S. nr. 300 (2008–2009). Disse medlemmer vil samtidig vise til at Fremskrittspartiet var blant dem som kjempet frem motorvei på strekningen, jf. Innst. S. nr. 240 (2003–2004). Disse medlemmer er svært skuffet over alle bommene på strekningen, og viser til forslag om sletting av bompengegjelden som vil bli fremmet i saldert nasjonalbudsjett 2010. Disse medlemmer viser til sine forslag til Nasjonal transportplan i Innst. S. nr. 300 (2009–2010), som disse medlemmer følger opp i Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2011.

Korridor 2 Oslo–Ørje/Magnor

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, har merket seg at korridor 2 er den nest viktigste veitransportkorridoren, med stor betydning for godstransporten østover og vestover mellom Norge og Sverige. Flertallet viser til at ruten E18 Oslo–Ørje til Stockholm er den nest viktigste hovedforbindelse til og fra utlandet etter korridor 1 Oslo–Svinesund. Veien har stor regional viktighet – spesielt for indre Østfold, men også gods- og persontrafikken til og fra Sverige, Finland, Baltikum og Russland. Flertallet vil samtidig vise til at det er et stort antall dødsulykker på veien, jf. svar på NTP-spørsmål nr. 49 fra komiteen.

Flertallet vil peke på at de gjenstående flaskehalsene på veistrekningen E18 Oslo–Ørje sterkt vil begrense den positive effekten av de øvrige investeringene i korridoren. Flertallet vil prioritere denne strekning for ferdigstillelse fortløpende ved bruk av finansiering gjennom offentlig-privat samarbeid (OPS). Flertallet viser til at hele veistrekningen snarest må bygges som sammenhengende motorvei.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet har ingen forståelse for at regjeringen ikke vil fullfinansiere firefelts motorvei på hele den norske delen av E18. Motorveistandard vil gi en stor logistisk nasjonaløkonomisk gevinst idet bilparken blir vesentlig bedre utnyttet med større verdiskapning som resultat. Disse medlemmer mener at det er svært lite fremtidsrettet av regjeringen å bygge ny tofeltsvei på deler av strekningen. Disse medlemmer vil for øvrig vise til sine merknader til de ulike prosjektene på E18 i Innst. S. nr. 300 (2008–2009), der disse medlemmer la opp til at en

betydelig del av investeringene skulle komme i perioden 2010–2013.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til omtale i finansinnstillingen, jf. Innst. 2 S (2010–2011), og sitt forslag under kapittel 4.13, om å igangsette veiprojektet E18 Vinterbro–Ørje som et OPS-prosjekt (offentlig-privat samarbeid) i løpet av 2011.

Rv. 2 Slomarka–Kongsvinger

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til Nasjonal transportplan 2010–2019 og Prop. 1 S (2009–2010) hvor det står:

«Samferdselsdepartementet vil legge fram en egen proposisjon om utbygging og finansiering av rv. 2 på strekningen Kongsvinger – Slomarka så snart det foreligger tilstrekkelige avklaringer. Det kan derfor bli aktuelt med anleggsstart på prosjektet i løpet av 2010.»

Disse medlemmer viser til at distriktet har behov for bedre kommunikasjon mot hovedstadsregionen. Glåmdalsregionen ligger strategisk godt til i øst-vest akse Oslo–Stockholm. Rv. 2 ender på grenseovergangen Magnor som er Norges nest mest trafikkerte grenseovergang. Värmlands län på svensk side av grensen har 273 000 innbyggere, og disse har Gardermoen som sin nærmeste storflyplass. En ny rv. 2 vil være helt sentral i utviklingen av samvirket over grensen, og det er viktig for næringsutvikling og næringslivets vilje og evne til etablering av nye arbeidsplasser i Glåmdalsregionen.

Disse medlemmer viser til at prosjekt Slomarka–Kongsvinger er byggeklart at og ekstern kvalitetssikring er gjennomført.

Disse medlemmer mener det er uheldig at det har tatt så lang tid å påvise behovet for ny lokalpolitisk behandling av takst- og rabattsystemet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine merknader om rv. 2 Kongsvinger–Slomarka i Innst. S. nr. 300 (2008–2009), og forslaget om at firefelts motorvei også skal omfatte strekningen Kongsvinger–Sverige.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til det igangsatte arbeidet på rv. 2 med forsøksprosjekt smal firefelts motorvei. Dette er helt i samsvar med Høyres alternative transportplan. Dette er en modell som med fordel kan benyttes på flere strekninger og sikre kontinuerlig utbygging av rv. 2. Disse medlemmer viser til omtale i finansinnstillingen, og sitt forslag under kapittel 4.13, om å igangsette rv. 2 Nybakk–Kongsvinger som et OPS-prosjekt i løpet av 2011.

Rv. 22 Fetveien

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti viser til at Glommakryssingen er en betydelig flaskehals på rv. 22 Lillestrøm–Fetsund. Disse medlemmer mener at det haster med å få til forbedringer.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sitt forslag om å utvide rv. 22 Fetveien til 4-feltsvei mellom Lillestrøm og Fetsund i Innst. S. nr. 300 (2008–2009), og tilhørende bevilgningsforslag på 386 mill. kroner. Disse medlemmer viser til at det er en lokal diskusjon i Fet kommune om eventuell ny rv. 22 kryssing av Glomma og at det er flere mulige alternativer for en slik kryssing. Disse medlemmer mener det er viktig at det avsettes midler til å gjennomføre en mulighetsstudie av de forskjellige alternativer for en slik kryssing, herunder både kryssing over og under Glomma. Disse medlemmer ser det videre som naturlig at Fet kommunestyre får komme med innspill i arbeidet med gjennomføringen av mulighetsstudien.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti mener ulike løsninger nå må vurderes, herunder bruk av brukerbetaling innenfor rammen av Oslopakke 3.

Rv. 35 Hokksund–Hønefoss–Kløfta – Ringveier

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, har merket seg betydning til rv. 35 som en «ringvei» med potensial til å styre trafikk unna det tettest trafikkerte Oslo-området. Manglende vilje til å satse på tilstrekkelig veiutbygging i Osloregionen fra regjeringens side gjør det avgjørende å ruste opp rv. 35 for å ivareta sikkerhet og fremkommelighet for trafikk som avlaster hovedstadens veinett. Flertallet ønsker arbeid igangsatt snarest mulig. Flertallet ser på denne veien som en viktig del av en «ringvei 4» rundt og utenom Oslo.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sitt forslag om firefeltsvei motorvei på hele rv. 35 på strekningen Hokksund–Hønefoss–Kløfta i Innst. S. nr. 300 (2008–2009).

Disse medlemmer peker på viktigheten av å skape ringveier og omkjøringsmuligheter som tilbyr trafikk som kommer inn mot Oslo å passere uten å tvinges inn i selve byen når dette ikke er nødvendig. Disse medlemmer peker spesielt på mulighetene som ligger i å oppruste rv. 35 i nord, rv. 23 i vest og rv. 120, alternativt rv. 22 i sørøst med sistnevnte

som forbindelse mellom E6/Gardermoen og Moss–Folloregionen.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

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

Ring 3 Ulven–Sinsen

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til at statens veiprojekt Ulven–Sinsen på Ring 3 har hatt en kostnadsoverskridelse på over 2,6 mrd. kroner.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at disse kostnadsoverskridelsene bør dekkes av staten og ikke belastes Oslos bilister gjennom bompengerevning i Oslopakke 3. Dette prosjektet er initiert av staten, og disse medlemmer anser det som svært uheldig at dette må betales av Oslos bilister, som allerede betaler en urimelig stor andel av vei- og kollektivprosjekter i Oslo.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti mener at denne kostnadsoverskridelsen burde dekkes etter vanlig praksis med forholdsvis fordeling i tråd med praksis i bompengefinansierte prosjekter.

Korridor 3 Oslo–Grenland–Kristiansand–Stavanger

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til at korridoren dekker en befolkningstett kyststripe mellom Oslo og Stavanger, og at korridoren betjener i alt 16 byer. Flertallet påpeker at en stor andel av Norges befolkning bor langs korridor 3, og det er mange ulykkesutsatte veistreknings i korridoren.

Flertallet viser til at korridoren er et viktig, befolkningstett bindeledd mellom Vestlandet, Sørlandet og Østlandet. Korridorens infrastruktur betjener i alt 16 byer og er også en av de sterkeste trafikerte ruter. Om lag 40 pst. av godstrafikken mellom Oslo og Kristiansand/Stavanger går på Sørlandsbanen, og om lag samme andel går på vei. Det er stor pendlertrafikk inn og ut av de største byene og mye transport på strekningen foregår ved hjelp av fly og skip.

Flertallet viser til Vegvesenets utredning som stadfester at på strekningen E39 mellom Oslo og Stavanger er det nå bare strekningen Vest-Agder/Rogalands grense til Ålgård som ikke har eller har fått

bevilget midler til gateløst. Dette trafikksikkerhetstiltaket vil være et viktig bidrag til trafikksikkerheten på strekningen og vil redusere antall ulykker.

Flertallet viser til at man de siste årene har hatt en stor økning i antallet ulykker på E18 igjennom Bamble, og ønsker at denne strekningen skal prioriteres i 2011.

Flertallet vil understreke viktigheten av E18 Vestkorridoren mellom Oslo og Drammen for transporten gjennom korridor 3. Flertallet mener at det er et utfordrende krav at ny E18 Vestkorridoren har vesentlig høyere kapasitet enn den nåværende veien. Flertallet ønsker en raskere gjennomføring av prosjektet enn gjeldende plan, og med oppstart så raskt som overhodet mulig.

Flertallet vil særlig fremheve viktigheten av å få igangsatt prosjektering på de ulike motorveistrekningsene av E18 der det per i dag ikke finnes ferdige planer, blant annet på E18 Tvedestrand–Arendal. Flertallet vil for øvrig vise til at flere prosjekter på E39 fra Kristiansand til Stavanger er under planlegging.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til at tiltak med gateløst er kostnadsberegnet til 58 mill. kroner. Disse medlemmer foreslår å finansiere tiltaket gjennom sitt vedlikeholdsfond og Rogalands andel for 2010, se post 2.2.3 Generelle merknader for Høyre.

Disse medlemmer viser til Høyres transportplan hvor Høyre går inn for å realisere store deler av korridoren E18/E39 som flere parsellvise OPS-prosjekt.

Disse medlemmer viser til at store deler av strekningen E18 Oslo–Kristiansand er sterkt trafikkbelastet og ulykkesutsatt. 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 Høyres kamp for midtdelere, rassikring og andre viktige tiltak for bedre trafikksikkerhet, som redegjort for under post 2.2.3 Generelle merknader fra Høyre. Disse medlemmer ønsker en omfattende utbygging av lange strekninger på veinettet i denne korridoren for å bidra til å redusere de mange og alvorlige ulykkene.

Rv. 23 gjennom Røyken og Lier kommuner

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til den positive effekten ferdigstillingen av rv. 23 gjennom Røyken og Lier kommuner 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 avlastet Oslo for gjennomgangstrafikk.

Flertallet vil spesielt peke på den økte trafikkutviklingen som ganske sikkert vil komme når Oslofjordfjordtunnelen er nedbetalt om få år.

Flertallet er kjent med at arbeidet med opprusting av rv. 23 gjennom Røyken og Lier kommuner har manglet fremdrift.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Oslofjordforbindelsen ved Drøbak avlaster veinettet i Oslo og forkorter avstanden mellom vest og øst, men at forbindelsen til E18 på vestsiden av fjorden er for dårlig. Disse medlemmer ønsker å utbedre rv. 23 Dagslett–Lindnes–Lier, og viser til sine merknader om dette i Innst. S. nr. 300 (2008–2009). Disse medlemmer påpeker at 300 mill. kroner av sitt bevilgningsforslag var satt i perioden 2010–2013.

E39 Vigeland–Fardal

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti understreker betydningen av at det i 2011 prioriteres midler til plan og regulering for E39 Vigeland–Fardal. Disse medlemmer forventer at satsingen følges opp påfølgende år på en slik måte slik utbygging kan gjøres sammenhengende i én etappe.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sitt forslag om sammenhengende motorvei på hele E18/E39 på strekningen Oslo–Kristiansand–Stavanger, jf. disse medlemmers forslag til Nasjonal transportplan i Innst. S. nr. 300 (2008–2009).

Korridor 4 Stavanger–Bergen–Ålesund–Trondheim

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til at korridoren er den sentrale ferdselsåren langs kysten i Sør-Norge og at korridoren omfatter de tre største storbyområdene utenom Oslo: Stavanger, Bergen og Trondheim. Korridoren knytter sammen områder med sterkt eksportrettet og transportkrevende næringsliv som både bruker denne og andre korridorer for å nå frem til sine markeder i utlandet.

Fergefri kystriksvei – E39

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til fylkesdelplan vedtatt av Hordaland fylkesting vedrørende trasévalg for E39 Kystriksveien mellom Stord og Bergen, samt de vedtatte reguleringsplaner for denne traseen i de berørte kommuner. Disse medlemmer legger dette til grunn for fremtidig utbygging for å modernisere denne strekningen av E39 Kystriksveien. Disse

medlemmer minner om og understreker hovedfunksjonen for E39 Kystriksveien – en nasjonal hovedvei mellom sør og nord langs kysten av Vestlandet. Disse medlemmer viser til sitt forslag om å innføre gratis riksveiferger. Disse medlemmer viser til sitt alternative statsbudsjett for 2011 der det foreslås satt av tilleggsmidler til prosjekter på en rekke strekninger på E39.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til de borgerlige partienes forslag i NTP-behandlingen hvor regjeringen ble anmodet om å fremme sak på strekningen E39-Kystriksveien i NTP (2010–2019), jf. Innst. S. nr. 300 (2008–2009).

Disse medlemmer viser videre til merknader fra NTP (2010–2019), jf. Innst. S. nr. 300 (2008–2009):

«Disse medlemmer vil at følgende prosjekter på E39 Kyststamveien startes opp og realiseres som OPS-prosjekt i løpet av planperioden: Rådal–Svegatjønn, Rogfast, Møreaksen, Nyborgtunnelen og Hordfast.»

Disse medlemmer vil vise til at prosjektrapporten om «Hordfast» som NHO Hordaland står bak, virker svært gjennomarbeidet og bør kunne gi departementet et svært godt grunnlag for å videreføre dette arbeidet og konklusjonene.

Disse medlemmer anser i likhet med næringslivet (NHO) og fylkeskommunene på strekningen, prosjektet «Fergefri kyststamvei – E39» som en høyt prioritert oppgave, men savner regjeringens vilje til å løfte fram enkeltprosjekter som kan virkeliggjøre dette.

Disse medlemmer mener at fergekryssingene på en av landets viktigste næringstransportkorridorer er en stor ulempe for rasjonell logistikk, og dermed konkurransevridende. Disse medlemmer går inn for at landets viktigste «eksportvei» gjøres tilnærmet fergefri og oppgraderes til forsvarlig standard så snart som mulig.

Disse medlemmer er tilfredse med at det foreslås bevilget 31 mill. kroner i statlige midler til E39 over Stord. Disse medlemmer mener det er viktig at utbyggingen ikke stopper opp de neste årene, men at hele veiprosjektet gjennomføres uten nye avbrudd.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser i denne sammenheng til sitt alternative budsjett hvor betydelige midler prioriteres til planlegging/prosjektering av OPS-prosjekt.

Disse medlemmer viser til merknad i finansinnstillingen, jf. Innst. 2 S (2010–2011), om at strekningen Rådal–Svegatjønn på E39, som ligger

realiseringsklart i departementet, organiseres og fremmes for Stortinget som et OPS-prosjekt i løpet av 2011.

Disse medlemmer viser for øvrig til at Høyres transportplan vil frigjøre betydelige økonomiske ressurser, og viser til sine merknader i NTP (2010–2019):

«Høyre vil realisere vei og jernbaneprosjekter som OPS-løsninger i stor skala, og viser i denne sammenheng til vårt forslag om OPS-løsninger på prioriterte strekninger på korridor 4.

Disse medlemmer viser til at viktige riksvei strekninger derfor vil kunne prioriteres og realiseres tidligere med Høyres plan for helhetlig opplegg i samferdselspolitikken.

Disse medlemmer peker på at i korridor 4 gjelder dette særlig følgende prosjekter på E39; Jektevik–Sandvikvåg, Vågsbotn–Hylkje, Vikanes–Romarheim, Førde–Hornindal, Kjøs bru–Grodås, Høggjølen–Harangen, Betna–Hestneset og Knutset–Høgset.

På rv. 13 vil disse medlemmer vise til at følgende prosjekter vil kunne forseres; strekninger på rv. 13 i Vossapakko, Bugjelet–Kinsarvik og Deildo.

På rv. 9 vil disse medlemmer hevde at Regjeringen fremdriftsopplegg for en tjenlig stamvei gjennom Sætedalen er altfor lite ambisiøs, og vil be om at handlingsprogrammene blir fulgt opp med midler til fullføring av Sætedalspakka.

Disse medlemmer viser og til at forseringen og prioriteringen av midler som følge av gjennomføringen av Høyres transportplan, også vil gjelde Bergensprogrammet, som vil kunne forseres og imøtekommet med forventet statlig andel av finansieringen.»

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

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til at korridor 5 knytter Vestlandet og Østlandet sammen. Flertallet viser til at korridoren har flere hovedårer og knutepunkter:

- E16 mellom Sandvika og Bergen med tilknytning til Florø via rv. 5.
- E134 Drammen–Haugesund med tilknytning til rv. 36 Seljord–Skien
- Rv. 7/52 Hønefoss–Gol–Borlaug
- Bergensbanen Bergen–Hønefoss/Oslo.

Flertallet viser til at veitraseen over Haukeli, E134, forbinder områder med stor befolkningstetthet på til sammen rundt 2,5 millioner mennesker og er den korteste, raskeste og sikreste veiforbindelsen mellom Østlandet og Vestlandet. Flertallet understreker hvor viktig det er med modernisering av denne nasjonalt viktige veiforbindelsen.

Flertallet understreker at en opprustet E134 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.

Flertallet viser til de foreslåtte omlegginger av veitraseen i Haukeliområdet 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, ekspressbuss og privatbiler. Flertallet vil peke på at de planlagte nye tunnelene mellom Seljestad–Ulevå egner seg svært godt for OPS-organisering, og viser til forslag om dette i NTP (2010–2019). Det samme gjelder prosjektet E134 Damåsen–Saggrenda.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil understreke viktigheten av at en motorvei mellom Norges to største byer Bergen og Oslo blir bygget. Disse medlemmer viser til at en veiforbindelse fra Oslo/Drammen over Haukeli til Bergen er opplagt den korteste trasé. 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 utenom Oslo. Når Rogfast blir en realitet, vil E134 over Haukeli utgjøre en 50 minutters tidsbesparelse fra Stavanger til Østlandet. Disse medlemmer har ikke tatt stilling til endelig trasé, men mener at en av forbindelsene mellom E18 i Porsgrunn og E134 bør være 4-feltsvei med motorveistandard. Disse medlemmer viser til at et slikt prosjekt vil ta lang tid å gjennomføre, men påpeker at planarbeidet bør starte så snart som mulig. Disse medlemmer poengterer at det også må utredes og investeres i tilførselsveier. Disse medlemmer viser til fyldig omtale av prosjektet i sine merknader til Nasjonal transportplan i Innst. S. nr. 300 (2008–2009)

Disse medlemmer viser til at St.meld. nr. 16 (2008–2009) på side 236 slår fast at trafikkbelastningen tilsier at E16 bør bygges ut til firefelts vei på hele strekningen Oslo–Hønefoss. Disse medlemmer viser til omtale av veien i Innst. S. nr. 300 (2008–2009), inkludert forslaget om statlig fullfinansiering av prosjektene på E16 Fønhus–Bagn–Bjørge.

Disse medlemmer vil peke på at rv. 359 Lannaveien som er en viktig transportåre for flere bedrifter, er tilførselsvei til rv. 36 som går fra Grenland til Seljord. Rv. 359 er en viktig tilførselsvei for næringslivet i kommunen til rv. 36. Disse medlemmer vil peke på at kommunene i Grenland er i ferd med å sluttbehandle forslag til veiløsning for byregionen Grenland. Disse medlemmer vil peke på at dette prosjektet er viktig for å løse trafikkproblemene i og mellom byområdene i Grenland. Disse medlemmer vil videre vise til sine merk-

nader om Grenlandsområdet Skien–Porsgrunn i Innst. S. nr. 300 (2008–2009).

Disse medlemmer vil peke på at det på strekningen mellom Saggrenda og Notodden er tre svært ulykkesutsatte punkter hvor det har skjedd mange ulykker, dette gjelder to bruer og ett krabbefelt. Disse medlemmer vil be Statens vegvesen se på muligheten for å kunne prioritere å benytte deler av trafikksikkerhetsmidlene som er satt av til å utbedre disse tre ulykkespunktene.

Disse medlemmer viser til sine forslag til Nasjonal transportplan i Innst. S. nr. 300 (2009–2010), som disse medlemmer følger opp i Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2011.

E16 Sandvika–Bergen

Komiteens medlemmer fra Høyre støtter opprustingen av parsellene på E16, men viser til sine forslag om OPS-løsning på strekningen Bjørnum–Skaret–Hønefoss i forbindelse med behandlingen av NTP (2010–2019).

Rv. 7/52 Hønefoss–Gol–Borlaug

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Stortingets behandling av prosjektet Sokna–Ørgenvika i Innst. 23 S (2010–2011). Her tvinges bilistene til å betale 1,62 mrd. kroner i bompenger, men bare 800 mill. kroner av dette skal gå til veibygging. De resterende 820 mill. kronene går til renter og innkrevingskostnader. Disse medlemmer påpeker at annenhver passering altså er penger som brukes til å dekke finansiering og innkreving, og ikke til å bygge én eneste meter vei. Med en gjennomsnittlig passeringspris på 73 kroner må bommene passeres 22 millioner ganger før de kan rives. Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet fremmet forslag om statlig fullfinansiering av prosjektet.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti understreker den store viktigheten i denne ruta for næringslivet på Vestlandet, samt Østlandet, da veien er en del av den korteste og mest foretrukne riksveiforbindelse mellom Oslo og Bergen. I tillegg er ruta hovedforbindelsen mellom Oslo-området og størstedelen av Sogn og Fjordane opp mot Nordfjord.

Disse medlemmer mener oppgraderingen av denne ruta til stamvei (nå: riksveg) for noen år siden forplikter, idet man her har en høy ÅDT med både sommer- og vinterturisme. Hyppighet av trafikkulykker er svært høy, og standarden på ruta er varierende.

Rv. 36 Seljord–Eidanger

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

Flertallet 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 hensiktsmessig til over 3 mrd. kroner.

Korridor 6 Oslo–Trondheim med armer til Ålesund og Måløy

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til at korridor 6 er svært viktig for norsk næringsliv, og at det går store mengder import- og eksportvarer til og fra Nordvestlandet, Midt-Norge og Nord-Norge gjennom korridoren. Flertallet påpeker at korridor 6 er også av stor nasjonal betydning, siden korridoren knytter den nordlige og sørlige delen av landet sammen, og at korridoren også er en viktig forbindelse mellom Nordvestlandet og Sørøst-Norge.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ønsker at E6 skal være sammenhengende motorvei hele veien fra Oslo til Trondheim, og ønsker også dette på rv. 4 Oslo–Mjøsbrua, rv. 25 Hamar–Løten og rv. 3 Løten–Elverum. Disse medlemmer vil også understreke viktigheten av gode tilknytninger fra E6 til Alnabruterminalen og Oslo Havn, jf. Oslopakke 3. Disse medlemmer viser også til at E6 går gjennom sterkt trafikkerte tettsteder og byer, samt at den er hovedåren mellom Oslo og Trondheim. Veien har store feil og mangler. Disse medlemmer ønsker i motsetning til regjeringen full statlig finansiering av hele motorveinettet. Disse medlemmer mener at slik E6 fremstår i dag, er strekningen miljømessig utilstrekkelig, trafikkfarlig og fremkommeligheten er sterkt redusert på mange og lange strekninger. Disse medlemmer viser til sitt forslag om E136 Ålesund–Dombås i Innst. S. nr. 300 (2008–2009), der disse medlemmer ønsker en sammenhengende utbygging istedenfor en rekke mindre prosjekter. Disse medlemmer understreker behovet for statlig fullfinansiering.

Disse medlemmer ønsker firefelts motorvei på E39 mellom Orkanger og E6. Disse medlemmer viser til at den mest trafikkerte delen av strekningen har en ÅDT på 8 000–16 000 biler i døgnet.

Disse medlemmer viser til at rv. 3 er hovedforbindelse for tungtrafikk mellom Oslo og Trøndelag, og en avlastning for godstrafikken langs E6.

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

Disse medlemmer viser til sine forslag til Nasjonal transportplan i Innst. S. nr. 300 (2009–2010), som disse medlemmer følger opp i Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2011.

Disse medlemmer viser til at fv. 714 som går mellom Gjølme i Orkdal og Hellesvik i Frøya omtales som «Lakseveien» fordi 40 pst. av Sør-Trøndelags eksportverdi transporteres langs veien, og at dette tilsvarer omtrent hver femte norske laks. Disse medlemmer påpeker at transportforsinkelser grunnet dårlig vei får store økonomiske konsekvenser for næringslivet hvis laksen ikke kommer frem til markedet til rett tid. Disse medlemmer ønsker oppstart i løpet av perioden 2010–2013.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til Stortingets behandling av NTP for 2010–2019, jf. Innst. S nr. 300 (2008–2009), der komiteens flertall uttaler:

«Flertallet ber departementet om å bidra til at en eventuell bompengefinansiert utbygging av E6/rv. 3 gjennomføres på en slik måte at prosjekter som ligger inne i 2010–2013 (Oppdal sentrum og Korporals bru–Vindalsliene), ikke får forsinket oppstart.»

Disse medlemmer legger til grunn at det er viktig å sikre oppstart av prosjektene, Oppdal sentrum og Korporals bru–Vindalsliene.

Disse medlemmer legger videre til grunn at det avsettes oppstartsmidler for Oppdal sentrum i 2011 og Korporals bru–Vindalsliene i 2012, jf. handlingsprogrammet for 2010–2013.

Disse medlemmer viser til at «Trondheimsveien» er et prosjekt som skal arbeide for en bompengefinansiert utbygging av E6 fra Trondheim til Opplands grense, og rv. 3 fra Ulsberg til Hedmark grense.

Disse medlemmer har merket seg at prosjektet «Trondheimsveien» er konstituert med Sør-Trøndelag fylkeskommune, Melhus, Midtre Gauldal, Rennebu og Oppdal kommuner som aktører.

E6 Akershus–Hedmark–Oppland

Komiteens medlemmer fra Høyre vil peke på at E6 er den viktigste nord-sør-forbindelsen i Norge. Vegene har vekslende standard, og det er gjennomgående behov for en kraftig oppgradering. Disse medlemmer ønsker utbygging av lange, sammenhengende strekninger realisert som firefelts vei, med en standard og bredde som er tilpasset trafikkgrunnlaget. Disse medlemmer viser til sine merknader i Høyres transportplan og merknader i NTP, hvor disse medlemmer går inn for å organisere gjenstående utbyggingsstrekninger gjennom

Akershus, Hedmark og Oppland som OPS-prosjekt, delt inn i hensiktsmessige parseller. Disse medlemmer ber om at reguleringsplanarbeidet forseres, slik at den sterkt ulykkesbelastede veien kan bli en trafiksikker vei, hvor man konsekvent bygger ut parsellene med midtdeler og gjerne smal 4-felts løsning, og viser til sitt forslag om ekstrabevilgning til planlegging/prosjektering i årets budsjettalternativ.

E136 Ålesund–Oppland grense

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, ønsker utbygging av lange, sammenhengende strekninger på denne viktige strekningen. Flertallet vil organisere gjenstående utbygginger mellom Ålesund og Oppland grense som flere OPS-prosjekt, delt inn i hensiktsmessige parseller.

E6 Oppland grense–Trondheim

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti mener E6-sør «Trondheimsveien» og rv. 3 er nasjonale korridorer som i dag har meget dårlig standard i forhold til trafiksikkerhet, fremkommelighet og næringslivets behov. Disse medlemmer mener det er positivt at kommunene langs strekningen Trondheim–Oppland grense, samt Sør-Trøndelag fylkeskommune, har en felles forståelse av å se strekningen under ett. Og at det nå er regional enighet om en delvis egenfinansiert utbygging av strekningene på E6/rv. 3 i Trøndelag sør for Trondheim.

Disse medlemmer mener videre at denne strekningen egner seg meget godt som OPS-prosjekt oppdelt i hensiktsmessige parseller, og vil fremheve nødvendigheten av at veiprojektet kommer raskt i gang. Disse medlemmer ber om at reguleringsplanarbeidet forseres, slik at den ulykkesbelastede veien kan bli en trafiksikker vei, hvor man på lengre parseller bygger ut smal firefelts vei.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti går inn for å realisere hensiktsmessige parseller på denne strekningen som OPS-prosjekter i 2011. Disse medlemmer viser i denne sammenheng til sine forslag under kapittel 4.13.

Korridor 7 E6 Trondheim–Fauske med tilknytninger

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til at korridor 7 er en transittkorridor mellom Nord-Norge og Sør-Norge, med utenlandsforbindelser fra Trøndelag mot Sverige (E14 og Meråkerbanen) og i Nordland (E12).

Flertallet peker på at fokuset på strekningen særlig må være å utbedre flaskehals på E6, målrettet innsats på ulykkesstrekninger og å øke antall km vei med sammenhengende oppgradert veistandard.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at fokuset på strekningen særlig må være å utbedre flaskehals på E6, målrettet innsats på ulykkesstrekninger og skape større sammenhengende veistandard. Disse medlemmer ønsker også fokus på økt kapasitet for godstrafikken Trondheim–Bodø og for nærtrafikken rundt Trondheim og Bodø. Disse medlemmer mener at det er altfor svakt at regjeringen bare vil bygge 5 km ny firefeltsvei i korridoren, og ønsker sammenhengende firefeltsvei på E6 fra Trondheim til Steinkjer innen utgangen av planperioden. Disse medlemmer vil vise til sine merknader i Innst. S. nr. 300 (2008–2009), særlig E6, rv. 17 og rv. 80, der disse medlemmer gikk inn for bevilgninger i perioden 2010–2013. Disse medlemmer vil for øvrig vise til Stortingets behandling av veipakke Helgelandspakke, jf. St.prp. nr. 90 (2008–2009) og Innst. 52 S (2009–2010). Disse medlemmer vil også vise til Dokument nr. 8:11 (2008–2009) om raskest mulig å starte planlegging, prosjektering og bygging av ny bro på rv. 80 mellom Løding og Vikan.

Disse medlemmer viser til sine forslag til Nasjonal transportplan i Innst. S. nr. 300 (2009–2010), som disse medlemmer følger opp i Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2011.

Disse medlemmer vil samtidig påpeke at disse medlemmer i sitt forslag i Nasjonal transportplan i Innst. S. nr. 300 (2008–2009) gikk inn for sammenhengende motorvei på E6 Oslo–Trondheim–Steinkjer. Disse medlemmer følger opp denne planen i Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2011. Disse medlemmer vil i den forbindelse vise til sine merknader ellers om transportkorridor 6 til statsbudsjettets kap. 1320 post 30 Riksveiiinvesteringer.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti vil peke på at den mest belastede strekningen mellom Trondheim og Bodø er Stjørdal–Steinkjer hvor trafikkøkningen har vært svært stor de siste årene, og hvor det er nedsatt fartsgrense på deler av strekningen.

Disse medlemmer viser til et felles initiativ som kommunene langs strekningen i samarbeid med Nord-Trøndelag fylkeskommune har tatt. De har fått laget en utredning for en helhetlig utbedring av vei og bane på strekningen Stjørdal–Steinkjer. Dette prosjektet bør omfatte elektrifisering av banestrekningen.

Meråkerbanen

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, vil peke på at Meråkerbanen har stor betydning for trafikken mellom Norge og Sverige. Utnyttelse av denne banestrekningen er sterkt redusert grunnet manglende elektrifisering. Det er derfor et sterkt behov for at et prosjekt kommer i gang for å ta vare på dette.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine merknader om Meråkerbanen i innstillingens kapittel 3.15.2.2 om kap. 1350 post 30 Investeringer i jernbanenettet.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til sitt forslag om å vurdere Meråkerbanen som et OPS-prosjekt under kapittel 4.13.

Rv. 80 – Saltenpakke fase 2/Nordlandsbanen

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at regjeringen vil legge fram en stortingsproposisjon for strekningen Vikan–Løding på rv. 80 som første del av Saltenpakke fase 2. Regionen har i dag en lav kollektivandel sammenliknet med andre byområder. Det er stort potensial for å utvikle et framtidrettet kollektivtilbud med høy kvalitet og frekvens.

Disse medlemmer er opptatt av at statlige og lokale myndigheter i fellesskap bidrar til å utvikle bærekraftige transportløsninger i Bodø og Salten gjennom en god samordning av Saltenpakke fase 2, kollektivplanen for Bodø og utvikling av jernbanen i regionen.

I Nasjonal transportplan ble det vedtatt å gjennomføre kapasitetsøkende tiltak på jernbanen og vurdere stasjonstiltak som åpner for en videre utvikling av Saltenpendelen mellom Fauske og Bodø. Disse medlemmer mener det er viktig at lokale myndigheter og Jernbaneverket sørger for god framdrift i planlegging og regulering av togstopp og kryssingsspor på strekningen.

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

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til at korridor 8 har stor betydning for næringslivet i Nord-Norge, med tilknytninger mot det svenske og finske vei- og jernbanenettet (E8 og E10, samt Ofotbanen), og mot det russiske veinettet (E105).

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at næringslivet i Nord-Norge har lang vei til markedene i Sør-Norge og ikke minst Europa. Nord-Norge har store uutnyttede muligheter for verdiskaping og næringsutvikling innen energi, reiseliv, industri og primærnæringer. Landsdelen sliter imidlertid med store avstander og infrastrukturutfordringer. Både transportkostnader og tid kan reduseres betydelig med et veisystem uten flaskehals. Disse medlemmer minner om at størstedelen av transporten av ferskfisk går i dag med kjølebil/vogner direkte fra produsent til forbruker sør i landet og ikke minst videre sørover til Europa. Størstedelen av denne transporten går i dag via Finland og Sverige. Nøkkelord i denne forbindelse er problemer med aksellastrestriksjoner som ligger på tilførselsveiene til riksveinettet. Dette fører til kostbar, ressurskrevende og tidkrevende omlasting som går ut over kvaliteten på den ferske fisken.

E6 knytter Nord-Norge til resten av Norge, og er den viktigste veien i hele regionen. Når det gjelder grenseoverskridende godstransport, vil forslagsstillerne vise til sitt forslag i Dokument 8:66 S (2009–2010) om å utrede jernbaneforbindelse fra Sør-Varanger/Kirkenes til det russiske jernbanenettet.

Disse medlemmer har særlig fokus på utbedring av E6, som er den desidert viktigste veien i transportkorridoren. Disse medlemmer viser til sine forslag om en rekke prosjekter på E6 i korridor 8 i Innst. S. nr. 300 (2008–2009). Disse medlemmer viser til at bilister på E6 i dag må benytte ferge på strekningen E6 Bognes–Skarberget over Tysfjorden. Disse medlemmer påpeker at E6 knytter Nord- og Sør-Norge sammen, og at E6 derved er en vei av nasjonal betydning. Disse medlemmer ønsker fergefri forbindelse lenger inn i Tysfjorden, øst for dagens fergeforbindelse.

Disse medlemmer viser til at Statens vegvesen har innsigelse i bruk av dagens bro mellom Tromsøya og Kvaløya, og at dette har medført byggeforbud på hele Kvaløya (15 000 innbyggere). Disse medlemmer viser til at det nå er en ÅDT på mer enn 15 000 biler i døgnet på dagens bro. Disse medlemmer ønsker en ny statlig finansiert veiforbindelse, og tar avstand fra løsningene fra regjeringspartiene Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet knyttet til byggeforbud og trafikkbegrensningstiltak. Disse medlemmer ønsker å utrede ny veiforbindelse, slik at Tromsø som byområde ikke hemmes unødige.

Disse medlemmer viser til at E6 og mye av veinettet i resten av Nord-Norge er imidlertid primært bygget for å frakte fisk og andre verdier til resten av landet, og er tilsvarende dårlig tilpasset turisme, verdiskaping og handel innad i landsdelen. Disse medlemmer viser til at en tverrpolitisk

gruppe i Finnmark arbeider for å etablere en kystriksvei i Finnmark, med bygging av 20 km vei mellom Vardø og Båtsfjord, bro over Tana ved Rustefjelbma, ferge over Porsangerfjorden, bro fra Strømsnes til Seiland og gratisferge over til Sørøysund, 30 km vei på Sørøya og 3 km med tunnel mellom Alta og Kvalsund. Kystriksveien er imidlertid ingen ny ide, for det finnes en plan fra så langt tilbake som 1939. Ifølge Finnmarken 4. mai 2009 vil veistrekningen Hasvik–Hammerfest bli redusert fra 282 km og 1,5 t ferge, til 42 km og 0,5 t ferge. Hammerfest–Båtsfjord blir redusert fra 462 til 399 km. Båtsfjord–Vardø blir redusert fra 270 km til 85 km. En kystriksvei vil også kunne spille en viktig rolle med tanke på oljevernberedskap langs kysten.

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

Disse medlemmer mener at E6 over Sørkjosfjellet er en meget viktig strekning og synes å være den største flaskehalsen på E6 i Troms.

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

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

Komiteens medlemmer fra Høyre prioriterer gjennomføring av E6 mellom Storsandnes og Alta i sitt alternative budsjett. Disse medlemmer mener at prosjektet bør realiseres som et OPS-prosjekt, og viser til forslag i NTP (2010–2019).

E6 Bru over Rombaken (Hålogalandsbrua)

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til proposisjonens omtale om bygging av bru over Rombaksfjorden, «Hålogalandsbrua» i Narvik. En del av finansieringen er kompensasjon for nedlegging av Framnes lufthavn i Narvik. Disse medlemmer er positive til en slik kilde til finansiering av annen infrastruktur, og mener denne modellen kan bidra til helhetlige infrastrukturdebatter også andre steder. Videre ber disse medlemmer om en rask framdrift i utarbeidelsen av kostnadsoverslag, slik at vedtak om bompengesats kan besluttes lokalt og regionalt tidlig 2011, dette med

sikte på behandling av bompengeproposisjon i regjering og storting i løpet av 2011.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at regjeringen finansierer ny hålogalandsbru over Rombaken i Nordland ved å nedlegge Narvik lufthavn, og bruke driftsmidlene fra Narvik Lufthavn til finansieringen av broen. Disse medlemmer mener at dette er uheldig, fordi dette vil kunne gå utover utbygging av andre lufthavner, fordi dette fører til konkurransevridning mellom transportformene, og fordi dette fratår Avinor viktige insentiver til å modernisere lufthavnstrukturen. Disse medlemmer ønsker statlig fullfinansiering, og viser til ytterligere merknader om broen i innstillingens kapittel 2.2.2.

E6 Alta–Lakselv

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at veistrekningen E6 Alta–Lakselv i dag er 173 km lang, men at det i luftlinje kun er 66 km mellom disse stedene. Disse medlemmer påpeker at bilistene vil kunne spare 100 km på valg av ny trasé. Disse medlemmer vil i den forbindelse vise til sitt forslag om 5 mrd. kroner til dette prosjektet i Innst. S. nr. 300 (2008–2009) til Nasjonal transportplan 2010–2019.

Disse medlemmer mener at det på sikt vil være naturlig å videreføre en ny E6-trasé fra Alta til Lakselv og ny trasé ved Lakselv videre til Kirkenes. En slik trasé vil forkorte avstanden mellom Øst-Finnmark og Vest-Finnmark med ca. 180 kilometer.

E105 Storskog–Hesseng

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til merknad om nordområdepolitikken under kapittel 4.6.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet forventer en stor økning i trafikken mellom Russland og Norge i planperioden, og mener at E105 Storskog–Hesseng bør dimensjoneres for dette. Disse medlemmer vil i den forbindelse vise til sitt planforslag i Innst. S. nr. 300 (2008–2009).

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til den mye omtalte nordområdesatsingen, og mener det er essensielt at man bygger god infrastruktur som en del av denne satsingen.

Kystriksvei i Finnmark

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig

Folkeparti, viser til at Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti fremmet i forbindelse med Stortingets behandling av Nasjonal transportplan 2010–2019, et felles forslag om å utrede kystriksvei i Finnmark i Innst. S. nr. 300 (2008–2009). Dette forslaget ble gjentatt i forbindelse med statsbudsjettet for 2010, jf. Innst. 13 S (2009–2010). Flertallet viser til at stortingsgruppene til Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet har stemt imot forslag, både ved votering 11. juni 2009 og votering 10. desember 2009.

Flertallet vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede kystriksvei i Finnmark.»

Internasjonale korridorer

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at internasjonale transportkorridorer bør ses i en større sammenheng, og viser blant annet til at svært mye varer kommer til Norge via Europort utenfor Rotterdam uten at dette nevnes i regjeringens fremlegg om utenlandsforbindelser. Disse medlemmer er særlig opptatt av at korridorene mellom Norge og utlandet kan benyttes uten omlasting underveis, og viser til disse medlemmers fokus på modulvogntog samt containertransport på tog. Disse medlemmer ønsker økt norsk fokus på viktige transportkorridorer mellom Europa og andre kontinenter, jf. disse medlemmers merknader om dette i Innst. S. nr. 300 (2008–2009) til nasjonal transportplan 2010–2019.

Komiteens medlemmer fra Høyre bemerket i sine merknader til NTP at det savnes et sterkere engasjement fra regjeringen i arbeidet for det Nordiske triangelet. Heller ikke i dette budsjettet får dette viktig europeiske prosjektet noen omtale eller forsøk på norsk markering fra regjeringen. Disse medlemmer mener dette er det eneste berøringspunktet for Norge på TEN-T veinettet til EU (det transeuropeiske transportnettet), og det er absolutt i Norges interesse at denne saken har et høyt oppmerksomhetsnivå for å sikre norsk tilknytting til dette transportnettverket. Disse medlemmer ber derfor om at regjeringen har en mer aktiv politikk på dette området.

3.10.2.4 POST 31 RASSIKRING

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser til at det foreslås bevilget 524,8 mill. kroner til rassikringstiltak på riksveinettet i 2011. I tillegg foreslås det tilskudd på 526,3 mill.

kroner til rassikring på fylkesveinettet over post 62. Forslaget innebærer en økning på 201,1 mill. kroner eller 23,7 pst. fra saldert budsjett 2010. Siden saldert budsjett 2009 er midlene til rassikring økt med 138 pst.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet er svært tilfredse med at regjeringen på denne måten bedrer fremkommeligheten og sikkerheten på rasutsatte veistrekninger som er svært viktige for næringsliv og bosetting.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti understreker betydningen av at rassikring prioriteres høyt. Rasfaren på norske veier er til stor belastning for befolkningen, rasene går oftere og er blitt mer uforutsigbare. Disse medlemmer mener det er nødvendig med raskere tempo i sikringen, samt god kartlegging av rasutsatte områder.

Disse medlemmer fremmer for øvrig følgende forslag:

«Stortinget ber om at regjeringen systematisk kartlegger rasfaren langs riks- og fylkesveiene, og utarbeider en forpliktende handlingsplan. Siktemålet må være at norske riksveier skal være sikret mot farlige ras og påfølgende uheldig veistenging.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sitt forslag til Nasjonal transportplan i Innst. S. nr. 300 (2008–2009), der det legges opp til å investere 10 mrd. 2010-kroner til rassikring i perioden 2010–2019 utover rammene i regjeringens NTP. Disse medlemmer viser til at regjeringen i Nasjonal transportplan lovet 1 mrd. kroner i året til rassikring, men at regjeringens egne tall viser at de nå ligger 179,4 mill. kroner bak sin egen plan, hvorav 95,6 mill. kroner på riksveiene. Disse medlemmer ønsker å oppfylle rammene for Fremskrittspartiets forslag til Nasjonal transportplan 2010–2019, og øker på denne bakgrunn posten med 350 mill. kroner. Disse medlemmer viser til at det i tillegg kommer en investeringsramme på 250,7 mill. kroner, jf. disse medlemmers bevilgningsforslag i (NY) kap. 1382 post 61 i Fremskrittspartiets forslag til alternativt statsbudsjett 2011. Disse medlemmer vil for øvrig vise til et bevilgningsforslag til rassikring på fylkesveiene i kap. 1320 post 62 og investeringsrammen på kap. 1382 post 62. Disse medlemmer ønsker følgende fordeling av midlene til rassikring mellom de enkelte fylkene, og understreker at dette inkluderer midlene til både fylkesveier og riksveier:

Rassikring (i mill. kroner)	2011
<i>Fylke</i>	
Aust-Agder	25,8 mill.
Vest-Agder	17,1 mill.
Rogaland	96,9 mill.
Telemark	23,7 mill.
Hordaland	122,8 mill.
Sogn og Fjordane	376,8 mill.
Oppland	6,5 mill.
Buskerud	4,3 mill.
Møre og Romsdal	124,8 mill.
Sør-Trøndelag	21,5 mill.
Nord-Trøndelag	2,1 mill.
Nordland	64,6 mill.
Troms	165,8 mill.
Finmark	148,6 mill.
Sum	1 201,4 mill.

Disse medlemmer viser til skriftlig spørsmål Dokument nr. 15:1607 (2009–2010) av 23. august 2010 fra Ingebjørg Godskesen om steinras på E39 ved Trybakken i Søgne i Vest-Agder, der Godskesen tar til orde for rassikring av strekningen. Disse medlemmer viser til at statsråden i sitt svar av 1. september 2010 skriver at det på bakgrunn av det tragiske steinraset 11. juli 2010 der en mann ble drept, skulle gjennomføres grundige undersøkelser fra blant annet helikopter. Disse medlemmer viser til at det i statsrådets svar også kommer frem at rensking, bolting og oppsetting av nett er anslått til 15 mill. 2007-kroner. Disse medlemmer ønsker å prioritere strekningen.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til Kristelig Folkepartis alternative budsjettforslag der bevilgningene til utbedring av rastruede strekninger foreslås økt med 30 mill. kroner ut over regjeringens forslag.

3.10.2.5 POST 35 VEGUTBYGGING I BJØRVIKA

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

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ser på opprettelsen av egne budsjettposter for enkeltprosjekter som et halvhjertet forsøk på prosjektfinansiering. Disse medlemmer ønsker økt bruk av livsløpsentrepriser og totalentrepriser når det gjelder bygging av store vei- og jernba-

neprosjekter. Disse medlemmer viser til sitt forslag om finansiering og utbygging av store samferdselsprosjekter av nasjonal betydning, jf. disse medlemmers merknader og forslag i innstillingens kapittel 2.2.2.

3.10.2.6 POST 36 E16 OVER FILEFJELL

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

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine merknader om dette under innstillingens kapittel 3.10.2.5 om statsbudsjettets kap. 1320 post 35.

3.10.2.7 POST 37 E6 VEST FOR ALTA

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

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine merknader om dette under innstillingens kapittel 3.10.2.5 om statsbudsjettets kap. 1320 post 35.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti går inn for å realisere E6 vest for Alta som et OPS-prosjekt, og viser til sitt forslag under kapittel 4.13.

3.10.2.8 POST 61 RENTEKOMPENSASJON FOR TRANSPORTILTAK I FYLKENE

Komiteen har merket seg at regjeringen med bakgrunn i vedtak om forvaltningsreformen – der mer enn 17 000 km øvrige riksveier blir fylkesveier fra 1. januar 2010 – innførte en rentekompensasjonsordning for transportiltak i fylkene, og at denne videreføres i 2011.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at det er lagt til grunn en årlig investeringsramme på 2 mrd. kroner i tiårsperioden. Det foreslås derfor en investeringsramme på 2 mrd. kroner også for 2011, og alle fylkeskommunene har søkt om full utnyttelse av foreslått investeringsramme både for 2010 og 2011. Fylkeskommunene har generelt sett tatt ansvaret for sine nye veier på en god måte. Disse medlemmer viser til at det er høy aktivitet i vedlikehold, utbedring og inves-

teringer på fylkesvegnettet landet over etter forvaltningsreformen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre har merket seg at regjeringen finner det nødvendig å videreføre ordningen som gjør det mulig for fylkeskommunene å låne penger fra staten for å gjennomføre manglende vedlikehold på veier staten eier frem til 31. januar 2009. Disse medlemmer peker på at både omfanget av vedlikeholdsetterslepet på de veiene som er overført og fylkeskommunenes økonomi vil føre til at det kan ta lang tid å ruste opp tidligere riksveier til akseptabel veistandard. Disse medlemmer mener prinsipielt sett at rentekompensasjon er en god ordning, og at ordningen kan brukes til prosjektfinansiering.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme en sak om reversering av forvaltningsreformen på samferdselsområdet, slik at de over 17 000 kilometerne med øvrige riksveier som ble overført til fylkeskommunene 1. januar 2010, tilbakeføres til staten.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet er imot enhver form for unødvendig byråkrati og sløsing med skattebetalernes penger, og mener at fylkeskommunene er et unødvendig og fordyrende forvaltningsnivå. Disse medlemmer viser til at regjeringen utvider rentekompensasjonsrammen med 2 mrd. kroner for 2011, og er veldig positiv til at man på denne måten flytter infrastrukturinvesteringer ut av de årlige budsjettene.

Disse medlemmer viser til Samferdselsdepartementets svar på spørsmål 223 fra finanskomiteen/Fremskrittspartiets fraksjon av 6. oktober 2010, der det kommer frem at Statens vegvesen ikke har gjennomført analyser av vedlikeholdsetterslepet på fylkesveinettet etter 2004.

Disse medlemmer viser til sitt forslag til Nasjonal transportplan i Innst. S. nr. 300 (2008–2009), der det legges opp til å investere 90 mrd. kroner for perioden 2010–2019 til de nye fylkesveiene utover rammene i regjeringens NTP. Disse medlemmer viser til sitt forslag om utenlandsbudsjett med 1,0 mrd. kroner ekstra til fylkesveiene. Disse medlemmer vil på denne bakgrunn utvide regjeringens rentekompensasjonsordning med 6,2 mrd. kroner utover regjeringens budsjett, og viser til at den budsjettmessige konsekvensen av dette er en påplussning på 107 225 000 kroner, jf. Fremskrittspartiets forslag til alternativt statsbudsjett 2011. Disse medlemmer ønsker følgende fordeling av midlene:

Ekstramidler til fylkesveier (i mill. kroner) 2011	
<i>Fylke</i>	
Østfold	352,2 mill.
Akershus	588,0 mill.
Oslo	517,7 mill.
Hedmark	394,7 mill.
Oppland	324,4 mill.
Buskerud	330,9 mill.
Vestfold	293,3 mill.
Telemark	282,3 mill.
Aust-Agder	186,9 mill.
Vest-Agder	276,5 mill.
Rogaland	488,1 mill.
Hordaland	617,2 mill.
Sogn og Fjordane	299,0 mill.
Møre og Romsdal	445,4 mill.
Sør-Trøndelag	453,4 mill.
Nord-Trøndelag	325,5 mill.
Nordland	473,1 mill.
Troms	338,1 mill.
Finnmark	211,3 mill.
Sum	7 198,0 mill.

Disse medlemmer vil for øvrig vise til merknader i kapittel 2.2.2 om reversering av forvaltningsreformen på samferdselsområdet, slik at de over 17 000 kilometerne med øvrige riksveier som ble overført til fylkeskommunene 1. januar 2010, tilbakeføres til staten, og det opptatte forslaget i saken.

Disse medlemmer fremmer i tillegg følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at standard for drift og vedlikehold iht. gjeldende håndbok 111 fortsatt skal gjelde for dagens øvrige riksveinett også etter overføring til fylkeskommunene.»

3.10.2.9 POST 62 TILSKUDD TIL RASSIKRING TIL FYLKESVEINETTET

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser til merknad under post 31 rassikring. Videre støtter flertallet at de foreslåtte 526,3 mill. kroner til rassikring på fylkesveinettet gis som et øremerket tilskudd over Samferdselsdepartementets budsjett.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at utgangspunktet for fast-

setting av rammenivå og fordeling av ramme i 2011 på post 62 Tilskudd til rassikring på fylkesvegnettet, er det som er lagt til grunn i Statens vegvesens tilskuddsprogram for rassikring på fylkesvegnettet for perioden 2010–2013, fastsatt i mars 2010. Den foreslåtte bevilgningen tildeles fylkeskommunene som tilskudd slik at fylkeskommunene er ansvarlig for finansieringen av prioriterte prosjekter. I tilskuddsprogrammet er det imidlertid gitt anledning for fylkeskommunene til å foreta omprioriteringer i forhold til tilskuddsprogrammet, under forutsetning av at midlene benyttes til rassikringstiltak. Hvilke prosjekt som vil bli gjennomført i 2011, vil bli fastsatt i forbindelse med behandlingen av fylkesbudsjettet for 2011 i den enkelte fylkeskommune.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at disse medlemmers forslag til Nasjonal transportplan 2010–2019 for rassikring også omfatter det som da het øvrige riksveier, og som 1. januar 2010 ble overført til fylkeskommunene. Disse medlemmer følger opp sitt eget forslag til Nasjonal transportplan 2010–2019 i sitt forslag til alternativt statsbudsjett for 2011, der det ble satt av 350 mill. kroner ekstra til rassikring på fylkesveinettet. Disse medlemmer vil for øvrig vise til sitt bevilgningsforslag i (NY) kap. 1382 Post 62 i Fremskrittspartiets forslag til alternativt statsbudsjett 2011, der det i 2011 innføres en investeringsramme på 250,7 mill. kroner. Disse medlemmer viser til sin tabell under kap. 1320 post 31 for fordeling mellom fylkene.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti understreker at det fortsatt må være statens ansvar å sørge for at fylkeskommunene er i stand til å vedlikeholde og drifte fylkesvegnettet på en god måte. Dette medlem mener det er viktig at fylkene gis mulighet til å investere i et sikkert og effektivt vegnett. Dette medlem mener det økonomiske opplegget knyttet til ansvarsoverføringen må bidra til å møte de store utfordringene fylkene nå står overfor, all den tid fylkene må ta igjen et stort vedlikeholdsetterslep. Regjeringen har lovet at det skulle følge tilstrekkelig penger med når store deler av riksveinettet overføres til fylkeskommunen. Dette medlem mener det er viktig at regjeringen følger opp, slik at fylkene ikke blir sittende igjen med ansvaret for et stort vedlikeholdsetterslep uten at det stilles nødvendige statlige midler til rådighet. Dette medlem mener fylkene må settes bedre i stand til å ta igjen etterslepet på vei, slik at man raskere oppnår en standard på veiene som på en bedre måte ivaretar enkeltmenneskers og næringslivets behov for effektive og sikre veier.

3.10.2.10 POST 63 (NY) TILSKUDD TIL TRAFIKKSIKRINGSTILTAK PÅ FYLKESVEIER

Komiteens medlemmer fra Høyre mener at regjeringen underfinansierer fylkesveiene gjennom rammebevilgningen til fylkeskommunene. Disse medlemmer er redd for at dette kan gå ut over trafikksikringsarbeidet i fylkene og vil derfor opprette en egen tilskuddspost på statsbudsjettet hvor fylkeskommunene kan søke om støtte til midtdelere og andre trafikksikringstiltak.

Disse medlemmer viser i denne sammenheng til forslag til bevilgning i sitt alternative statsbudsjett for 2011 til dette formålet på 200 mill. kroner, jf. kapittel 2.2.3.

3.10.2.11 POST 72 KJØP AV RIKVEIFERJETENESTER

Fleirtalet i komiteen, medlemene fra Arbeidarpartiet, Høgre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, syner til Prop. 1 S (2010–2011) der «Samferdselsdepartementet mener det er viktig at staten tilrettelegger for tekniske nyvinninger på materiellsiden. Det legges derfor opp til at sambandet Lavik–Oppedal i 2011 lyses ut som utviklingskontrakt.» Fleirtalet har merka seg at dette er det riksvegferjesambandet som står nærast i tid i høve til anbudsutlysning. Mange av fylkesvegsambanda ligg òg til rette for ny teknologi, t.d. batteridrift eller biodrivstoff. Mange av fylkesvegsambanda vert òg trafikkerte av lite føremålstenleg ferjemateriell; høg alder, lite miljøvenleg framdriftsmaskineri, dårleg komfort og dårleg eigna i høve til krava om universell utforming.

Fleirtalet viser til at i budsjetttramma på post 72 er det teke høgde for at Statens vegvesen også skal bistå fylkeskommunane i forvaltninga av fylkesvegferjesamband.

Fleirtalet vil peike på at staten må bistå fylkeskommunane for å få til overgang til ny miljøteknologi i ferjeflåten, m.a. ved å stimulere til å ta i bruk t.d. batteridrift/biodrivstoff i eksisterande kontraktar.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre peker på at forvaltningsreformen innebar at 78 fergesamband ble flyttet fra statlig til fylkeskommunal forvaltning fra 1. januar 2010, og at staten etter forvaltningsreformen står igjen med 18 riksveifergesamband. Etter disse medlemmers oppfatning vil dette gi en oppsplittet samferdselspolitikk med fare for ulike standarder i de ulike fylkene avhengig av fylkeskommunal økonomi og fylkeskommunal prioritering. Disse medlemmer mener enhetlig standard på fergetilbudet bør sikres over hele landet også dersom forvaltningsreformen gjennomføres, og peker på at det kan gjøres gjennom statlig forskrift.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at en ensartet standard skal gjelde for alle riksvegferger som ble overført til fylkeskommunene fra 1. januar 2011 for å sikre nasjonal standard på fergetilbudet.»

Et annet flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, vil fremme følgende forslag:

«Stortinget ber om at regjeringen utarbeider en handlingsplan, med sikte på en forsert utskifting av fergeflåten i riksveikorridorene.»

«Stortinget ber regjeringen kartlegge behov og utrede muligheter for utvidet åpningstid på aktuelle riksveifergestrekninger.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet påpeker at riksveifergene utgjør en integrert del av det nasjonale riksveinettet, og er en avgjørende faktor i næringslivets transportkostnader. Disse medlemmer viser til sitt forslag til Innst. S. nr. 300 (2008–2009) om en ramme på 3 mrd. kroner årlig til riksveifergene, som det altså har blitt langt færre av siden den gang. Disse medlemmer viser til sitt forslag til utenlandsbudsjett, der det er satt av 500 mill. kroner til kjøp av nye ferger i utlandet. Disse medlemmer vil i den forbindelse vise til sitt forslag i Dokument nr. 8:54 (2006–2007) om prøveprosjekt med gratis riksveiferger.

Disse medlemmer foreslår en bevilgningsøkning på 75 mill. kroner under kap. 1320 post 72, jf. Fremskrittspartiets forslag til alternativt statsbudsjett 2011.

Disse medlemmer vil samtidig vise til at det settes av 219 338 000 kroner til investeringsramme for fergekaier for riksveiferger i kap. 1382 post 70.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti mener at dagens fergeflåte til dels er gammel og ikke tilfredsstillende vitale krav til sikkerhet, universell utforming og utslipp. Disse medlemmer mener at fergene på våre riksveier er viktige, slik at et sikkert og moderne veinett/fergeoverfart kan gi næringsliv og folk flest nødvendig mobilitet. Disse medlemmer mener det er behov for en omfattende fornying av fergetilbudet i riksveikorridorer.

Disse medlemmer peker på at dagens fergeflåte har høy alder. Disse medlemmer peker på at bruk av anbud på alle samband samt utvidet åpningstid, utvidet kapasitet og økt krav til kvaliteten på fergemateriell gjennom utvidet statlig kjøp av fer-

getjenester vil bidra til fornyelse av fergeflåten på alle dagens riksveiforbindelser. Disse medlemmer peker også på at økt avskrivningssats på nye ferger kan bidra til nykontrahering av ferger og mener et slikt tiltak må samordnes med hhv. Finansdepartementet og Nærings- og handelsdepartementet.

3.10.2.12 POST 73 TRAFIKKSIKKERHETSTILTAK

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, er skuffet over regjeringens manglende satsing på tiltak for å styrke trafikksikkerheten.

Flertallet understreker at nye sikre veier med midtdeler er det viktigste og mest effektive trafikksikkerhetstiltaket. Flertallet ønsker å prioritere byggingen av midtdeler på riksveinettet på de strekningene som er mest utsatt for møteulykker. Bygging av midtdelere er et kostnadseffektivt tiltak som bidrar i betydelig grad til å bedre trafikksikkerheten. Flertallet mener midtdelere er et godt tiltak for å nærme seg nullvisjonen. Flertallet er kjent med at erfaringene med ulike typer midtdelere tyder på at 70–80 pst. av dødsulykkene kan unngås på enkelte strekninger.

Flertallet ønsker samtidig å satse på holdningsskapende trafikksikkerhetsarbeid, og ønsker blant annet mer trafikkopplæring inn i skolen.

Flertallet mener altfor mange uskyldige rammes av andres uansvarlige adferd i trafikken – ofte med dødelig utgang. Flertallet mener det må rettes økt innsats mot å forhindre at uskyldige rammes av trafikkulykker, og at regjeringen ikke kan fraskrive seg ansvaret for ulykker som skyldes veienes beskaffenhet ved å vise til andre ulykkesårsaker.

Flertallet vil fastholde sin nullvisjon for drepte og hardt skadde på norske veier som direkte følge av uforsvarlig veistandard.

Flertallet har merket seg at regjeringen foreslår at det kun skal bevilges midler til 22 km fysiske midtdelere i 2011, og viser til at mer enn 100 personer mister livet årlig i møteulykker. Flertallet ser på dette som en helt utilstrekkelig innsats mot tap av liv i trafikken. Nullvisjonen kan ikke realiseres gjennom å forutsette at trafikantene ikke gjør feil, og gjennom ensidig å tillegge bilførere ansvaret for enhver ulykke i trafikken.

Flertallet vil fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen forsere arbeidet med bygging av midtdelere på utsatte strekninger i henhold til Statens vegvesens oversikt over prioriterte veier.»

«Stortinget ber regjeringen intensivere satsingen på holdningskampanjer med mål om økt trafikksikker adferd.»

«Stortinget ber regjeringen legge frem en samlet oversikt over mål, strategier og tiltak vedrørende transportsikkerhet for hele samferdselssektoren.»

«Stortinget ber regjeringen utarbeide en egen ungdomsstrategi for å redusere antallet trafikkulykker som involverer ungdom mellom 16 og 24 år.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet er opptatt av at det i trafikksikkerhetsarbeidet er viktig å ha fokus på hele trafikksystemet, både trafikanten, kjøretøyet og vegen.

Disse medlemmer mener trafikksikkerhetstiltak som bygging av midtrekkverk, etablering av forsterket midtoppmerking, utbedring av sideterreng, vegbelysning, kurve- og kryssutbedringer samt strakstiltak etter trafikksikkerhetsinspeksjoner er viktige tiltak og vil derfor understreke viktigheten av satsingen på programområdene. Også den sterke satsingen på drift og vedlikehold er positivt for trafikksikkerheten.

Disse medlemmer viser til sitt forslag om å øke innsatsen til midtrekkverk og brede midtfelt/ rumlefelt med 20 mill. kroner utover regjeringens forslag. Med denne økte innsatsen økes antall ferdigstilte km midtrekkverk i 2011 til 25 km og utbyggingstakten holdes på ambisjonsnivået i Nasjonal transportplan 2010–2019.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at det er en klar og entydig sammenheng mellom veistandard og trafikksikkerhet:

- «75 prosent av dødsfallene hadde sannolikt kunnet undvikas om vägtransportssystemet varit så förlåtande som Nollvisionens förutsätter.» (Pressemelding fra Trygg Trafikks svenske søsterorganisasjon NTF, 7. januar 2008)
- «Vägens bristande säkerhetsstandard visade sig orsaka 72 procent av dödsfallen, medan 53 procent berodde på brister i bilens säkerhetsstandard och 42 procent på förarens regelbrott.» (Pressemelding fra Folksam, 10. januar 2007)
- «38 prosent av alle trafikkdrepte i 2008 mistet livet i en utforkjøringsulykke. 33 prosent var innblandet i en møteulykke. 12 prosent av de drepte var fotgjengere.» (Pressemelding fra Statens vegvesen, 23. november 2009).

Disse medlemmer viser til sitt forslag til Nasjonal transportplan i Innst. S. nr. 300 (2008–2009) om 1 mrd. kroner i året til trafikksikkerhet utover regjeringens NTP-forslag. Disse medlemmer viser til sitt forslag om en rentekompensa-

sjonsordning for trafikksikkerhetstiltak i kap. 1320 post 73, der en investeringsramme på 822 mill. kroner innføres i 2011. Disse medlemmer vil i tillegg til investeringsrammen for rentekompensasjon, bevilge 200 mill. kroner direkte over kap. 1320 Statens vegvesen. Disse medlemmer ønsker følgende geografiske fordeling av trafikksikkerhetsmidlene:

Trafikksikkerhetsmilliard	(mill. kroner)
<i>Fylke</i>	
Østfold	50,0 mill.
Akershus	83,5 mill.
Oslo	73,5 mill.
Hedmark	56,0 mill.
Oppland	46,1 mill.
Buskerud	47,0 mill.
Vestfold	41,6 mill.
Telemark	40,1 mill.
Aust-Agder	26,5 mill.
Vest-Agder	39,3 mill.
Rogaland	69,3 mill.
Hordaland	87,6 mill.
Sogn og Fjordane	42,4 mill.
Møre og Romsdal	63,2 mill.
Sør-Trøndelag	64,4 mill.
Nord-Trøndelag	46,2 mill.
Nordland	67,2 mill.
Troms	48,0 mill.
Finnmark	30,0 mill.
Sum	1 022,0 mill.

Disse medlemmer vil peke på at midtdeleere er den beste måten å bekjempe møteulykker på. Disse medlemmer ønsker å bruke 750 mill. kroner mer enn regjeringen på midtdeleere og midtrekkverk, og estimerer at dette vil tilsvare omtrent 100 km nytt midtrekkverk utover regjeringens forslag. Disse medlemmer vil i den forbindelse vise til at regjeringen kun ønsker å bygge 22 km midtrekkverk i 2011. Dette er svært beskjedent, og regjeringen ligger altså også under sin egen svært beskjedne målsetting om 25 km i året.

Disse medlemmer viser til NTB-saken «20 millioner mer til midtdeleere» fra 25. november 2011 på blant annet bygg.no, der det kommer frem at de rød-grønne partiene på Stortinget legger 20 mill. kroner på bordet og sikrer 11 nye kilometer med midtdeleere på tre ulykkesutsatte veier. Disse medlemmer påpeker at dette er forsvinnende lite i forhold til

et tydelig dokumentert behov for bevilgning av en helt annen størrelse.

Disse medlemmer viser til skriftlige spørsmål til statsråden fra stortingsrepresentant Ingebjørg Godskesen om utbedringer og midtdeleere på strekningen mellom Bie og Frivoll i Aust-Agder, Dokument nr. 15:445 (2009–2010) av 11. januar 2010, Dokument nr. 15:595 (2009–2010) av 2. februar 2010, Dokument nr. 15:697 (2009–2010) av 17. februar 2010 og Dokument nr. 15:1562 (2009–2010) av 16. august 2010. Disse medlemmer er godt fornøyd med at de løfter statsråden gav i sine svar, blir fulgt opp i statsbudsjettet for 2011, slik at utbedringer og midtdeleere kommer på plass på denne strekning i 2011.

Komiteens medlemmer fra Høyre kan ikke akseptere en så lav bevilgning til et så viktig trafikksikringstiltak som regjeringen legger opp til. Disse medlemmer viser til finansinnstillingen, hvor Høyre foreslår å bevilge 600 mill. kroner til midtdeleere på ulykkesutsatte riksveier i sitt alternativ til statsbudsjett for 2011. Disse medlemmer mener at E18 gjennom Telemark og Agderfylkene, E6 gjennom Gudbrandsdalen mot Trondheim og E39 gjennom Rogaland og Hordaland peker seg ut som særlig aktuelle strekninger.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti mener det er behov for flere strekk med midtdeleere og viser til Kristelig Folkepartis budsjettforslag for 2011 der bevilgningene til veiformål og sikkerhet på veien foreslås økt med 330 mill. kroner.

3.10.2.13 POST 74 (NY) KJØP AV FYLKESVEIFERGETJENESTER

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at 78 fergesamband ble flyttet fra statlig til fylkeskommunal forvaltning fra 1. januar 2010, og at staten etter forvaltningsreformen står igjen med 18 riksveifergesamband. Disse medlemmer vil samtidig påpeke at midlene til ferger i sitt forslag til nasjonal transportplan i Innst. S. nr. 300 (2008–2009) inneholdt midler til riksveifergestrekninger og det som da het fergestrekninger på øvrige riksveier. Disse medlemmer setter derfor av 325 mill. kroner til fylkesveifergene i sitt forslag til alternativt statsbudsjett for 2011. Disse medlemmer vil også vise til sitt forslag til utenlandsbudsjett, samt investeringsrammen på 950 462 000 kroner i kap. 1382 post 71 til opprusting av fergekaier på fylkesveistrekninger.

3.10.3 DOKUMENT 8:2 S (2010–2011) OG
DOKUMENT 8:22 S (2010–2011)

Sammendrag

I Dokument 8:2 S (2010–2011) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Arne Sortevik og Åge Starheim om å innføre målbar vei-standard og etablering av selvstendig transporttilsyn, fremmes følgende forslag:

«I

Stortinget ber regjeringen utarbeide og ta i bruk konkrete mål for hva som er god vei for henholdsvis stamvei og fylkesvei i form av minstestandard. Stortinget legger til grunn at veiene jevnlig blir målt av tilsynsmyndighet i henhold til fastlagt standard, og at brudd på krav møtes med sanksjoner.

II

Stortinget ber regjeringen etablere et statens transporttilsyn som får til oppgave å drive tilsyn med og kontroll av all transport på vei, jernbane, innenfor luftfart og sjøtransport. Transporttilsynet skal årlig legge frem en rapport for Stortinget om måloppnåelse innenfor norsk samferdsel. Stortinget legger til grunn at slik rapportering baseres på konkrete mål og minstestandard for alle transportsektorer, og at tilsynet får konkrete sanksjonsmidler.»

I Dokument 8:22 S (2010–2011) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Øyvind Halleraker, Lars Myraune, Tage Pettersen, Siri A. Meling og Trond Helleland om å opprette et selvstendig, frittstående vei- og veitrafikktilsyn, som skal ha tilsynsansvar med veier, trafikanter og kjøretøyer, fremmes følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen opprette et frittstående og uavhengig Vei- og veitrafikktilsyn som skal ha tilsynsansvar for veier, trafikanter og kjøretøyer.»

Komiteens merknader

Komiteen viser til representantforslagene og videre til vedlagte uttalelse, datert 17. november 2010, fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til representantforslagene.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til at saken om et uavhengig veitilsyn har blitt vurdert tidligere, både i NOU 2000:24 og i NOU 2009:3, og at et flertall anbefalte etableringen av et uavhengig veitilsyn i utredningen overlevert 16. februar 2009. I forslaget til statsbudsjett fremgår det imidlertid at regjeringen mener det bør opprettes et veitilsyn under Statens vegvesens organisasjon. Flertallet støtter vurderingen i Representantforslag 22 S (2010–2011) der det pekes på det uheldige ved at Statens vegvesen skal drive kontroll

med seg selv innenfor et område som til enhver tid krever stor åpenhet og ydmykhet overfor publikum. Flertallet mener løsningen slik den skisseres i forslaget til statsbudsjett, vil gjøre det svært krevende å skille rollene, noe som kan svekke tilliten til tilsynsinstituttet. For å sikre at krav til standard etterleves, trengs et tilsyn som er uavhengig og uten for sterke bindinger til den etaten som har et ansvar for utbygging og vedlikehold.

Flertallet mener det bør etableres et frittstående og uavhengig tilsyn med et klart og konkret mandat for å sikre at trafikksikkerheten på de viktigste områdene ivaretas. Flertallet mener videre at vei- og veitrafikktilsynets virkeområde ikke bør avgrenses til infrastruktur. En samordning av tilsynsfunksjonene på infrastruktur-, trafikant- og kjøretøyområdet vil gi en større effekt på trafikksikkerhet enn et rent infrastrukturtilsyn, all den tid effekten av å samordne tiltakene vil gi betydelig merverdi.

Flertallet viser til at det i dag eksisterer uavhengige tilsyn for jernbanen og flytrafikken.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til Prop. 1 S (2010–2011) og den foreslåtte organiseringen av et veitilsyn underlagt vegdirektøren med tydelig organisatorisk og styringsmessig skille mellom tilsynsvirksomheten og etatens øvrige virksomhet, og støtter dette forslaget.

Videre mener disse medlemmer at en slik organisering av tilsynsfunksjonen vil være mer effektiv, og gi et minst like godt resultat som om det ble opprettet et selvstendig organ for tilsyn av veginfrastrukturen. Organiseringen innebærer at Vegdirektoratets tilsynsoppgaver med veginfrastrukturen samles og utvikles i en egen enhet, med myndighet til å gjennomføre tilsyn med riks-, fylkes- og kommunalt vegnett. Tilsynsoppgaven skal skilles tydelig fra andre oppgaver Statens vegvesen utfører. En slik organisering som del av Vegdirektoratet vil dekke mange av de samme faglige oppgavene et uavhengig tilsyn ville gjort, og vil i langt mindre grad føre til et behov for oppbygging av dobbelt kompetanse både i en tilsynsenhet og hos vegstyresmaktene. Disse medlemmer slutter seg til at Samferdselsdepartementet får en uavhengig aktør til å foreta regelmessige vurderinger av Vegvesenets internkontroll med veginfrastrukturen for å sikre tilsynsfunksjonen.

Disse medlemmer foreslår:

«Dokument 8: 22 S (2010–2011) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Øyvind Halleraker, Lars Myraune, Tage Pettersen, Siri A. Meling og Trond Helleland om å opprette et selvstendig, frittstående veg- og veitrafikktilsyn, som skal ha til-

synsansvar med veger, trafikanter og kjøretøyer – bifalles ikke.»

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, fremmer følgende forslag:

«Dokument 8: 2 S (2010–2011) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Arne Sortevik og Åge Starheim om å innføre målbar vei-standard og etablering av selvstendig transporttilsyn – bifalles ikke.»

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet viser til representantforslag 2 (2010–2011) og peker på at det nå finnes tilsyn innenfor alle transportområdene med unntak av veisiden. Disse medlemmer mener at det er svært uheldig at det ikke finnes et tilsyn for alle transportformene. Disse medlemmer vil også peke på at statens havarikommisjon for transport (SHT) har lagt frem flere rapporter som dokumenterer at vegen og forhold som går på vegens beskaffenhet er skyld i flere ulykker på veinettet. Disse medlemmer vil blant annet peke på at veiens tilstand var en av de avgjørende grunnene til at ulykken i Alta 1. januar 2009 skjedde, jf. konklusjonen til SHTs rapport om ulykken. Disse medlemmer mener at en rekke ulykker på det norske veinettet dokumenterer at det er et stort behov for et frittstående tilsyn også på veisiden. Disse medlemmer har merket seg at regjeringen i forbindelse med fremleggelsen av statsbudsjettet har sagt at man vil etablere et tilsyn i Statens vegvesen som skal plasseres inn under vegdirektøren. Disse medlemmer mener at en slik organisatorisk plassering gjør at det vil kunne stilles spørsmål ved tilsynets selvstendige og uavhengige stilling. Disse medlemmer registrerer også at det i den offentlige debatten ofte argumenteres med at det vil koste i størrelsesordenen 50 til 100 mill. kroner å opprette et fritt og uavhengig tilsyn, mens et tilsyn under vegdirektøren er kostnadsberegnet til ca. 5–10 mill. kroner. Disse medlemmer mener at dette viser at denne etableringen kun vil kunne oppfattes som et «skinntilsyn» uten den frie og uavhengige rollene et tilsyn bør ha.

Disse medlemmer vil i stedet for å opprette et nytt tilsyn bare for vegsektoren, foreslå at man etablerer et felles tilsyn for alle transportformene. Bakgrunnen for dette er at disse medlemmer tror det vil være et effektiviseringspotensial ved en slik organisering. Men disse medlemmer mener at den viktigste grunnen til at man ønsker et felles transporttilsyn er at man mener at dette vil kunne gi

et enda bedre fagmiljø. Disse medlemmer mener også at de forskjellige tilsynene som man har i dag også har kompetanse som man med stor fordel kan benytte på tvers av transportområdene.

Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn følgende forslag, satt fram i Dokument 8:2 (2010–2011):

«Stortinget ber regjeringen etablere et statens transporttilsyn som får til oppgave å drive tilsyn med og kontroll av all transport på vei, jernbane, innenfor luftfart og sjøtransport. Transporttilsynet skal årlig legge frem en rapport for Stortinget om måloppnåelse innenfor norsk samferdsel. Stortinget legger til grunn at slik rapportering baseres på konkrete mål og minstestandard for alle transportsektorer, og at tilsynet får konkrete sanksjonsmidler.»

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet og Høyre fremmer videre følgende forslag, jf. forslag I satt fram i Dokument 8:2 (2010–2011):

«Stortinget ber regjeringen utarbeide og ta i bruk konkrete mål for hva som er god vei for henholdsvis riksvei og fylkesvei i form av minstestandard. Stortinget legger til grunn at veiene jevnlig blir målt av tilsynsmyndighet i henhold til fastlagt standard, og at brudd på krav møtes med sanksjoner.»

Komiteens medlemmer fra Høyre fremmer videre følgende forslag:

«Dokument 8: 2 S (2010–2011) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Arne Sortevik og Åge Starheim om å innføre målbar vei-standard og etablering av selvstendig transporttilsyn – vedlegges protokollen.»

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti mener i lys av at det i dag eksisterer uavhengige tilsyn for jernbanen og flytrafikken, at det ikke er hensiktsmessig å opprette et eget transporttilsyn som har som formål å drive tilsyn med alle transportsektorer. Disse medlemmer foreslår derfor at forslagene i Dokument 8:2 (2010–2011) ikke bifalles.

Disse medlemmer støtter således Representantforslag 22 S (2010–2011), og fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen opprette et frittstående og uavhengig vei- og veitrafikktilsyn som skal ha tilsynsansvar for veier, trafikanter og kjøretøy.»

3.11 Kap. 4320 Statens vegvesen**3.11.1 Sammendrag**

(i mill. kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2010	Prop. 1 S (2010–2011)	Pst. endring 10/11
4320	460,1	474,4	3,1

På kapitlet foreslås post 1 Salgsinntekter m.m. budsjettert med inntekter på 156,4 mill. kroner. Post 2 Diverse gebyrer foreslås budsjettert med inntekter på 288,1 mill. kroner. Post 3 Refusjoner fra forsikringsselskaper foreslås budsjettert med inntekter/refusjoner på 29,9 mill. kroner. Det foreslås at merinntektsfullmakter for postene videreføres, jf. forslag til romertallsvedtak.

3.11.2 Komiteens merknader

Komiteen understreker viktigheten av at Statens vegvesens gebyrer er kostnadsriktige, og har merket seg at Statens vegvesen i 2008 foretok en beregning av kostnadsriktige gebyrer. Komiteen er kjent med at det er stor usikkerhet knyttet til størrelsen på flere av budsjettpostene, blant annet fordi omfanget av forsikringsskader varierer fra år til år.

3.12 Kap. 4322 Svinesundsforbindelsen AS**3.12.1 Sammendrag**

(i mill. kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2010	Prop. 1 S (2010–2011)	Pst. endring 10/11
4322	27,0	41,0	51,9

Utbyggingen av Svinesundsforbindelsen er finansiert ved statlige lån, og Svinesundsforbindelsen AS skal betale renter og avdrag på det statlige lånet.

3.12.2 Komiteens merknader

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

3.13 Kap. 5624 Renter av Svinesundsforbindelsen AS**3.13.1 Sammendrag**

(i mill. kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2010	Prop. 1 S (2010–2011)	Pst. endring 10/11
5624	38,0	34,0	-10,5

Utbyggingen av Svinesundsforbindelsen er finansiert ved statlige lån, og Svinesundsforbindelsen AS skal betale renter og avdrag på det statlige lånet.

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 2010	Prop. 1 S (2010–2011)	Pst. endring 10/11
1330	747,1	824,8	10,4

Samlet budsjettforslag for særskilte transporttiltak er på 824,8 mill. kroner, en økning på 10,4 pst. fra 2010. Bevilgningen er fordelt med 513,1 mill. kroner på post 60 Særskilt tilskudd til kollektivtransport,

291,1 mill. kroner på post 70 Kjøp av sjøtransporttjenester på strekninga Bergen–Kirkenes og 20,6 mill. kroner på post 75 Kompensasjon til distriktene for forskjeller i drivstoffpriser.

3.14.2 Komiteens merknader

3.14.2.1 POST 60 SÆRSKILT TILSKUDD TIL KOLLEKTIVTRANSPORT

Belønningsordningen

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser til klimaforliket fra 2008 der det ble gitt tilslutning til å styrke belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene.

Flertallet viser til at det foreslås å bevilge til sammen 431,1 mill. kroner til belønningsordningen i 2011. Dette er en økning på nær 30 pst. i forhold til saldert budsjett for 2010.

Flertallet slutter seg til vurderingene om at en økende del av potten bør gå til byområder som inngår flerårige avtaler basert på åpenbart effektive bilreduerende tiltak.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at satsingen på belønningsordningen har vært svært vellykket. I forbindelse med klimaforliket fra 2008 ble det enighet om en

dobling av belønningsordningen i statsbudsjettet for 2009. Disse medlemmer er godt fornøyde med at regjeringen nå har tredoblet belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk. Disse medlemmer er opptatt av å understreke at denne ordningen ikke er ment å belønne allerede oppnådde resultater, men er ment som et insentiv til ytterligere innsats på området.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sitt forslag til Nasjonal transportplan i Innst. S. nr. 300 (2008–2009), der det legges opp til å bruke en milliard kroner mer hvert år på kollektivtransport enn regjeringens forslag i NTP. Disse medlemmer mener at «belønningsordningen» for bedre kollektivtrafikk og mindre bilbruk i storbyene er for ensidig fokusert på restriksjoner og ekstra avgifter på biltrafikken. Disse medlemmer viser til at midlene i belønningsordningen for kollektivtransport blir svært skjevt fordelt mellom de norske byene som inngår i ordningen, jf. Samferdselsdepartementets svar på spørsmål 391 fra finanskomiteen/Fremskrittspartiets fraksjon av 12. oktober 2010 der det kommer frem at fordelingen i 2010 var som følger (tallene for innbyggertall er hentet fra grønt hefte):

Byområde	Beløp 2010	Innbyggertall i kommunen(e) 1.7.2010	Kroner per innbygger	Pst. av gjennomsnitt per innbygger
Kristiansand	80 mill.	81 765	978,41	462,28 %
Trondheim	95 mill.	171 714	553,25	261,40 %
Drammen	30 mill.	63 150	475,06	224,46 %
Stavanger	35 mill.	124 888	280,25	132,41 %
Bergen	55 mill.	258 361	212,88	100,58 %
Skien/Porsgrunn	10 mill.	86 946	115,01	54,34 %
Tromsø	6 mill.	67 858	88,42	41,78 %
Oslo	20 mill.	592 048	33,78	15,96 %
Sarpsborg/Fredrikstad	2 mill.	126 634	15,79	7,46 %
SUM	333 mill.	1 573 364	211,65	100,00 %

Disse medlemmer mener at midlene bør tildeles på en ikke-diskriminerende måte som ikke åpner for spekulasjoner knyttet til tildeling på bakgrunn av rådende politiske farge i det lokale kommunestyre/bystyret. Disse medlemmer ser imidlertid at enkelte byområder som Oslo-området, Stavanger–Sandnes og Trondheim nyter godt av statlig kjøp av persontransport med tog, jf. kap. 1351 post 70.

Disse medlemmer er imot rushtidsavgift og annen transportkatt som utelukkende har til hensikt å begrense folk flest og næringslivets muligheter til å benytte veibasert transport. Disse medlemmer viser til at norske bilister betaler over tre ganger så mye i skatter og avgifter på bil som det staten bruker

på vei. Disse medlemmer påpeker at Fremskrittspartiets forslag om 511 mill. kroner ekstra til særskilte tilskudd til kollektivtransport, kommer i tillegg til midlene disse medlemmer bruker til modernisering av transportnettene og kjøp av persontransporttjenester i Oslo, Stavanger, Bergen og Trondheim i Fremskrittspartiets storbypakke. Disse medlemmer påpeker at midlene skal brukes til kjøp av kollektivtransporttjenester i byer og bymessige områder som ikke er dekket av Fremskrittspartiets storbypakke, dvs. blant annet Kristiansand, Tromsø, Drammen, Sarpsborg, Fredrikstad, Skien og Porsgrunn. Disse medlemmer ønsker følgende fordeling av midlene:

By	Kollektivmidler
Drammensområdet	78,9 mill.
Fredrikstad/Sarpsborg	68,9 mill.
Porsgrunn/Skien	47,3 mill.
Kristiansand	44,6 mill.
Tromsø	36,9 mill.
Bodø	25,9 mill.
Sandefjord	23,6 mill.
Ålesund	23,6 mill.
Larvik	23,2 mill.
Arendal	22,8 mill.
Tønsberg	21,6 mill.
Haugesund	18,7 mill.
Moss	16,5 mill.
Halden	15,8 mill.
Hamar	15,5 mill.
Lillehammer	14,5 mill.
Harstad	12,7 mill.
Sum	511,0 mill.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til den svært vellykkede satsingen fra regjeringen Bondevik II med å få på plass belønningsordningen for kollektivtrafikk.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti prioriterer sterkere satsing enn regjeringen på kollektivtrafikk i de store byene, slik at bilbruk kan reduseres og kollektivandelen økes, og viser derfor til Kristelig Folkepartis budsjettalternativ der belønningsordningen for kollektivtrafikk foreslås økt med 50 mill. kroner.

Kollektivtransport i distriktene (KID)

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, er kjent med at evalueringen av ordningen med Kollektivtransport i distriktene slår fast at mange av brukerne av prosjektene som har mottatt støtte fra ordningen, er svært fornøyd med tilbudet. Det slås også fast at det fortsatt er behov for en statlig stimuleringsordning som kan bidra til å nå målet om et bedre kollektivtilbud i distriktene. Flertallet ser derfor positivt på en videreføring av ordningen i 2011 med en justering i henhold til evalueringen.

Bybaner mv.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig

Folkeparti, viser til at tidligere midler til planlegging av bybane på Nord-Jæren har stimulert til planlegging av en framtidssrettet og klimavennlig transportløsning som er forankret lokalt. Kommunene på Nord-Jæren og Rogaland fylkeskommune har tatt en stor del av planleggingskostnadene.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti vil fortsatt støtte opp om dette viktige prosjektet, og viser til Innst. 2 S (2010–2011) der det er lagt inn en rammeøkning under rammeområde 17 på 0,5 mill. kroner som forutsettes nytt til planlegging av bybanen.

Komiteens medlemmer fra Høyre mener at gode kollektivløsninger er viktig både for miljøet og for et smidig transportsystem, jf. merknader under kapittel 2.2.3. Disse medlemmer viser også til finansinnstillingen og at Høyre foreslår å opprette en egen tilskuddsordning for at staten skal bidra til finansiering av store lokale utbyggingsprosjekter som bygging av bybane på Nord-Jæren, Fornebubanen, superbustrasé i Trondheim og forlengelse av bybanen i Bergen.

Drosjenæringen

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil peke på drosje som et viktig supplement til kollektivtrafikken. Drosjene har en spesiell viktig rolle innenfor sykefrakt, TT-reiser og tilknytnings- og bestillingstrafikk til og fra kollektivtransporten i distriktene. Disse medlemmer vil framheve viktigheten av at drosje er med i helhetsvurderingen i utviklingsprosjekter for kollektivtransport i distriktene. Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen i 2011 legge frem egen melding om drosjenæringens rammebetingelser og nødvendige lovendringer.»

TT-tjenesten

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at post 60 også omfatter samordning av bestillingstransport og TT-tjenesten. Disse medlemmer vil i den forbindelse vise til Samferdselsdepartementets svar på spørsmål 224 fra finanskomiteen/Fremskrittspartiets fraksjon, der det kommer frem at nasjonale retningslinjer i tråd med Dokument nr. 8:85 (2007–2008) ville ha økt fra 435 mill. kroner til over 1 300 mill. kroner dersom en legger til grunn en gjennomsnittlig ytelse for hele landet tilsvarende ytelsene i Oslo. Disse medlemmer vil i den forbindelse vise til representantforslag 30 S

(2010–2011) som er til behandling i Stortinget, og der følgende forslag fremmes:

«Stortinget ber regjeringen snarest utarbeide nasjonale retningslinjer for kvalitet og kvantitet for TT-transporten, og foreslå en finansieringsordning som sikrer TT-transport i tråd med de nasjonale retningslinjene.»

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til Høyres forslag i finansinnstillingen om å styrke TT-ordningen med 13 mill. kroner, for å sikre at ordningen fortsatt også skal gjelde blinde og svaksynte.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til merknad om TT-ordningen i innstillingens kapittel 4, der det for øvrig gjøres rede for Kristelig Folkepartis forslag om å bevilge 15 mill. kroner til en forbedret TT-ordning.

Biodrivstoff i kollektivtransporten

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til de tiltak regjeringen foreslår for å øke bruken av biodrivstoff, blant annet ved å opprettholde halv avgift på biodiesel og ved å støtte en rekke prosjekter som fremmer tilgangen på, og bruken av, biodrivstoff gjennom Transnova. Offentlige innkjøp er ofte et effektivt virkemiddel for å påvirke leverandørmarkedet og gjøre produkter tilgjengelig for flere. Disse medlemmer ber regjeringen spesielt vurdere tiltak som kan øke kollektivtransportens bruk av biodrivstoff.

Nasjonal reiseplanlegger

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet vil understreke at lett tilgang på riktig informasjon om kollektivreiser bidrar til økt bruk av kollektivtransport. Disse medlemmer er tilfredse med at dette viktige verktøyet ser ut til å bli tilgjengelig for publikum i 2011. Samtidig vil disse medlemmer uttrykke en viss bekymring for at ITS-direktivet fra EU som omtales i proposisjonen kan forsinke oppstarten, og legger til grunn at regjeringen gjør det som er mulig for å unngå at direktivet eller andre forhold forsinke iverksettelse.

3.14.2.2 POST 61 (NY) STYRKING AV KOLLEKTIV-TRAFIKKEN - STORBYPAPKE

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at det ikke eksisterer noen post 61 under kap. 1330 programområde 21.40 i regjeringens forslag til statsbudsjett for 2011, og

viser til sine merknader under post 60 hvor blant annet bybanen på Nord-Jæren omtales.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet peker på at transportløsningene for landets største byer – Oslo, Stavanger, Bergen og Trondheim – er av avgjørende viktighet for hele landets transportnett og for verdiskaping over hele landet. Disse medlemmer viser til sitt forslag om en storbypakke på 100 mrd. kroner i Innst. S. nr. 300 (2008–2009), og at deler av denne pakken skulle gå til årlig kjøp av bussbasert og jernbanebasert persontransport. Disse medlemmer viser til detaljert omtale av budsjettposten i sine generelle merknader i innstillingens kapittel 2.2.2 og kapittel 3.14.2.2, samt verbalforslag.

Disse medlemmer viser til sitt forslag om å sette av midler til den delen av storbypakken som omhandler modernisering av transportnettet i kap. 1382 post 66 i form av en rentekompensasjonsordning. Disse medlemmer viser til at dette betyr at investeringer på 10,07 mrd. kroner kan fases inn i 2011. Disse medlemmer gjennomfører storbypakken ved i tillegg å bevilge 150 mill. kroner til årlig kjøp av bussbasert og jernbanebasert persontransport i form av direkte bevilgninger, jf. Fremskrittspartiets forslag til alternativt statsbudsjett 2011. Disse medlemmer ønsker følgende fordeling av storbypakken i 2011:

By	Storbypakke
Oslo-området	5 948,8 mill.
Bergen	1 779,0 mill.
Stavanger/Sandnes	1 307,0 mill.
Trondheim	1 185,1 mill.
	10 220,0 mill.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti mener det er nødvendig at staten tar et større direkte ansvar for utbygging av bybaner der dette er aktuelt. Disse medlemmer viser til suksessen med bybane i Bergen. Bybanen i Bergen er nå på plass og det er gjort tiltak for å gjøre det billigere og enklere å reise kollektivt i Bergen. Disse medlemmer viser til at det planlegges for videre utbygging av Bybanen. Disse medlemmer mener staten må bidra direkte i dette arbeidet. Disse medlemmer er tilhenger av at kollektivprosjekt kan finansieres gjennom bompenger, men viser til det problematiske ved at bompenger skal være primærkilden til finansiering av bybane. Kostnadene er store, og det er viktig at økt biltrafikk ikke blir et premiss for utbygging av bybane, all den tid målet er å redusere biltrafikken. Med bompenger som viktig finansieringskilde for miljøvennlige pro-

sjeikt som bybanen, fjerner staten et insentiv til å redusere biltrafikken, samtidig som staten fraskriver seg ansvaret for å utvikle gode kollektivsystemer i byene.

Komiteens medlemmer fra Høyre erkjenner at staten må ta et medansvar for utbygging og investering i bybane- eller superbussprosjekt i de største byene, dersom man skal greie å møte de store utfordringene innefor kollektivtransporten. Disse medlemmer har merket seg at vekstprognosene i befolkningen tilsier et behov for adskillig større andel over på kollektive befordringsmidler i egne traséer. Disse medlemmer vil derfor opprette en egen tilskuddspost for statlig støtte til bybane- og superbussprosjekt i storbyene. Posten som etter hvert skal opptrappes til 3 mrd. kroner i takt med behovet, foreslås bevilget med 100 mill. kroner i alternativt statsbudsjett for 2011.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti mener bybanen i Bergen bør føres opp på statsbudsjettet med egen post, og viser til Kristelig Folkepartis alternative statsbudsjett der det foreslås å bevilge 25 mill. kroner til planlegging og videreføring av bybanen i Bergen til Flesland.

3.14.2.3 POST 70 KJØP AV SJØTRANSPORTTJENESTER PÅ STREKNINGEN BERGEN–KIRKENES

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser til at anbudskonkurransen om trafikken på strekningen nettopp er avsluttet og imøteser Samferdselsdepartementets beslutning knyttet til tildeling av kontrakt. Flertallet slutter seg til forslaget til bevilgning.

Et annet flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til at formålet med dagens kjøp er å sikre et daglig og helårlig seilingsmønster på strekningen mellom Bergen og Kirkenes (Hurtigruta). Dette flertallet peker på Hurtigrutens betydning for gods- og persontransport, spesielt nord for Tromsø, og at den har stor betydning for lokalsamfunn langs kysten. Dette flertallet viser til at Hurtigruten er også et av Norges mest kjente reiseprodukt internasjonalt. Med sine 34 anløpssteder, fra Bergen til Kirkenes, betyr Hurtigruten svært mye for lokalsamfunn langs kysten og ikke minst for turistnæringen. Hurtigruten byr ikke bare på vakre opplevelser for turistene. Betydelige mengder gods går med Hurtigruten, og for mange fiskerikommuner, spesielt i Finnmark, utgjør kjøp og frys med Hurtigruten eneste farbare vei vinterstid.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre ber om at det blir vurdert seilingsopplegg hvor også anløp av Alta innpases i ruteopplegget på en hensiktsmessig måte.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til komiteens behandling av statsbudsjettet for 2010 i Innst. 13 S (2009–2010), der disse medlemmer la til grunn at det i forbindelse med ny utlysning av tjenestekjøp på kystruten Bergen–Kirkenes, også måtte gjennomføres ny analyse av transportbehovet på strekningen. Disse medlemmer viser til at trafikken med Kystruten Bergen–Kirkenes ifølge Prop. 1 S (2010–2011) målt i antall personkilometer viste en nedgang på 6,5 pst. fra 2008 til 2009. Disse medlemmer er bekymret for kostnadsutvikling og den mulige monopolsituasjonen knyttet til konkurranseutsetting av strekningen, og vil i den forbindelse vise til oppslaget «Retter kritikk mot Hurtigrute-anbud» på nettsidene til Brønnøysund Avis 1. juli 2010, der det kommer frem at Torghatten ASA-sjef mener Hurtigruten ASA favoriseres. Disse medlemmer viser til at Hurtigrutas anbud er på 750 mill. kroner for å opprettholde daglige seilinger fra Bergen til Kirkenes også etter 2012. Disse medlemmer viser til at dette er over dobbelt så mye som de får i dag, og er kritiske til anbudsprosessen.

3.14.2.4 POST 71 (NY) TILSKUDD TIL GANG- OG SYKKELVEIER, TRYGGE SKOLEVEIER

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, peker på at mange skoleveier er svært trafikkfarlige, og at investering i gang- og sykkelvei mange steder vil være et viktig tiltak i arbeidet med å legge til rette for tryggere skoleveier.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge frem en sak om en belønningsordning for å sikre skoleveiene.»

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til den målrettede satsingen på sykkel og sykkelveier som flere av våre byer legger opp til i sine transport- og arealplaner. Disse medlemmer mener at staten bør delta i dette viktige arbeidet og viser til finansinnstillingen der det foreslås bevilget 50 mill. kroner til en egen belønningsordning for dette formålet i alternativ til statsbudsjett for 2011.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti mener det er ønskelig og mulig at mange av reisene som i dag foregår med bil,

kan gjennomføres med sykkel. Disse medlemmer mener derfor at stat og kommune må iverksette en rekke tiltak for å legge til rette for at flere velger sykkelen.

Disse medlemmer peker på at forholdene for syklistene er altfor dårlige i det meste av landet. Ulykkesrisikoen med å sykle er stor. Manglende tilrettelegging, forvirring om og manglende respekt for trafikkreglene fører til trafikkfarlige situasjoner for alle trafikantene. Disse medlemmer mener det trengs økt satsing på fysisk tilrettelegging for syklist, bedre opplysning og opplæring om trafikkreglene for syklist, holdningspåvirkning både overfor syklist og andre trafikanter, og en rekke andre tiltak. Gjennomgående traseer for sykkel, særlig i områder med gående, kjørende og syklende er et viktig tiltak. Disse medlemmer vil legge til rette for at flere som ønsker det kan velge sykkel som fremkomstmiddel. Det trengs flere gang- og sykkelveier, særlig i byer og tettsteder, og disse må planlegges og bygges parallelt med nye veianlegg.

Disse medlemmer mener det bør opprettes en statlig belønningsordning for gang- og sykkelveier. Ordningen må ha som formål å påvirke transportplanleggingen i kommuner og fylkeskommuner, og fungere som et insentiv for bedre tilrettelegging for gående og syklende.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti vil, som en startbevilgning, bevilge 100 mill. kroner til en statlig belønningsordning for gang- og sykkelveier.

Dette medlem fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen opprette en statlig belønningsordning for gang- og sykkelvei, etter modell fra den statlige belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene. Ordningen skal ha som formål å påvirke transportplanleggingen i kommuner og fylkeskommuner, og fungere som et insentiv for bedre tilrettelegging for gående og syklende.»

3.14.2.5 POST 75 KOMPENSASJON TIL DISTRIKTENE FOR FORSKJELLER I DRIVSTOFFPRISER

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk

Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser til at det foreslås bevilget 20,6 mill. kroner til en kompensasjonsordning for å redusere forskjeller i drivstoffpriser mellom sentrale strøk og distriktene. Tilskuddsordningen skal dekke merkostnader til frakt av drivstoff (bensin og autodiesel) til forhandlere lokalisert i det distriktpolitiske virkeområdet.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet ser behovet for en slik ordning, og ber om en avklaring i forhold til ESA og statsstøtteregeleverket slik at denne ordningen kan settes i funksjon.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ønsker lavere nybilavgifter og lavere drivstoffavgifter i hele landet. Disse medlemmer viser til sitt forslag om å kutte avgifter på drivstoff med en krone per liter i Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2011, og påpeker at dette utgjør vesentlig mer per liter enn regjeringens forslag om å kompensere distriktene for forskjeller i drivstoffprisene.

Disse medlemmer tar til etterretning at regjeringen fortsatt ikke har greid å få på plass en ordning som er i tråd med statsstøtteregeleverket, og påpeker at avgiftskutt ikke ville ha vært rammet av dette. Disse medlemmer viser til at bevilgningen til 2010 av denne grunn måtte reverseres i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett 2010, jf. Innst. 350 S (2009–2010). Disse medlemmer synes at det er spesielt å bevilge penger til et formål som ikke er avklart i henhold til EØS-avtalens statsstøtteregeleverket, og påpeker at dette i beste fall er valgkamptriks og symbolpolitikk. Disse medlemmer vil på denne bakgrunn redusere posten med 20,6 mill. kroner, jf. Fremskrittspartiets forslag til alternativt statsbudsjett for 2011.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til at denne kompensasjonsordningen fortsatt ikke er etablert, ett år etter at regjeringspartiene lanserte denne. Disse medlemmer tror det vil bli umulig å etablere ordningen iht. EØS regelverket, og går derfor imot den foreslåtte bevilgningen til ordningen.

3.15 Kap. 1350 og 4350 Jernbaneverket

3.15.1 Sammendrag

(i mill. kroner)			
Kap.	^{1,2} Saldert budsjett 2010	Prop. 1 S (2010–2011)	Pst. endring 10/11
1350	8 380,3 ¹⁾	9 266,4	10,6
4350	597,0	599,0	0,3

¹ I Prop. 125/Innst. 350 S (2009–2010) ble bevilgningen for 2010 til kap. 1350 Jernbaneverket økt med 274 mill. kroner til 8 654,3 mill. kroner.

Forslaget til bevilgninger på kap. 1350 for 2011 er basert på en jevn opptrapping av bevilgningsnivået de tre siste årene av planperioden 2010–2013. Oppfølgingsgraden for etaten samlet etter to år av planperioden 2010–2013 er på 48 pst.

På post 23 Drift og vedlikehold foreslås det bevilget 4 923 mill. kroner, som er en økning med 536 mill. kroner eller 12,2 pst. sammenliknet med saldert budsjett for 2010. På post 25 Drift og vedlikehold av Gardermobanen, foreslås det bevilget 76,3 mill. kroner, som er en prisjustert videreføring av saldert budsjett 2010. På post 30 Investeringer i linjen, foreslås det bevilget 3 875,2 mill. kroner, som er en økning på 111,6 mill. kroner eller 3 pst. sammenliknet med saldert budsjett 2010.

På post 31 Nytt dobbeltspor Oslo–Ski foreslås det bevilget 366,3 mill. kroner, som er en økning med 236,3 mill. kroner fra saldert budsjett 2010. På post 33 Fysisk skille Jernbaneverket – BaneTele AS, foreslås bevilget 25,6 mill. kroner. Samlet forslag til investeringer i jernbaneinfrastruktur, postene 30, 31 og 33 er på 4 267,1 mill. kroner, som er en økning på 348,5 mill. kroner, eller 8,9 pst. sammenliknet med saldert budsjett 2010.

Det er foreslått 53 mill. kroner i utbytte fra NSB AS i 2011.

Kap. 4350 foreslås bevilget med 599 kroner i 2010, en økning på 0,3 pst. fra saldert budsjett 2009.

3.15.2 Komiteens merknader

Komiteen har merket seg at tilstanden på dagens jernbaneinfrastruktur ikke er god nok til å levere et tilfredsstillende jernbanetilbud, og at budsjettforslagets hovedformål er å bedre driftstabiliteten i jernbanenettet.

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

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Kristelig Folkeparti, vil peke på at samferdselssektoren må ta sin del av ansvaret for å redusere de nasjonale klimagassutslippene. Flertallet viser til at de respektive partiers hovedprioritet i samferdselspolitikken derfor er å intensivere utbygging av en konkurransedyktig infrastruktur for miljøvennlig og ressursparende gods- og persontrafikk. Et sikkert og forutsigbart transportsystem for alle er en av de viktigste nasjonale oppgavene i de kommende årene.

Flertallet vil understreke at jernbane må ha en sentral rolle i klimasatsingen.

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

Flertallet er opptatt av økt bruk av jernbane så vel for persontrafikk som næringstrafikk og gods-transport. Flertallet viser til en betydelig forventning om dette i opinionen.

Et annet flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, mener det nå må tenkes grunnleggende nytt innen jernbanesektoren. Problemer med drift og manglende punktlighet har avdekket betydelige svakheter ved dagens organisering. Utfordringene kan ikke løses ved økte bevilgninger alene. Dette flertallet mener det er nødvendig med en omdanning av Jernbaneverkets organisasjons- og tilknytningsform for å sikre brukerne gode nok jernbanetjenester. Dette flertallet mener dagens system med ettårige bevilgningsvedtak til Jernbaneverket gir lite rasjonell planlegging og unødvendig kostbar prosjektgjennomføring. Dersom større prosjekter kan planlegges mer helhetlig, kan entreprenørene planlegge mer rasjonelt og kostnadene gå ned. Dette flertallet mener det vil være realøkonomiske besparelser i å flytte reell beslutningsmyndighet blant annet når det gjelder tempoet i

prosjektgjennomføringen fra storting og regjering, gjennom årlige budsjettvedtak, til Jernbaneverket. Stortinget vil fremdeles vedta overordnede og langsiktige planer, men uten dagens detaljregulering, noe som også vil forplikte jernbaneverket til effektiv prosjektgjennomføring i større grad.

Dette flertallet mener det trengs større forutsigbarhet for prosjekt som går over tid. Avbrudd i utbygginger som følge av omprioriteringer på de årlige statsbudsjettene, er lite effektivt og irriterende for folk som rammes. Dette flertallet mener det er behov for et finansieringssystem hvor planlagte og påbegynte prosjekter i større grad kan gjennomføres i sammenheng. Dette flertallet vil legge til rette for nye finansieringsmuligheter og alternative organiseringsformer slik at investeringstakten kan økes.

Dette flertallet er lite tilfredse med at regjeringen ikke har funnet rom for å oppfylle NTP på investeringer i jernbanenettet. Dette flertallet viser til det store behovet for investeringer i jernbaneinfrastruktur, blant annet med lengre kryssingsspor på minst 600 meter. Dette er meget viktig for å styrke jernbanenes konkurransevne både på persontransport og godshåndtering.

Dette flertallet understreker behovet for å tenke nytt mht. finansiering av store utbyggingsprosjekter innenfor jernbane; som dobbeltspor i Inter-City-trianglet (Skien–Oslo–Lillehammer, Oslo–Halden/Kornsjø/svenskegrensen) med blant annet samarbeid mellom offentlige og private gjennom prosjektorganisering og andre finansieringsmåter (OPS).

Dette flertallet viser til Riksrevisjonenes rapport om den årlige revisjon og kontroll for budsjettåret 2009, Dokument 1 (2010–2011). Riksrevisjonen konstaterer at det gjennom flere år kun er benyttet 0,7 mill. kroner på fire rassikringsprosjekter budsjettet til 25 mill. kroner av en bevilgning på 84 mill. kroner.

Dette flertallet viser videre til at Riksrevisjonen i rapporten konstaterer at minimum 260 mill. kroner ikke er brukte av en bevilgning på 1,3 mrd. kroner. Usikkerheten skyldes at Jernbaneverket ikke har kunnet gi korrekt informasjon om forbruk av vedlikeholdsmidler. Riksrevisjonen stiller spørsmål om planleggingen for og bruken av midlene har vært tilfredsstillende.

Dette flertallet viser til at utviklingen av jernbanen går i gal retning til tross for at bevilgningene til drift og vedlikehold på jernbanen har vært et prioritert område over tid. Dette flertallet er skuffet over at regjeringen har vært altfor passiv i forhold til å løse driftsutfordringene på jernbane generelt og viser til de senere års driftsforstyrrelser på jernbaneinfrastrukturen.

Dette flertallet vil peke på at regjeringen har motsatt seg enhver form for omstilling og assistanse fra private aktører knyttet til opprettholdelse av en velfungerende jernbaneinfrastruktur, som nedfelt i regjeringens samarbeids erklæring. Dette flertallet mener en slik politikk er skadelig for norsk jernbane. Dette forsinker og fordyrer utviklingen av jernbanen. Flere europeiske land ligger langt foran Norge innen satsingen på jernbanen. Mange har utviklet bedre løsninger for overvåkning av infrastrukturen og systematisk forebyggende vedlikeholdsopplegg enn det en har etablert i Norge. Dette er løsninger og kunnskap regjeringen velger bort.

Dette flertallet mener drift- og vedlikeholdsoppgaver på jernbanen bør settes ut på funksjonskontrakter gjennom anbud. I anbudene bør det stilles absolutte krav til oppetid på infrastrukturen og krav i forhold til sikkerhetsnivå. Dette flertallet viser til forslag i kapittel 3.15.2.1 om å sette flere av jernbanens drift- og vedlikeholdsoppgaver ut på anbud for å styrke satsingen på jernbanen. Dette flertallet viser til entreprenører som bekrefter at det i Norge er ledig plankompetanse og plankapasitet i bransjen, og videre at disse ikke har vært forespurt av Jernbaneverket om å ta oppdrag innenfor dette område. Tilsvarende kapasitet og kompetanse finnes i utlandet.

Dette flertallet mener at det innenfor drift og vedlikehold ligger et betydelig effektiviseringspotensial, som kan realiseres ved å gjennomføre omstillingsprosjekter som regjeringen til nå har vært motstander av.

Dette flertallet mener at konkurranse i jernbanesektoren er viktig for å sikre et best mulig tilbud til brukerne med de ressursene som er tilgjengelige. Dette flertallet ønsker å avvikle togmonopolet for å sikre at togreisende får det best mulige jernbanetilbudet. For eksempel gav den økte konkurransen innen persontransport på Gjøvikbanen de togreisende et bedre tilbud på strekningen. Bruk av anbud med kontraktsvilkår og sanksjoner kan være et effektivt verktøy for å sikre universell utforming. Sikkerheten skal være et statlig ansvar og ha prioritet nummer én. Dette flertallet ønsker konkurranseutsetting av persontransport på jernbane på flere strekninger som i dag drives av NSB. Eventuelt innsparte midler bør brukes til å styrke jernbanen.

Dette flertallet ønsker økt konkurranse ved utbygging, drift og vedlikehold av jernbanens infrastruktur for å sikre økte midler til jernbaneinvesteringer. Konkurranseutsetting er ikke noe nytt i jernbanesektoren. Tall fra Jernbaneverket for de siste årene viser at det aller meste av Jernbaneverkets investeringer og en stor andel av vedlikeholdet har vært konkurranseutsatt. Den omstilling og konkurranseutsetting som Stortinget vedtok høsten 2004, og som ble

satt i verk i 2005, førte til lavere kostnader for flere vedlikeholdsoppdrag på jernbanenettet.

Dette flertallet mener at innsparte midler som følge av konkurranseutsetting, bør brukes til å styrke jernbanen. Sikkerhet skal fortsatt være et statlig ansvar og ha prioritet nummer én.

Dette flertallet fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge frem en sak om modernisering av organisering og drift av jernbanetransport i Norge.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at det for 2011 er foreslått bevilget til sammen 9 266 400 mill. kroner til Jernbaneverket, noe som innebærer en økning på 10,6 pst. sammenlignet med saldert budsjett for 2010. Det er et stort behov for vedlikehold og fornyelse av infrastrukturen, og vedlikehold er prioritert i budsjettforlaget.

Disse medlemmer merker seg at regjeringen fortsetter å øke innsatsen til jernbaneforvaltning og at bevilgningsforlaget baserer seg på en jevn opptrapping av bevilgningsnivået for perioden 2011–2013. Dette er i tråd med en årlig økning av bevilgningene som regjeringen legger opp til i Nasjonal transportplan 2010–2019.

Disse medlemmer vil vise til proposisjonen og regjeringens prioriteringer på budsjettet for 2011 der, samt til disse partiers prioriteringer i Innst. S. 300 (2008–2009) om Nasjonal transportplan for 2010–2019.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet er opptatt av å sikre et godt, moderne og effektivt jernbanenett som kan være med på å løse samfunnets totale behov for gods- og persontransport. Disse medlemmer satser på jernbanen der jernbanen har sin styrke; godstransport over lange avstander og persontransport i tettbefolkede områder. Disse medlemmer prioriterer derfor dobbeltspor Oslo–Halden, Oslo–Skien og Oslo–Lillehammer samt kryssingsspor for lange godstog. Disse medlemmer har i sitt alternative statsbudsjett for 2011 satt av en rentekompensert investeringsramme på 6,06 mrd. kroner og en direktebevilgning på 750 mill. kroner til investeringer i jernbanenettet. Disse medlemmer vil oppruste dagens jernbanenett og foreslo i Innst. S. nr. 300 (2008–2009) at det i løpet av de neste 10 årene skulle stilles til rådighet 90 mrd. kroner utover regjeringens forslag for å nå disse medlemmers målsettinger på området.

Disse medlemmer mener de gevinster for det offentlige og for passasjerene som konkurranse-

utsettingen av Gjøvikbanen og Flytoget dokumenterte som mulig, skal realiseres også for andre strekninger ved å gjøre konkurranse om beste tilbud til en hovedregel i all kollektivtransport. Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen åpne for konkurranseutsetting av alle jernbanestrekninger i Norge.»

Disse medlemmer viser til sine merknader og forslag om knutepunkter i innstillingens kapittel 2.2.2.

Disse medlemmer viser videre til Dokument nr. 8:27 (2007–2008) 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. Disse medlemmer påpeker at forslaget kun fikk Fremskrittspartiets egne stemmer da forslaget ble behandlet i Stortinget 4. mars 2008. Disse medlemmer viser til tilsvarende forslag i Innst. 2 S (2010–2011) fra Fremskrittspartiet, jf. Fremskrittspartiets forslag til alternativt statsbudsjett 2011:

«Stortinget ber regjeringen legge frem sak om organisering av Jernbaneverket som et statlig selskap eller statsaksjeselskap, og en ordning der selskapet skal kunne prosjektfinansiere store utbyggingsprosjekter ved hjelp av rimelige, statlige lån som tilbakebetales over investeringsobjektets levetid.»

Disse medlemmer vil peke på at regjeringen bestående av Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet har alliert seg tungt med LO-interessene i jernbanepolitikken, og dermed motsatt seg enhver form for omstilling og assistanse fra private aktører knyttet til opprettholdelse av en velfungerende jernbaneinfrastruktur. Dette er nedfelt i regjeringens samarbeidserklæring. Disse medlemmer mener en slik politikk er skadelig for norsk jernbane. Flere europeiske land ligger langt foran Norge innen satsingen på jernbanen. Mange har utviklet bedre løsninger for overvåkning av infrastrukturen og systematisk forebyggende vedlikeholdsopplegg enn det en har etablert i Norge. Dette er løsninger og kunnskap regjeringen velger bort.

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

Disse medlemmer vil peke på at flere kryssingsspor vil øke kapasiteten i jernbanenettet. Dette vil bedre mulighetene til å overføre mer av godstrafikken fra vei over på jernbane. Under forrige borger-

lige regjering ble det gjennomført en rekke tiltak som medførte en økning i godstransport på jernbane med 80 pst. i løpet av fire år.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser videre til representantforslag i Stortinget fra representanter fra Høyre, Dokument 8:153 S (2009–2010), «Handlingsplan for kryssingsspor og tiltak for økt kapasitet av gods på norsk jernbane» og understreker behovet for en forpliktende handlingsplan. Alle store aktører innenfor godstransport etterspør større kapasitet og bygging av lengre kryssingsspor på 600 meter. Kapasiteten i sporet har vært benyttet som en av de viktigste forklaringene på de store problemene med forsinkelser i vinter. I tillegg er hensynet til trafiksikkerhet og miljø viktige argumenter for en slik storstilt utbygging.

Disse medlemmer viser til det store potensial for økt kapasitet for tømmertransport.

I utredningen «Økt virketransport på jernbane» levert november 2010 til Samferdselsdepartementet og Landbruks- og matdepartementet, er det påpekt at det er tre viktige transportkorridorer som trenger nye kryssingsspor for å øke kapasiteten på tømmertransportene; Hovedbanen, Østfoldbanen og Kongsvingerbanen. Disse nye opplysningene må være med og danne grunnlaget av nye kryssingsspor fremover. Disse medlemmer understreker viktigheten av at statsråden klargjør sin prioritering av nye kryssingsspor, og at dette avveies mot disse anbefalingene.

Organisering – Låneordning

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede modell for statlig låneordning for samferdselsformål, og legge dette frem for Stortinget i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett for 2011.»

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med en plan for hvordan nye, større investeringsprosjekter kan prosjektfinansieres for å sikre rasjonell og sammenhengende utbygging av prosjektene.»

Flertallet mener en statlig låneordning kombinert med omdanning av Jernbaneverket til statsforetak vil være viktige grep for mer effektiv og rasjonell satsing på jernbane.

Flertallet fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen omdanne Jernbaneverket til statsforetak.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sitt forslag og bevilgning til rentekompensert låneordning i statsbudsjettets kap. 1382, jf. innstillingens kapittel 3.20. Disse medlemmer viser til at ethvert parti på Stortinget står fritt til å bruke slike ordninger i sine alternative statsbudsjett. Disse medlemmer vil videre vise til Fremskrittspartiets forslag 59–61 i Innst. 2 S (2010–2011) om å omorganisere vei-, bane- og kyststatene slik at de kan lånefinansiere investeringer.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til tidligere forslag fra Kristelig Folkeparti, blant annet i Budsjett-innst. S. I (2008–2009), om å opprette en statlig låneordning for samferdselsformål.

3.15.2.1 POST 23 DRIFT OG VEDLIKEHOLD

Komiteen mener en driftssikker jernbane er en forutsetning for en god avvikling av togtrafikken, og at vedlikeholds- og fornyingsarbeidet er viktig for å nå det målet.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, registrerer at det legges opp til vedlikeholdsarbeider på banestrekninger over hele landet, og forventer at dette vil gi resultater i form av bedre punktlighet og regularitet.

Et annet flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, vil peke på at jernbaneinfrastrukturen i Osloområdet er viktig i hele det norske jernbanesystemet. Forsinkelser og innstillinger i trafikken her får en dominoeffekt til andre regioner og landsdeler. Økt satsing og flere tiltak for å få løst driftsproblemene med jernbanen i Osloområdet vil også være viktig for fjerntog inn og ut av Oslo.

Dette flertallet fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sette flere av jernbanens drift- og vedlikeholdsoppgaver ut på anbud for å styrke satsingen på jernbanen.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at det foreslås bevilget 4,923 mrd. kroner til drift og vedlikehold av jernbanenettet, og at man med forslaget ligger foran planrammen i Nasjonal transportplan. Disse medlemmer merker seg spesielt at det forebyggende vedlikeholdet foreslås økt med over 50 pst.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Samferdselsdepartementets svar på spørsmål 274 fra finanskomiteen/Fremskrittspartiets fraksjon av 6. oktober 2010, der det kommer frem at Jernbaneverket antar at etterslepet i vedlikeholdet av jernbaneinfrastrukturen i 2010 er i størrelsesorden 7 mrd. kroner.

Disse medlemmer mener drifts- og vedlikeholdsoppgaver på jernbanen bør settes ut på funksjonskontrakter gjennom anbud. I anbudene bør det stilles absolutte krav til opptid på infrastrukturen og krav i forhold til sikkerhetsnivå.

Disse medlemmer vil samtidig øke posten med 100 mill. kroner, jf. Fremskrittspartiets forslag til alternativt statsbudsjett.

Disse medlemmer viser til at det i Prop. 1 S (2010–2011) kommer frem at det av det foreslåtte budsjettet på 4 923 mill. kroner skal brukes 2 659 mill. kroner på drift og 2 264 mill. kroner på vedlikehold. Disse medlemmer mener at det mest ryddige hadde vært å plassere disse midlene på hver sin post under statsbudsjettet, og fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen i forbindelse med arbeidet med statsbudsjettet for 2012 dele dagens kap. 1350 post 23 i to, slik at det i Jernbaneverkets budsjett får to separate poster for drift og vedlikehold.»

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti merker seg at regjeringen i sitt jernbanebudsjett prioriterer drift og vedlikehold. Disse medlemmer mener dette er fornuftig sett i lys av de store utfordringene sektoren står nå overfor på vedlikeholdssiden. Disse medlemmer vil likevel understreke betydningen av nyinvestering og samtidig at det tas organisatoriske grep som sikrer bedre utnyttelse av ressursene. Disse medlemmer viser i den forbindelse til merknader og forslag under punkt 3.15.2. Disse medlemmer anerkjenner at regjeringen nå legger opp til å nå sine egne NTP-mål hva angår bevilgingstakt på vedlikehold, men mener problemene med jernbanen i senere tid viser at eksisterende planer allerede er utdatert.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til Dokument 8:19 S (2009–2010) om modernisering og omstrukturering av Jernbaneverket til to statlige aksjeselskap.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til Kristelig Folkepartis alternative budsjettforslag der bevilgninger til drift og vedlikehold av jernbanen foreslås styrket med 100 mill. kroner ut over regjeringens forslag.

3.15.2.2 POST 30 INVESTERINGER

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser til at det foreslås bevilget 3,875 mrd. kroner til investeringer i 2011.

Et annet flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, mener jernbanen er viktig i et bærekraftig transportsystem.

Dette flertallet mener det er uheldig dersom satsing på drift og vedlikehold i for stor grad går ut over nye prosjekt. For å opprettholde jernbanens konkurransekraft, og for å utvikle jernbanens kapasitet i takt med befolkningsveksten, er det nødvendig å realisere nye prosjekter.

Dette flertallet peker på at viktige jernbansatsinger som Ringerikstunnelen og sammenkopling av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen (Grenlandsbanen) nå må realiseres. Det er videre særlig grunn til å trekke frem behovet for rassikring på jernbanen gjennom Drangsdalen. Dette flertallet viser til at det i snart 20 år har vært arbeidet for ny jernbanetunnel i Drangsdalen i Lund kommune. Dette er en svært rasutsatt strekning på Sørlandsbanen hvor togtrafikken nå må gå med sterkt nedsatt fart. Forholdene hemmer transporten av folk og gods, og rasfaren utgjør en stor sikkerhetsrisiko. Dette flertallet peker på at en linjeomlegging i tunnel vil øke tryggheten og redusere reisetiden. Dette flertallet mener regjeringen må vurdere mulighetene for å fremskynde arbeidet med ny jernbanetunnel i Drangsdalen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet merker seg at det prioriteres å opprettholde rasjonell fremdrift og slutføring av eksisterende prosjekter, samtidig som planleggingsarbeidet til nye store investeringsprosjekter følges opp.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Fremskrittspartiet har en mer offensiv jernbansatsing enn samtlige andre partier. Disse medlemmer gikk inn for å bruke 60 mrd. kroner mer på tog enn regjeringen da Stortinget behandlet Nasjonal transportplan 2010–2019 i juni 2009. Disse medlemmer satser på jernbanen der denne har sin styrke; godstransport over lange distanser og persontransport i tettbefolkede områder. Derfor gikk disse medlemmer inn for nye dobbeltspor Oslo–Halden, Oslo–Skien og Oslo–Lillehammer samt kryssingsspor for lange godstog, og opprustning av andre jernbanestrekninger over hele landet. Regjeringspartiene satte ikke av en eneste krone til lyntog i NTP-behandlingen, men

disse medlemmer har uansett vært tydelige på at dagens jernbanenett kan oppgraderes for inntil 250 km/t til en brøkdel av prisen uten store naturinngrep. Disse medlemmer vil i den forbindelse vise til sine merknader om jernbane i Innst. S. nr. 300 (2008–2009), samt bevilgningsforslaget knyttet til en investeringsramme på 6,06 mrd. kroner i kap. 1382 post 62. Disse medlemmer vil samtidig øke posten med 750 mill. kroner, jf. Fremskrittspartiets forslag til alternativt statsbudsjett 2011.

Disse medlemmer viser til Samferdselsdepartementets svar på spørsmål 221 fra finanskomiteen/Fremskrittspartiets fraksjon av 6. oktober 2010, der det kommer frem at regjeringen ikke kan komme opp med et eneste eksempel på hvilke nye jernbaneprosjekter som vil utbyggingen kunne startes i 2011, eller på hvilke eksisterende jernbaneprosjekter vil det være mulig å forsere utbyggingen i 2011. Disse medlemmer understreker at dette avdekker klare svakheter ved planprosessen, jf. disse medlemmers merknader om dette i innstillingens kapittel 4.1.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til Dokument 8:153 S (2009–2010), om en egen handlingsplan for kryssingsspor, for å legge til rette for økt transport av både passasjerer og gods på jernbanenettet. Uheldigvis stemte regjeringspartiene imot dette. Disse medlemmer viser også til sine påplussinger i jernbanebudsjettet i NTP-perioden, og at disse nettopp har vært rettet mot større kapasitet.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti vil særlig peke på Eidangertunnelen og Ringeriksbanen. Dette medlem viser til Kristelig Folkepartis alternative budsjett der det foreslås å bevilge ytterligere 170 mill. kroner i investeringsmidler ut over regjeringens forslag.

ERTMS

Komiteen viser til at Jernbaneverket har utarbeidet en strategi basert på det felles europeiske signalsystemet ERTMS som fremtidig teknologisk plattform. Østfoldsbanens Østre linje er plukket ut som pilotstrekning, og her foregår det detaljplanlegging med sikte på ferdigstillelse av utbygging i 2014. Komiteen har merket seg at jernbanen sliter med mangel på signalkompetanse på dagens signalanlegg, og mener det haster med å komme frem til et endelig beslutningsgrunnlag for fremtidig signalsystem. Mangelen på signalkompetanse på anlegg som uansett snart skal avvikles, understreker behovet for en rask løsning på fremtidens system. Komiteen vil be departementet så raskt som mulig komme med en plan for innføring av nytt signalsystem på jernbanen.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, understreker at det er en selvfølge at nye jernbanestrekninger, herunder Oslo–Ski bygges med europeisk standard.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at det er viktig at den norske jernbanen forholder seg til de samme standardene som resten av Europa, slik at det oppstår færrest mulig problemer knyttet til togtrafikk på tvers av grensene. Disse medlemmer viser til at standardiserte løsninger også gjør det enklere å hente relevant kompetanse fra utlandet. Disse medlemmer vil i den forbindelse vise til Samferdselsdepartementets svar på spørsmål 273 fra finanskomiteen/Fremskrittspartiets fraksjon av 6. oktober 2010 om jernbanefaglig kompetanse innenfor signalfag og togledelse, der det i svaret kommer frem at særlig senior signalkompetanse er en mangelvare i Norge.

Disse medlemmer mener at alle systemer som brukes for å styre og sikre jernbanetransport i Norge, bør være ihht. internasjonal standard. Dette for å sikre bruk av gode teknologiske løsninger uten store kostnader til utvikling og uten å legge for store kapasitetsbegrensninger når det gjelder levering/kompetanse.

Merknader til banestrekninger, prosjekter og tiltak Høyhastighetsbane – Lyntog

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser til behandlingen av Nasjonal transportplan 2010–2019, jf. Innst. S. nr. 300 (2008–2009), og flertallets merknader om høyhastighetsbane der. Flertallet slo da fast at høyhastighetsbane med hastighet på minimum 250 km/t skal utredes med bygging som siktemål.

Flertallet mener klimatrusselen må tas på alvor. Flertallet vil peke på at transport utgjør en av de største utfordringene for bærekraftig utvikling i verden i dag. Miljøbelastningene fra transportsektoren bidrar til store samfunnskostnader, og sektorens energiforbruk er stort og økende. Flertallet vil også peke på at en moderne høyhastighetsjernbane vil bety et miljøvennlig mobilitetstiltak som mange generasjoner framover vil ha glede og nytte av.

Flertallet viser også til at utredning av høyhastighetsbane, med bygging som siktemål, er forankret i den politiske plattformen for den sittende regjeringen.

Flertallet vil understreke at hastighetsdimensjoneringen for nye linjer og strekninger som kan tenkes å inngå i et framtidig høyhastighetsnett, skal være minimum 250 km/ timen.

Flertallet viser til at regjeringen har satt i gang en omfattende utredning av høyhastighetsbaner med bygging som siktemål. Flertallet mener arbeidet har god fremdrift, og at det er positivt at Høyhastighetsutredningen har en styringsgruppe og en ekspertgruppe som inkluderer ypperlig jernbanerelatert kompetanse. Utredningen skal være klar i februar 2012, slik at man har et beslutningsgrunnlag før ruleringen av Nasjonal transportplan i 2013.

Flertallet viser til at utredningene er delt inn i tre faser. Fase 1, som bestod av kunnskapsinnhenting, er ferdig. Kontraktene for fase 2 er satt ut til anerkjente selskaper som også benytter internasjonal ekspertise. Fase 2 omhandler å definere de ulike premissene innenfor 6 områder:

1. Markedsanalyser
2. Planleggings- og utviklingsstudier
3. Finansielle og samfunnsøkonomiske analyser
4. Kommersielle strategier og kontraktsstrategier
5. Teknikk- og sikkerhetsanalyser
6. Miljøanalyser

Konklusjonene fra fase 2 skal foreligge innen midten av februar.

Flertallet har merket seg at utlysningen av fase 3 nå er kommet.

Flertallet finner grunn til å bemerke at det skal foretas omfattende og mer konkrete utredninger av utredningsmandatets seks definerte strekninger i fase 3, og understreker forutsetningen om at det må være åpent for at også nye aktører kan gi tilbud. Alle tilbydere og eventuelle aktører må selvsagt ta utgangspunkt i de utredninger som foreligger fra fase 2, men innenfor rammen av mandatet vurdere konsepter og løsninger ut fra den kunnskap og kompetanse de bringer inn i prosjektet.

Flertallet mener planer for høyhastighetsbaner må tilpasses norske forhold. Flertallet vil spesielt peke på viktigheten av å se på alle relevante konsepter, men med hovedvekt på konsepter i samsvar med stortingsflertallets krav til hastighet over 250 km/h i fase 3. Flertallet vil gjenta de erfaringene og synspunkter som ble uttrykt da Stortinget behandlet gjeldende Nasjonal transportplan våren 2009 med hensyn til hvilke konsepter og løsninger som synes mest tilpasset norske forhold. I Innst. S. nr. 300 (2008–2009) om Nasjonal transport 2010–2019 uttrykte et flertall i Stortinget følgende:

«Flertallet mener at et framtidig høyhastighetstilbud ikke bare skal binde sammen de store byene, men også fange opp mellomliggende trafikk. Dette kan for eksempel oppnås med et høyfrekvent tilbud der noen tog stopper på noen stasjoner, og andre tog på andre stasjoner, noe som bør vurderes i de utredningene som skal foretas. Flertallet deler Regjeringens

vurdering av at konseptet for høyhastighetsbaner må videreutvikles og tilpasses norske forhold.»

Og videre:

«Flertallet mener det spesielt bør arbeides videre med konsepter for flerbruksbaner med blandet trafikk av høyhastighetstog, regionstog og godstrafikk.»

Flertallet viser til at utredningsarbeidet skal skje i et høyt tempo og parallelt med andre viktige utrednings- og planprosesser. Flertallet understreker at regjeringen må sørge for en svært tett samordning av høyhastighetsutredningen med planleggingen av den nye Follobanen og konseptvalgutredningen for Inter City-triangelen. Flertallet finner grunn til å påpeke at det aldri har vært intensjonen at høyhastighetsutredningen skal underordnes IC-strategien, og forutsetter at dette tas hensyn til i siste fase av utredningen.

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet viser til at Transportøkonomisk institutt (TØI) har regnet ut at prisen for en lyntogbillett fra Oslo til Trondheim vil kunne koste 6 000 kroner, og en tur/retur-billett vil bli omtrent dobbelt så dyr. Oslo–Trondheim har imidlertid vesentlig lavere byggekostnader enn Oslo–Bergen, som ifølge en gammel utredning fra Deutsche Bahn vil koste 61,25 pst. mer. Da snakker man fort om en billettpris på 10 000 kroner for en enveisbillett. Disse medlemmer viser til at Econ Pöyry har utført avanserte nyttekost-analyser av lyntog på strekningene Oslo–Trondheim og Oslo–Göteborg, og konklusjonen var at «ikke engang beregninger hvor alle forutsetninger er svært sjenerøse for høyhastighetstoget vil gjøre strekningene lønnsomme». Disse medlemmer viser til at høyhastighetstog er et miljømessig blindspor ifølge en rapport fra Expertgruppen for miljøstudier fra Sveriges Finansdepartementet, som tar utgangspunkt i planene om lyntog fra Stockholm til Göteborg via Jönköping. Disse medlemmer påpeker at professor Jan-Eric Nilsson og Roger Pyddoke i Expertgruppen for miljøstudier understreker at det er galskap å pløye flere hundre milliarder kroner ned i ulønnsomme jernbaneprosjekter i klimaets navn. Disse medlemmer mener at det er interessant at Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet, Kristelig Folkeparti, Venstre og Høyre samtidig hevder at lyntog vil være et gunstig klimatilbud i Norge, til tross for at det er mye dyrere å bygge lyntogtraseer i Norge enn i Sverige, og til tross for at det til sammen bor 3 millioner mennesker i Stor-Stockholm og Stor-Göteborg. Disse medlemmer viser til at endestasjonene til et eventuelt norsk lyntog, Bergen og Trondheim, bare har 252 051 og 168 257 innbyggere. Disse medlem-

mer har registrert at den svenske utredningen SOU 2009:74 er mer positiv til lyntog, og at begrunnelsen i denne utredningen er fremkommelighet – ikke miljø. Disse medlemmer viser til at SOU 2009:74 forutsetter at flere svenske millionbyer kan knyttes sammen til kun 125 mrd. kroner, og påpeker at noe tilsvarende vil ikke være mulig i Norge.

Disse medlemmer viser til at lyntog i Norge kan koste 300–600 mrd. kroner på traseene som nå utredes i lyntogutredningen (Oslo–Bergen, Oslo–Kristiansand–Stavanger, Oslo–Trondheim, Oslo–Gøteborg, Oslo–Stockholm og Bergen–Haugesund/Stavanger). Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet samtidig blir beskyldt for å opptre økonomisk uansvarlig når partiet vil bruke 580 mrd. kroner mer enn regjeringen i NTP-perioden, som ikke har satt av en eneste krone til de luftige lyntogplanene.

Disse medlemmer viser til at flyene dessuten blir stadig mer miljøvennlige, og vil i løpet av få år være såkalt klimanøytrale. Disse medlemmer vil for øvrig vise til artikkelen «Fly er mer miljøvennlig enn bil» i Nettavisen 3. november 2010. Disse medlemmer viser til at en rapport fra SAS slår fast at selskapet vil redusere utslippene med 20 pst. på ti år, og at SAS har målsetting om nullutslipp innen 2050. Rapporten «Vurdering av biodrivstoff i transportsektoren – tiltak, virkemidler, effekter og kostnader i 2020 og 2030» fra Institutt for Strategisk Analyse (INSA) bekrefter at dette er mulig. Veitransport er også langt bedre enn sitt rykte. Ekspressbuss har et rekordlavt energiforbruk per personkilometer, og er i dag mer miljøvennlige enn elektriske tog når man tar høyde for indirekte energiforbruk og energitap i kraftproduksjonen. Disse medlemmer mener samtidig at politikk bør bygge på fakta istedenfor synsing, og fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at det blir utarbeidet statistikk over direkte og indirekte energiforbruk for de ulike transportformene.»

Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet ønsker å ruste opp dagens jernbanenett til 200–250 km/t, og disse medlemmer går nettopp derfor inn for nye dobbeltspor på strekningene Oslo–Lillehammer, Oslo–Skien og Oslo–Halden.

Disse medlemmer viser til Samferdselsdepartementets svar på spørsmål 236 fra finanskomiteen/Fremskrittspartiets fraksjon av 6. oktober 2010, der det kommer frem at midler fra 2011-budsjettet skal brukes på utredning av lyntog i høyhastighetsutredningen. Disse medlemmer mener at regjeringens pengesløsning på utredning av lyntog bør stoppes, da man trolig først og fremst utreder lyntog for å skjule problemene på dagens jernbanenett under et

teppe av luftige og fantasifulle fremtidsvisjoner. Disse medlemmer ønsker isteden å bruke disse midlene til planlegging av jernbaneprosjekter på det eksisterende jernbanenettet.

Disse medlemmer stiller seg imidlertid positive til eventuelle forslag om privatfinansiert utbygging av høyhastighetsbane i Norge. Disse medlemmer påpeker at Oslo–Gøteborg er den eneste strekningen som kan vise seg å være hensiktsmessig å bygge ut til høyhastighetsbane en eller annen gang i fremtiden.

Felles planlegging i korridorer

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, mener at suksessen og synergievinsten med felles planlegging i korridorer for vei og bane langs Mjøsa, må tilstrebes der dette kan være aktuelt på strekninger som utredes i fase 3. Flertallet mener at dette særlig gjelder kostnadstunge bru- og tunnelløsninger, der samlokalisering kan bety vesentlig areal- og kostnadsbesparelse.

Kongsvingerbanen

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, vil peke på at Kongsvingerbanen er en viktig transportkorridor for lokaltrafikken i regionen, og også en viktig transportvei for gods og personer til og fra Sverige. Dagens tilbud for persontrafikk på Kongsvingerbanen er ikke konkurransedyktig mot privatbil. Flertallet vil derfor øke satsingen på tiltak for økt kapasitet, redusert reisetid og økt punktlighet for denne banen. Det er viktig å få på plass flere kryssingsspor ved Tuen, Bodung og Sæterstoa, tiltak for å utbedre det gamle kontaktledningsanlegget og bygging av flere planfrie overganger. Flertallet mener også det vil være viktig å få på plass et differensiert tilbud på persontransport med regiontog (Oslo–Kongsvinger) og lokaltog (Oslo–Årnes), og hvor regiontogene kjøres som doble togsett – noe som i dag ikke er mulig på grunn av begrensninger i infrastrukturen.

Flertallet vil vise til den store suksessen konkurranseutsetting av persontransporten på Gjøvikbanen har vært.

Flertallet vil i denne forbindelse vise til TØI-rapport 1104/2010, hvor Transportøkonomisk institutt konkluderer med at konkurranseutsettingen av Gjøvikbanen har bidratt til lavere kostnader for det offentlige og bedre tilbud for passasjerene, uten at dette har gått på bekostning av de ansattes lønns- og arbeidsbetingelser.

Flertallet vil i denne sammenheng peke på at de reisende har fått et mye bedre tilbud med langt flere avganger. Flertallet vil vise til at Gjøvikba-

nen 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. Flertallet vil videre vise til betydelig passasjervekst og nye oppussede tog tilrettelagt for personer med nedsatt funksjonsevne for samme offentlige støtte.

Flertallet mener det ligger godt til rette for anbud på Kongsvingerbanen, og viser til sine forslag om konkurranseutsetting av persontransport under kapittel 3.16.1 i innstillingen.

Østfoldbanen

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ønsker dobbeltsporet jernbane på hele strekningen fra Oslo til Halden, jf. disse medlemmers merknader til post 31 om nytt dobbeltspor Oslo–Ski. Disse medlemmer ønsker primært et trasévalg langs E6 istedenfor gjennom byene. Disse medlemmer understreker betydningen av å bygge parkeringshus og tilby P-plass for togpendlere. Et slikt «park and ride»-system er godt innarbeidet i mange andre land, og vil føre til at flere reiser kollektivt. Disse medlemmer ønsker at Jernbaneverket utreder alternativer til ny jernbanetrasé gjennom Moss. Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet, også lokalt og regionalt, gjennom mange år har vært motstander av det valgte alternativet 2B for traseen.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at kapasiteten på Østfoldbanen i dag er sprengt og at det er nødvendig med tiltak for bedre punktlighet og kapasitet. Dette gjelder både østre og vestre linje. Banen er viktig fordi den knytter Norge sammen med resten av Europa og benyttes av mange pendlere.

Disse medlemmer mener at ny løsning for Kolbotn stasjon må på plass i et parallelt løp med Follobanen. I den videre utviklingen av Kolbotn som et knutepunkt må en velfungerende Kolbotn stasjon sikres god kobling mellom transportmidlene.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til Høyres alternative transportplan hvor Høyre vil øke satsingen på jernbane både hva gjelder utbygging og vedlikehold ved å ta i bruk andre finansieringsordninger som bl.a. offentlig og privat samarbeid om finansiering. Dette vil gi mer tog og bane raskere og over lengre strekk enn hva er tilfellet med regjeringens politikk.

Østfoldbanen Østre linje

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til at Østfoldbanens Østre linje fra 1882 har et stort potensial ved at en betydelig del av befolkningen i indre Østfold pendler mot Oslo, men at punktligheten på denne linjen er særdeles dårlig. Disse medlemmer ønsker at Jernbaneverket utreder kryssingsspor/møtespor på denne linjen, slik at trafikkregulariteten og hastigheten kan holdes oppe. Disse medlemmer ønsker at Jernbaneverket planlegger forlengelse og modernisering av stasjonene på Østre linje, slik at passasjerene slipper å gå av i banelegemet.

Østfoldbanen – Delparsellen Sandbukta–Moss stasjon.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at utbyggingen av Sandbukta–Moss–Kleberget omfatter nytt dobbeltspor fra Sandbukta der dobbeltsporet stopper i dag, til og med ny Moss stasjon. Prosjektet består i hovedsak av en lengre fjelltunnel. Disse medlemmer viser til at ny Mossetunnel vil gi mulighet for økt kapasitet på strekningen, og at det nå haster med å komme videre i denne saken. Disse medlemmer er skuffet over at detaljplanarbeidet for jernbaneparsellen Sandbukta–Moss stasjon nå synes å stoppe opp. Disse medlemmer ber regjeringen intensivere detaljplanleggingsarbeidet for jernbaneparsellen Sandbukta–Moss stasjon.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti er opptatt av at Jernbaneverket gjør bruk av alle tilgjengelige virkemidler for å holde aktiviteten på høyest mulig nivå og å innfri de store forventningene som angår delparsellen Sandbukta–Moss stasjon.

Disse medlemmer vil peke på at nye opplysninger gjør det kjent at det finnes ledig relevant, norsk kapasitet for jernbaneplanlegging og jernbanebygging både i konsulentbransjen og innenfor bygg og anlegg. Tilsvarende finnes også i utlandet.

Disse medlemmer ber derfor regjeringen om uavbrutt i 2011 å fortsette det igangværende detaljplanleggingsarbeidet for jernbaneparsellen Sandbukta–Moss stasjon. Nødvendige tilgjengelige økonomiske midler er stillet til disposisjon fra Østfold fylkeskommune og Moss kommune med i alt 25 mill. kroner.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til Kristelig Folkepartis alternative budsjett der det foreslås 10 mill. kroner til Mossetunnelen for 2011.

InterCity-triangelet

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, ser at behovet for en snarlig og langsiktig, forutsigbar utvidelse av kapasiteten med dobbeltspor i InterCity-triangelet er påtrengende. Dvs. i Skien–Oslo, Lillehammer–Oslo, svenskegrensen/Kornsjø/Halden–Oslo. Dette er navet i kollektivtransporten i Østlandsområdet. Altfor ofte er dette også er tilbudet som svikter. Resultatet er manglende regularitet og tilsvarende kapasitet. Omkostningene for samfunnet, næringslivet og den enkelte er store.

Disse medlemmer vil peke på at det er sterkt uheldig at regjeringen på ubestemt tid har utsatt realiseringen av «Ruteplan 2012», og utsatt planlegging og bygging av en rekke togtraseer grunnet manglende plankompetanse og nyoppdaget stort etterslep på vedlikeholdet på norsk jernbane.

Oslo–Lillehammer

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ønsker dobbeltsporet jernbane mellom Oslo og Lillehammer, og støtter en parallell utbygging av jernbanestrekningen Langset–Kleverud–Steinsrud samtidig med bygging av E6 mellom Minnesund og Kleverud.

Oslo-prosjektet

Komiteen mener at det på kort og mellomlang sikt er viktig å utnytte og øke kapasiteten gjennom dagens Oslo-tunnel så langt dette er hensiktsmessig og sikkerhetsmessig forsvarlig. Komiteen er oppatt av at kapasiteten gjennom Oslo-tunnelen ikke virker begrensende når det gjelder å utvikle et mer moderne togtilbud både lokalt og regionalt på Østlandet i fremtiden. Komiteen peker på at det er knyttet betydelig usikkerhet til hvorvidt sporkapasiteten gjennom Oslo-tunnelen vil være tilstrekkelig for å møte den forventede trafikkveksten.

Et annet flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, mener at det er riktig å satse på jernbane til persontransport der det er trafikkgrunnlag for dette, og mener det er viktig å bedre driftsstabiliteten ved å fornye og oppgradere jernbaneinfrastrukturen i Oslo-området.

Nytt jernbanestreck godstransport Røyken–Tofte

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Tofte har flere skipsanløp enn Drammen. Disse medlemmer ønsker derfor å utrede en forlengelse av Spikkestadbanen fra Røyken til Tofte med tanke på godstransport.

Prosjektet Dobbeltspor Holm–Holmestrand

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, støtter utbygging av Vestfoldbanen på strekningen Holm–Holmestrand, men er skeptisk til at utbyggingen på Vestfoldbanen deles opp i for mange prosjekter.

Farris eidet–Porsgrunn (Eidangertunnelen mv.)

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til at Eidangerforbindelsen sammenkobler Vestfoldbanen, Grenland og Sørlandsbanen. Prosjektet knytter om lag 100 000 mennesker til jernbanenettet. Forbindelsen vil gi grunnlag for et helt nytt marked for jernbanen i regionen. Reisetiden Larvik–Porsgrunn vil blant annet reduseres fra 34 til 12 minutter.

Flertallet ønsker på sikt å koble Sørlandsbanen og Vestfoldbanen sammen på en bedre måte, og støtter forslaget om å bygge ny bane mellom Farris eidet og Porsgrunn som et ledd i dette arbeidet. Flertallet ønsker oppstart i 2011. Flertallet viser til at regjeringspartiene ved valget i 2005 lovet oppstart allerede i 2007, men at dette ikke har blitt fulgt opp.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at Samferdselsdepartementet legger opp til en ekstern vurdering og nytte-/kostnadsanalyser for ulike gjennomføringsalternativer for prosjektet Farris eidet–Porsgrunn. Dette er en jernbanestrekning som vil bety mye for reisende på dagens Vestfoldbane, og vil få betydning for en framtidig sør-vest-bane. Disse medlemmer imøteser en oppfølging av prosjektet i forbindelse med statsbudsjettet for 2012.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til sitt forslag under kapittel 4.13, om å vurdere Eidangerforbindelsen som et OPS-prosjekt.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti prioriterer oppstart av Eidangertunnelen og viser til Kristelig Folkepartis alternative budsjett der foreslås å bevilge 30 mill. kroner til dette prosjektet i 2011.

Ny bane Porsgrunn–Skorstøl (Grenlandsbanen)

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, ønsker en ny bane mellom Porsgrunn og Skorstøl i Gjerstad kommune (59 km) for å knytte Sørlandsbanen til Vestfoldbanen. Flertallet viser

til at dette i fremtiden vil muliggjøre reisetid fra Oslo til Kristiansand ned mot 3 timer og til Stavanger ned mot 5 timer. Flertallet vil vise til at Eidangerforbindelsen også er en viktig forutsetning for realisering av Grenlandsbanen som vil bidra til å redusere reisetiden mellom Oslo og Kristiansand til 3 timer og 10 minutter.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til at Kristelig Folkeparti i sitt alternative budsjett avsetter 30 mill. kroner til Eidangertunnelen i tillegg til å utvide rammen for jernbaneinvesteringer.

Sørlandsbanen

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sin politikk om tilrettelegging for godstransport på jernbanestrekninger, og ønsker å legge til rette for å doble kapasiteten på Sørlandsbanen gjennom tilrettelegging for kjøring av godstog på inntil 800 meter.

Arendalsbanen

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet støtter videre drift av Arendalsbanen inntil man har fått på plass en sammenkobling av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen i Gjerstad.

Drangsdalen

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til at maksfarten på tog i Drangsdalen er på 20 km/t grunnet stor rasfare og dårlig fremkommelighet. Flertallet mener at det er viktig å eliminere rasfare og flaskehals på strekningen.

Bergensbanen og Ringeriksbanen

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, vil peke på at kapasiteten på Bergensbanen er sprenget på flere strekninger. Dette gjelder særlig innen godstrafikken og persontrafikken i bynære strøk.

Flertallet vil peke på at det haster med å tilrettelegge for et godt nærtrafikktilbud i Bergen og på Østlandet, og redusert reisetid Bergen–Oslo. Flertallet mener det må arbeides for at reisetiden Bergen–Oslo skal reduseres ned til 4 timer.

Flertallet vil vise til at ny Ringeriksbane vil være et viktig tiltak for et mer konkurransedyktig og moderne togtilbud. Ringeriksbanen omfatter en ny jernbanelinje mellom Sandvika i Bærum og Hønefoss i Ringerike. Ringeriksbanen vil forkorte Bergensbanen og reisetiden med om lag 50 minutter.

Flertallet viser til at Bergensbanen har en markedsandel i godstrafikken mellom Oslo og Bergen på 40 pst, og at banen er sårbar mot driftsforstyrrelser blant annet på grunn av manglende kryssingskapasitet og fleksibilitet ved driftsavvik.

Flertallet støtter forslaget om å bygge 8–14 nye eller forlengede kryssingsspor på Gjøvik- og Bergensbanen i perioden.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti vil vise til at ny Ringeriksbane vil være et viktig tiltak for et mer konkurransedyktig og moderne togtilbud. Ringeriksbanen omfatter en ny jernbanelinje mellom Sandvika i Bærum og Hønefoss i Ringerike. Ringeriksbanen vil forkorte Bergensbanen og reisetiden med om lag 50 minutter. Ringeriksbanen vil også gi Ringerike en direkte baneforbindelse til Oslo og bidra til å gjøre toget mer attraktivt enn bilbruk. Disse medlemmer viser til at Stortinget 27. oktober 2010 vedtok å bygge 17 kilometer ny vei som vil forkorte rv. 7 betydelig, noe som aktualiserer Ringerikstunnelens relevans når det gjelder å sikre jernbanens attraktivitet i konkurranse mot veitransport.

Disse medlemmer mener realisering av Ringeriksbanen er avgjørende dersom Bergensbanen skal ha en framtid som mer enn en godsbane. Hundre år etter at Bergensbanen ble bygget, mener disse medlemmer det nå er det på tide å ta et nytt stort løft for denne banestrekningen.

Disse medlemmer vil peke på at Ringeriksbanen vil også gi Ringerike en direkte baneforbindelse til Oslo og bidra til å gjøre toget mer attraktivt enn bilbruk. Disse medlemmer vil vise til at ny Ringeriksbane og Ringerikstunnel er en del av de aller fleste konseptvalg for høyhastighetstog mellom Oslo og Bergen.

Disse medlemmer vil peke på at utbygging av Ringeriksbanen er en forutsetning for en rekke av traséalternativene for høyhastighetsbaner. Ringeriksbanen vil korte ned reisetiden Oslo–Bergen betraktelig, og fremstår dermed som et godt prosjekt både med hensyn til dagens og fremtidens jernbanetilbud. Disse medlemmer viser til sitt tidligere forslag om å fremme dette prosjektet som et OPS-prosjekt, som ville gitt en langt raskere realisering. Disse medlemmer forutsetter at Stortingets vedtatte trasévalg ligger til grunn.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser i den forbindelse til Kristelig Folkepartis budsjettalternativ der det foreslås å bevilge 50 mill. kroner i 2011 til planleggingsarbeidet for Ringeriksbanen.

Bergen–Fløen og Ulriken tunnel

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, har merket seg at prosjekter i Bergen–Fløen er stanset på grunn av Jernbaneverkets knappe kapasitet til avklaring og planlegging av nytt signal og sikringsanlegg og at dette skal videreføres sammen med planlegging av Ulriken tunnel. Flertallet har merket seg at det i budsjettet varsles vurdering av oppstart tidligst i forbindelse med 2013-budsjettet. Flertallet peker på at arbeidet med begge prosjekter må intensiveres med sikte på tidligere oppstart enn varslet i budsjettet for 2011. Flertallet understreker at begge prosjekt har avgjørende betydning for en modernisering av Bergensbanen

Flertallet konstaterer at regjeringen nok en gang nedprioriterer dobbeltsporet Bergen–Fløen. Flertallet viser til at dette skjer igjen, til tross for tidligere lovnader fra regjeringspartiene om at ikke realisering skulle forsinkes. Flertallet viser til at dobbeltsporet Bergen–Fløen hadde høyeste prioritet i regjeringens egen NTP.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet merker seg at prosjektene Bergen–Fløen, og ny Ulriken tunnel er slått sammen til ett prosjekt, og at planleggingen av dette nye fellesprosjektet videreføres i 2011. Disse medlemmer mener dette er en fornuftig tilnærming i og med at prosjektene hver for seg var avhengig av hverandre for å gi effekt. Et felles prosjekt kan bidra til å gi en mer rasjonell fremdrift av investeringen. Disse medlemmer imøteser en oppfølging av prosjektet i kommende budsjetter.

Bane til Flesland – Bergen havn

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet peker på at Bergensbanen bør forlenges til Bergen Lufthavn Flesland og til Åsane bydel i Bergen for å knytte dagens jernbane til flyplass samt mulig ny godshavn i Bergensområdet og for å utvikle jernbanebasert persontransport i Bergensregionen.

Disse medlemmer støtter utviklingen av ny havn i Bergen, og påpeker at det er viktig at en slik havn er et intermodalt knutepunkt.

Disse medlemmer peker på Flesland som interessant lokalisering for slik ny havn. Disse medlemmer peker på at dette gir mulighet for knutepunkt mellom havn og flyplass samt fremført jernbane tilkoblet nasjonalt jernbanenett. Disse medlemmer har også merket seg at området rundt Flesland har plass til ny jernbaneterminal for gods. Disse medlemmer peker på at etablering av

slike unike transportknutepunkt krever aktiv statlig planlegging og finansiering.

Trønderbanen

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, ønsker på sikt å elektrifisere Trønderbanen, og ruste opp banen slik at reisetiden fra Steinkjer til Trondheim er på en time.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil i den forbindelse vise til sine merknader om dette i forbindelse med Stortingets behandling av Nasjonal transportplan 2010–2019 i Innst. S. nr. 300 (2008–2009).

Disse medlemmer vil for øvrig vise til sitt forslag om utredning av Værnes som intermodalt knutepunkt i innstillingens kapittel 2.2.2.

Meråkerbanen

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ønsker å elektrifisere Meråkerbanen, og viser til sine merknader om dette i Innst. S. nr. 300 (2008–2009) til Nasjonal transportplan. Disse medlemmer mener at dette må ses i sammenheng med elektrifisering av Trønderbanen og Nordlandsbanen.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti ønsker å få vurdert elektrifisering av Meråkerbanen.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til sine merknader under kapittel 2.2.3 og under kapittel 3.10.2.3, jf. post 30 Riksveivinvesteringer, Korridor 7 E6 Trondheim–Fauske.

Nordlandsbanen

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, er svært opptatt av å få mer gods over fra vei til bane, og prioriterer derfor opprusting av Nordlandsbanen. Det er et stort behov for generell opprusting av sporet, slutføring av fjernstyringsprosjektet og bygging av nye kryssingsspor. All kapasitet på Nordlandsbanen er i dag utnyttet, men nye kryssingsspor og fjernstyring vil øke kapasiteten betydelig.

Flertallet ber om at fullføring av fjernstyringen av Nordlandsbanen kommer i gang raskt. Nordlandsbanen har høy godsføring i dag. For å få mer gods over fra vei til bane understreker flertallet behovet for flere kryssingsspor.

Flertallet mener det er svært viktig å sette fart i arbeidet med automatiseringen av Nordlandsbanen,

og ber regjeringen prioritere dette arbeidet slik at automatisk togstopp kan komme på plass.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ønsker på sikt å elektrifisere Nordlandsbanen, jf. disse medlemmers merknader om dette i forbindelse med Stortingets behandling av Nasjonal transportplan 2010–2019 i Innst. S. nr. 300 (2008–2009).

Ofofbanen

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets strategi om å tilrettelegge for transport på jernbane der dette er en fornuftig løsning, og prioriterer derfor forlengelse av kryssingsspor på Ofofbanen.

Tromsbanen: Jernbane Narvik–Tromsø

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til sine merknader i kapittel 4.6 Nordområda og oppfølging av nordområdestrategien.

Komiteens medlemmer fra Høyre har merket seg at det er innledet en dialog mellom Troms fylkeskommune, Jernbaneverket og Samferdselsdepartementet om å foreta nødvendige grunnlagsvurderinger for å vurdere en mulig jernbaneutbygging fra Tromsø til Narvik eller fra Tromsø direkte til Sverige som et bidrag i en helhetlig transportutredning for nordområdene. Disse medlemmer støtter utredning av en eventuell jernbaneforbindelse til Tromsø og vil påpeke at det er sterkt ønskelig at prosessen tilrettelegges slik at de økonomiske RDA-midlene som er avsatt i Troms kan benyttes inn i dette arbeidet. (RDA midler: Kompensasjonsmidler for kommunesektoren der differensiert arbeidsgiveravgift ikke er fullt gjeninnført.) Disse medlemmer mener at fiskeeksportens og den øvrige godstransportens behov må vies særlig oppmerksomhet, men vil understreke at også persontransporter og turisme må tas med i vurderingene.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til at Tromsbanen har vært utredet og diskutert i mange år uten at prosjektet har blitt realisert. Dette medlem vil at det nå igangsettes et planarbeid for å sikre oppdaterte planer for forlengelse av jernbanen fra Narvik til Tromsø. Planene må ta hensyn blant annet til dagens økonomiske behov, og miljømessige krav. Med denne jernbanen vil man kunne reise mellom de to nordnorske byene på en time og tjue minutter, noe som åpner opp for helt nye muligheter for transport av mennesker og gods i

denne landsdelen. Dette medlem mener samtidig det er behov for en omfattende utredning for infrastrukturbehovene i Nordområdene, og at en forlengelse av jernbanen fra Narvik til Tromsø må stå sentralt i en slik utredning.

Dette medlem fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede infrastrukturbehovene i nordområdene, der også forlengelse av jernbanen fra Narvik til Tromsø inngår, og på egnet måte legge dette frem for Stortinget.»

Dette medlem viser for øvrig til Kristelig Folkepartis alternative budsjett der 5 mill. kroner avsettes til planarbeid for jernbane Narvik–Tromsø.

Jernbaneforbindelse fra Sør-Varanger/Kirkenes til det russiske jernbanenettet

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til representantforslag fra representanter fra Fremskrittspartiet i Dokument 8:66 S (2009–2010) om å gjennomføre en ekstern, uavhengig utredning om jernbaneforbindelse fra Sør-Varanger/Kirkenes til det russiske jernbanenettet. Flertallet viser til at forslaget ble støttet av Høyre og Kristelig Folkeparti i Innst. 304 S (2009–2010) og ved votering i Stortinget 10. juni 2010.

NEW Corridor

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til sine merknader i kapittel 4.6 Nordområda og oppfølging av nordområdestrategien.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, støtter opp under planene med å etablere en transportkorridor (NEW Corridor) fra Narvik til Kina, basert på eksisterende jernbanenett gjennom Sverige, Finland, Russland og Kina. Dette vil kunne gi betydelige positive ringvirkninger i regionen og bidra til mer miljøvennlig transport over et større geografisk område.

Flertallet anser det viktig for å komme videre med prosjektet at det nå kan gjøres initierende arbeider for å avklare bl.a. tolltekniske spørsmål og inngå intensjonsavtaler med vareeiere, transportører og jernbaneselskaper. Etablering av en slik, permanent transportkorridor over Narvik vil, på linje med bl.a. ARE-toget (Arctic Rail Express), gi betydelige positive ringvirkninger for næringsliv og sysselsetting i regionen.

Samtrafikk med det europeiske jernbanenettet

Komiteen er tilfreds med at arbeidet med å fjerne hindringene som er i det norske jernbanenettet for å få til en god samtrafikk med det europeiske jernbanenettet, nå skal intensiveres.

Komiteen vil peke på at dette er viktig for å utvikle jernbanen mellom Oslo–Gøteborg og Oslo–Stockholm sammen med svenske myndigheter. Det er ut fra dette positivt at Norge deltar aktivt i den europeiske jernbaneorganisasjonen som samarbeider om grenseoverskridende jernbane.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, ser positivt på det samarbeid som er etablert i COINCO – samarbeidet (Oslo, Akershus, Østfold, Västra Götaland, Göteborg og Halland, observatør: Øresundsregionen) hvis oppgave har som formål å arbeide med raske tog Oslo–Gøteborg–Malmø.

Programområder

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser til at det under programområdene foreslås en rekke tiltak innenfor planlegging og grunnverv, kapasitetsøkende tiltak, stasjoner og knutepunkter og sikkerhet. Flertallet merker seg at byggingen av flere kryssingsspor slutføres i 2011, og at dette vil bety bedre fremkommelighet for gods-transporten på både Gjøvikbanen, Sørlandsbanen og Dovrebanen.

Flertallet viser til at som en del av det store fornyings- og opprustningsarbeidet av jernbanen i Oslo-området, legges det opp til å stenge togtrafikken på store deler av strekningen Oslo S–Etterstad og Oslo-tunnelen i om lag 5 uker sommeren 2011. Flertallet støtter dette, og forventer at dette vil øke driftsstabiliteten i dette området.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at Jernbaneverkets handlingsprogram legger opp til å bruke en forholdsvis stor andel av midlene innenfor programområde stasjoner og knutepunkter til utbedring av korte plattformer etter pålegg fra Statens jernbanetilsyn. Mange av stasjonene med slikt pålegg har meget lav trafikk og tiltakene for utbedring er kostbare. På noen strekninger er det også tett mellom togstoppene.

Disse medlemmer er opptatt av at mest mulig av midlene skal brukes der behovet og nytten er størst og der tiltakene gir stor effekt for å nå målene om universell utforming.

Samtidig vil disse medlemmer påpeke at det bør være mulig å gjennomføre sikkerhetskrav på en stor andel av stasjonene uten å forlenge plattformene. Jernbanetilsynet understreker selv i sine pålegg at sikkerhetsforskriftens krav kan innfris med andre tiltak.

Disse medlemmer ber regjeringen påse at det gjennomføres en ryddig prosess mot fylkeskommunene og togselskapene omkring framtidig stasjonsstruktur og stoppmønster på det norske jernbanenettet og at det vurderes andre tiltak enn forlenging av plattformer på en del stasjoner.

Utbyggingsbehovene ved enkelte stasjoner påvirkes av innfasingen av nye togsett og ny grunnrutemodell. Behovet for innfasing av nye togsett og ny grunnrutemodell vil være langt det viktigste hensynet i vurderingen omkring, og eventuell utbygging av, disse stasjonene. Disse medlemmer er opptatt av at forhold knyttet til disse stasjonene ikke må forsinke innfasingen av nye togsett og ny ruteplan, og ber om at dette følges opp i det videre arbeidet.

3.15.2.3 POST 31 NYTT DOBBELTSPOR OSLO–SKI

Komiteen slutter seg til forslaget til bevilgning.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til merknader i Prop. 13 S (2009–2010) Statsbudsjettet for 2010 – om at komiteen var kjent med forslaget fra Miljøverndepartementet om at planprogrammet for Oslo–Ski skal fastsettes av Samferdselsdepartementet.

Flertallet mener fortsatt at en mer effektiv planprosess og erfaringer fra tilsvarende jernbane-prosjekt i utlandet bør brukes aktivt for å forsøke å korte ned på den lange plan- og byggeperioden.

Flertallet viser til at nytt dobbeltspor mellom Oslo og Ski er det desidert største prosjektet i Nasjonal transportplan.

Flertallet mener fortsatt at en egen budsjettpost på statsbudsjettet langt fra er tilstrekkelig for å sikre forutsigbarhet. Flertallet registrerer at arbeidet med dobbeltspor Oslo–Ski tar svært lang tid. Flertallet mener det nå er på høy tid at regjeringen sørger for raskere fremdrift i saken.

Medlemene i komiteen fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet er tilfredse med at regjeringa gir nytt dobbeltspor mellom Oslo og Ski høyeste prioritert som det største og viktigaste enkeltprosjekt i Nasjonal transportplan.

Disse medlemmene viser til Innst. 13 S (2009–2010) der komiteen understreka at:

«...ein mer effektiv planprosess og erfaringar frå tilsvarande jernbaneprosjekt i utlandet bør brukast aktivt for å forsøke å korte ned på den lange plan- og byggeperioden.»

Eit fleirtal i komiteen uttala i same innstilling også at:

«... det nye dobbelsporet mellom Oslo og Ski vil vere ei viktig lenke i ei framtidig skandinavisk høg-fartsline. Det er difor viktig at Oslo–Ski vert planlagt som ein lekk i ein heilheitleg strategi for den nye Østfoldbanen. Målet må vere å unngå flaskehalsar og kurvatur med unødvendige hastigheitsbegrensingar og oppnå eit best mogleg trasévalg tilpassa hastigheter på minimum 250 km/timen.»

Desse medlemmene ber regjeringa sjå til at desse grunnleggande premissane vert følgt i arbeidet med nytt dobbelspor Oslo S–Ski. Samstundes vil desse medlemmene understreke betydninga av at prosjektet vert samordna og koordinert med konseptvalutgreiinga for IC-triangelet og høgastigheitsutgreiinga slik at strekninga Oslo S–Ski blir bygd som ei lenke i ei framtidig høgastigheitsbane mot Gøteborg og resten av Europa.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Fremskrittspartiet var det eneste partiet som i Innst. S. nr. 300 (2008–2009) til Nasjonal transportplan 2010–2019 gikk inn for utbygging av dobbeltspor på strekningen Haug–Halden (62 km). Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiets politikk innebærer at denne budsjettposten hadde omfattet nytt dobbeltspor Oslo–Halden istedenfor Oslo–Ski dersom disse medlemmer hadde fått flertall for sitt forslag. Disse medlemmer følger opp satsingen på Haug–Halden i kap. 1350 post 30. Disse medlemmer viser til Samferdselsdepartementets svar på spørsmål 225 fra finanskomiteen/Fremskrittspartiets fraksjon av 6. oktober 2010, der det kommer frem at Fremskrittspartiets forslag for dobbeltspor helt frem til Halden er under utredning, og at utredningen skal gi grunnlag for omtale og prioritering i forbindelse med NTP 2014–2023. Disse medlemmer er godt fornøyd med at det derved er en viss progresjon.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti mener det nye dobbelsporet mellom Oslo og Ski vil være en viktig lenke i ei framtidig skandinavisk høg-fartsline. Det er derfor viktig at Oslo–Ski blir planlagt som et ledd i en helhetlig strategi for den nye Østfoldbanen. Målet må være å unngå flaskehalsar og kurvatur med unødvendige hastighetsbegrensinger og oppnå et best mulig trasévalg tilpassa hastigheter på minimum 250 km/timen.

Disse medlemmer viser til at også EU, gjennom m.a. prosjektet CONICO North, ønsker å se på mulighetene for lyntog fra Oslo mot Gøteborg og det europeiske kontinentet, for slik å kunne koble Norge på det europeiske høg-fartsnettet. Disse medlemmer ser det som særskilt viktig at den videre planleggingen av strekningen tar hensyn til dette. Disse medlemmer viser også til at Høyre og Kristelig Folkeparti tidligere har gått inn for å realisere denne strekningen som et OPS-prosjekt, noe som ville gitt langt raskere realisering.

Disse medlemmer merker seg at regjeringen har valgt ut enkelte prosjekt som skal føres opp med egen budsjettpost, herunder dobbeltspor Oslo–Ski, og at regjeringspartiene dermed anser prosjektet for å være sikret en sammenhengende og helhetlig utbygging. Disse medlemmer mener det er positivt at en på denne måten synliggjør finansieringsbehov for gjeldende prosjekt. En reell prosjektfinansiering ville gitt en mer forutsigbar finansiering og dermed en mer effektiv, forkortet plan- og utbyggingsprosess.

3.15.2.4 POST 33 FYSISK SKILLE JERNBANEVERKET – BANE TELE AS

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

Komiteens medlemmer fra Høyre støtter ikke denne bevilgningen. Disse medlemmer mener det er galt å bruke penger på denne typen administrative tiltak nå.

3.15.2.5 KAP. 4350 JERNBANEVERKET

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

Ansvarsforhold i jernbanesektoren

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til at Riksrevisjonen i sin forvaltningsrevisjon for 2008 påpeker at Jernbaneverket er ansvarlig for en stadig økende andel av driftsavvikene i togtrafikken, og at uavklarte ansvarsforhold gjør arbeidet med å unngå forsinkelser unødige vanskelige. Riksrevisjonen mener det må være i departementets, Jernbaneverkets og togselskapenes interesse å avklare ansvarsforholdene, slik at en kan samordne, målrette og iverksette tiltak for å redusere forsinkelsene.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til representantforslag fra

stortingsrepresentantene Per Sandberg, Bård Hoksrud og Arne Sortevik, Dokument nr. 8:27 (2007–2008), jf. Innst. S. nr. 136 (2007–2008), 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. Disse medlemmer registrerer at forslaget i dokumentet ikke fikk tilslutning fra noen av de andre partiene ved Stortingets behandling. Disse medlemmer viser til sitt alternative forslag i Innst. 119 S (2009–2010) til Dokument 8:19 S (2009–2010), som langt på vei var sammenfallende med Høyres forslag.

3.16 Kap. 1351 Persontransport med tog

3.16.1 Sammen drag

Kap.	(i mill. kroner)		
	Saldert budsjett 2010	Prop. 1 S (2010–2011)	Pst. endring 10/11
1351.....	1 748,6	2 220,1	+27,0

Til kjøp av persontransport med tog (post 70) foreslås en økning på 471,5 mill. kroner eller 27 pst. sammenliknet med saldert budsjett 2010. Forhandlingene mellom Samferdselsdepartementet og NSB AS om en interimsavtale for 2011 og en rammeavtale fra 2012 er ikke sluttført

3.16.2 Komiteens merknader

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, mener et høyt nivå på statlige kjøp av persontransport med tog er nødvendig for å tilby befolkningen et godt og universelt utformet kollektivtilbud og for å redusere trengselsproblemer i byområder.

Flertallet mener det er viktig at økte ressurser til jernbanen må føre til en økt kapasitet og et mer punktlig togtilbud til befolkningen. Dette er viktig for igjen å øke antallet reisende og trafikkinntektene.

Et annet flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, har merket seg at Samferdselsdepartementet ikke har sluttført forhandlingene med NSB om en ny rammeavtale fra 2011. Av den grunn er det viktig at dette arbeidet gis høy prioritet for å sikre en god avtale fra 2011. Denne avtalen må sette tydelige krav til alternativ transport ved planlagt og uplanlagte avvik. Dette flertallet vil påpeke at vi ikke kan gå en ny vinter i møte uten en klar avtale på dette området.

Dette flertallet ser det ikke som en akseptabel løsning å redusere grunnrutetilbudet i Oslo-området

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til Representantforslag 19 S (2009–2010) om modernisering og omstrukturering av Jernbaneverket der det fremmes følgende forslag:

«Stortinget ber Regjeringen omdanne Jernbaneverket til to statlige aksjeselskap:

- Ett selskap etableres med ansvar for å administrere utvikling og drift av jernbanens eiendommer og infrastruktur. Eierskapet til stasjoner og kjøreveier overføres til dette selskapet.
- Et annet selskap etableres, som skal utføre utbygging og vedlikehold av infrastruktur for baner i konkurranseutsatt virksomhet.»

det for å oppnå økt pålitelighet. Som en følge av den anstrengte materiellsituasjonen, vil dette flertallet i stedet påpeke viktigheten av at nytt materiell fases inn så raskt som mulig i 2011.

Dette flertallet understreker behovet for å ha en tidsmessig jernbaneforvaltning som evner å nytte budsjetterte midler avsatt til vedlikehold og rassikring.

Dette flertallet er også av den oppfatning at færre entreprenører på bygging av relativt korte strekninger vil redusere kostnader og effektivisere byggeprosessen, uten at dette utelukker lokale entreprenørers engasjement.

Dette flertallet ber regjeringen snarest fremlegge en plan for tilpassing av infrastruktur til nye togsett/Flirt, slik at særlig perronger og stasjonsområdene er universelt utformet.

Dette flertallet mener at persontogtilbudet har et stort potensial for å beholde nåværende og for å få nye kundegrupper. Dette forutsetter en storstilt utbygging av doble spor og kryssingsspor, særlig på InterCity-strekningene i de mest befolkningstette områdene i Norge og i områder med stor hyppighet av pendlere.

Dette flertallet understreker behovet for å avsette midler til planlegging av traseer, samt etablering av samarbeid mellom offentlige myndigheter og private aktører i finansiering av utbygging av togtilbudet på persontogsiden.

Dette flertallet mener at erfaringer fra å åpne for konkurranse om å drifte togstrekninger har gitt større regularitet og mer fornøyde kunder. Dette flertallet mener at togmonopolet bør avvikles og private aktører slippes til.

Dette flertallet vil konkurranseutsette flere jernbanestrekninger, og peker på at alle jernbanestrekninger kan være aktuelle.

Dette flertallet fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen konkurranseutsette persontransport på jernbane på flere strekninger som i dag drives av NSB.»

«Stortinget ber regjeringen fremme sak om å konkurranseutsette persontransporten på Kongsvingerbanen.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at statens kjøp av person-togtjenester er foreslått økt med 471,5 mill. kroner eller 27 pst. i budsjettet for 2011. Disse medlemmer er glad for at regjeringen på denne måten legger til rette for at NSB kan utføre sine tjenester på en god måte til neste år.

Disse medlemmer har merket seg omtalen av ny grunnrutemodell i proposisjonen, og registrerer at Jernbaneverket har identifisert behov for flere og mer omfattende infrastrukturtiltak enn tidligere antatt for å få på plass en ny grunnrutemodell. Disse medlemmer imøteser at rutetilbudet blir bedre i Østlandsområdet, og ønsker en så rask innfasing som mulig. Vedlikeholds- og fornyelsesarbeidet på jernbanen har økt betydelig de senere årene, og i budsjettforslaget for 2011 øker det ytterligere. Disse medlemmer deler den prioriteringen, men understreker likevel viktigheten av identifiserbare milepæler for et gradvis forbedret rutetilbud i tiden som kommer. Samferdselsdepartementet må sørge for at NSB og Jernbaneverket samarbeider tett om tiltak i tiden som kommer. Disse medlemmer ber regjeringen komme tilbake til spørsmålet om innfasing av ny grunnrutemodell på Østlandet så snart som mulig og senest i statsbudsjettet for 2012.

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet 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 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, og viser til sine forslag i innstillingens kapittel 3.15 om Jernbaneverket.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti mener at statlige kjøp av persontransport med tog er nødvendig for å tilby befolkningen et godt kollektivtilbud og å redusere trengselsproblemer i byområder. Disse medlemmer har merket seg at NSB som følge av en anstrengt bemanningssituasjon ikke har klart å øke produksjonen i henhold til rammeavtalen med staten. Disse medlemmer mener det er viktig at økte ressurser til jernbanen må føre til en større kapasitet og et mer punktlig togtilbud til befolkningen. Både bemanningssituasjonen og kupékapasiteten må prioriteres fremover.

Disse medlemmer viser til at persontrafikken mellom Norge og Sverige har hatt kraftig vekst de siste to årene. Trafikkutviklingen og inntektene har vært bedre enn forventet. Disse medlemmer ser derfor positivt på at Samferdselsdepartementet arbeider videre med sikte på å utvide rutetilbudet på strekningen Oslo–Stockholm og også inntar dette i høyhastighetsutredningen.

Disse medlemmer mener den positive trafikkutviklingen mellom Norge og Sverige tilsier at samarbeidet om å styrke togtilbudet i Skandinavia bør trappes opp.

STUDENTRABATT NSB

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at det er et mål å få flere til å reise med toget. Disse medlemmer har merket seg at studenter i dag har rett på 25 pst. rabatt på enkeltbillett hos NSB. Studenter er i hovedsak en svak økonomisk gruppe. Med dagens rabattsystem kan toget veldig ofte ikke konkurrere på pris med fly der det er et alternativ. Disse medlemmer mener det er et mål for den rød-grønne regjeringen å øke denne rabatten til 50 pst., og ber regjeringen arbeide for at dette blir en del av kjøpsavtalen mellom Samferdselsdepartementet og NSB.

INTERNETT

Komiteen vil peke på at Internett er en naturlig del av et moderne kollektivtilbud og bør tilbys NSBs kunder.

Komiteen er opptatt av at internetttilgang og bedre mobildekning vil øke togets attraktivitet for de fleste passasjergrupper, og at dette i fremtiden ses som et selvfølgelig og tilgjengelig tilbud på alle strekninger.

Komiteen legger til grunn at regjeringen tar de nødvendige initiativ, og arbeider for å få aktuelle

aktører til å samarbeide med sikte på å gi togpassasjerer tilgang på Internett og bedre mobildekning utover de planer som foreligger.

Komiteen viser til at det i dag ikke er mulig med elektronisk plassreservasjon ved bestilling av togbilletter på NSBs nettsider.

Komiteen ber regjeringen se på muligheten for dette i forbindelse med fremtidige anbudsprosesser på tognettet.

Komiteen ber også regjeringen vurdere om det kan tilrettelegges for kjøp av billetter på hele strekningen Oslo–Stockholm på NSBs nettsider.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, ber om at arbeidet med en felles elektronisk billett for alle transportformer intensiveres og får angitt dato for prøveordning/igangsetting.

SERVICE

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, ber NSB legge større vekt på service-tilbudet på lokal- og InterCity-strekninger.

Flertallet ser det også som en selvfølge at NSB vier langt større oppmerksomhet på servicetilbudet på både lokale- og InterCity-strekninger. Togkunder vil nå og i fremtiden være opptatt av komfort og et variert servicetilbud.

3.17 Kap. 1354 Statens jernbanetilsyn

3.17.1 Sammendrag

Kap.	(i mill. kroner)		
	Saldert budsjett 2010	Prop. 1 S (2010–2011)	Pst. endring 10/11
1354	47,2	51,6	9,3

Budsjettforslaget for 2011 innebærer noe økt kapasitet for Statens jernbanetilsyn.

3.17.2 Komiteens merknader

Komiteen understreker at et høyt sikkerhetsnivå skal opprettholdes innenfor jernbanevirksomheten i Norge, og at dette forutsetter at Statens jernbanetilsyn organiserer sin virksomhet på en måte som både ivaretar sikkerhet hos virksomhetsutøverne og egen effektivitet. Komiteen understreker tilsynets uavhengige stilling og viktige ansvarsområde. Komiteen mener det er viktig å prioritere arbeidet med harmonisering og standardisering på tvers av landegrensene, både når det gjelder mulighetene for grenseoverskridende trafikk og generell liberalisering knyttet til tilgangen på jernbanenettet.

Komiteen slutter seg til forslag til bevilgning.

BRATSBERGBANEN

Komiteen vil trekke det frem som positivt at det er inngått en prøveordning fra 2011 der Samferdselsdepartementet overtar ansvaret for kjøp av persontrafikk på Bratsbergbanen.

Komiteen viser til at persontrafikken på Bratsbergbanen ble lagt ned i 2000. I 2002 tok Telemark fylkeskommune initiativ til en avtale med Samferdselsdepartementet for å få permanent overført det offentlige kjøpet på strekningen, slik at fylkeskommunen selv kunne finne en driftsoperatør gjennom å konkurransesette driften. NSB AS har siden 2004 operert persontrafikken på Bratsbergbanen etter en kontrakt med Telemark fylkeskommune.

Komiteen er godt tilfreds med at regjeringen i første omgang har tidsbegrenset et oppdrag slik at NSB drifter Bratsbergbanen.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, vil imidlertid følge utviklingen nøye slik at rammebetingelsene og markedsføringen av banen gjør denne attraktiv for reisende.

Flertallet vil peke på at mange er fortsatt bekymret for at fylkeskommunen igjen skal få ansvaret for å drifte av banen. For mange eksisterer det ikke alternativ kollektivtransport.

Flertallet vil understreke betydningen av stabilitet i videre drift av Bratsbergbanen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet legger til grunn at Jernbaneverkets ansatte og ledelse følger de sikkerhetsmessige anbefalinger og pålegg som blir gitt av Statens jernbanetilsyn. Disse medlemmer vil i den forbindelse vise til at Jernbaneverkets sikkerhetsgodkjenning må fornyes i 2012. Disse medlemmer viser til at Statens jernbanetilsyn tidligere har måttet gi avslag på søknad om sikkerhetsgodkjenning, og at det i 2009 ble gitt en midlertidig sikkerhetsgodkjenning.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti vil understreke betydningen av et eget jernbanetilsyn. Jernbanetilsynet har mange og krevende oppgaver å tilse. Det er viktig og nødvendig med de utfordringer norsk jernbane står overfor, å ha et eget tilsyn som konsentrerer virksomheten om jernbanen og forhold knyttet til denne.

Disse medlemmer mener at Jernbanetilsynet må settes i stand til å møte den store økningen av godkjenninger/tillatelser som vil følge av økte midler

til jernbaneinvesteringer. Tilsynet har fått tilført nye oppgaver i 2009 og planene er at tilsynet fortsatt vil tilføres flere slike.

3.18 Kap. 1370 Posttjenester

3.18.1 Sammen drag

Kap.	(i mill. kroner)		
	Saldert budsjett 2010	Prop. 1 S (2010–2011)	Pst. endring 10/11
1370	497,0	345,0	-30,6

Årsaken til reduksjonen under kapitlet er redusert behov for statlig kjøp av post- og banktjenester, jf. post 70. Det er ikke foreslått å ta utbytte fra Posten Norge AS i 2011.

3.18.2 Komiteens merknader

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, merker seg at regjeringen tar inn over seg at de markedene som Posten opererer i er i kraftig endring, og at for å oppnå et likeverdig tilbud av grunnleggende post- og teletjenester av høy kvalitet og til rimelige priser over hele landet, må det legges til rette for bærekraftig konkurranse i post- og telemarkedene. Økningen i bruk av elektronisk kommunikasjon har ført til svakere lønnsomhet i postsegmentet, og dette er noe det må regnes med vil fortsette i årene framover.

Flertallet merker seg at regjeringen stiller krav til framtidig lønnsomhet i postens engasjement i andre selskaper.

Flertallet merker seg også at ulønnsomme tjenester i Posten på 515 mill. kroner skal dekkes inn med en statlig bevilgning på 325 mill. kroner.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, merker seg at regjeringen vil legge til rette for et likeverdig tilbud av grunnleggende post- og teletjenester av høy kvalitet og til rimelige priser over hele landet. Dette flertallet mener det er et statlig ansvar å sikre likeverdige posttjenester over hele landet med ombringning av post seks dager i uka.

Dette flertallet har merket seg at finanskrisen og konjunkturomslaget har påvirket Postens virksomhetsområde de siste par årene, og det er stor usikkerhet i markedet. Det er ventet volumnedgang og prispress innenfor tradisjonell post, mens pakkevolum og annen logistikkvirksomhet, og aktiviteten innenfor IT-segmentet ventes å stabilisere seg framover. Dette flertallet merker seg at regjeringen

stiller krav til framtidig lønnsomhet og legger til grunn at satsingen i Norden skal støtte opp under selskapets samfunnsplåge oppgaver, og at Posten driver lønnsomt og kontinuerlig søker effektive løsninger.

Dette flertallet har merket seg at det foregår flere omstillingsprosesser i Posten for å styrke økonomien i selskapet. Det vises bl.a. til effektiviseringsprogrammet Spinnaker som for 2011 ventes å gi et visst enerettsoverskudd, og som er med på å finansiere ulønnsomheten ved de leveringspliktige tjenestene. Dette flertallet vil peke på viktigheten av at omleggingene i Posten skal skje i nært samarbeid med de ansatte og deres organisasjoner. Dette flertallet viser til at det foreslås bevilget drøyt 553 mill. kroner til post- og teletjenester i 2011, og slutter seg til forslag til bevilgning under kap. 1370.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine merknader i Innst. S. nr. 210 (2007–2008) om virksomheten til Posten Norge AS. Disse medlemmer mener at statens eierandel på 100 pst. ikke bør videreføres. Disse medlemmer vil peke på at det er statens ansvar å sikre alle likeverdige posttjenester over hele landet, herunder ombringning av post 6 dager i uken. Disse medlemmer er av den oppfatning at Posten Norge i størst mulig grad skal bestemme hvilke tjenester selskapet selv ønsker å tilby sine kunder. Disse medlemmer mener at en slik landsomfattende og kvalitetsspesifikk tjeneste som Posten Norge i prinsippet kan drives av private selskaper. Disse medlemmer mener Posten må få lov til å utvikle seg i et konkurranseutsatt marked slik de selv har ønsket. Staten bør ha ansvar for at en landsomfattende og spesifisert posttjeneste er tilgjengelig, som en del av en kommunikasjonsinfrastruktur. Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen avvikle eneretten til Posten Norge AS for brevpost under 50 gram fra 1. juli 2011.»

BANKTJENESTER MV.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre vil foreslå at man i konsesjonskravene overfor Posten Norge AS tar bort pålegget om at man skal tilby banktjenester.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen oppheve konsesjonskravet til Posten Norge AS om plikten til å opprettholde fullverdige banktjenester.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at merkostnadene knyttet til postkontornett/grunnleggende banktjenester i

Prop. 1 S (2010–2011) til 191 mill. kroner. Disse medlemmer viser til at halvårsvirkningen av å fjerne kravene om opprettholdelse av fullverdige banktjenester derved er på 95,5 mill. kroner. Disse medlemmer vil på denne bakgrunn redusere bevilgningen tilsvarende, jf. Fremskrittspartiets forslag til alternativt statsbudsjett 2011.

Komiteens medlemmer fra Høyre mener at deler av merkostnaden for et likeverdig tilbud av grunnleggende post- og teletjenester over hele landet bør dekkes gjennom effektivisering og rasjonalisering i etaten, samt at beløpet reduseres med 200 mill. kroner, hvorav 191 mill. kroner tas fra posten om ulønnsomme banktjenester.

3.19 Kap. 1380 og 4380 Post- og teletilsynet

3.19.1 Sammendrag

Kap.	(i mill. kroner)		
	Saldert budsjett 2010	Prop. 1 S (2010–2011)	Pst. endring 10/11
1380	213,7	208,2	-2,6
4380	178,2	172,1	-3,5

Post- og teletilsynet anses nå å være i ordinær drift etter flyttingen til Lillesand i 2007. Driftsutgiftene er tilpasset i henhold til dette.

3.19.2 Komiteens merknader

Komiteen viser til Post- og teletilsynets viktige oppgave som kontroll- og tilsynsmyndighet overfor aktørene innenfor post- og teleområdet, og at tilsynet tildeler konsesjoner på post- og teleområdet. Komiteen registrerer at Post- og teletilsynet i prinsippet skal være selvfinansierende gjennom følgende gebyrinntekter: ekomtilbydergebyr, posttilbydergebyr, frekvensgebyr, autorisasjonsgebyr, kabel-tv-gebyr og nummergebyr.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, registrerer at tilskudd til telesikkerhet og beredskap er holdt utenfor selvfinansieringsordningen. Dette medfører at andre aktører enn Telenor med dette vil få beredskapsmessige oppgaver. Flertallet slutter seg til dette, og mener det er viktig at man i et deregulert marked gir ansvaret for beredskap stor oppmerksomhet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet peker på at utgiftene til Post- og teletilsynet har økt forholdsvis mye, og er bekymret over at denne utviklingen skal fortsette. For disse

medlemmer er det viktig å holde nøye kontroll med utviklingen, spesielt fordi kostnadene i forbindelse med tilsynets arbeid finansieres av de virksomhetene som tilsynet skal kontrollere. Det er derfor særlig viktig at tilsynet arbeider effektivt, og er opp-tatt av å holde kostnadene lavest mulig uten at dette går ut over tilsynets oppgaver. Disse medlemmer mener det er grunnlag for omfattende effektivisering innen driften. Disse medlemmer vil på denne bakgrunn i vise til sitt alternative forslag til budsjett 2011 der post 1 Driftsutgifter reduseres med 10 756 000 kroner.

DEN DIGITALE ALLEMANNSRETTE

Komiteen viser til de respektive partiers merknader om bredbånd i kapittel 6.2 i innstillingen.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, merker seg at regjeringen poengterer betydningen av den digitale allemannsretten for å redusere avstandsulemper og gjøre det mulig for alle innbyggere å bruke offentlige elektroniske tjenester. Regjeringen opererer her med en svært høy dekningsgrad på bredbånd (99,6 pst.). Dette gjelder for hastigheter som i dag ligger langt under det som i dag kan karakteriseres som bredbånd.

Flertallet mener derfor at det er behov for en sterkere satsing av bredbåndsutbyggingen i Norge.

3.20 Kap. 1382 Rentekompensasjon transporttiltak

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til sine merknader i kapittel 3.10.2.8, hvor rentekompensasjonsordningen (kap. 1320 post 60) omtales.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet er svært positive til statlig rentekompensasjon, og viser til at Fremskrittspartiet gikk inn for å utvide rentekompensasjonen for skoler og kirkebygg i Budsjett-innst. S. nr. 5 (2008–2009), Budsjett-innst. S. nr. 5 (2007–2008), Budsjett-innst. S. nr. 5 (2006–2007) og Budsjett-innst. S. nr. 5 (2005–2006).

Disse medlemmer viser til at rentekompensasjonsordningen i sin tid ble innført av regjeringen Bondevik II, og at ordningen har blitt videreført under regjeringene Stoltenberg II og III. Disse medlemmer viser til at regjeringen Stoltenberg III tok i bruk en slik rentekompensasjonsordning til transporttiltak i fylkene i budsjettet for 2010, jf. bevilgningsforslaget i Prop. 1 S (2009–2010), kap. 1320 post 61. Disse medlemmer viser til at

investeringsrammen til denne ordningen har blitt utvidet i 2011. Disse medlemmer ønsker å benytte tilsvarende rentekompensasjonsordninger innenfor samferdsel også på andre områder, og understreker at rentekompensasjonsordningen både må kunne gjelde offentlige veier og privatfinansierte OPS-prosjekter.

Disse medlemmer vil peke på at forutsetningen for denne rentekompensasjonsordningen er at vei-, bane- og kystetatene kan prosjektfinansiere store utbyggingsprosjekter ved hjelp av rimelige, statlige lån som tilbakebetales over investeringsobjektets levetid, jf. Fremskrittspartiets forslag 59–61 i Innst. 2 S (2010–2011). Disse medlemmer vil samtidig viser til sitt forslag i finansinnstillingen om et infrastrukturfond på 300 mrd. kroner. Disse medlemmer viser til at rentekompensasjonsordningen vil kunne finansieres av avkastningen fra dette fondet, og at det hvert år også vil være midler igjen til andre samferdselstiltak. Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2011 benytter følgende rentekompensasjonsordninger utover regjeringens ordning knyttet til kap. 1320 post 61:

1382	Rentekompensasjon transporttiltak	Bevilgning 2011	Investeringsramme 2011	Tilhørende budsjettpost
60	(ny post) Rentekompensasjon riksveinvesteringer	332 113	19 197 300	Kap 1320, post 30
61	(ny post) Rentekompensasjon rassikring riksveier	4 337	250 700	Kap 1320, post 31
62	(ny post) Rentekompensasjon rassikring fylkesveier	4 337	250 700	Kap 1320, post 62
63	(ny post) Rentekompensasjon jernbaneinvesteringer	104 838	6 060 000	Kap 1350, post 30
64	(ny post) Rentekompensasjon kyst	5 190	300 000	Kap 1062, post 30
65	(ny post) Rentekompensasjon bredbånd	12 975	750 000	Kap 1561, post 50
66	(ny post) Rentekompensasjon særskilte prosjekter	35 361	2 044 000	Ny
67	(ny post) Rentekompensasjon Storbypakke	174 211	10 070 000	Kap 1330, post 61
68	(ny post) Rentekompensasjon store drift og vedlikeholdsprosjekter	71 103	4 110 000	Kap 1320, post 23
69	(ny post) Rentekompensasjon trafiksikkerhetstiltak	14 221	822 000	Kap 1320, post 73
70	(ny post) Rentekompensasjon fergekaier riksveiferge	3 795	219 338	Kap 1320, post 71
71	(ny post) Rentekompensasjon fergekaier fylkesveiferge	16 443	950 462	Kap 1320, post 74

Disse medlemmer ønsker å skille drift og investeringer i budsjettet, men inntil disse medlemmer har fått gjort dette er rentekompensasjonsordninger og infrastrukturfond den ryddigste måten å synliggjøre at investeringer og driftsutgifter er to forskjellige ting.

Disse medlemmer er positive til at lokale og regionale veiselskap bygger og eier veier, og som får sine midler etterbetalt fra staten på bakgrunn av trafikkteiling. Disse medlemmer viser til sitt forslag til Nasjonal transportplan i Innst. S. nr. 300 (2008–2009), der det legges opp til å investere 50 mrd. kroner gjennom en låneordning for særskilte prosjekter for perioden 2010–2019 utover rammene i regjeringens NTP. Disse medlemmer vil i den forbindelse vise til sin postering på kap. 1380 post 66, og fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen snarest gjennomføre nødvendige tiltak og avklaringer som åpner for at lokale initiativ for å supplere statlig veibevilgning, kan organiseres gjennom regionale og lokale veiselskap med egen finansiering og uten bruk av bompenger.»

4. Viktige oppfølgingsområder – Samferdselsdepartementet

4.1 Oppfølging av Nasjonal transportplan 2010–2019

Oppfølging av den økonomiske rammen for perioden 2010–2019

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at samferdsel er et satsingsområde for det rød-grønne stortingsflertallet og regjeringen. I St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan (NTP) 2010–2019 la flertallet til grunn en samlet planramme i perioden 2010–2019 som er 100 mrd. 2009-kroner høyere enn forrige NTP. Disse medlemmer viser til at stortingsflertallet vil fase satsingen på samferdsel så raskt som mulig inn i økonomien innenfor et forsvarlig økonomisk opplegg. Bevilgningene i 2010 ga en betydelig innfasing allerede det første året i planperioden.

Disse medlemmer viser til at regjeringen med sitt budsjettforslag fortsetter opptrappingen i 2011 og foreslår at bevilgningene til veg og bane øker med 2,5 mrd. kroner fra saldert budsjett 2010. Forslaget til bevilgninger for 2011 til Statens vegvesen og Jernbaneverket er basert på en jevn opptrapping av bevilgningsnivået i perioden 2011–2013. Dersom bevilgningene i 2012 og 2013 økes like mye som

økningen fra 2010 til forslaget for 2011, vil planrammene som ble varslet i NTP, være oppfylt.

I tillegg foreslås en økning på i overkant av 0,1 mrd. kroner til NTP-formål innen sjøtransport. Dette er noe høyere vekst enn jevn opptrapping i perioden 2011–2013 skulle tilsi.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre er skuffet over at regjeringens partiene Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet ikke følger opp sitt eget forslag til Nasjonal transportplan, jf. tabellen på side 53 i Prop. 1 S (2010–2011) på Samferdselsdepartementets område.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet påpeker at regjeringens egne tall viser at Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet allerede er 4 346,3 mill. kroner på etter-skudd i forhold til NTP-rammen på Statens vegvesens budsjettkapittel. Disse medlemmer minner om at sitt opplegg for statsbudsjett 2011 på transport- og kommunikasjonskomiteens rammeområde er en direkte oppfølging av Fremskrittspartiets offensive og fremtidsrettede forslag til Nasjonal transportplan, jf. Innst. S. nr. 300 (2008–2009). Disse medlemmer viser til artikkelen «Ny rapport: Fortsatt 40 år med smale veier i Norge» på VG Nett 15. november 2010, der det vises til tall fra Opplysningsrådet for Veitrafikken som viser at det fortsatt vil finnes énfelts hovedveier i Norge i 40 nye år.

Komiteens medlemmer fra Høyre påpeker at regjeringens egne tall viser at Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet ikke oppfyller sine egne løfter i forhold til Nasjonal transportplan, og fremdeles er 2,3 mrd. kroner på etter-skudd når det gjelder bevilgningene til investeringer og vedlikehold under rammeområde 17 i Prop. 1 S (2010–2011).

Disse medlemmer vil peke på at til tross for at vedlikeholdsrammen er økt i forhold til tidligere år, klarer regjeringen likevel ikke å følge opp den ekstraordinære kostnadsveksten i anleggssektoren eller behovene for å ta igjen det store etterslepet på norske veier. Disse medlemmer viser til Høyres forslag om et vedlikeholdsfond på 50 mrd. kroner, jf. kapittel 2.2.3, og at dette ville gitt en helt annen mulighet til å ta igjen forfallet på det norske vei- og banenettet. Disse medlemmer viser til at store deler av vei- og jernbanenettet i dag forfaller og at ulykkefallene er alt for store. Mer enn 250 mennesker omkommer på norske veier årlig. Både privatpersoner og næringsliv blir hindret i å forflytte seg raskt, sikkert og effektivt innenlands og til utlandet.

Vannveier

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittpartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, mener at vannveiene i mange år har blitt behandlet stemoderlig, og vil spesielt peke på at Halden- og Telemarksvannveiene har en viktig oppgave i forhold til regulering av vannstanden i vassdragene, i tillegg til at disse også er en viktig del av norsk industrihistorie, samtidig som de også er turistmagneter. Flertallet er bekymret for at Telemarkskanalen og Haldenkanalen forfaller og er på randen av økonomisk ruin. Flertallet mener derfor at det er viktig å sikre disse vassdragene forutsigbar og langsiktig forvaltning, men mener at dette bør ivaretas av ett departement.

Framkommelighet og regional utvikling

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, vil peke på at en effektiv infrastruktur er avgjørende for at bedrifter i Distrikts-Norge skal være konkurransedyktige og for å sikre god fremkommelighet i byregionene. Disse behovene gjør det nødvendig å tilrettelegge for rask, effektiv og sikker transport av personer og gods. Flertallet vil påpeke at veibygging er både god distriktpolitikk og god næringspolitikk.

Flertallet mener problemene og manglene innenfor samferdselssektoren over mange år har blitt så alvorlige og omfattende at betydelig nytenkning og nye løsninger er nødvendig.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til Høyres alternative transportplan og at store avstander og spredt bosetting gjør oss avhengige av gode transportløsninger.

PLANPROSESS

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, har merket seg at planprosesser tar for lang tid innen samferdselsområdet. Flertallet mener planprosessene må bli mer effektive. Alle parter må bidra så tidlig som mulig slik at det ikke blir forsinkelser i prosjektene.

Flertallet har merket seg at planprosessen for å bygge veier i Norge kan medføre total tidsforbruk på 4–20 år og at normal tidsbruk er 9 år. I tillegg til dette kommer tiden det tar å bygge selve veien. Flertallet viser også til at det faktisk mangler planer som kan muliggjøre en forsert og omfattende utbygging. Flertallet mener det er nødvendig med tiltak som kan redusere planleggingstid, øke planproduksjonen og sikre en planberedskap.

Flertallet fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge frem sak med forslag om tiltak for å redusere planleggingstiden for veibygging i Norge, øke planproduksjonen og sikre en planberedskap for utbygging og vedlikehold av et moderne, sikkert og miljøvennlig veinett.»

«Stortinget ber regjeringen gjennomføre endringer i planprosessen for å oppnå kortere planleggingstid for store prosjekter.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Stortinget hvert fjerde år tar stilling til Nasjonal transportplan, som er en detaljert plan over planlagte infrastrukturprosjekter kommende tiårsperiode. Partiene på Stortinget har mulighet til å gjøre endringer i planen, både på detaljnivå og overordnet nivå, gjennom innstillingen komiteen avgir. Til tross for at prosessen munner ut i en detaljert transportplan som blant annet Statens vegvesen konkretiserer i sine handlingsprogram, følger det ingen bevilgninger med planen. Det detaljerte planverket kombinert med usikre bevilgninger gjør det svært vanskelig til enhver tid å prioritere de prosjektene som gir mest effekt for pengene. I Sverige har man lyktes med å skille infrastruktur og politikk, slik at Vägverket som fordeler veibevilgningene etter faglige og etterprøvbare kriterier, mens den svenske regjeringen og Riksdagen kun trekker opp de store linjene i politikken. Slik unngår man at enkeltprosjekter blir gjenstand for hestehandel mellom partiene. Disse medlemmer mener at det bør være mulig å organisere prosessen på en mer profesjonell måte også i Norge, gjennom bindende bevilgningsvedtak og en avpolitisert planprosess. Disse medlemmer vil vise til ytterligere omtale av dette i Dokument 8:89 S (2009–2010).

Disse medlemmer viser til at det også innenfor dagens modell er mulig med en raskere og mer effektiv planprosess, blant annet gjennom forenkling, bruk av statlig regulering, og at store deler av planprosessen overlates til utbygger. Disse medlemmer viser til Aftenposten 7. november 2011, der de tidligere statsrådene Kjell Opseth (Arbeiderpartiet) og Matz Sandman (Arbeiderpartiet) i kronikken «I krabbegir» tar til orde for statlig regulering på stamveinettet og jernbanenettet. Disse medlemmer mener at kommuner og fylker bør bli hørt, men er samtidig enig i at det er problematisk ifølge Opseth og Sandman at det kan ta over 7 år før anleggsmaskinene kan starte på jobben.

Disse medlemmer har også merket seg at Statens vegvesen selv opplyser at gjennomsnittlig planleggingstid er 9 år og at arbeidet med kommunedelplan alene kan ta 4 år av dette.

Disse medlemmer minner om at det bak Nasjonal transportplan ligger en svært lang og kost-

bar planprosess, og derfor kan det være nærliggende å stille spørsmål om nødvendigheten av en slik tung planlegging hvert fjerde år. Disse medlemmer understreker at samfunnet ikke gjennomgår så store forandringer på så kort tid, og av denne grunn burde det ikke være behov for en slik omfattende plan, men heller en revisjon av de nødvendige handlingsprogrammene i løpet av hver stortingsperiode. Disse medlemmer ønsker i utgangspunktet en planperiode på 25 år.

Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen bruke statlig regulering på samtlige utbyggingsprosjekter på riksveinet og jernbanenettet.»

«Stortinget ber regjeringen i løpet av 2011 legge frem egen sak om fornyelse, forenkling og effektivisering av arbeidet med nasjonale transportplaner, særlig tilpasset sterkere statlige styring med stam- og riksveitbygging.»

«Stortinget ber regjeringen i løpet av 2011 legge frem melding om utbygging og finansiering av et moderne og effektivt samferdselsstamnett for perioden 2012–2040.»

Transportsikkerhet

Komiteen er opptatt av at det i trafikksikkerhetsarbeidet er viktig å ha fokus på hele trafikksystemet, både trafikanten, kjøretøyet og vegen.

Komiteen mener trafikksikkerhetstiltak som bygging av midtrekkverk, etablering av forsterket midtoppmerking, utbedring av sideterrang, vegbelysning, kurve- og kryssutbedringer, samt strakstiltak etter trafikksikkerhetsinspeksjoner, er viktige tiltak. Komiteen vil derfor understreke viktigheten av satsingen på programrådene.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser til at analyser fra Statens vegvesen viser at høy fart er medvirkende årsak til halvparten av dødsulykkene på norske veger, manglende førerdyktighet er medvirkende årsak i 2/3 av dødsulykkene, kjøring i ruspåvirket tilstand medvirkende årsak i 27 pst. av dødsulykkene. I tillegg viser analyser at manglende bruk av sikkerhetsutstyr i stor grad medvirker til at ulykkene fikk dødelig utgang. 41 pst. av omkomne personer i bil i 2008 brukte ikke bilbelte. I tillegg har høy fart medvirket til at vel 50 pst. av dødsulykkene fikk dødelig utgang.

Flertallet mener derfor at vi ikke trenger høyere fartsgrenser. Vi trenger derimot en større innsats for å få oss alle sammen til å holde de fartsgrensene vi allerede har. Vi trenger også større innsats for å få flere til å bruke bilbelte.

Politikontroller er det mest effektive tiltaket for å få ned farten og for å øke bruken av sikkerhetsutstyr. Derfor vil flertallet ha mer synlig politi på vegene. Flertallet viser til at regjeringen har styrket Utrykningspolitiet og at det legges opp til en økning i kontrollvirksomheten til Statens vegvesen.

Flertallet mener også at Automatisk trafikkontroll er et effektivt og viktig tiltak. Flertallet viser til evaluering av streknings-ATK (gjennomsnittsmåling av farten mellom fotoboksene). Den viser at antall drepte reduseres med 15,6 pst. og antall hardt skadde med 10 pst. Streknings-ATK fremstår som et nytt og sterkt trafikksikkerhetstiltak med høy virkning og vil således kunne utgjøre et viktig virkemiddel for å bevege seg i nullvisjonens retning. Flertallet støtter derfor økt bruk av dette trafikksikkerhetstiltaket.

Flertallet mener det er viktig med en god føreropplæring og imøteser den varslede evalueringen av føreropplæringen som starter i 2011.

Et annet flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, vil understreke at bedre veier er avgjørende for å komme videre mot visjonen om null drepte og alvorlig skadde i trafikken. Dette krever samtidig en sterkere satsing på trafikksikkerhetstiltak som midtdelere, enn det regjeringen legger opp til i sitt forslag til statsbudsjett for 2011.

Dette flertallet mener det er alvorlig at regjeringen i år reduserer bevilgningene til trafikksikkerhetstiltak i forhold til i fjor. Dette flertallet mener at bevilgningen av penger til bygging av bare 33 km nye midtrekkverk i 2010 og 2011 er dramatisk. Dette vil også gjøre det meget vanskelig å nå trafikksikkerhetsmålene i Nasjonal transportplan om å få bygget 750 km midtrekkverk i perioden 2010–2019.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at et av hovedmålene i transportpolitikken er trafikksikkerhet. Nullvisjonen, ønsket om en framtid uten drepte og hardt skadde i trafikken, innebærer en helhetlig politikk der mange virkemidler må virke sammen. Disse medlemmer viser til at antall trafikkdrepte i 2009 var 212, noe som er det laveste tallet siden 1954. Selv om antall drepte ved utgangen av oktober 2010 ligger noe over tallet fra 2009, så er det nedgang både i antall ulykker og i antall skadde fra året før.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at sitt forslag i Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2011 om 1 022 mill. kroner ekstra til trafikksikkerhet. Disse medlemmer viser til at dette som et konkret bevilgningsforslag er behandlet i statsbudsjettets kap. 1320 post 73 om trafikksikkerhet. Disse medlemmer vil derfor vise til bevilgningsforslaget og merkna-dene til bevilgningen i innstillingens kapittel 3.10.2.12.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til at regjeringen ligger langt etter i planen om tilrettelegging av veier for gående og syklende. Disse medlemmer mener gang- og sykkelveier er et viktig trafikksikkerhetstiltak, og viser til sin foreslåtte belønningsordning for gang- og sykkelveier, jf. kapittel 2.2.3. Gang- og sykkeltiltak er viktige bidrag til styrking av folkehelsen. Å legge til rette for økt bruk av sykkel og gange på bekostning av personbil kan også bidra til å redusere klimagassutslippene.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til sine merknader og forslag under innstillingens kapittel 3.14.2.4 post 71 om en statlig belønningsordning for gang- og sykkelvei.

Barnas transportplan og transportsystem

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, mener det er svært viktig å utvikle et transportsystem som ivaretar hensynet til barn og unge på en tilstrekkelig og god måte. Trygg oppvekst krever at barnas behov veier tungt når fremtidens transportløsninger utformes.

Et annet flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utarbeide en egen Barnas transportplan. Denne planen innarbeides i senere rullinger av Nasjonal transportplan som en integrert del av NTP. Barnas transportplan skal inneholde en bred gjennomgang av utfordringer, samt konkrete forslag til tiltak som vil gjøre hverdagen tryggere og sikrere for barn og unge som ferdes i trafikken.»

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti mener en i langt større grad må se trafikutfordringene med barnas øyne. Disse medlemmer viser til Stortingets behandling av Nasjonal transportplan 2010–2019 der en samlet opposisjon foreslo at det skulle utarbeides en

egen «Barnas transportplan». Det trengs en bred gjennomgang av utfordringene, og konkrete forslag til tiltak som kan gjøre hverdagen tryggere og sikrere for barn og unge som ferdes i trafikken. Disse medlemmer mener alle skal ha rett til en trygg skolevei. Plikten til å gå på skole må følges av en rett til å komme trygt til og fra. Slik situasjonen er i dag, ferdes barn, syklist, rullestolbrukere og barnevogner mange steder i samme kjørefelt som tungtrafikk, biler og traktorer. Det er helt uakseptabelt. Det må satses langt mer på utbygging av trygge skoleveier, gang- og sykkelveier. Det trengs mer planleggingsressurser og mer penger til investeringer.

Disse medlemmer mener Barnas transportplan må inneholde følgende satsinger:

- Kraftig satsing på utbygging av trygge skoleveier, gang-, og sykkelveier. Ulykker som involverer myke trafikanter øker i antall. Utbedring og bygging av gang- og sykkelveier langs skoleveiene er viktig for barnas sikkerhet, og kommer også den øvrige befolkningen til gode.
- Gang- og sykkelveier må planlegges og bygges parallelt med nye veianlegg.
- Drift og vedlikehold av fortau, sykkel- og gangveier, også vinterstid, må prioriteres på linje med vedlikeholdet av det øvrige veinettet.
- Flere trygge kryssingspunkter: Utbygging av over- og underganger må prioriteres der dette er nødvendig for å sikre trygg ferdsel.
- Det må satses langt mer på lysregulering av farlige kryss.
- Det må opprettes sikre soner rundt skolene (fartsgrenser på 30 km/t). Ved å etablere trygge soner for elevene rundt skoler vil nærmiljøene bli tryggere for alle andre myke trafikanter. Det vil si barn på vei til fritidsaktiviteter, syklist eller eldre fotgjengere som er spesielt utsatt for alvorlige skader.
- Kontroll av bilbeltebruk og riktig sikring av barn i bil må intensiveres.
- Alle foreldre må få informasjon om riktig sikring av barn i bil. Informasjonen bør finnes på flere språk.
- Innkjøpere av transporttjenester må stille krav til at belter blir brukt – for eksempel ved skoletransport og transport av funksjonshemmede. Innkjøpere av transporttjenester må stille krav om kjøretøy med høy sikkerhet.
- Krav om alkoholås på offentlige kommunikasjonsmidler.
- Lovpålagt krav om sitteplass for alle barn i buss, samt påbud om setebelte. Hver dag reiser nærmere 200 000 barn med buss til skolen. Mens reglene for sikring av barn i bil er skjerpet, er det fortsatt tillatt med offentlig skoletransport med

strengt sikkerhetskrav til skoleskyssen. Det er urimelig at barn må stå og sitte usikret i bussen på vei til skolen.

- Sikring av bussholdeplasser: Mange ulykker skjer ved av- og påstigning av bussen. For å forebygge slike ulykker, må holdeplasser og avkjøringssteder sikres spesielt. Det kan bety spesielle fysiske tiltak, som ledegjerder, rundkjøringer eller lignende, samtidig som det må innarbeides gode rutiner som følges opp.
- Holdeplasser og parkeringsområder for henting og bringing av barn til skole, skolefritidsordning og barnehager skal ha en trafiksikker utforming og lokalisering. Holdeplassene for skoletransport må utformes slik at elevene i størst mulig grad slipper å krysse veien eller slik at de har planfri gangvei.
- Busser som kjører skoletransport bør merkes med egne skilt.

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 viser til at det er utført forsøk med alkolås i offentlig transport, og imøteser en evaluering fra Samferdselsdepartementet.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til at resultater fra andre forsøksordninger med alkolås er lovende. Dette medlem 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.

Dette medlem 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».

Dette medlem mener et påbud om alkolås i offentlige transportmidler bør vurderes innført. Dette medlem viser til at kjøring i ruspåvirket tilstand er en viktig risikofaktor i veitrafikken her i landet. Tradisjonelle tiltak mot promillekjøring som politikontroll og opplysningsvirksomhet er ikke nok alene. Dette medlem 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. Dette medlem mener kostnadene for alkolås bør holdes på et lavt nivå for bruker, slik at ordningen omfatter flest mulig. Dette medlem mener regjeringen bør vurdere muligheten for å inn-

føre påbud om alkolås i private og offentlige transportmidler. Dette medlem mener det her er behov for ytterligere kunnskap og avgrensninger, og ber derfor regjeringen komme tilbake til Stortinget på egnet måte hva angår et eventuelt påbud av alkolås.

Dette medlem fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge fram egen sak om tiltak for økt bruk av alkolås.»

Samferdsel og miljø

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, mener det er viktig å tilrettelegge for at folk kan gå, sykle, reise kollektivt og miljøvennlig i byområdene, samtidig som vi i distriktene tilrettelegger for trygge veier og gode kommunikasjoner.

Flertallet viser til den framlagte TØI-rapport 1027/2009 «Gir bedre veier mindre klimagassutslipp?» som helt klart fastslår at utbygging av store motorveier fører til økt biltrafikk og økt forurensning. Rapporten er utarbeidet etter initiativ fra Vegdirektoratet for å kvalitetssikre konklusjonen i en omstridt SINTEF-rapport som ble utgitt i 2007.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet ber regjeringen skjerpe mål og krav om klimagassutslepp og klimavennlige drivstoff i nytt materiell i kollektivtransporten og nye offentlig eide kjøretøyer.

Disse medlemmer viser for øvrig til klimaforliket, samt de mange positive tiltak som foreslås i dette budsjettforslaget, jf. bl.a. pkt. 3.14.2.1 post 60 Særskilt tilskudd til kollektivtransporten og satsingen på Transnova som skal bidra til å redusere CO₂-utslipp fra transportsektoren. Disse medlemmer vil for øvrig henvise til stortingsmeldingen om klimapolitikken som regjeringen skal legge fram i 2011.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at klimagassutslippene fra veitrafikken øker. Dette underbygger at det derfor ikke er nok at kjøretøy blir mer drivstoffgjerrige dersom vi skal nå målene for utslippsreduksjon. Regjeringens økning av avgiftene på biodiesel hemmer dessverre også en meget god utvikling hvor private og offentlige aktører gikk over til mindre miljøskadelig drivstoff. For å øke etterspørselen etter miljøvennlige og miljønøytrale drivstoff, og for å bidra som en pådriver til innovasjon og nye løsninger, mener disse medlemmer at regjeringen bør innføre krav til at alle nye drosjer, ferjer, busser, rutebåter og dieseltog skal gå på utslippsfrie eller klima-

nøytrale drivstoff innen utgangen av 2012, og at det innføres krav til at alle nye kommunale, fylkeskommunale og statlige kjøretøyer går på CO₂-fritt eller CO₂-nøytralt drivstoff innen utgangen av 2013.

Disse medlemmer viser til at partene i klimaforliket understreket behovet for å gjennomføre tiltak som effektivt begrenser veksten i biltrafikken. Samtidig mener disse medlemmer at en konsekvens av dette må være at det utvikles bedre kollektivløsninger som en del av et helhetlig arbeid som på en effektiv måte kan bidra til endret trafikkmidfordeling og reduserte klimagassutslipp. Disse medlemmer vil også be regjeringen om å sørge for at det blir utarbeidet statistikk over direkte og indirekte energiforbruk for de ulike transportformene.

Universell utforming – alle skal med

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser til at transporttjenesten (TT) er ment for den som ikke kan benytte ordinær kollektivtransport, som alternativ til kollektivreiser og egen bil. Mange synshemmede og andre funksjonshemmede er helt avhengige av TT for å kunne leve et normalt aktivt hverdagsliv. Flertallet er bekymret over signalene som kommer fra brukerorganisasjonene om at det er store variasjonene fylkene imellom. Mange opplever ordningen som utilstrekkelig, noe blant annet medlemsundersøkelsen til Norges Blindforbund viser.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine merknader og bevilgningsforslag om TT-ordningen under statsbudsjettets kap. 1330 post 60. Disse medlemmer vil også vise til sitt forslag om nasjonale retningslinjer for TT-transporten i Dokument 8:30 S (2010–2011). Disse medlemmer ønsker at krav om universell utforming skal innfris der dette er hensiktsmessig, men mener samtidig at det må gjøres vurderinger der kostnader og nytteverdi ses i sammenheng. Disse medlemmer vil for øvrig vise til sine merknader om universell utforming i Innst. S. nr. 300 (2008–2009).

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti 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 konkurransesutsette persontransporttjenester med tog. Disse medlemmer vil understreke at rutetabeller og billettsalg skal være tilgjengelig i samme system, uavhengig av selskap. Disse medlemmer vil også understreke viktig-

heten av at transport- og informasjonsmaterieell og stasjonsområder/perronger er universelt utformet.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti mener en nasjonal TT-ordning for funksjonshemmede med størst behov kan bidra til et mer likverdig tilbud. Dette medlem ber derfor regjeringen igangsette et forsøksprosjekt med piloter i utvalgte fylker, som kan gi erfaringsgrunnlag for en forbedret nasjonal ordning med et mer enhetlig nasjonalt regelverk. Dette medlem viser videre til at fylkene ikke er pålagt å rapportere inn nivå og omfang på TT-tjenester. Dette svekker oversikten over de faktiske tilbud all den tid finansieringen i dag ligger i rammetilskuddet. Dette medlem anmoder derfor regjeringen om å sørge for at fylkene jevnlig rapporterer om TT-tilbudet.

Dette medlem viser til Kristelig Folkepartis alternative budsjett der det foreslås å bevilge 15 mill. kroner til en forbedret TT-ordning.

4.2 Samfunnsikkerhet og beredskap innen samferdselssektoren

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, vil fremheve transportløsningene som en viktig bærebjelke for dagens moderne samfunnsstruktur. Et sterkt fokus på sikkerhet må ligge til grunn for hvordan vi tilrettelegger for både luftfart, vei- og jernbanepolitikk og kravene vi stiller til sjøfarten. Samtidig må samfunnets mål om sikkerhet hele tiden balanseres opp mot samfunnets behov for effektive kommunikasjonsløsninger og individets bevegelsesfrihet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ønsker at staten påtar seg en langt større del av finansieringsansvaret knyttet til myndighetspålagte tiltak knyttet til sikkerhet og beredskap.

4.3 Kollektivtransport

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til klimaforliket fra 2008 der det ble gitt tilslutning til å styrke belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene:

"Flertallet er enig om at belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk eller tilsvarende ordning, skal styrkes. Flertallet er videre enig om at bevilgningen til belønningsordningen for kollektivtrafikken dobles i statsbudsjettet for 2009, forutsatt at det inngås bindende avtaler om lokale og regionale tiltak for redusert biltrafikk. Byområder som ønsker å utprøve veipricing, differensierte bom-

pengesatser eller andre trafikkregulerende tiltak, skal prioriteres."

Disse medlemmer viser til at satsingen på belønningsordningen har vært svært vellykket. I forbindelse med klimaforliket fra 2008 ble det enighet om en dobling av belønningsordningen i statsbudsjettet for 2009. Disse medlemmer er godt fornøyde med at regjeringen nå har tredoblet belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk. Disse medlemmer er opptatt av å understreke at denne ordninga ikke er ment å belønne allerede oppnådde resultater, men er ment som et insentiv til ytterligere innsats på området.

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 er imot rushtidsavgift og annen transportskatt som utelukkende har til hensikt å begrense folk flest og næringslivets muligheter til å benytte veibasert transport. Disse medlemmer er positive til utviklingen av kollektivknutepunkter for å lette overgangen mellom transportformene, men ikke hvis dette fører til enda hardere restriksjoner på utbygging andre steder. Disse medlemmer viser til sine merknader om storbypakke på 10,22 mrd. kroner og kollektivpakke på 511 mill. kroner i innstillingens kapittel 2.2.2.

Komiteens medlemmer fra Høyre er sterkt kritiske til regjeringens omgjøring av den tidligere svært suksessfulle belønningsordningen for kollektivtrafikken som nå er i ferd med å omgjøres til en straffeordning for de byområdene som ikke ønsker regjeringens alternativ for begrenning av biltrafikken. Disse medlemmer viser til at regjeringen nå har sendt et nytt forslag for veitrafikkloven § 7a på høring, hvor man foreslår å gå bort fra kravet om lokalt samtykke som forutsetning for innføring av rushtidsavgift, og at denne skal kunne innføres parallelt med inndriving av andre bompengeprosjekter.

Disse medlemmer mener utvikling av kollektivknutepunkter og andre intermodale løsninger er viktig for å få mer transport over fra vei til mer miljøvennlige alternativer. Disse medlemmer viser til sitt forslag om en egen belønningsordning for utviklingen av intermodale løsninger / sømløse overganger mellom ulike transportformer, jf. kapittel 2.2.3.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til den svært vellykkede satsingen fra regjeringen Bondevik II med å få på plass belønningsordningen for kollektivtrafikk. Dette med-

lem prioriterer sterkere satsing enn regjeringen på kollektivtrafikk i de store byene, slik at bilbruk kan reduseres og kollektivandelen økes, og viser derfor til Kristelig Folkepartis budsjettalternativ der belønningsordningen for kollektivtrafikk foreslås økt med 50 mill. kroner.

4.4 Intelligente kommunikasjonsløsninger

Komiteen vil styrke arbeidet med intelligente transportsystemer (ITS), og viser til at bruken av IKT er viktig for å øke kapasitetsutnyttelsen, effektivisere transportsektoren og forbedre trafikksikkerheten. Komiteen støtter regjeringens forslag om å bevilge 1,4 mill. kroner til ITS Norge i 2011.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener samtidig at det er uheldig å koble ITS-satsingen opp imot bompengeskiving. Disse medlemmer er også bekymret over hvordan økt bruk av intelligente transportsystemer kan utfordre personvernet. Disse medlemmer vil for øvrig vise til sitt forslag i Dokument 8:5 S (2009–2010) om stortingsbehandling av eventuell implementering av EUs og Rådets direktiv 2006/24/EF («datalagringsdirektivet») i norsk lov.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til det store potensial som ligger i utviklingen av intelligente kommunikasjonsløsninger (ITS), og mener regjeringen bør gjennomføre en helhetlig gjennomgang av ITS. Denne bør ta stilling til hvilke områder og mål den nye teknologien kan hjelpe oss å realisere, hvordan dette ansvaret skal fordeles og på hvilke måter de kan gjennomføres.

4.5 Kjøp av samferdselstjenester

Komiteen tar omtalen i proposisjonen til etterretning.

4.6 Nordområda og oppfølging av nordområdestrategien

Nordområdeutredninga/NEW Corridor

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at utviklingen i nordområdene og Arktis gir utfordringer og muligheter. Nordområdene forblir derfor regjeringens viktigste strategiske satsingsområde i utenrikspolitikken og skal også bidra til en positiv utvikling i de nordligste områdene.

Disse medlemmer understreker den strategiske betydning som transportinfrastrukturen utgjør for samfunnsutviklingen i nordområdene. Ved å utvikle en robust, miljøvennlig og framtidsrettet infra-

struktur legges forholdene til rette for å styrke bosettingen, sikre verdiskapingen og ikke minst styrke samhandlingen med nabolandene i nord framover.

Disse medlemmer er derfor tilfredse med at regjeringen følger opp Nordområdestrategien og NTP 2010–2019 med kapasitetsøkende tiltak på Nordlands- og Ofotbanen, ved at flere prosjekt på E6 gjennom landsdelen igangsettes og at flere nå prosjekteres i tråd med NTP, og at E105 Hesseng–Storskog igangsettes. Det sistnevnte prosjektet er av stor betydning fordi man på russisk side har foretatt betydelige oppgraderinger av veistandarden gjennom de siste årene.

Videre vil disse medlemmer peke på arbeidet med den strategiske utredningen om infrastrukturbehov i nord som et viktig grunnlag for kommende Nasjonal transportplan. Det er lansert mange ulike initiativer om transportinfrastruktur i nord som blant annet jernbane Narvik–Tromsø. Disse initiativer bør behandles helhetlig og strategisk. Disse medlemmer har derfor store forventninger til utredningsarbeidet som blir ferdigstilt før sommeren 2011.

Disse medlemmer ser det som viktig å etablere et sterkere samarbeid over landegrensene for å kunne planlegge en framtidsrettet transportinfrastruktur mellom våre skandinaviske land og til Russland.

Videre vil disse medlemmer trekke fram arbeidet med å etablere et transporttilbud på jernbane mellom Kina og Narvik, NEW-korridoren, og viser til arbeid gjort av Nordland fylkeskommune og Samferdselsdepartementet i den forbindelse. På sikt kan denne korridoren være et supplement som kan avlaste andre korridorer som har kapasitetsproblemer. Ofotbanen vil få større betydning som godsbane i årene som kommer, både for malmtransport og annen godstransport. Disse medlemmer understreker at et transporttilbud i NEW-korridoren må være kommersielt bærekraftig og at man i første omgang bør utvikle planene om forbindelsen mellom Narvik og Russland. Dette kan være et godt tiltak for å effektivisere transporter av fersk fisk til det viktige russiske markedet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet understreker den viktige strategiske betydning som transportinfrastrukturen utgjør for samfunnsutviklingen i nordområdene. Disse medlemmer viser til sine merknader om Nordområdene i Innst. S. nr. 300 (2008–2009), kapittel 10.1.2. Disse medlemmer viser til at nordområdene er det viktigste strategiske satsingsområde for Norge, både av økonomiske, politiske og strategiske årsaker. Disse medlemmer vil i forbindelse med økt næringsvirksomhet i nordområdene vise til sitt

representantforslag Dokument 8:66 S (2009–2010) om å gjennomføre en ekstern, uavhengig utredning om jernbaneforbindelse fra Sør-Varanger/Kirkenes til det russiske jernbanenettet. Disse medlemmer viser til sitt forslag om kystriksvei i nord og i Finnmark i kapittel 3.10.2.3 korridor 8. Disse medlemmer viser videre til sine merknader om Kirkenes lufthavn under omtalen i statsbudsjettets kap. 1310 om flytransport. Dette sett i sammenheng med investeringsbehovet til Avinor AS: Kirkenes lufthavn trenger å få sprengt bort en større fjellknaus, slik at større fly kan lande uten begrensninger i fremtiden. Det er her spesielt viktig å merke seg at selskapet Norwegian planlegger å bruke større fly som innebærer mer restriktive regler til sikt og landing fra 2014.

Disse medlemmer understreker viktigheten av å få etablert NEW-korridor: jernbane mellom Kina og Narvik. Disse medlemmer understreker at et slikt transporttilbud må være kommersielt bærekraftig. Disse medlemmer viser også til Prosjekt Ishavsbanen, hvor Finland vurderer å gå i gang med en utbygging av jernmalm-produksjon og transport av denne fra Kolari/Pajala-området i Finland til Storfjord kommune i Troms eller Sør-Varanger i Finnmark. Disse medlemmer vil påpeke at en sunn utvikling i regionen i dag vanskeliggjøres av begrensninger Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet har pålagt regionen knyttet til bruk av naturressursene, båndlegging av store områder, og at regionen ikke har utbygd god infrastruktur, samtidig som den har store avstander.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti mener godt utbygd infrastruktur er viktig i hele landet, og at infrastrukturen i nord trenger utvikling slik at Norge står fram som robust og konkurransedyktig i den internasjonale utviklingen av nordområdene.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser i den forbindelse til sitt forslag under innstillingens kapittel 3.15.2 om utredning av infrastrukturbehovene i Nordområdene, der også forlenning av jernbanen fra Narvik til Tromsø inngår.

4.7 Oppfølging av oppmodingsvedtak

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, mener at sikring av barn i skolebuss skal man ta på høyeste alvor, og vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme nødvendige forslag til endringer i veitrafikkloven, slik at det blir

forbud mot å transportere skolebarn og ungdom stående i skolebuss.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti viser til at 200 000 barn må benytte skolebuss daglig. Setebelter mangler i mange av skolebussene, og at ca. 10 000 barn mangler sitteplass. Disse medlemmer mener at det bør være samsvar mellom kravene til sikring av barn i personbil og sikkerhet i buss, og viser til at det finnes strenge regler til sikring av barn i personbil. Disse medlemmer mener at plikten til skolegang må følges opp av en rett til å komme trygt til og fra skolen.

Disse medlemmer vil peke på de store ulikhetene man i dag har mellom de forskjellige fylkeskommunene. Disse ulikhetene bidrar til at elever i noen fylker har en trygg skoletransport hvor alle elevene både har setebelte og sete å sitte på, mens elever i andre fylker verken har sitteplass eller setebelte.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at regjeringen ikke har innført påbud om sitteplass for skolebarn i skoleskysst med buss. Disse medlemmer viser til at det ble avholdt en høring i transport- og transportkomiteen 5. mai 2010 om dette temaet i forbindelse med disse medlemmers Representantforslag 65 S (2009–2010) om innføring av setebeltepåbud i buss og sikker og forsvarlig skolebusstransport. Disse medlemmer viser til at Barneombudet og Trygg Trafikk ga sin fulle støtte til Fremskrittspartiets krav.

Disse medlemmer viser til spørretimen 17. desember 2008 der stortingsrepresentant Bård Hoksrud stilte et spørsmål til daværende samferdselsminister Liv Signe Navarsete om sikring av barn i skolebuss. Statsråden svarte «at det i den søte juletid var lov å ha slike fromme og gode ønsker, og påpekte samtidig at statsråden ikke var julenissen».

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til sitt forslag i Innst. 292 S (2009–2010), jf. representantforslag Dokument 8:65 S (2009–2010) om innføring av setebeltepåbud i buss og sikker og forsvarlig skolebusstransport.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til sine merknader og forslag under innstillingens kapittel 3.14.2.4 om en statlig belønningsordning for gang- og sykkelvei, samt merknader og forslag om en egen «Barnas transportplan» under kapittel 4.2.3 – transportsikkerhet.

4.8 Styring av store samferdselsprosjekt

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine merknader om bruk av større anbud og entreprenører i innstillingens kapittel 4.9. Disse medlemmer vil videre vise til sine merknader om lånefinansiering av store sammenhengende samferdselsprosjekt i innstillingens kapittel 2.2.2. Disse medlemmer vil samtidig påpeke at bruk av statlig regulering kan gi betydelige gevinster knyttet til tidsrammer, kostnader og koordinering, jf. disse medlemmers merknader om planprosessen i innstillingens kapittel 4.1.

4.9 Entreprenørmarkedet

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at et for ensidig fokus på antall tilbydere per anleggsprosjekt, kan føre til at en suboptimalisering ved at hvert enkelt prosjekt blir for lite. Disse medlemmer påpeker at det er store kostnads- og planleggingsgevinster ved å bygge lange sammenhengende parseller på vei- og jernbane. Disse medlemmer ønsker å legge ut store sammenhengende prosjekter, slik at utenlandske entreprenører kan delta i konkurransen. Disse medlemmer mener at det vil være gunstig å la entreprenørene stå for en større del av prosjektplanleggingen, slik man har gode erfaringer med fra norske OPS-prosjekter. Disse medlemmer viser til sitt forslag 62 i Innst. 2 S (2010–2011):

«Stortinget ber Regjeringen sette i gang forsøk med samlet utbygging av store samferdselsprosjekter og bruke statlige reguleringsmyndighet for å sikre nødvendig planavklaring og full statlig prosjektfinansiering av forsøkene.»

4.10 Selskap eid av Samferdselsdepartementet

Baneservice

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre mener at det er mest ryddig av staten å unngå dobbeltroller som bestiller og utfører av tjenester, og viser til at Baneservice opererer i et marked hvor det er private aktører. Disse medlemmer viser til følgende merknader fra Fremskrittspartiet, Høyre og Venstre i Innst. S. nr. 163 (2006–2007) til eierskapsmeldingen:

«Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre og Venstre viser til at Baneservice tilbyr entreprenørtjenester innenfor vedlikehold og nyanlegg av jernbane hovedsakelig for Jernbaneverket. Baneservice tilbyr også jernbanerelaterte tjenester til private sporeiere og til trikk og T-bane. Baneservices utfordringer er å vinne anbudskonkurranser som lyses ut av Jernbaneverket, i konkurranse med andre selskaper.

Disse medlemmer mener at det er mest ryddig av staten å unngå dobbeltroller som bestiller og utfører

av tjenester, og viser dessuten til at selskapet opererer i et marked hvor det er private aktører.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet verken tok utbytte fra Baneservice AS i 2010 og 2009, og mener at dette var klokt. Disse medlemmer ønsker å redusere utbyttet med 18 mill. kroner slik at selskapet kan bli attraktivt for oppkjøp, jf. Fremskrittspartiets forslag til alternativt statsbudsjett 2011. Disse medlemmer viser til utbyttereduksjon i Innst. 2 S (2010–2011), der disse medlemmer også fremmet følgende forslag:

«Stortinget gir regjeringen fullmakt til å avhende eierskapet i Baneservice AS.»

NSB AS

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine merknader og forslag i innstillingens kapittel 3.15 under Jernbaneverkets kap. 1350.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til sine merknader i innstillingen kapittel 3.15, under Jernbaneverkets kap. 1350.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til sine merknader i innstillingen kapittel 3.15, under Jernbaneverkets kap. 1350.

Posten Norge AS

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at en slik landsomfattende og kvalitetsspesifikk tjeneste som Posten Norge i prinsippet kan drives av private selskaper. Disse medlemmer mener Posten må få lov til å utvikle seg i et konkurranseutsatt marked slik de selv har ønsket. Staten bør ha ansvar for at en landsomfattende og spesifisert posttjeneste er tilgjengelig, som en del av en kommunikasjonsinfrastruktur. Disse medlemmer viser til sine merknader og anmodningsforslag om Posten Norge AS under kap. 1370 Posttjenester, post 70 Kjøp av post- og banktjenester.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til sine merknader om Posten Norge AS under kap. 1370 Posttjenester, post 70 Kjøp av post- og banktjenester.

Avinor AS

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at luftfarten gjennom hele sin virksomhetskjede må baseres på konkurranse og ønsker å gjeninnføre statlige kjøp av lufthavntjenes-

ter på regionalnettet i tråd med høringsuttalelsen fra NHO Luftfart til NTP 2010–2019. Disse medlemmer vil i den forbindelse viser til generelle merknader om luftfart i innstillingens kapittel 2.2.2, samt sine merknader til kap. 1310 Flytransport, post 70 Kjøp av innenlandske flyruter. Disse medlemmer viser til sine merknader og forslag i forbindelse med behandlingen av St.meld. nr. 48 (2008–2009) Om virksomheten i Avinor.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til sine merknader til kap. 1310 Flytransport, post 70 Kjøp av innenlandske flyruter.

4.11 Likestilling i transportsektoren

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet er sterke tilhengere av likestilling, og mener at denne skal komme som følge av en naturlig utvikling og ikke som følge av byråkratiske detaljregler og vedtak. Disse medlemmer påpeker at det er betydelige krefter i det norske samfunn som ønsker å videreføre gårdsdagens likestillingspolitikk. Dette bekreftes ikke minst ved at mange fortsatt har en ufrovkelig tro på kjønnskvoltering. Disse medlemmer mener at et individ som har fått et arbeid eller en posisjon på grunn av sitt kjønn og ikke på grunn av sine kvalifikasjoner, nedvurderes av samfunnet. Disse medlemmer mener kvotering er svært diskriminerende. Det er krenkende for en kvinne å vite at når hun skal ha en plass i et styre, så er det kjønn det kommer mest an på, og ikke kompetanse og egnethet.

4.12 Omtale av tilsetningsvilkår for lederne i heleide statlige virksomheter

Komiteen tar omtalen i proposisjonen til etterretning.

4.13 Alternativ finansiering og organisering av infrastruktur

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, mener at staten må ta i bruk det handlingsrommet som finnes i norsk økonomi framover. Dette vil kreve økt anvendelse av andre finansierings- og organisasjonsmodeller som for eksempel prosjektfinansiering og offentlig-privat samarbeid – OPS.

Flertallet viser til at OPS kan innebære ulike finansieringsmodeller. Innenfor samferdselsområdet har mønsteret vært at private har finansiert prosjektet i utbyggingsfasen, og mottar avtalefestet godtgjørelse over 25 år. På denne måten blir OPS-prosjektet i realiteten likevel fullfinansiert av den offentlige oppdragsgiveren. Uavhengig av dette har også bom-

pengebidrag fra et selvstendig bompengeselskap bidratt til den statlige finansieringen. Dette selskapet er i den norske OPS-modellen et selskap uavhengig av OPS-selskapet. I andre land er det mer vanlig at disse funksjonene ivaretas av samme selskap, som gis en konsesjon for å løse en bestemt oppgave innenfor et bestemt tidsrom.

Flertallet vil fremheve at også risikofordeling er et viktig element for bruk av OPS-løsninger. OPS gir en avklart fordeling av risiko og ansvar mellom oppdragsgiver og leverandør. Dette sikrer det offentlige en mye større grad av kontroll og risikoavdekking, og ved at ansvaret ved eventuelle overskridelser overføres til OPS-selskapet.

Flertallet har registrert at eksemplene med overskridelser i offentlige byggeprosjekter er mange, og at dette er et ansvar som må bæres av selskapet i en OPS-organisering.

Flertallet har også merket seg de klare anbefalingene fra Statens vegvesen, Jernbaneverket, en rekke fagorganisasjoner og næringsorganisasjoner som alle er positive til å gå videre med OPS som organisasjonsmodell innenfor norsk samferdsel.

Flertallet vil vise til at OPS-modellen har vært brukt på tre store prosjekt i Norge med stor suksess. Særlig byggetid ned mot det halve i forhold til tradisjonell byggemåte fremheves i en evalueringsrapport fra TØI/Dovre. Flertallet har videre merket seg en rapport fra revisjonsselskapet KPMG som oppsummerer erfaringer fra land med større erfaring med denne organiseringen, og som viser besparelser på 10–18 pst.

Flertallet peker på at rapporten drøfter om OPS er en økonomisk rimeligere fremgangsmåte. Flertallet vil i denne sammenheng peke på at denne vurderingen ikke bare må avgrenses til statsfinansene. Flertallet mener vurderingen må omfatte den totale samfunnsøkonomiske lønnsomhet, der også positive virkninger for næringslivet, trafikksikkerhet osv. på grunn av raskere realisering vektlegges. Flertallet kan ikke se at liknende vurderinger er gjort av Samferdselsdepartementet, og at regjeringens avvisning av OPS som prosjektfinansieringsverktøy således framstår lite konsistent.

Flertallet vil ha raskere realisering av viktige samferdselsprosjekt og mest mulig igjen for investeringene, og går inn for at langsiktige og forutsigbare finansieringsordninger for store nye prosjekter må benyttes fremover.

Flertallet peker på at dette betyr tidligere tilgang til en bedre vei. Flertallet 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 aktørene i tillegg til ansvar for produktiviteten,

også er tildelt ansvaret for mengder og ytelse i leve-tida. Erfaringene så langt peker i retning av at dette er en mer hensiktsmessig risikofordeling enn tradisjonell modell.

Flertallet viser til at den viktigste positive egenskapen med privat finansiering er uavhengigheten av årlige offentlige budsjetter. En slik uavhengighet kan imidlertid også realiseres på andre måter, eksempelvis gjennom prosjektfinansiering. Ved bruk av prosjektfinansiering vil en imidlertid ikke oppnå gunstige effekter som kommer av at profesjonelle private investorer og långivere stiller krav til styringen av prosjektene.

Flertallet 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.

Flertallet peker på det omfattende behovet for infrastrukturinvesteringer og vedlikehold. I denne sammenheng er det flere grep enn OPS som kan og bør vurderes. Flertallet vil derfor anmode om at regjeringen åpner for både mer OPS og prosjektfinansiering eller andre alternative finansierings- og organiseringsformer.

Flertallet vil derfor fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme sak om OPS-finansiering og -organisering for følgende prosjekter i 2011:

- E39 Rådalen–Svegatjørn
- E18 Vinterbro–Riksgrensen v/Sverige
- E6 Lillehammer–Trondheim, hensiktsmessige parseller
- rv. 2 Nybakk–Kongsvinger
- E6 vest for Alta.»

«Stortinget ber regjeringen utarbeide egen sak om både vei- og jernbaneprosjekter som etter en faglig vurdering, kan være egnet for offentlig-privat samarbeid (OPS).»

«Stortinget ber regjeringen utarbeide egen sak om vei- og jernbaneprosjekter som etter en faglig vurdering kan være egnet for alternative finansierings- og organiseringsformer.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at det i dag er bundet opp betydelige beløp av vederlag til prosjekter bygget etter OPS-modellen. For 2011 er det foreslått en bevilgning på hele 443 mill. kroner. I tillegg er det

lagt til grunn at det skal benyttes 200 mill. kroner i bompenger. Dette er i henhold til inngåtte avtaler med OPS-selskapene.

Disse medlemmer mener det er viktig å sikre mest mulig infrastruktur for skattebetalernes penger. Det kan ikke dokumenteres at OPS-modellen gir kortere byggetid eller kostnadsreduksjoner. Disse medlemmer viser i denne forbindelsen til Transportøkonomisk institutt og Dovre International, Evaluering av OPS i vegsektoren, rapport 890/2007:

«Effektiviseringsgevinstene ved bruk av totalentreprise, sammenkobling av bygg/drift/vedlikehold, økt prosjektstørrelse og justeringer i gjennomførings- og styringsmodeller kan gjennomføres uavhengig av privat finansiering.»

Et eksempel på et prosjekt med like god framdrift som OPS-prosjekt er E6-utbyggingen fra Gardermoen til Kolomoen. I tillegg er vi ikke i en situasjon hvor staten mangler kapital, og disse medlemmer mener derfor at det i handlingsprogrammet 2010–2013 ikke er ønskelig å benytte OPS-modellen i videre utbygging av infrastrukturen.

Disse medlemmer påpeker at regjeringen Stoltenberg II har gitt vesentlig økt prioritet til vedlikehold og investering i offentlig infrastruktur. Innenfor de budsjetttrammer handlingsregelen tilsier, har regjeringen realisert et kraftig løft for veg og jernbane. Gjennom NTP 2010–2019 tar regjeringen sikte på å bruke i alt 322 mrd. kroner over statsbudsjettet til utbygging, drift og vedlikehold av veg- og jernbanenettet og til tiltak i havner og farleder. Dette er 100 mrd. kroner (45 pst.) mer enn planrammen i NTP 2006–2015, lagt fram av regjeringen Bondevik II. Regjeringen vil fase satsingen på samferdsel så raskt som mulig inn i økonomien innenfor de begrensninger et forsvarlig økonomisk opplegg setter. Bevilgningene i 2010 innebar en betydelig innfasing allerede det første året i planperioden. Regjeringen fortsetter opptrappingen i budsjettforslaget for 2011 og foreslår at bevilgningene til veg og bane øker med 2,5 mrd. kroner fra saldert budsjett 2010. Dette er basert på en jevn opptrapping av bevilgningsnivået i perioden 2011–2013. Dette viser at det er mulig å realisere en økt samferdselssatsing innenfor dagens system.

Disse medlemmer mener det er viktig å se på mulighetene for prosjektering, bygging, drift og vedlikehold i sammenheng og en annen risikodeling enn i tradisjonelle utbyggingsprosjekter. Disse medlemmer mener det er hensiktsmessig å rette fokus mot hvordan erfaringene på prosjektene som nå er i gang (E16 over Filefjell, E6 vest for Alta og Nytt dobbeltspor Oslo–Ski), kan overføres til hele virksomheten i transportsektoren innenfor gjeldende ansvarsdeling og budsjettssystem. Disse medlem-

mer mener det ikke er nødvendig å OPS-finansiere utbyggingsprosjekter for at det skal være mulig å se utbygging, drift og vedlikehold av en veg- eller jernbanestrekning i sammenheng.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre vil fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge frem en egen sak om finansieringsverktøy til bruk ved investeringer innenfor samferdselssektoren. Stortinget legger til grunn at dette skjer uavhengig av behandling av ny Nasjonal transportplan.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at bompengefinansiering, som regjeringen i stor grad benytter seg av, i mange tilfeller er en ugunstig løsning samfunnsøkonomisk sett og ikke en nødvendig del av en OPS-løsning. Disse medlemmer mener at det er viktigere enn noen gang at deler av avkastningen av landets formue investeres i innenlands realkapital uten risiko. Disse medlemmer viser til Statens vegvesens internavis «Vegen og Vi» fra 5. november 2009, der det kommer frem at det er lagt opp til 65 mrd. kroner i bompengefinansiering i perioden 2010–2019. Disse medlemmer viser til at dette med innkreivingskostnader vil komme opp i over 80 mrd. kroner, og at det i tillegg kommer bompenger på fylkesveiene, jf. svar på spørsmål 269 fra finanskomiteen/Fremskrittspartiets fraksjon av 15. oktober 2009. Disse medlemmer mener dette er en uheldig utvikling og helt unødvendig. Disse medlemmer viser til at dette kommer på toppen av de over 50 mrd. kronene som Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet tar fra bilistene i form av avgifter på bil og drivstoff.

Disse medlemmer mener at samferdselssmessig infrastruktur skal finansieres av staten, og påpeker at offentlig privat samarbeid (OPS) kan gi god effekt ved bygging og drift av anlegg. Disse medlemmer påpeker at OPS først og fremst er et organiseringsverktøy, og ikke et finansieringsverktøy, og at bruk av OPS-løsning på ingen måte gjør bruk av bompengefinansiering nødvendig. Disse medlemmer viser til at OPS-modellen gir sterke insentiver til de private aktørene, fordi man i tillegg til ansvar for produktiviteten, også er tildelt ansvaret for mengder og ytelse i levetiden. Disse medlemmer viser til bruk av OPS-kontrakter kan medføre at utbygger velger å bygge en bedre og dyrere vei, for derved å minimere fremtidige vedlikeholdsutgifter i avtaleperioden. Disse medlemmer vil i den forbindelse vise til NRKs oppslag «– Bygger bedre veier i Polen» fra 29. juli 2009. Erfaringene så

langt fra blant annet E18 Kristiansand–Grimstad peker i retning av at OPS gir en mer hensiktsmessig risikofordeling enn tradisjonell modell. Disse medlemmer viser til at den viktigste positive egenskapen med privat finansiering er uavhengigheten til årlige offentlige budsjetter. Dette kan imidlertid også realiseres på andre måter, eksempelvis gjennom prosjektfinansiering. Ved bruk av prosjektfinansiering vil en imidlertid ikke oppnå gunstige effekter som kommer av at profesjonelle private investorer og långivere stiller krav til styringen av prosjektene.

Disse medlemmer vil videre fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme sak der bruk av statlig fullfinansierte OPS-prosjekter vurderes på strekninger:

- E39 Kristiansand– Sandnes
- E6 Otta–Vindalsliene
- E6 Selli/Steinkjer–Fauske
- Rv. 4 Gjelleråsen–Gran og Jaren–Mjøsbrua
- Rv. 35 Hokksund–Hønefoss–Kløfta
- Rv. 2 Kløfta–Kongsvinger–Magnor/Riksgrensen
- E6 fergefritt ved Tysfjord
- E6 Åsen–Vist
- E18 Oslo–Riksgrensen/Ørje
- E6 Lillehammer–Ringebu
- E6 Kolomoen–Lillehammer
- E134 Drammen–Haukeli–Bergen med tilførselsveier
- E6 Alta–Lakselv
- E6 Korporals bru–Jaktøya
- E18 Langangen–Dørdal
- E6 Ringebu–Otta
- E18 Gulli–Langåker/Bommestad
- E16 Bjørum–Hønefoss
- E6 Dal–Minnesund–Skaberud
- Rv. 25 Hamar–Løten og rv. 3 Løten–Elverum
- E136 Dombås–Ålesund
- E18 Tvedestrand–Dørdal
- E39 Rogfast
- E18 Tvedestrand–Arendal
- Rv. 555 Sotrasambandet
- Rv. 23 Dagslett–Linnes–Lier
- E39 Orkanger–Klett (E6)
- E39 Svegatjørn–Rådal
- Rv. 13 Øvre Granvin–Voss grense/Mønshaug–Palmafoss, inkl. rassikring (Skjervet)
- E6 Kvithamar–Åsen»

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser også til sine merknader og forslag i Innst. S. nr. 300 (2008–2009):

«Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre ønsker å ta i bruk offentlig-privat

samarbeid (OPS) i lang større grad enn hva som har vært gjort i Norge tidligere. De erfaringer vi har med OPS, har vist at veistreknninger som lenge har vært på planleggingsstadiet, har latt seg utbygge raskere enn med tradisjonell finansiering. Dessverre har Regjeringen ikke benyttet seg av OPS i samferdselsutviklingen i inneværende stortingsperiode.

Disse medlemmer vil særlig vise til følgende fordeler med OPS:

- Halvert utbyggingstid
- Garanterte utbyggingskostnader – ingen budsjettsprekker
- Sannsynligvis 5–15 pst. rimeligere utbygging enn ved tradisjonell utbygging
- Bygging av høy kvalitet ved at utbygger selv skal vedlikeholde
- Drift og vedlikehold i 25 år inkluderes i kontrakten
- Årlige utbetalinger til utbygger i 25 år gjør at veien forblir av høy kvalitet i hele perioden
- Ingen utbetaling til utbygger før veien står ferdig
- Sammenhengende utbygging av lange strekninger
- Utnytter private utbygges kompetanse, kreativitet og fleksibilitet.»

Disse medlemmer vil peke på at det er nødvendig med en sterkere satsing på fleksible samferdselsløsninger, som gjør det enklere å kombinere ulike transportmidler. Erfaringene fra de første prosjektene med offentlig-privat samarbeid (OPS) er så gode, bl.a. med halvert byggetid og bedre kostnadskontroll, at disse medlemmer mener modellen bør videreføres på egnede strekninger innenfor vei- og jernbaneutbygginger. Disse medlemmer ønsker at det skal legges opp til å iverksettes 3–5 OPS-prosjekter årlig. For 2011 foreslår derfor disse medlemmer å bevilge 200 mill. kroner til planlegging av OPS. Disse medlemmer ønsker også å igangsette følgende veistreknninger som OPS-prosjekter i 2011: E39 Bergen–Os, E18 Østfold, og E6 hensiktsmessige parseller mellom Trondheim og Lillehammer, rv. 2 Nybakk–Kongsvinger og E6 vest for Alta. For jernbane ønsker disse medlemmer å vurdere igangsetting av følgende strekninger i 2011: Eidangerparsellen og Meråkerbanen.

Disse medlemmer foreslår derfor:

«Stortinget ber regjeringen snarest legge fram en vurdering/utredning om nyanlegget Eidangerparsellen på Vestfoldbanen, og elektrifisering/utbedring av Meråkerbanen som OPS-prosjekter.»

Komiteens medlemmer fra Høyre viser videre til sine merknader og forslag i Innst. S. nr. 300 (2008–2009):

«Komiteens medlemmer fra Høyre viser til Høyres transportplan, og vil starte følgende prosjekter som offentlig-privat samarbeid (OPS) i perioden 2010–2019 (ikke i prioritert rekkefølge):

- E18 Akershus–Svenskegrensen
- E18 Mosseveien ("Mosseveien i tunnel")
- E18 Oslo–Asker ("Vestkorridoren")
- E18 Vestfold/Telemark/Aust-Agder*
- Rv. 2 Kløfta–Kongsvinger (gjenstående)
- Rv. 3 Østerdalen*
- E16 Valdres–Filefjell
- E6 i Akershus, Hedmark og Oppland*
- E6 Trondheim–Oppland grense*
- E16 Bjørum–Skaret–Hønefoss (Sollihøgda)
- Rv. 7 Sokna–Ørgenvika
- E134 Damåsen–Saggrenda
- E134 Røldal–Haukeli
- E39 Kyststamveien*
- Rv. 550 Sotrasambandet
- E16 Arnatunnelen
- E136 Ålesund–Oppland grense*
- Rv. 714 Orkanger–Hitra
- Rv. 17 Asphaug–Namsos
- Saltenpakke 2
- E6 vest for Alta
- E105 Kirkenes–Russland grense

Prosjekter merket *: Oppdelt i hensiktsmessige enkeltstrekninger.

Disse medlemmer vil fremme forslag om de enkelte prosjektene som OPS-prosjekt under korridorene i kap. 10.3.»

4.14 Klimatilpassing

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at det står følgende i Prop. 1 S (2010–2011) på Samferdselsdepartementets område:

«Vinteren 2009/2010 var preget av langvarige kuldeperioder i deler av landet som vanligvis har relativt milde vintre. Dette har medført mer omfattende skader på veikropp og veidekker enn det som er normalt. Klimaendringene har resultert i økende drifts- og vedlikeholdskostnader som følge av hyppige skader fra økt nedbør og flom.»

Disse medlemmer viser til at det i svar på spørsmål 384 fra finanskomiteen/Fremskrittspartiets fraksjon av 11. oktober 2010 kommer frem at det ikke er tatt høyde for klimaendringer i regjeringens forslag til statsbudsjettet for 2011. Disse medlemmer er svært skuffet over at regjeringen i Prop. 1 S (2010–2011) prøver å bortforklare den fremtidige veksten i vedlikeholdsetterslepet med klimaendringer. Disse medlemmer påpeker at den forventede veksten i vedlikeholdsetterslepet tvert imot skyldes at Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet i forbindelse med Nasjonal transportplan 2010–2019 ikke har satt av nok midler til verken investeringer eller løpende vedlikehold. Disse medlemmer viser til vedlikeholdsetterslepet vil forverres ytterligere ved at regjeringen 1. januar 2010 overførte over 17 000 km med dårlig vedlikeholdte veier fra staten til fylkene. Disse medlemmer vil samtidig understreke at det er nødvendig å ta hensyn til ulike fremtidige scenarioer når det gjelder klimaendring, når det skal investeres store beløp i infrastruktur som er ment å vare i hundrevis av år.

5. Fiskeri- og kystdepartementet – Kystforvaltning – Utdrag fra budsjettkapitler, samt komiteens merknader til disse

5.1 Sammendrag

Utgifter under programkategori 16.60 Kystforvaltning fordelt på kapitler

		(i 1 000 kr)		
Kap.	Betegnelse	Saldert budsjett 2010	Forslag 2011	Pst. endr. 10/11
1062	Kystverket	2 748 330	2 320 548	-15,6
1070	Samfunnet Jan Mayen og Loran-C	49 200	42 680	-13,3
	Sum kategori 16.60	2 797 530	2 363 228	-15,5

Kystforvaltning utgjør i 2011 om lag 54 pst. av Fiskeri- og kystdepartementets budsjett. Arbeidet på området omfatter blant annet sjøtransport og havnepolitikk, forebyggende sjøsikkerhet, beredskap mot akutt forurensning og håndtering av vrak. Programkategori 16.60 Kystforvaltning omfatter bevilgninger til Kystverket, Samfunnet Jan Mayen og Loran-C og tilskudd til Redningsselskapet.

For kapitler og poster som ikke er nevnt i det etterfølgende, har komiteen ingen merknader og slutter seg til budsjettforslaget for Kystforvaltning. Kap. 5575 Sektoravgifter under Fiskeri- og kystdepartementet behandles av finanskomiteen under rammeområde 22 (Skatter, avgifter og toll).

5.2 Kap. 1062 Kystverket

5.2.1 Sammen drag

Kap.	(i mill. kroner)		
	Saldert budsjett 2010	Prop. 1 S (2010–2011)	Pst. endring 10/11
1062	2 748 330	2 320 548	15,6

Post 1 Driftsutgifter foreslås bevilget med 1 376,508 mill. kroner i 2011, en reell økning på 80,4 mill. kroner. Av dette er 30 mill. kroner knyttet til økt bevilgning til slepebåtbereidskap, 20 mill. kroner til utredning og etablering av BarentsWatch, 4,5 mill. kroner til vedlikehold av navigasjonsinstallasjoner, 0,9 mill. kroner til transportplanlegging og 25 mill. kroner til styrket beredskap mot akutt forurensning.

Post 21 Spesielle driftsutgifter foreslås bevilget med 194,35 mill. kroner i 2011. I 2011 foreslås bl.a. bevilgningen til håndtering av U-864 redusert fra 630 til 50 mill. kroner for å dekke kostnader knyttet til videre utredninger og kvalitetssikring i 2011.

Post 30 Nyanlegg og større vedlikehold foreslås bevilget med 477,75 mill. kroner i 2011. Bevilgningen på posten foreslås økt reelt med 8,8 mill. kroner i 2011 sammenliknet med saldert budsjett 2010. Økningen er i sin helhet knyttet til økte bevilgninger til havner og farleier.

Post 45 Større nyanskaffelser og vedlikehold foreslås bevilget med 172,99 mill. kroner i 2011. Posten foreslås økt reelt med 51,7 mill. kroner i 2011 sammenliknet med saldert budsjett 2010. Økningen er knyttet til økt bevilgning på 30 mill. kroner til fartøyfornyning, 1,7 mill. kroner til fornying av utstyr på sjøtrafikksentraler og 20 mill. kroner til navigasjons- og meldingssystemer.

Post 60 Tilskudd til fiskerihavneanlegg foreslås bevilget med 55,65 mill. kroner i 2010, noe som innebærer en realøkning på 22,9 mill. kroner sammenliknet med saldert budsjett 2010.

Post 70 Tilskudd til Redningsselskapet foreslås bevilget med 43,3 mill. kroner i 2010, en økning på 1,3 mill. kroner sammenliknet med saldert budsjett 2010.

5.2.2 Komiteens merknader

5.2.2.1 POST 1 DRIFTSUTGIFTER

Komiteen viser til at Kystverkets tre hovedmål er å bidra til effektiv sjøtransport, sikre trygg ferdsel i norske farvann og hindre eller begrense miljøskader som følge av akutt forurensning i norske havområder eller på norsk territorium. Komiteen viser til at budsjettposten støtter oppunder målsettingene for Kystverket, gjennom at budsjettposten omfatter bevilgninger til drift av navigasjonsinstallasjoner, losing, trafikkovervåking og kontroll, transportplanlegging, kystforvaltning, drift og utvikling av

statens beredskap mot akutt forurensning og Kystverkets administrasjon.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til at Norge har en langstrakt kystlinje der forholdene i utgangspunktet ligger svært godt til rette for sjøveis transport. Flertallet mener derfor at båt som transportmiddel er en viktig del av norsk samferdsel, og at sjøen i motsetning til motorveier og jernbane er en gratis transportåre uten store investeringsbehov. Flertallet viser til at sjøtransport imidlertid stiller høye krav til effektive havner og godt utbygget landbasert infrastruktur.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet er tilfredse med at bevilgningen til oppfølging av Nasjonal transportplan under Fiskeri- og kystdepartementet styrkes. Disse medlemmer er også tilfredse med at det foreslås å bedre vilkårene for sjøtransporten ved å redusere kystavgifta og bedre den maritime infrastrukturen, og at nordområdetiltaket BarentsWatch realiseres. Bevilgningen til oppfølging av Nasjonal transportplan under Fiskeri- og kystdepartementets ansvarsområde økes med 88,8 mill. kroner. I tillegg foreslås avgiftsnivået redusert med 29,2 mill. kroner, gjennom en reduksjon av kystavgiften. Samlet innebærer dette en styrking av oppfølgingen av Nasjonal transportplan med 118 mill. kroner på Fiskeri- og kystdepartementets område. Fiskeri- og kystdepartementets budsjettforslag for 2011 har en totalramme på 4,4 mrd. kroner.

Økningen fordeles med 8,8 mill. kroner til fiskerihavner og farleder, 22,9 mill. kroner til tilskudd til kommunale fiskerihavnetiltak, 4,5 mill. kroner til vedlikehold av navigasjonsinstallasjoner, 20 mill. kroner til navigasjons- og meldesystemer og 2,6 mill. kroner til fornying av utstyr ved sjøtrafikksentralene og transportplanlegging. For å ta høyde for sluttfinansiering av et nytt anleggs- og oljevern fartøy foreslås det å øke bevilgningen til fartøy med 30 mill. kroner til 76 mill. kroner i 2011.

Det foreslås å øke bevilgningen til beredskap mot akutt forurensning med 25 mill. kroner i 2011, og disse medlemmer viser til at det, basert på erfaringer fra aksjoner de siste årene, foreslås at disse

midlene blant annet brukes til å øke kompetanse hos Kystverket og hos interkommunale utvalg mot akutt forurensning som blir satt inn ved aksjoner. Disse medlemmer viser også til at det foreslås avsatt midler til en rammeavtale for fiskefartøy og andre egnede fartøy tilknyttet de statlige oljeverndepotene langs kysten, og mener dette et en klok tilnærming til denne utfordringen.

Disse medlemmer viser videre til at regjeringen vil foreta en ny og samlet vurdering av den nasjonale slepebåtberedskapen. I påvente av utredningen foreslås det at den etablerte slepebåtberedskapen i Nord-Norge og på Sørlandet videreføres. Disse medlemmer er tilfredse med at det foreslås at slepebåtberedskapen på Vestlandet styrkes gjennom en tilstedeværelseskontrakt som gir bedre tilgjengelighet av sleperessurser i regionen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre, fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge frem sak om bygging av alternativ seilingsled til Bergen indre havn i revidert nasjonalbudsjett for 2011.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sitt forslag i Dokument nr. 8:48 (2008–2009), jf. Innst. S. nr. 201 (2008–2009), om å få fremlagt en egen stortingsmelding om strategi og tiltak knyttet til effektiv sjøtransport og havnestruktur. Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen i løpet av 2011 legge frem en egen stortingsmelding om strategi og tiltak knyttet til effektiv sjøtransport og havnestruktur, med virkning fra budsjettåret 2012.»

«Stortinget ber regjeringen legge frem handlingsplan for håndtering av alle skipsvrak langs norskekysten.»

«Stortinget ber regjeringen overføre ansvaret for havner og farleder fra Fiskeri- og kystdepartementet til Samferdselsdepartementet i forbindelse med statsbudsjettet for 2012.»

Landstrøm til skip

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser til at økt satsing på landforsyning av strøm i havner både kan redusere klimautslipp og gi bedre lokal luftkvalitet i flere byer. Disse medlemmer ber derfor regjeringen vurdere mulig-

heten for et samarbeid med havneeierne om tiltak som fremmer tilførsel av strøm fra land for skip som ligger ved kai.

Nordområdene

Komiteen viser til at økt virksomhet i nordområdene både på norsk og russisk side gir nye utfordringer innenfor sjøsikkerhet og oljevernberedskap.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til et økende behov for sjøsikkerhet og beredskap i hele regionen. Økt virksomhet innenfor olje- og gass-området etter at delelinjeavtalen med Russland ble inngått. Og økt skipstrafikk. Disse medlemmer viser til at issmeltingen i Arktis skjer desidert hurtigst langs den euroasiatiske kyst. Dette medfører at skipstransport over nordøstpassasjen skjer langt hurtigere enn forventet, og selv om denne farleden ikke kan brukes hele året, så ble det sist sommer transportert jernmalm fra Kirkenes til Kina med båt gjennom nord-østpassasjen. Mulighetene for å transportere store mengder gods fra Kina, Korea og Japan gjennom disse farledene er stor, og slik disse medlemmer ser det, er det på høy tid at det kommer på plass statlige utredninger om beliggenheter for havner som også kan knyttes opp til veg og bane i nord.

Merking av farleder

Komiteen ser på merking av farleder og oppgradering av navigasjonsinstallasjonene som en viktig del av det ulykkesforebyggende arbeidet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at det nå er 10 år siden Sleipnerulykken. En del forbedringer er gjort for å sikre farleden for hurtigbåter langs kysten, men mye gjenstår. Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett for 2011 med en egen plan om betydelig økning av bevilgningsnivået knyttet til nymerking av farleder.»

Oljevern

Komiteen legger vekt på føre-var-prinsippet i miljøpolitikken. Hovedinnsatsen må derfor legges inn på å forebygge forurensning. Komiteen mener at det er viktig å ha et system med kort responstid og moderne utstyr for å bekjempe akutt forurensning, dersom uhellet først er ute.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti

påpeker at WWF gjør et viktig arbeid knyttet til opplæring av frivillige mannskaper innen oljevernberedskap i strandsonene gjennom prosjektet «Ren Kyst», og at frivillig oljevernberedskap rykket inn på kort varsel etter «Full City»-havariet utenfor Langesund. Disse medlemmer viser til at prosjektet «Ren Kyst» gir mye oljevernberedskap for pengene, og mener derfor at frivillige krefter har en naturlig plass innenfor oljevernberedskapen i fremtiden også.

Disse medlemmer ønsker samarbeidsavtaler om oljevern med aktører som ferdes langs kysten, for eksempel Hurtigruten, Redningsselskapet, fiskeflåten og handelsflåten. Disse medlemmer ser for seg at slike samarbeidsavtaler kan føre til bedre oljevern ved at staten ved en akutt katastrofesituasjon betaler de private aktørene for oljevernberedskap.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at oljevernberedskapen har vært nedprioritert i Norge i en årrekke, samt sitt forslag for å bøte på dette i Dokument 8:13 S (2009–2010) om handlingsplan for forsterket oljevernberedskap.

Effektivisering

Komiteen mener at en effektiv offentlig sektor er svært viktig for at vi skal klare å møte de ønsker og behov befolkningen har til gode velferdstjenester.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet er av den oppfatning at det er et viktig politisk mål å redusere og effektivisere det offentlige byråkrati, for derved å gjøre de sentrale myndigheter mer oversiktlige for den enkelte innbygger, for å øke den enkelte innbyggers innflytelse og frihet, samt å redusere det offentliges utgifter.

Disse medlemmer mener det må være et sentralt mål å redusere offentlig forvaltning der denne ikke er meget godt begrunnet. Disse medlemmer ser på det voksende byråkratiet som en fare for det norske demokratiet, på grunn av den uoversiktlig som eksisterer i forvaltningen. Disse medlemmer er av den oppfatning at offentlige virksomheter i større grad må ta i bruk virkemidler som anbud, privatisering og konkurransestimulering, og at det må foreligge en særskilt begrunnelse dersom disse prinsipper og virkemidler ikke skal benyttes av offentlige virksomheter.

Disse medlemmer ønsker på denne bakgrunn å kutte posten med 68 825 000 kroner i forhold til regjeringens opplegg, jf. Fremskrittspartiets forslag til alternativt statsbudsjett 2011.

5.2.2.2 POST 21 SPESIELLE DRIFTSUTGIFTER

Komiteen viser til at budsjettposten omfatter bevilgninger til aksjoner for å bekjempe akutt forurensning og redusere faren for akutt forurensning ved fjerning av drivende gjenstander i leia som er til fare for skipsfarten. Komiteen registrerer at regjeringen foreslår å redusere posten fra 740,7 mill. kroner i saldert budsjett 2010 til 194,4 mill. kroner i budsjettforslaget for 2011. Komiteen viser videre til at Fiskeri- og kystdepartementet får fullmakt til å kunne utgiftsføres inntil 15 mill. kroner ut over bevilgningen for å bekjempe akutt forurensning.

Komiteen viser til at bevilgningen på posten i 2010 dekket 630 mill. kroner til håndtering av vraket etter ubåten U-864 og 140 mill. kroner til fjerning av vraket «Murmansk». Komiteen registrerer at regjeringen foreslår å redusere bevilgningen til håndteringen av U-864 til 50 mill. kroner knyttet til kostnader til videre utredninger og kvalitetssikring i 2011, og at bevilgningen til fjerningen av «Murmansk» er redusert til 110 mill. kroner.

Komiteen slutter seg til forslaget til bevilgning.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, er svært skuffet over regjeringens håndtering av saken om heving av ubåten U-864, med sin livsfarlige kvikksølvlast, utenfor Fedje i Hordaland. Flertallet mener alt lå godt til rette for å gå videre med planene om heving av vraket og den livsfarlige lasten. Flertallet mener regjeringen gjorde en fullstendig helomvending, og gikk bort fra løftet de hadde gitt lokalbefolkningen og andre som er engstelige for hva kvikksølvlekkasje og påvirkning på det marine miljøet vil bety. Flertallet frykter at når regjeringen nok engang reduserer denne posten så har man i realiteten lagt hele saken på is. Flertallet vil påpeke at dette er stikk i strid med hva statsråden og representanter for regjeringspartiene hevdet så sent som under behandlingen av revidert statsbudsjett for 2010. Flertallet minner om at det fra disse ble lovet en avklaring og fremdrift i statsbudsjettet for 2011. Flertallet konstaterer at regjeringen nok en gang bryter sine løfter i denne saken

Flertallet fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen straks legge fram en tidsplan med sikte på å gjennomføre en heving av U-864 og dens farlige last i havet utenfor Fedje.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet mener kvikksølvlasten må fjernes med så liten risiko som mulig, og med de ressursene som er nødvendig for å sikre god framdrift. Regjering-

gens beslutning om heving står fast. Disse medlemmer er tilfredse med at regjeringen følger opp Stortingets vedtak ved at Kystverket har fått i oppdrag å gjennomføre en konseptvalgutredning for håndtering av vraket. Arbeidet er igangsatt, og det tas sikte på at utredningen skal være ferdig vinteren 2010/2011. Utredningen skal deretter gjennomgå ekstern kvalitetssikring (KS1). Regjeringen vil senest i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett for 2011 orientere Stortinget om den videre framdriftsplanen.

5.2.2.3 POST 30 NYANLEGG OG STØRRE VEDLIKEHALD

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

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil satse på et mindre antall nasjonale havner med riksveitilknytning, og viser til sine merknader om dette i Innst. S. nr. 300 (2008–2009). Disse medlemmer vil derfor definere følgende havner som nasjonale stamhavner: Moss, Oslo, Drammen/Hurum, Larvik/Grenland, Kristiansand, Stavanger, Bergen, Ålesund, Kristiansund, Trondheim, Bodø, Narvik, Tromsø og Kirkenes. Disse medlemmer vil legge vekt på at disse havnene får utvikle seg som knutepunkter mellom ulike transportformer. De øvrige havnene beholder benevnelsen stamnetthavn.

Disse medlemmer viser til sitt forslag i Dokument nr. 8:48 (2008–2009), jf. Innst. S. nr. 201 (2008–2009), om å få fremlagt en egen stortingsmelding om strategi og tiltak knyttet til effektiv sjøtransport og havnestruktur, samt tilsvarende forslag i denne innstillingen.

Disse medlemmer vil på denne bakgrunn øke bevilgningene i posten med 25 mill. kroner, jf. forslag til alternativt budsjett. Disse medlemmer vil samtidig påpeke at disse medlemmer setter av en investeringsramme til kystformål på 300 mill. kroner i kap. 1380 post 64.

Stad skipstunnel

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til at Stad skipstunnel er omtalt i Prop. 1 S (2010–2011), der det kommer frem at arbeidet med ekstern kvalitetssikring KS1 og KS2 er forsinket, men at det legges opp til å ferdigstille kvalitetssikringen av konseptvalg (KS1) i 2011.

Flertallet viser til at Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti fremmet felles forslag om prosjektering av Stad skipstunnel i Innst. S. nr. 300

(2008–2009), Innst. 13 S (2009–2010) og i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett for 2011 i Innst. 350 S (2009–2010).

Flertallet viser til at tunnelen har blitt utredet og prosjektet kvalitetssikret i 21 år, men skal nå utredes og kvalitetssikres nok en gang. Flertallet vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede prosjektet Stad skipstunnel som OPS-prosjekt.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet vil peke på at arbeidet er i rute i forhold til tidsplanen som er estimert i NTP 2010–2019.

Disse medlemmer viser til merknad om OPS i kapittel 4.13.

Farled – Steinvågsundet i Ålesund

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, er kjent med at Kystverket har gjennomført geotekniske, miljømessige og marinarknologiske undersøkelser for områdene i og ved Steinvågsundet i Ålesund. I forbindelse med at man nå i 2011 skal utdype hovedleden over Lepsøyrevet (1700x100 m), skal mye av massene fra Lepsøyrevet benyttes til utfylling av Ålesund havn sitt anlegg på Flatholmen.

Flertallet er gjort kjent med at det for å få på plass en helhetlig prosess og optimal utnytting av masser og utstyr, må man vurdere å prioritere de mindre prosjektene i og ved Steinvågsundet til gjennomføring samtidig eller i direkte tilknytning til utdypingen av farleden over Lepsøyrevet. Flertallet vil derfor be om at dette gjennomføres i 2011.

5.2.2.4 POST 45 STØRRE UTSTYRSANSKAFFELSER OG VEDLIKEHOLD

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

Et annet flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, vil påpeke at komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre uttalte følgende i sine merknader i Budsjettinnst. S. nr. 13 (2008–2009) til statsbudsjettet for 2009:

«Disse medlemmer er bekymret over Regjeringens satsing på oljevernberedskap. Disse medlemmer legger vekt på føre-var-prinsippet i miljøpolitikken. Hovedinnsatsen må derfor legges inn på å forebygge forurensning. Disse medlemmer vil også peke på at en må ha et apparat med kort responstid

og moderne utstyr for å bekjempe akutt forurensning, dersom uhellet først er ute.»

Dette flertallet påpeker at regjeringspartiene Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet derimot hevdet at regjeringen systematisk hadde styrket oljevernberedskapen, og avfeide opposisjonspartiernes velbegrunnede bekymring. Miljøvernminister Erik Solheim sa i Stortinget 18. juni 2009 at det ikke er behov for statlig slepebåtberedskap i Sør-Norge.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Representantforslag 13 S (2009–2010) fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godsken, Arne Sortevik og Harald T. Nesvik om handlingsplan for forsterket oljevernberedskap, som inneholder følgende delforslag:

«Stortinget ber Regjeringen i løpet av 2009 legge frem for Stortinget en handlingsplan for forsterket oljevernberedskap. Stortinget legger til grunn at planen inneholder avklart og forpliktende finansiering for oppgradering av oljevernutstyr og fartøy.»

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

«Stortinget ber Regjeringen legge frem en oversikt over hvorvidt det er tilstrekkelig depotdekning, utstyr og tilstand på materiellet som sikrer ønsket beredskapsnivå ved alle kyststrekninger hvor skipstrafikken, vær- eller andre forhold tilsier slik beredskap.»

«Stortinget ber Regjeringen gjennomføre en grundig ekstern evaluering av oljevernberedskapen i forbindelse med «Full City»-havariet utenfor Langesund.»

Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge frem plan med tilhørende finansiering for nødvendig oppgradering og fornyelse av Kystverkets depotutstyr til oljevernberedskap, samt Kystverkets egne fartøyer for å forsterke oljevernberedskapen langs kysten.»

«Stortinget ber regjeringen sørge for at alle offentlige aksjoner i offentlig regi knyttet til ulykker og utslipp, rutinemessig som en del av et fast evalueringssopplegg, også revideres av Riksrevisjonen.»

Disse medlemmer øker på denne bakgrunn bevilgningen med 50 mill. kroner, jf. Fremskrittspartiets forslag til alternativt statsbudsjett 2011.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til at det er et økende behov for slepe-

båtkapasitet i Nord-Norge sett i lys av aktiviteten på sokkelen, samt frakt av olje fra Russland. Dette medlem viser derfor til Kristelig Folkepartis alternative budsjett der det avsettes 20 mill. kroner til økt beredskap og slepebåtaktivitet i nordlige havområder.

5.2.2.5 POST 60 TILSKUDD TIL FISKERIHAVNE-ANLEGG

Komiteen vil fremheve betydningen av gode fiskerihavner og farleder. Dette er infrastruktur som har stor betydning for næringslivet langs kysten. Overgang til nye og ofte større fiskefartøy krever større dybde i havnene. Anløp av større fraktefartøy for transport av fisk og fiskeprodukter krever også større dybde og bedre manøvreringsareal i havnene, og strengere krav til miljøopprydding øker kostnadene ved fordypning av havner der det er forurensede bunnsedimenter. Regjeringen ivaretar behovene på dette området med å styrke bevilgningen til havner og farleder.

Komiteen støtter forslaget til bevilgning for 2011 der det foreslås en bevilgning på 55,65 mill. kroner. Dette innebærer en realøkning på 22,9 mill. kroner i forhold til saldert budsjett 2010.

Komiteen gir også sin tilslutning til en engangsfullmakt på 20 mill. kroner knyttet til posten, jf. eget forslag til romertallsvedtak.

5.2.2.6 POST 70 TILSKUDD REDNINGSSSELKAPET

Komiteen viser til at Redningsselskapet (NSSR) utfører viktig sjøsikkerhetsarbeid og er en avgjørende ressurs i sjøredningsarbeid langs norskekysten. Komiteen støtter at det gis statlig tilskudd til NSSR. Komiteen viser til at redningstjenesten i Norge er organisert som et samvirke mellom offentlige etater, private og frivillige organisasjoner, og at NSSR som en landsdekkende humanitær frivillig organisasjon motiverer frivillige til å gjøre en uunnværlig innsats for sikkerheten til sjøs.

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

Et annet flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til at Redningsselskapet gjør en svært viktig innsats på sjøen for å redde mennesker og materiell fra ulykker. Dette flertallet viser til at Redningsselskapet i 2010 har bidratt ved en rekke havarier langs kysten, og at Redningsselskapet også er en del av ryggraden i oljevernberedskapen langs kysten.

Dette flertallet viser til den imponerende «1. linje tjeneste» Redningsselskapet yter i svært mange havarier og motorstans-tilfeller langs kysten, fordi skøytene befinner seg langs hele kysten. Dette flertallet konstaterer at dette er hendelser vi ikke hører så mye om, nettopp fordi Redningsselskapet er raskt på plass med sleper om bord i havaristen, og store katastrofer avverges/kontrolleres til større slepefartøy kommer til unnsetning.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at bevilgningsforslaget i

St.prp. nr. 1 (2008–2009) verken kompenserte for prisstigning på drivstoff og vedlikehold, eller for den generelle prisstigningen, og at dette ikke ble rettet opp i Prop. 1 S (2009–2010) eller Prop. 1 S (2010–2011). Disse medlemmer vil øke bevilgningene til Redningsselskapet med 30 mill. kroner utover regjeringens forslag i sitt alternative budsjett, bl.a. for å sikre drift av alle dagens redningsskøyter, jf. Fremskrittspartiets forslag til alternativt statsbudsjett 2011.

5.3 Kap. 4062 Kystverket

5.3.1 Sammendrag

Kap.	(i mill. kroner)		
	Saldert budsjett 2010	Prop. 1 S (2010–2011)	Pst. endring 10/11
4062	9 453	9 453	3,1

Bevilgningen er forslag under post 2 Andre inntekter, og omfatter refusjoner og inntekter fra eksterne, samt inntekter knyttet til statens beredskap mot akutt forurensning.

5.3.2 Komiteens merknader

Komiteen viser til at budsjettposten omfatter refusjoner og inntekter fra eksterne, samt inntekter knyttet til statens beredskap mot akutt forurensning. Komiteen slutter seg til forslaget om 9,75 mill. kroner i inntekter på posten i 2011. Komiteen viser til at gebyrinntektene under Kystverket fra 2010 er gjort om til sektoravgifter under Fiskeri- og kystdepartementet. Komiteen vil i den forbindelse vise til de respektive partiers merknader om sektoravgifter under kap. 5575 post 74, jf. Innst. 3 S (2010–2011).

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at gebyrinntekter som tidligere var en del av Fiskeri- og kystdepartementets budsjett nå behandles av finanskomiteen. Disse medlemmer viser til kap. 5575 Sektoravgifter under Fiskeri- og kystdepartementet som samlet har en budsjettert inntekt på 692 mill. kroner i 2011. Disse medlemmer peker spesielt på at post 74

Sektoravgifter til Kystverket i budsjettet er oppført med hele 639 mill. kroner og omfatter Kystverkets inntekter fra hhv. losavgift, kystavgift og sikkerhetsavgift. Disse medlemmer har merket seg at kystavgiftens andel av statens utgifter knyttet til farleder med mer i budsjettet er foreslått redusert fra 30 til 20 pst. Likevel gjenstår en betydelig sektoravgift som også fremstår som en særavgift på sjøtransport. Disse medlemmer har merket seg innspill i forbindelse med transport- og kommunikasjonskomiteens høringer om budsjettet for 2011 knyttet til los- og sikkerhetsavgifter og sjøtransportens konkurransevne. Disse medlemmer har særlig merket seg analyser av avgiftsstrukturen for sjøtransport som viser at langt større andel av transportkostnadene for sjøtransport er knyttet til offentlige avgifter enn for transport med bil. Denne situasjonen er til hinder for økning i varetransport med sjøtransport og som er en omforent politisk målsetting i NTP 2010–2019. Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge frem egen sak om sektorgebyrer for sjøtransport og legge til grunn at det gjennomføres en uavhengig analyse av behovet for lostjenester og inndekning av lostjenester gjennom sektorgebyr.»

5.4 Kap. 1070 og 4070 Samfunnet Jan Mayen og Loran-C

5.4.1 Sammen drag

Kap.	(i mill. kroner)		
	Saldert budsjett 2010	Prop. 1 S (2010–2011)	Pst. endring 10/11
1070	49,2	42,68	-13,3
4070	4,588	4,729	3,1

Kap. 1070 foreslås bevilget med 42,68 kroner i 2011. Kapitlet omfatter driften av Samfunnet på Jan Mayen og investeringer og driftsutgifter for navigasjonssystemet Loran-C-systemet, som er et sivilt radionavigasjonssystem for bruk i Nordvest-Europa.

5.4.2 Komiteens merknader

Komiteen merker seg og understreker viktigheten av at regjeringen foretar vurdering av vedlikeholdstiltak fortløpende.

Komiteen har utover dette ikke andre merknader og slutter seg til forslaget til bevilgning.

6. Fornyings-, administrasjons- og kirke departementet – IKT-politikk – Utdrag fra budsjettkapitler, samt komiteens merknader til disse

6.1 Kap. 1560 og kap. 3650 Direktoratet for forvaltning og IKT

6.1.1 Sammen drag

Kap.	(i mill. kroner)		
	Saldert budsjett 2010	Prop. 1 S (2010–2011)	Pst. endring 10/11
1560	263,652	287,382	9,0
4560	12,364	5,675	-54,1

Kap. 1560 post 1 Driftsutgifter vert foreslått løyvd med 176,265 mill. kroner, ei auke på 18,551 mill. kroner samanlikna med saldert budsjett 2010. Auken gjeld i hovudsak omdisponering av budsjettmidlar frå post 21 Spesielle driftsutgifter som ein konsekvens av at fleire utviklingsoppgåver i direktoratet går over i ordinær drift.

Post 21 Spesielle driftsutgifter, vert foreslått løyvd med 27,067 mill. kroner, ein reduksjon med 17,917 mill. kroner samanlikna med saldert budsjett 2010. Løyvinga skal nyttast m.a. til direktoratet sine utviklingsoppgåver og IKT-prosjekt.

Post 22 Betaling av eID til private leverandørar (ny) vert foreslått løyvd med 8,2 mill. kroner og dekker utgifter for elektronisk ID på høgt tryggleiksnivå.

Å etablere eit større faktureringsapparat i Direktoratet for forvaltning og IKT og dei deltakande verksemdene vert sett på som kostbart og lite føremålsteneleg. Utgiftene vert foreslått dekkja ved at verksemdene med det antatt største volumet av innloggingar med eID finansierer løyvinga. Det vert foreslått at det vert rammeoverført til saman 8,2 mill. kroner for å dekke desse transaksjonskostnadene. Midlane vert rammeoverført frå følgjande driftspostar: Frå kap. 1618 Skatteetaten, post 1 2,8 mill. kroner, frå kap. 2410 Statens lånekasse, post 1 0,8 mill. kroner, frå kap. 720 Helsedirektoratet, post 1 0,2 mill. kroner og

frå kap. 605 Arbeids- og velferdsetaten, post 1 4,4 mill. kroner.

Post 23 Elektronisk ID vert foreslått løyvd med 75,85 mill. kroner, ein auke med 14,89 mill. kroner samanlikna med saldert budsjett 2010. Posten skal dekke m.a. utgiftene til det vidare arbeidet med å utvikle og drive ein felles infrastruktur for elektronisk ID og e-signatur for offentleg sektor.

6.1.2 Komiteens merknader

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

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at hovedmålene for Direktoratet for IKT og forvaltning (Difi) er å utvikle en bedre organisert, brukerretta og effektiv statsforvaltning, kompetente ledere og medarbeidere i staten, en felles infrastruktur for eID i offentlig sektor, koordinert, brukerretta og kostnadseffektiv IKT-bruk i offentlig sektor og samfunnsnytte, kostnadseffektive og kvalitetsretta innkjøp. Disse medlemmer

støtter de mål og prioriteringer som regjeringen setter for Difi i forslaget til statsbudsjett.

Disse medlemmer vil trekke fram at Difi har ei nøkkelrolle i å medvirke til gode gode omstillingsprosesser og fornying av offentlig sektor. Disse medlemmer er opptatt av at direktoratet går foran når det gjelder god medvirkning fra ansatte og brukere i endringsprosesser.

Disse medlemmer viser til at Difi i all hovedsak utfører forvaltningsoppgaver som er tjenester det ikke er fornuftig å kjøpe i markedet.

Disse medlemmer mener Difis arbeid med å forbedre offentlig informasjon og gjøre offentlige nettsteder tilgjengelige for innbyggerne er en viktig oppgave.

Disse medlemmer har merket seg at Difi har en nøkkelrolle i oppfølginga av regjeringens IKT-politikk, og at ei hovedoppgave er å drive og videreutvikle en felles infrastruktur for eID i offentlig sektor.

Disse medlemmer viser til at det i Norge i 2008 ble gjort offentlige innkjøp, eksklusiv oljesektoren for 307 mrd. kroner. Disse medlemmer viser til at Difi har et utøvende ansvar på nasjonalt nivå og ei sentral rolle i den operative oppfølginga av regjeringens handlingsplan for miljø- og samfunnsansvar i offentlige anskaffelser. Dette ansvaret gjelder både miljøbevisste innkjøp og miljøledelse. Difi skal også integrere miljøperspektivet i sin satsing på bygg og anlegg. Handlingsplanen setter konkrete tiltak for å fremme etterspørsel etter miljøvennlige varer og tjenester som er framstilt etter høye etiske og sosiale standarder. Planen gjelder for 2007–2010 og skal revideres i 2011.

Disse medlemmer mener arbeidet med bærekraftige og klimavennlige anskaffelser bør ha høy prioritet, og at den forbrukermakt som staten har, må utnyttes offensivt for å nå overordnede nasjonale mål i miljø- og klimapolitikken.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre viser til at Statskonsult 1. januar 2004 ble omdannet til et heleid statlig aksjeselskap i konkurranse med private aktører, men at regjeringspartiene Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet reverserte dette og innlemmet Statskonsult i Direktoratet for forvaltning og IKT fra 1. januar 2008. Disse medlemmer viser

til mindretallsforlag 11 i Budsjett-innst. S. nr. 5 (2008–2009), der Fremskrittspartiet, Høyre og Venstre gikk inn for å skille ut Statskonsult som nytt selskap som selges til høystbydende. Disse medlemmer påpeker at denne typen tjenester kan kjøpes fra en lang rekke private konsulentselskap, og at mange av tilbyderne har bred erfaring fra offentlig sektor i Norge og utlandet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet gikk imot å tilføre 20 millioner statlige kroner i styrket egenkapital til Statskonsult i Innst. S. nr. 78 (2006–2007) om endringer på statsbudsjettet for 2006 under Fornyings- og administrasjonsdepartementet. Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet og Venstre den gang estimerte at et salg kunne innbringe om lag 40 mill. kroner i 2009. Disse medlemmer viser til svar på spørsmål 270 fra finanskomiteen/Fremskrittspartiets fraksjon av 15. oktober 2009, der det kommer frem at Fornyings- og administrasjonsdepartementet ikke greier å estimere salgsværdien for konsulentvirksomheten i Direktoratet for forvaltning og IKT, dersom dette skilles ut som et selvstendig selskap. Disse medlemmer viser til at DiFi ifølge Prop. 1 S (2010–2011) hadde 187 ansatte 1. mars 2010, mens DiFi ifølge St.prp. nr. 1 (2008–2009) hadde 89 ansatte 1. mars 2008. Disse medlemmer anslår derfor at et salg vil kunne innbringe om lag 60 mill. kroner, og vil redusere driftsutgiftene tilsvarende. Disse medlemmer viser til sitt strukturforlag i Innst. 2 S (2010–2011):

«Stortinget ber Regjeringen:

- I. Skille ut tidligere Statskonsult som et eget selskap og selge dette.
- II. Legge frem sak om organisering av Direktoratet for forvaltning og IKT som et statlig selskap eller statsaksjeselskap, og en ordning selskapet skal kunne prosjektfinansiere store utbyggingsprosjekter ved hjelp av rimelige, statlige lån som tilbakebetales over investeringsobjektets levetid.»

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til Høyres forslag i finansinnstillingen, og mener at konsulentvirksomheten i Direktoratet for forvaltning og IKT bør skilles ut som eget selskap og selges. Dette antas å kunne innbringe om lag 50 mill. kroner, og vil kunne redusere driftsutgiftene tilsvarende.

6.2 Kap. 1561 IKT-politikk

6.2.1 Sammen drag

Kap.	(i mill. kroner)		
	Saldert budsjett 2010	Prop. 1 S (2010–2011)	Pst. endring 10/11
1561	27,238	25,969	-4,7

Kap. 1561 post 22 Samordning av IKT-politikken foreslås bevilget med 13,019 mill. kroner, en reduksjon på om lag 3 mill. kroner sammenliknet med saldert budsjett 2010. Blant annet skal bevilgningen dekke arbeidet med digitalt førstevalg, samordning av IKT i kommunene, tiltak for å legge til rette for markedsbasert utbygging av bredbånd.

Post 71 Tilskudd til fri programvare foreslås bevilget med 4,444 mill. kroner.

Post 72 Tilskudd til forebyggende informasjonssikring foreslås bevilget med 6,506 mill. kroner. Tilskuddet er en grunnbevilgning som bidrar til å dekke løpende lønns- og driftsutgifter i Norsk senter for informasjonssikring.

Post 73 Tilskudd til digital kompetanse (ny) foreslås bevilget med 2 mill. kroner og tildeles Seniornett som driftstilskudd for 2011.

6.2.2 Komiteens merknader

Komiteen mener det er viktig at innbyggere og næringsliv skal kunne møte en effektiv og brukervennlig elektronisk forvaltning. Det er derfor viktig at myndighetene koordinerer innsatsen i utviklingen slik at fellesløsninger kan tas i bruk.

Komiteen er enig i departementets vektlegging av åpne standardløsninger i programutvikling slik at bindingen til leverandører blir redusert. Likeledes vil arbeidet med å ta i bruk fri programvare i offentlig sektor være til nytte for organisasjoner, bedrifter og innbyggerne. Komiteen ser positivt på det som gjøres innenfor dette området.

Den digitale informasjonsflyten vil i årene som kommer stille stadig sterkere krav til samordning, og samvirke mellom myndigheter, tjenesteutøvere og andre interessenter. Hensynet til effektiv ressursbruk vil sannsynligvis også øke behovet for mer samordnende tilnærminger til utvikling, forvaltning og drift av nye systemløsninger. Komiteen er fornøyd med at departementet vil legge til rette for denne utviklingen.

De kommende årene vil bruk av IKT potensielt være den største enkeltbidragsyteren til effektivisering og brukerreting av offentlig sektor. Komiteen har forventninger til departementets arbeid på dette området.

Komiteen vil peke på at Norge er blant de land i verden som har høyest digital deltakelse og kompetanse i befolkningen. Her går imidlertid utviklingen svært raskt, og det er viktig at vi ikke får et klasseskille mellom de som har tilegnet seg slik kompetanse og de som blir stående utenfor. Komiteen ser derfor positivt på departementets arbeid med å stimulere eldre til å øke sin kompetanse knyttet til den elektroniske hverdagen.

POST 50 BREDBÅND

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, mener at bredbåndsutbygging er noe av det viktigste som gjøres for at vi skal kunne ha et variert næringsliv og bosetting i hele landet. Dekningsgraden for bredbånd med hastigheter som departementet har lagt til grunn for definisjonen «bredbånd» er i dag tilnærmet 100 pst. Denne definisjonen ble satt i St.meld. nr. 49 (2002–2003). Flertallet påpeker at mye har skjedd siden denne stortingsmeldingen ble lagt frem, og at 640/128 kbit/s ikke lenger kan betraktes som fullverdig bredbånd. Flertallet mener derfor det snarest bør utarbeides en ny standard for hva som kan betraktes som fullverdig bredbånd, og at en utbyggingsplan for dette utarbeides.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet vil framheve at denne regjeringen har satt av langt større summer til bredbåndsutbygging enn den forrige regjeringen. I den forrige regjeringens siste budsjett (2005) var det satt av kun ca. 68 mill. kroner til bredbåndsformål. Fra 2006–2010 har den sittende regjeringen satt av over 850 mill. kroner til bredbånd. I tillegg kommer minst like store lokale og regionale tilskudd fra kommuner, fylkeskommuner og bredbåndoperatører.

Disse medlemmer viser til at standarden som ble etablert under regjeringen Bondevik 2 er en minimumsstandard.

Disse medlemmer viser til regjeringens politiske plattform:

«Regjeringen vil[...] fortsette arbeidet for å tilrettelegge for bredbånd med tilstrekkelig kapasitet til å møte fremtidige behov innen skole, helse, næringsliv og husholdninger i hele landet.»

Disse medlemmer er opptatt av at regjeringen fortsetter å jobbe for ytterligere forbedringer av bredbåndstilbudet og vil legge til rette for bredbånd med tilstrekkelig kapasitet til å møte fremtidige behov og med standarder som er tilpasset et slikt mål.

Disse medlemmer viser til at en ambisjon om å øke kapasiteten til minst 100 Mbit/s til alle innen 2015 vil, ifølge konsulentselskapet Nexia, kreve statlige tilskudd på om lag 28 mrd. kroner og ikke er realistisk å innfri. En slik ambisjon vil uansett kreve tilleggsbevilgninger av et helt annet omfang enn Fremskrittspartiet legger inn sitt alternative budsjett.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine merknader om IKT og Bredbånd i innstillingens kapittel 2.2.2. Disse

medlemmer mener at bredbåndsutbygging er noe av det viktigste som gjøres for at vi skal kunne ha et variert næringsliv og bosetting i hele landet. Disse medlemmer peker på at regjeringen i statsbudsjettet for 2011 ikke prioriterer midler til bredbånd over denne posten. Disse medlemmer mener i motsetning til regjeringen at 640/128 kbit/s ikke lenger kan betraktes som bredbånd, og viser til at US Federal Communications Commission (FCC) nå definerer bredbånd som minimum 4 megabit per sekund i nedlastingshastighet og minimum 1 megabit per sekund som opplastingshastighet. Disse medlemmer

viser til at Norge ifølge Prop. 1 S (2010–2011) har en bredbånddekning på 89 pst. dersom man legger en bredbåndsdefinisjon på 4 Mbps/0,5 Mbps. Disse medlemmer har derfor som ambisjon å øke kapasiteten til minst 100 mbit/s innen 2015 for å nå et mål om at Norge skal ha et av verdens beste bredbånd til våre innbyggere. Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett, hvor det foreslås 50 mill. kroner ut over regjeringens forslag for 2011. Disse medlemmer viser til at disse midlene kommer i tillegg til investeringsrammen på 750 mill. kroner, jf. kap. 1382 post 64.

6.3 Kap. 1562 Internasjonalt IKT-samarbeid og utviklingsprogram

6.3.1 Sammendrag

Kap.	(i mill. kroner)		
	Saldert budsjett 2010	Prop. 1 S (2010–2011)	Pst. endring 10/11
1562	20,821	27,691	33,0

Kap. 1562 post 1 Driftsutgifter foreslås bevilget med 4,19 mill. kroner og dekker utgifter til lønn og drift for nasjonale eksperter til EU-kommisjonen som del av deltakelse i EU-programmene.

Post 70 Tilskudd til internasjonale program foreslås bevilget med 27,691 mill. kroner, en økning med 6,7 mill. kroner sammenliknet med saldert budsjett 2010. Bevilgningsøkningen på posten skyldes primært økte kontingentutgifter til programmet CIP-IKT.

6.3.2 Komiteens merknader

Komiteen er positiv til at Norge deltar i det omfattende europeiske samarbeidet på IKT-området, og at Norges innsats er særlig rettet mot EU og OECD. Komiteen påpeker at fremveksten av felleseuropeiske elektroniske løsninger i offentlig forvaltning er et viktig bidrag i moderniseringen (fornyingen) av offentlig sektor. Komiteen vil også peke

på at EU legger sterk vekt på verdien av IKT som en driver for økonomisk vekst. 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 informasjonssikkerhetsbyrå).

Komiteen viser til at offentlig sektor er en stor innkjøper av varer og tjenester, og er svært positive til at Norge leder CIP-prosjektet Pan European Public Procurement Online (PEPPOL), som skal gjøre det lettere for bedrifter å være med på offentlige anbudsprosesser i andre land.

7. Justis- og politidepartementet – Nødnett – Utdrag fra budsjettkapitler, samt komiteens merknader til disse

7.1 Kap. 456 og kap. 3456 Direktoratet for nødkommunikasjon

7.1.1 Sammendrag

Kap.	(i 1 000 kroner)		
	Saldert budsjett 2010	Prop. 1 S (2010–2011)	Pst. endring 10/11
456	388,903	525,570	35,1
3456	28,246	25,340	-10,3

Som ledd i avslutningen av trinn én av et nytt felles radiosamband for nødstatene – Nødnett, foreslås bevilgningen for 2011 på kap. 456 post 1 Driftsutgifter redusert med 121,5 mill. kroner sammenliknet med saldert budsjett for 2010. Det foreslås at posten bevilges med 139,9 mill. kroner.

På bakgrunn av erfaringene i driften av Direktoratet for nødkommunikasjon foreslås bevilgningen til drift av direktoratet økt med 24 mill. kroner i 2011. Regjeringen vil komme tilbake til Stortinget med en nærmere vurdering av spørsmålet om landsdekkende utbygging av Nødnett når evaluering og kvalitetssikring er ferdigstilt. For å ta høyde for bevilgningsbehov i 2011 som følge av en eventuell beslutning om landsdekkende utbygging, foreslår regjeringen å bevilge 21 mill. kroner under post 1 til dette formål.

Post 45 Større utstyrsanskaffelser foreslås bevilget med 385,7 mill. kroner, dette er en økning med om lag 258,1 mill. kroner sammenliknet med saldert budsjett 2010. Beløpet tar høyde for investering i radionett, utstyr til nødstatenes kommunikasjonssentraler og terminaler i 2011 ved et eventuelt vedtak i 2011 om landsdekkende utbygging av Nødnett. Det foreslås at Justisdepartementet i 2011 får fullmakt til å kunne overskride bevilgningen på kap. 456 post 45 mot tilsvarende merinntekter under kap. 3456 post 2.

Kap. 3456 post 1 Brukerbetaling forelås økt med 14,1 mill. kroner sammenliknet med saldert budsjett 2010 og bevilget med 18,8 mill. kroner. Forventet brukerbetaling er basert på de prinsipper for brukerbetaling som ble redegjort for i St.prp. nr. 30 (2006–2007). Post 2 Refusjoner foreslås redusert med om lag 17 mill. kroner, og bevilget med 6,5 mill. kroner.

7.1.2 *Komiteens merknader*

Komiteen viser til forslaget om å bevilge 525,57 mill. kroner i 2011 på kap. 456 Direktoratet for nødkommunikasjon. Bevilgningen skal nyttes til drift av direktoratet og til å slutføre arbeidet med første utbyggingstrinn av Nødnett som vil bidra til en mer effektiv ressursbruk, økt trygghet i samfunnet og for de ansatte i nød- og beredskapsstatene og en styrket politikraft. Komiteen har merket seg at regjeringen, som følge av statens ansvar og forpliktelser ved driften av første byggetrinn, foreslår å øke bevilgningen til drift av direktoratet med 24 mill. kroner i 2011. Komiteen har videre merket seg at regjeringen vil komme tilbake til Stortinget med en nærmere vurdering av spørsmålet om landsdekkende utbygging av Nødnett når evaluering og kvalitetssikring av første utbyggingsområde er ferdigstilt. Det er tatt høyde for bevilgningsbehov i 2011 som følge av en eventuell beslutning om landsdekkende utbygging. Det er således foreslått 21 mill. kroner under post 1 Driftsutgifter og 385,7 mill. kroner under post 45 Større nyanskaffelser til dette formål.

Komiteen slutter seg til forslag til bevilgning under kap. 456 og kap. 3456.

Komiteen har merket seg at første trinn av Nødnett er nær ferdigstillelse og at alle politiets brukere, samt brukere fra brann og helse, nytter radiosambandet i sitt daglige operative arbeid. Videre har komiteen merket seg at politiets og brannvesenets brukere gir gode tilbakemeldinger på sine erfaringer ved bruk av Nødnett.

Komiteen viser videre til Stortinget ved behandlingen av St.prp. nr. 30 (2006–2007), jf. Innst. S. nr. 104 (2006–2007), fattet følgende vedtak:

«Stortinget samtykker i at Justis- og politidepartementet gis fullmakt til å

1. inngå kontrakt om leveranse av nytt digitalt nødnett for igangsetting av utbygging av et første utbyggingsområde innenfor en kostnadsramme på 900 mill. Første utbyggingsområde omfatter politidistriktene Follo, Romerike, Oslo, Asker, og Bærum, Søndre Buskerud og Østfold.
2. inngå kontrakt om leveranse for utbygging av resten av landet med forbehold om at landsdekkende utbygging ikke kan igangsettes før evaluering av første trinn er gjennomført og Stortinget eventuelt har vedtatt videre utbygging.»

Komiteen har merket seg at enkelte evalueringsaktiviteter er påbegynt og gjennomført, jf. omtale i St.prp. nr. 67 (2008–2009). Komiteen har også merket seg at det vil bli gjennomført en omfattende evaluering av første trinn knyttet til kontraktsfestede tester, teknologi, nytte og bruk, økonomi og prosjektgjennomføring før regjeringen legger fram forslag for Stortinget om videre utbygging. Videre at brukerevalueringen som skal inngå som del av regjeringens beslutningsgrunnlag, vil basere seg på et representativt utvalg brukere i og mellom etatene.

Komiteen viser for øvrig til merknaden i Budsjett-innst. S. nr. 13 (2007–2008):

«Komiteen stiller derfor spørsmål ved behovet for etatsvise driftsorganisasjoner ved overgangen til ett felles nødnett. Komiteen mener det bør vurderes om det bør foretas en sentralisering av driftsoppgavene for de tre nødstatene. Komiteen ber Regjeringen komme tilbake til dette før en eventuell beslutning om landsdekkende utbygging.»

Komiteen ser fram til evalueringen, og ber regjeringen også gi en vurdering av sentralisering av driftsoppgavene for de tre nødstatene, jf. ovennevnte komitémerknad, i denne evalueringen.

Komiteen understreker behovet for Nødnett i hele landet, og viser i den forbindelse til merknaden i Innst. S. nr. 104 (2006–2007):

«Komiteen vil understreke at behovet for nytt nødnett er til stede over hele landet. Dagens sambandsutstyr er lite tjenlig, og det er derfor viktig å

sørge for at hele landet får nytt nødnett uten unødvendige forsinkelser.»

Komiteen har merket seg at første utbyggingsområde av Nødnett ferdigstilles våren 2011. Dette gir en forsinkelse på om lag tre år i forhold til opprinnelig fremdriftsplan for utbyggingen. Komiteen ser alvorlig på denne forsinkelsen.

Komiteen understreker at det er viktig at det så langt som mulig, legges til rette for at blant annet frivillige organisasjoner som driver med redningsarbeid, kan bruke det nye nødnettet.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, ser med uro på at videre utbygging av Nødnett er forsinket med 3 år. Tap av både viktig kompetanse og fordyrende omkostninger som følge av utsettelsen bør forsøkes minimalisert. Utsettelsen burde vært unngått.

Flertallet vil vise til at kommuner som har deltatt i oppstart av Nødnett i Indre Østfold, har varslet om økte utgifter i forbindelse med drift av dette. Det er ikke slik at kommuner før oppstart av nytt Nødnett har hatt «unormalt lave driftsutgifter» på gammelt samband. Flere kommuner har de siste årene måttet fornye både basestasjon (sender), personsøkere og radioer, samt høye reparasjonsutgifter for å holde liv i noe utstyr til det nye skulle komme. Det er viktig at de reelle kostnader for kommunene synliggjøres og fullt ut kompenseres.

Flertallet fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge til rette for at organisasjoner som driver med redningsarbeid, gis anledning til å benytte det nye nødnettet.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine merknader om nødnettet i innstillingens kapittel 2.2.2. Disse medlemmer peker på at implementeringen av det nye nødnettet er i gang etter en rekke utsettelser på grunn av store problemer i forbindelse med implementeringen og oppstarten. Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme en sak som omhandler de økonomiske konsekvensene for kommunene og etatene i forbindelse med innføring og drift av det nye nødnettet. Saken må også synliggjøre hvordan de eventuelle merutgiftene skal finansieres.»

8. Forslag fra mindretall

8.1 Rammeuavhengige forslag

Forslag fra Fremskrittspartiet og Høyre:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen utarbeide og ta i bruk konkrete mål for hva som er god vei for henholdsvis riksvei og fylkesvei i form av minstestandard. Stortinget legger til grunn at veiene jevnlig blir målt av tilsynsmyndighet i henhold til fastlagt standard, og at brudd på krav møtes med sanksjoner.

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen legge frem en egen sak om finansieringsverktøy til bruk ved investeringer innenfor samferdselssektoren. Stortinget legger til grunn at dette skjer uavhengig av behandling av ny Nasjonal transportplan.

Forslag 3

Stortinget ber regjeringen sørge for at tilfredshet med riks- og fylkesveier jevnlig måles blant veibrukerne.

Forslag 4

Stortinget ber regjeringen fremme en sak om reversering av forvaltningsreformen på samferdselsområdet, slik at de over 17 000 kilometerne med øvrige riksveier som ble overført til fylkeskommunene 1. januar 2010, tilbakeføres til staten.

Forslag 5

Stortinget ber regjeringen evaluere føreropplæringen og snarest øke satsingen på tilsyn med føreropplæringen for å øke kvaliteten.

Forslag 6

Stortinget ber regjeringen snarest avvikle strekningsvis-ATK.

Forslag 7

Stortinget ber regjeringen sørge for at eksterne kvalitetssikringsrapporter for store statlige investeringsprosjekter offentliggjøres straks de foreligger.

Forslag 8

Stortinget ber regjeringen godkjenne 110 km/t som fartsgrense på de beste motorveiene i henhold til anbefaling fra Statens vegvesen.

Forslag 9

Stortinget ber regjeringen sørge for at en ensartet standard skal gjelde for alle riksvegferger som ble overført til fylkeskommunene fra 1. januar 2011 for å sikre nasjonal standard på fergetilbudet.

Forslag 10

Stortinget ber regjeringen oppheve konsesjonskravet til Posten Norge om plikten til å opprettholde fullverdige banktjenester.

Forslag 11

Stortinget ber regjeringen legge frem sak om bygging av alternativ seilingsled til Bergen indre havn i revidert nasjonalbudsjett for 2011.

Forslag fra Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti:

Forslag 12

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 13

Stortinget ber om at regjeringen systematisk kartlegger rasfaren langs riks- og fylkesveiene, og utarbeider en forpliktende handlingsplan. Siktemålet må være at norske riksveier skal være sikret mot farlige ras og påfølgende uheldig veistenging.

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 14

Stortinget ber regjeringen etablere et statens transporttilsyn som får til oppgave å drive tilsyn med og kontroll av all transport på vei, jernbane, innenfor luftfart og sjøtransport. Transporttilsynet skal årlig legge frem en rapport for Stortinget om måloppnåelse innenfor norsk samferdsel. Stortinget legger til grunn at slik rapportering baseres på konkrete mål og minstestandard for alle transportsektorer, og at tilsynet får konkrete sanksjonsmidler.

Forslag 15

Stortinget ber regjeringen i langt større grad ta i bruk livsløpsentrepriser og totalentrepriser ved bygging av store vei- og jernbaneprosjekter.

Forslag 16

Stortinget ber regjeringen legge frem en sak om finansiering og utbygging av store samferdselsprosjekter av nasjonal betydning, uavhengig av Nasjonal transportplan.

Forslag 17

Stortinget ber regjeringen sørge for at det blir utarbeidet årlig vedlikeholdsrapport for samlet nasjonalt veinett.

Forslag 18

Stortinget ber regjeringen sørge for at det utarbeides årlige oversikter over innbetaling og bruk av bompenger på alle typer veier så lenge det foregår bompengefinansiering av bygging og drift av infrastruktur, og at slik oversikt årlig legges frem for Stortinget på egnet måte.

Forslag 19

Stortinget ber regjeringen legge frem en samlet oversikt over avgifter og gebyrer innenfor transportsektoren, med forslag til fremtidig strategi for bruk av avgifter og gebyrer i arbeidet for å nå nasjonale transportpolitiske mål.

Forslag 20

Stortinget ber regjeringen snarest legge frem egen sak om statlig finansiering av gjeld i eksisterende bompengeselskaper og for vedtatte, men ikke igangsatte prosjekt der bompengefinansiering inngår, basert på at staten overtar eller innløser gjelden.

Forslag 21

Stortinget ber regjeringen i sak om statlig finansiering av gjeld i eksisterende bompengeselskaper mv., legge frem forslag til bruk av nye finansieringsverktøy for å sikre nødvendig utbygging av et effektivt, sikkert og miljøvennlig veinett i Norge i løpet av maksimalt 25 år basert på full statlig finansiering.

Forslag 22

Stortinget ber regjeringen komme tilbake med en vurdering av statlig forskuttering av midler til hele finansieringen av samferdselsprosjekter der bompengefinansiering inngår, for å redusere de samlede finansieringskostnadene for slike prosjekter.

Forslag 23

Stortinget ber regjeringen sørge for at den statlige finansieringsandel av samferdselsprosjekter der bompengefinansiering inngår, bevilges og utbetales i tråd med prosjektets forutsetninger om finansieringsdeling.

Forslag 24

Stortinget ber regjeringen legge fram sak om opphevelse av § 27 og § 27A i lov 21. juni 1963 nr. 23 veglova.

Forslag 25

Stortinget ber regjeringen utarbeide opplegg for en storbypakke på 100 mrd. kroner til modernisering av transportnettene i Oslo, Stavanger, Bergen og Trondheim, samt kjøp av persontransporttjenester. Stortinget forutsetter at eksisterende planer/pakker

for utvikling av vei- og jernbanebaserte prosjekter som i dag er finansiert eller er planlagt finansiert med bompenger, i sin helhet finansieres av staten. Stortinget ber regjeringen opprette en egen styringsgruppe for storbybysatsingen med bruk av statlige reguleringsplaner. Stortinget legger til grunn statlig styring av en moderniseringspakke for hver av byene med rapportering til Stortinget på egnet måte.

Forslag 26

Stortinget ber regjeringen i løpet av 2011 legge frem en egen sak om utvikling av fremtidige kollektivløsninger i de største byene.

Forslag 27

Stortinget ber regjeringen sikre at utbygging av skinnebaserte kollektivtiltak i og rundt de største byene samordnes med Jernbaneverket, og at slik utbygging inngår som en del av arbeidet med å utvikle trafikknutepunkt der flere transportformer knyttes direkte sammen. Stortinget ber regjeringen legge frem egen sak om dette.

Forslag 28

Stortinget ber regjeringen opprette løpende statlig tilsyn med Bybaneprojektet i Bergen.

Forslag 29

Stortinget ber regjeringen utrede intermodale knutepunkter i Bergen/Flesland og Trondheim/Værnes.

Forslag 30

Stortinget ber regjeringen utarbeide egen knutepunktplan for å sikre gode knutepunktsløsninger der flere transportmidler møtes.

Forslag 31

Stortinget ber regjeringen forsere arbeidet med Alnabruterminalen ved å sette bort planarbeidet og utbyggingen til en ekstern aktør gjennom anbud.

Forslag 32

Stortinget ber regjeringen i løpet av 2011 legge frem en egen stortingsmelding om strategi og tiltak knyttet til effektiv sjøtransport og havnestruktur.

Forslag 33

Stortinget ber regjeringen innføre en ordning med gratisferger på riksveinettet.

Forslag 34

Stortinget ber regjeringen i løpet av 2011 legge frem en egen stortingsmelding om modernisering av norsk luftfartspolitik basert på Strategi for norsk

luftfart fra juni 2008, fremlagte rapporter om flysikkerheten i norsk luftfart, og Dokument nr. 8:16 (2008–2009).

Forslag 35

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

Forslag 36

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

Forslag 37

Stortinget ber regjeringen legge frem et nytt og forpliktende opplegg for fornyelse av skiltparken i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett for 2011.

Forslag 38

Stortinget ber regjeringen utrede høyere fart for mopeder.

Forslag 39

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

Forslag 40

Stortinget ber regjeringen utrede graderte førerkort for personer under 18 år.

Forslag 41

Stortinget ber regjeringen i forbindelse med arbeidet med statsbudsjettet for 2012, dele dagens kap. 1320 post 23 i flere budsjettposter slik at det kommer klarere frem hvor mye som bevilges til de enkelte formålene posten i dag omfatter.

Forslag 42

Stortinget ber regjeringen etablere en ordning som automatisk gir personer som får båndlagt sin eiendom til infrastrukturformål, rett til å innløse eiendommene til markedsverdi umiddelbart etter at planene er godkjent.

Forslag 43

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

Forslag 44

Stortinget ber regjeringen sørge for at standard for drift og vedlikehold i henhold til gjeldende hånd-

bok 111 fortsatt skal gjelde for dagens øvrige riksveinett også etter overføring til fylkeskommunene.

Forslag 45

Stortinget ber regjeringen i 2011 legge frem egen melding om drosjenæringens rammebetingelser og nødvendige lovendringer.

Forslag 46

Stortinget ber regjeringen legge frem en sak om en belønningsordning for å sikre skoleveiene.

Forslag 47

Stortinget ber regjeringen åpne for konkurranseutsetting av alle jernbanestrekninger i Norge.

Forslag 48

Stortinget ber regjeringen i forbindelse med arbeidet med statsbudsjettet for 2012, å dele dagens kap. 1350 post 23 i to, slik at det i Jernbaneverkets budsjett blir to separate poster for drift og vedlikehold.

Forslag 49

Stortinget ber regjeringen sørge for at det blir utarbeidet statistikk over direkte og indirekte energiforbruk for de ulike transportformene.

Forslag 50

Stortinget ber regjeringen avvikle eneretten til Posten Norge AS for brevpost under 50 gram fra 1. juli 2011.

Forslag 51

Stortinget ber regjeringen snarest gjennomføre nødvendige tiltak og avklaringer som åpner for at lokale initiativ for å supplere statlig veibevilgning, kan organiseres gjennom regionale og lokale veiselskap med egen finansiering og uten bruk av bompenger.

Forslag 52

Stortinget ber regjeringen bruke statlig regulering på samtlige utbyggingsprosjekter på riksveinettet og jernbanenettet.

Forslag 53

Stortinget ber regjeringen i løpet av 2011 legge frem egen sak om fornyelse, forenkling og effektivisering av arbeidet med nasjonale transportplaner, særlig tilpasset sterkere statlige styring med stam- og riksveiutbygging.

Forslag 54

Stortinget ber regjeringen i løpet av 2011 legge frem melding om utbygging og finansiering av et moderne og effektivt samferdselsstamnett for perioden 2012–2040.

Forslag 55

Stortinget gir regjeringen fullmakt til å avhende eierskapet i Baneservice AS.

Forslag 56

Stortinget ber regjeringen fremme sak der bruk av statlig fullfinansierte OPS-prosjekter vurderes på strekninger:

- E39 Kristiansand–Sandnes
- E6 Otta–Vindalsliene
- E6 Selli/Steinkjer–Fauske
- Rv. 4 Gjelleråsen–Gran og Jaren–Mjøsbrua
- Rv. 35 Hokksund–Hønefoss–Kløfta
- Rv.2 Kløfta–Kongsvinger–Magnor/Riksgrensen
- E6 fergefritt ved Tysfjord
- E6 Åsen–Vist
- E18 Oslo–Riksgrensen/Ørje
- E6 Lillehammer–Ringebu
- E6 Kolomoen–Lillehammer
- E134 Drammen–Haukeli–Bergen med tilførselsveier
- E6 Alta–Lakselv
- E6 Korporals bru–Jaktøya
- E18 Langangen–Dørdal
- E6 Ringebu–Otta
- E18 Gulli–Langåker/Bommestad
- E16 Bjørum–Hønefoss
- E6 Dal–Minnesund–Skaberud
- Rv. 25 Hamar–Løten og rv. 3 Løten–Elverum
- E136 Dombås–Ålesund
- E18 Tvedestrand–Dørdal
- E39 Rogfast
- E18 Tvedestrand–Arendal
- Rv. 555 Sotrasambandet
- Rv. 23 Dagslett–Linnes–Lier
- E39 Orkanger–Klett (E6)
- E39 Svegatjørn–Rådal
- Rv. 13 Øvre Granvin–Voss grense/Mønshaug–Palmafoss, inkl. rassikring (Skjervet)
- E6 Kvithamar–Åsen

Forslag 57

Stortinget ber regjeringen i løpet av 2011 legge frem en egen stortingsmelding om strategi og tiltak knyttet til effektiv sjøtransport og havnestruktur, med virkning fra budsjettåret 2012.

Forslag 58

Stortinget ber regjeringen legge frem handlingsplan for håndtering av alle skipsvrak langs norskekysten.

Forslag 59

Stortinget ber regjeringen overføre ansvaret for havner og farleder fra Fiskeri- og kystdepartementet til Samferdselsdepartementet i forbindelse med statsbudsjettet for 2012.

Forslag 60

Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett for 2011 med en egen plan om betydelig økning av bevilgningsnivået knyttet til nymerking av farleder.

Forslag 61

Stortinget ber regjeringen legge frem plan med tilhørende finansiering for nødvendig oppgradering og fornyelse av Kystverkets depotutstyr til oljevernberedskap, samt Kystverkets egne fartøyer for å forsterke oljevernberedskapen langs kysten.

Forslag 62

Stortinget ber regjeringen sørge for at alle offentlige aksjoner i offentlig regi knyttet til ulykker og utslipp, rutinemessig som en del av et fast evalueringssopplegg, også revideres av Riksrevisjonen.

Forslag 63

Stortinget ber regjeringen legge frem egen sak om sektorgebyrer for sjøtransport og legge til grunn at det gjennomføres en uavhengig analyse av behovet for lostjenester og inndekning av lostjenester gjennom sektorgebyr.

Forslag 64

Stortinget ber regjeringen fremme en sak som omhandler de økonomiske konsekvensene for kommunene og etatene i forbindelse med innføring og drift av det nye nødnettet. Saken må også synliggjøre hvordan de eventuelle merutgiftene skal finansieres.

Forslag fra Høyre og Kristelig Folkeparti:*Forslag 65*

Stortinget ber regjeringen opprette et frittstående og uavhengig vei- og veitrafikktilsyn som skal ha tilsynsansvar for veier, trafikanter og kjøretøy.

Forslag 66

Stortinget ber regjeringen snarest legge fram en vurdering/utredning om nyanlegget Eidangerparsellen på Vestfoldbanen, og elektrifisering/utbedring av Meråkerbanen som OPS-prosjekter.

Forslag fra Høyre:*Forslag 67*

Dokument 8:2 S (2010–2011) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Arne Sortevik og Åge Starheim om å innføre målbar veistandard og etablering av selvstendig transporttilsyn – vedlegges protokollen.

Forslag fra Kristelig Folkeparti:*Forslag 68*

Stortinget ber regjeringen legge frem en nasjonal kollektivplan med en konkret helhetlig oversikt og konkrete mål for utviklingen av kollektivtilbudet i Norge, der de ulike transportformene ses i sammenheng.

Forslag 69

Stortinget ber regjeringen opprette en statlig belønningsordning for gang- og sykkelvei, etter modell fra den statlige belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene. Ordningen skal ha som formål å påvirke transportplanleggingen i kommuner og fylkeskommuner, og fungere som et insentiv for bedre tilrettelegging for gående og syklende.

Forslag 70

Stortinget ber regjeringen utrede infrastrukturbehovene i Nordområdene, der også forlengelse av jernbanen fra Narvik til Tromsø inngår, og på egnet måte legge dette frem for Stortinget.

Forslag 71

Stortinget ber regjeringen legge fram egen sak om tiltak for økt bruk av alkohol.

9. Komiteens tilråding

Komiteens tilråding til romertall I–XXII fremmes av Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet.

Komiteens tilråding til romertall XXIII fremmes av Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti.

Komiteens tilråding til romertall XXIV fremmes av Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet.

Komiteens tilråding til romertall XXV–L fremmes av Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti.

Komiteen viser til proposisjonen, representantforslagene og merknadene og råar Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

A

Rammeområde 17 (Transport og kommunikasjon)

I

På statsbudsjettet for 2011 bevilges under:

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
Utgifter				
456		Direktoratet for nødkommunikasjon		
	1	Driftsutgifter	139 870 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	385 700 000	
1062		Kystverket		
	1	Driftsutgifter, <i>kan nyttes under post 45</i>	1 376 508 000	
	21	Spesielle driftsutgifter	194 350 000	
	30	Nyanlegg og større vedlikehold, <i>kan overføres</i>	477 750 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 1</i>	172 990 000	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres</i>	55 650 000	
	70	Tilskudd Redningsselskapet	43 300 000	
1070		Samfunnet Jan Mayen og Loran-C		
	1	Driftsutgifter	42 680 000	
1300		Samferdselsdepartementet		
	1	Driftsutgifter	128 000 000	
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	26 700 000	
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	30 200 000	
	72	Tilskudd til samferdselsberedskap	2 500 000	
1301		Forskning og utvikling mv.		
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv. ..	17 100 000	
	50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	150 800 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
	72	Tilskudd til miljøvennlig transport, Transnova-prosjektet, <i>kan overføres</i>	73 200 000	
1310		Flytransport		
	70	Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1311 post 71</i>	692 600 000	
1311		Tilskudd til regionale flyplasser		
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1310 post 70</i>	26 600 000	
1313		Luftfartstilsynet		
	1	Driftsutgifter	179 600 000	
1314		Statens havarikommisjon for transport		
	1	Driftsutgifter	59 000 000	
1320		Statens vegvesen		
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., <i>kan overføres, kan nyttes under post 29, post 30, post 31 og post 72</i>	7 170 100 000	
	29	Vederlag til OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	443 000 000	
	30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23, post 29, post 31 og post 72</i>	5 498 400 000	
	31	Rassikring, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	524 800 000	
	35	Vegutbygging i Bjørvika, <i>kan overføres</i>	142 100 000	
	36	E16 over Filefjell, <i>kan overføres</i>	120 000 000	
	37	E6 vest for Alta, <i>kan overføres</i>	110 000 000	
	61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	103 800 000	
	62	Tilskudd til rassikring på fylkesveger	526 300 000	
	72	Kjøp av riksvegferjetjenester, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	446 400 000	
1330		Særskilte transporttiltak		
	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport, <i>kan overføres</i>	513 600 000	
	70	Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen-Kirkenes	291 100 000	
	75	Kompensasjon til distriktene for forskjeller i drivstoffpriser	20 600 000	
1350		Jernbaneverket		
	23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	4 923 000 000	
	25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen, <i>kan overføres</i>	76 300 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
	30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	3 875 200 000	
	31	Nytt dobbeltspor Oslo-Ski, <i>kan overføres</i>	366 300 000	
	33	Fysisk skille Jernbaneverket - BaneTele AS, <i>kan overføres</i>	25 600 000	
1351		Persontransport med tog		
	70	Kjøp av persontransport med tog, <i>kan overføres</i>	2 220 100 000	
1354		Statens jernbanetilsyn		
	1	Driftsutgifter	51 600 000	
1370		Posttjenester		
	70	Kjøp av post- og banktjenester	345 000 000	
1380		Post- og teletilsynet		
	1	Driftsutgifter	167 300 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	14 800 000	
	70	Tilskudd til telesikkerhet og -beredskap, <i>kan overføres</i>	26 100 000	
1560		Direktoratet for forvaltning og IKT		
	1	Driftsutgifter	176 265 000	
	21	Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres</i>	27 067 000	
	22	Betaling av eID fra private leverandører	8 200 000	
	23	Elektronisk ID, <i>kan overføres</i>	75 850 000	
1561		IKT-politikk		
	22	Samordning av IKT-politikken, <i>kan overføres</i>	13 019 000	
	71	Tilskudd til fri programvare	4 444 000	
	72	Tilskudd til forebyggende informasjonssikring	6 506 000	
	73	Tilskudd til digital kompetanse	2 000 000	
1562		Internasjonalt IKT-samarbeid og utviklingsprogram		
	1	Driftsutgifter	4 190 000	
	70	Tilskudd til internasjonale program, <i>kan overføres</i>	23 501 000	
		Totale utgifter		32 617 640 000

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
Inntekter				
3456		Direktoratet for nødkommunikasjon		
	1	Brukerbetaling	18 819 000	
	2	Refusjoner	<u>6 521 000</u>	
4062		Kystverket		
	2	Andre inntekter	<u>9 750 000</u>	
4070		Samfunnet Jan Mayen og Loran-C		
	1	Inntekter fra kioskdirift	549 000	
	7	Refusjoner	<u>4 180 000</u>	
4300		Samferdselsdepartementet		
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet	<u>2 100 000</u>	
4313		Luftfartstilsynet		
	1	Gebyrinntekter	<u>126 800 000</u>	
4320		Statens vegvesen		
	1	Salgsinntekter m.m.	156 400 000	
	2	Diverse gebyrer	<u>288 100 000</u>	
	3	Refusjoner fra forsikringsselskaper	<u>29 900 000</u>	
4350		Jernbaneverket		
	1	Kjørevegsavgift	26 600 000	
	2	Salg av utstyr og tjenester mv.	<u>232 000 000</u>	
	6	Videresalg av elektrisitet til togdrift	264 100 000	
	7	Betaling for bruk av Gardermobanen	<u>76 300 000</u>	
4380		Post- og teletilsynet		
	1	Diverse gebyrer	162 100 000	
	51	Fra reguleringsfondet	<u>10 000 000</u>	
4560		Direktoratet for forvaltning og IKT		
	3	Diverse inntekter	3 675 000	
	4	Internasjonale oppdrag	<u>2 000 000</u>	
5619		Renter av lån til Oslo Lufthavn AS		
	80	Renter	<u>236 800 000</u>	
5624		Renter av Svinesundsforbindelsen AS		
	80	Renter	34 000 000	
		Totale inntekter	<u>1 690 694 000</u>	<u>1 690 694 000</u>

II

Merinntektsfullmakt

Stortinget samtykker i at Justis- og politidepartementet i 2011 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 2011 kan:

1. overskride bevilgningen under kap. 1062 postene 1 og 45 mot tilsvarende merinntekt under kap. 4062 post 2 og kap. 5575 post 74
2. nytte inntil 10 mill. kroner av salgsinntekter fra salg av ikke-næringsaktive fiskerihavner under

V

Bestillingsfullmakter

Stortinget samtykker i at Fiskeri- og kystdepartementet i 2011 kan foreta bestillinger utover gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1062		Kystverket	
	30	Nyanlegg og større vedlikehold	476 mill. kroner
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	3 mill. kroner

VI

Tilsagnsfullmakt

Stortinget samtykker i at Fiskeri- og kystdepartementet i 2011 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 2011 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 2011 kan:

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

kap. 4062 post 2 til følgende formål under kap. 1062 post 30:

- a. dekning av salgsomkostninger forbundet med salget
- b. oppgradering og vedlikehold av fiskerihavner under kap. 1062 post 30.

IV

Fullmakt til overskridelser

Stortinget samtykker i at Fiskeri- og kystdepartementet i 2011 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.

IX

Merinntektsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2011 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 2011 kan inngå avtaler om forskuttering av midler til vegformål utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveginvesteringer, post 31 Rassikring, post 36 E16 over Filefjell og post 37 E6 vest for Alta, likevel slik at samlede, løpende refusjonsforpliktelser ikke overstiger 1 500 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 2011 kan:

- gjennomføre de investeringsprosjektene som er omtalt i merknadene til kap. 1320 Statens vegvesen i Prop. 1 S (2010–2011) innenfor de kostnadsrammer som der er angitt.
- forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen post 30 Riksveginvesteringer, post 31 Rassikring, post 36 E16 over Filefjell og post 37 E6 vest for Alta, for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsramme overfor Stortinget, likevel slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 1 500 mill. kroner.

XII

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for vedlikeholdsarbeider

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2011 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 4 300 mill. kroner, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 2 000 mill. kroner.

XIII

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for riksvegferjedriften

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2011 kan forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester, slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 3 400 mill. kroner, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 460 mill. kroner.

XIV

Investeringsramme transporttiltak i fylkene

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2011 kan gi tilsagn om rentekompensasjon tilsvarende en investeringsramme på 2 000 mill. kroner over kap. 1320 Statens vegvesen, post 61 Rente-kompensasjon for transporttiltak i fylkene.

XV

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2011 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
Kap. 1350 postene 23 og 30	Kap. 4350 postene 1, 2 og 6
Kap. 1350 post 25	Kap. 4350 post 7
Kap. 1350 post 30	Kap. 4350 post 37

XVI

Bestillingsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2011 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	800 mill. kroner

XVII

Fullmakt til forskuttering

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2011 kan inngå avtaler om forskuttering av midler til jernbaneformål utover gitt bevilgning på kap. 1350 Jernbaneverket, post 30 Investeringer i linjen, likevel slik at samlede, løpende refusjonsforpliktelser ikke overstiger 200 mill. kroner. Forskutteringene skal refunderes uten kompensasjon for renter og prisstigning.

XVIII

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2011 kan:

- gjennomføre de investeringsprosjektene som er omtalt i merknadene til kap. 1350 Jernbaneverket i Prop. 1 S (2010–2011) 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 250 mill. kroner.

XIX

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for vedlikeholdsarbeider

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2011 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 2 500 mill. kroner, og slik at forpliktelsene som faller hvert år ikke overstiger 600 mill. kroner.

XX

Restverdisikring for eksisterende materiell, oppgraderinger av eksisterende materiell og investeringer i nytt materiell

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet for det materiellet som inngår i statens rammeavtale med NSB, i 2011 kan:

- gi NSB AS en restverdigaranti for bokførte verdier på inntil 2 815 mill. kroner.
- gi NSB AS ytterligere restverdigaranti på oppgraderinger og nyinvesteringer innenfor en ramme på inntil 3 225 mill. kroner.

XXI

Overføring til og fra reguleringsfondet

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2011 kan overføre inntil 10 mill. kroner til eller fra Post- og teletilsynets reguleringsfond.

XXII

Lånefullmakt for Oslopakke 3

Stortinget samtykker i at Fjellinjen AS i 2011 får fullmakt til ta opp lån på inntil 500 mill. kroner i tråd med vilkårene i omtalen under programkategori 21.30 Vegformål i Prop. 1 S (2010–2011).

B

Rammeuavhengige forslag

XXIII

Dokument 8:2 S (2010–2011) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Arne Sortevik og Åge Starheim om å innføre målbar veistandard og etablering av selvstendig transporttilsyn – bifalles ikke.

XXIV

Dokument 8:22 S (2010–2011) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Øyvind Halleraker, Lars Myraune, Tage Pettersen, Siri A, Meling og Trond Helleland om å opprette et selvstendig,

frittstående veg- og vegtrafikktilsyn, som skal ha tilsynsansvar med veger, trafikanter og kjøretøyer – bifalles ikke.

XXV

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

XXVI

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 veier når prosjekter trekker ut i tid.

XXVII

Stortinget ber regjeringen utrede kystriksvei i Finnmark.

XXVIII

Stortinget ber om at regjeringen utarbeider en handlingsplan med sikte på en forsert utskifting av fergeflåten i riksveikorridorene.

XXIX

Stortinget ber regjeringen kartlegge behov og utrede muligheter for utvidet åpningstid på aktuelle riksveifergestrekninger.

XXX

Stortinget ber regjeringen forsere arbeidet med bygging av midtdele på utsatte strekninger i henhold til Statens vegvesens oversikt over prioriterte veier.

XXXI

Stortinget ber regjeringen intensivere satsingen på holdningskampanjer med mål om økt trafikksikker adferd.

XXXII

Stortinget ber regjeringen legge frem en samlet oversikt over mål, strategier og tiltak vedrørende transportsikkerhet for hele samferdselssektoren.

XXXIII

Stortinget ber regjeringen utarbeide en egen ungdomsstrategi for å redusere antallet trafikkulykker som involverer ungdom mellom 16 og 24 år.

XXXIV

Stortinget ber regjeringen utrede modell for statlig låneordning for samferdselsformål, og legge dette frem for Stortinget i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett for 2011.

XXXV

Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med en plan for hvordan nye, større investeringsprosjekter kan prosjektfinansieres for å sikre rasjonell og sammenhengende utbygging av prosjektene.

XXXVI

Stortinget ber regjeringen legge frem en sak om modernisering av organisering og drift av jernbanetransport i Norge.

XXXVII

Stortinget ber regjeringen omdanne Jernbaneverket til statsforetak.

XXXVIII

Stortinget ber regjeringen sette flere av jernbanens drift- og vedlikeholdsoppgaver ut på anbud for å styrke satsingen på jernbanen.

XXXIX

Stortinget ber regjeringen konkurranseutsette persontransport på jernbane på flere strekninger som i dag drives av NSB.

XL

Stortinget ber regjeringen fremme sak om å konkurranseutsette persontransporten på Kongsvingerbanen.

XLI

Stortinget ber regjeringen utarbeide en egen Barnas transportplan. Denne planen innarbeides i senere rullinger av Nasjonal transportplan som en integrert del av NTP. Barnas transportplan skal inneholde en bred gjennomgang av utfordringer, samt konkrete forslag til tiltak som vil gjøre hverdagen tryggere og sikrere for barn og unge som ferdes i trafikken.

XLII

Stortinget ber regjeringen fremme sak om OPS-finansiering og -organisering for følgende prosjekter i 2011:

- E39 Rådalen–Svegatjørn
- E18 Vinterbro–Riksgrensen v/Sverige

- E6 Lillehammer–Trondheim, hensiktsmessige parseller
- rv. 2 Nybakk–Kongsvinger
- E6 vest for Alta.

XLIII

Stortinget ber regjeringen utarbeide egen sak om både vei- og jernbaneprosjekter som etter en faglig vurdering kan være egnet for offentlig-privat samarbeid (OPS).

XLIV

Stortinget ber regjeringen utarbeide egen sak om vei- og jernbaneprosjekter som etter en faglig vurdering kan være egnet for alternative finansierings- og organiseringsformer.

XLV

Stortinget ber regjeringen legge frem sak med forslag om tiltak for å redusere planleggingstiden for veibygging i Norge, øke planproduksjonen og sikre en planberedskap for utbygging og vedlikehold av et moderne, sikkert og miljøvennlig veinett.

XLVI

Stortinget ber regjeringen gjennomføre endringer i planprosessen for å oppnå kortere planleggingstid for store prosjekter.

XLVII

Stortinget ber regjeringen fremme nødvendige forslag til endringer i veitrafikkloven, slik at det blir forbud mot å transportere skolebarn og ungdom stående i skolebuss.

XLVIII

Stortinget ber regjeringen straks legge fram en tidsplan med sikte på å gjennomføre en heving av U-864 og dens farlige last i havet utenfor Fedje.

XLIX

Stortinget ber regjeringen utrede prosjektet Stad skipstunnel som OPS-prosjekt.

L

Stortinget ber regjeringen legge til rette for at organisasjoner som driver med redningsarbeid, gis anledning til å benytte det nye nødnettet.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 1. desember 2010

Knut Arild Hareide

leder og ordf. for kap. 1062 post 70, kap. 1300, kap. 4300 og kap. 5619

Elin Rodum Agdestein

ordf. for kap. 1310, kap. 1370 og kap. 1561

Anne Marit Bjørnflaten

ordf. for kap. 1062 post 45 og kap. 1330 post 70

Susanne Bratli

ordf. for kap. 1320 post 23 og kap. 1330 post 60

Freddy de Ruiter

ordf. for kap. 1320 postene 35, 36 og 37

Lasse Kinden Endresen

ordf. for kap. 1301, kap. 1350 post 31, kap. 1560 og kap. 4560

Jan-Henrik Fredriksen

ordf. for kap. 1313, kap. 1314, kap. 4312, kap. 4313, kap. 4320 og kap. 5575

Ingebjørg Godskesen

ordf. for kap. 1062 postene 1 og 21, og kap. 4062

Øyvind Halleraker

ordf. for kap. 1320 post 29, kap. 4322 og kap. 5424

Bård Hoksrud

ordf. for kap. 1354, kap. 1380, kap. 1562 og kap. 4380

Gorm Kjernli

ordf. for kap. 1350 (unntatt post 31) og kap. 4350

Janne Sjelmo Nordås

ordf. for kap. 1062 post 60, kap. 1320 postene 31 og 62, og kap. 1330 post 75

Magne Rommetveit

ordf. for kap. 1062 post 30, kap. 1311 og kap. 1320 post 72

Ingerd Schou

ordf. for kap. 1070, kap. 1351 og kap. 4070

Arne Sortevik

ordf. for kap. 1320 postene 30 og 61

Tone Merete Sønsterud

ordf. for kap. 456 og kap. 3456

Vedlegg

Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 17. november 2011

Representantforslagene Dokument 8:2 S (2010-2011) og Dokument 8:22 S (2010-2011) om bl.a. tilsyn i vegsektoren

Jeg viser til brev av 22. oktober 2010 fra Stortingets transport- og kommunikasjonskomité hvor det bes om min uttalelse om sakene nevnt ovenfor.

I Dokument 8:2 S (2010-2011) fremmes følgende forslag:

I

Stortinget ber regjeringen utarbeide og ta i bruk konkrete mål for hva som er god vei for henholdsvis stamvei og fylkesvei i form av minstestandard. Stortinget legger til grunn at veiene jevnlig blir målt av tilsynsmyndighet i henhold til fastlagt standard, og at brudd på krav møtes med sanksjoner.

II

Stortinget ber regjeringen etablere et statens transporttilsyn som får til oppgave å drive tilsyn med og kontroll av all transport på vei, jernbane, innenfor luftfart og sjøtransport. Transporttilsynet skal årlig legge frem en rapport for Stortinget om måloppnåelse innenfor norsk samferdsel. Stortinget legger til grunn at slik rapportering baseres på konkrete mål og minstestandard for alle transportsektorer, og at tilsynet får konkrete sanksjonsmidler.

I Dokument 8:22 S (2010-2011) fremmes følgende forslag:

Stortinget ber regjeringen opprette et frittstående og uavhengig Veg- og vegtrafikktilsyn som skal ha tilsynsansvar for veier, trafikanter og kjøretøy.

Forslaget om etablering av selvstendig tilsyn med ansvar for bl.a. veginfrastrukturen begrunnes i begge dokumentene med tilstanden på det offentlige vegnettet.

Etter forvaltningsreformen består det offentlige vegnettet i dag av ca. 10 500 km statlig veg, ca. 44 000 km fylkesveg og ca. 38 000 km kommunal veg. Det er opp til de respektive veieiere å fastsette hvilke krav som gjelder så lenge det ikke er fastsatt spesifikke krav i lov eller forskrifter. Jeg anser det å være viktig at alle veieiere har systemer som beskriver kvaliteten på vegnettet de har ansvar for, og at de har rutiner for internkontroll for å påse at disse kvalitetskravene overholdes.

Standard ved utbygging, drift og vedlikehold av det offentlige vegnettet har betydning for trafiksikkerhet, framkommelighet og miljø. Dette blir fulgt opp gjennom vegmyndighetenes utforming av tekniske og funksjonelle standarder som finnes i lov og

forskrifter, normaler og håndbøker etter vegloven. Det gjelder både standarder ved utbygging og standarder ved drift og vedlikehold gitt som retningslinjer i bl.a. håndbok 111. Standardene oppdateres jevnlig ut fra ny kunnskap, forskning, erfaring og når nye behov i samfunnet melder seg. Standardene er nødvendige for å oppnå et mest mulig sikkert, enhetlig og forutsigbart vegnett for trafikantene.

Tekniske og funksjonelle standarder gitt etter vegloven er viktige, men utgjør likevel bare en del av regelverket for å bedre trafiksikkerhet, framkommelighet og miljø knyttet til vegtrafikken. Vegtrafikkloven med forskrifter og normaler med bestemmelser knyttet til vegskilt, vegoppmerking, trafikant, kjøretøy, m.m., er eksempel på annet regelverk for å bedre trafiksikkerhet, framkommelighet og miljø i vegtransporten.

I de senere årene har regjeringen gått inn for sterkere prioritering og gradvis økte økonomiske rammer til drift og vedlikehold av riksveg, jf. Nasjonal transportplan 2010-2019 og Prop. S 1 (2010 – 2011). Etter min vurdering vil oppfølging av strategiene i NTP 2010-2019 og riksvegbudsjettet for 2011 være det som raskest kan bedre drifts- og vedlikeholdsstandarder på riksveg for vegbrukerne. Jeg vil derfor ikke nå gå inn for at det skal brukes ytterligere juridiske virkemidler i tillegg til økonomiske, for å oppnå vedtatte tekniske og funksjonelle standarder på riksveg.

Ved forvaltningsreformen som trådte i kraft 1.1.2010 ble det alt vesentlige av øvrige riksveger omklassifisert til fylkesveg (ca. 17.000 kilometer øvrig riksveg ble omklassifisert), jf. også Innst. S nr. 166 (2006 – 2007). Dette er fulgt opp bl.a. i Ot.prp. nr. 68 (2008-2009), hvor det er forutsatt vurdert nasjonale føringer for standarden på fylkesveg og fylkeskommunenes trafiksikkerhetsarbeid. Arbeidet med slike føringer er godt i gang. Det er likevel for tidlig nå å si noe om i hvilket omfang det vil bli gitt nasjonale føringer for standarden på fylkesveg og fylkeskommunenes trafiksikkerhetsarbeid.

Når det gjelder etablering av tilsyn i vegsektoren, ser jeg det som lite realistisk, i det minste på kort sikt, å kunne bygge opp et frittstående tilsyn som vil ha kapasitet til å følge opp hele vegnettet gjennom alle planfaser, bygging og drift og vedlikehold i forhold til slike forventninger som referert i representantforslagene. Dette vil kreve kapasitet og kompetanse på alle fagområder, noe som vil være svært vanskelig å skaffe i dag. Det vil også kunne bli så kostnadskre-

vende at det på ingen måte lar seg forsvare rent samfunnsøkonomisk sett. Det vil også for Statens vegvesen åpenbart bety at betydelige deler av trafikksikkerhetskompetansen her vil kunne bli flyttet til en tilsynsenhet, og dermed bidra til å svekke trafikksikkerhetsarbeidet i etaten. Dette vil være en svært lite ønskelig situasjon.

For videre vurderinger rundt de forslag som fremsettes i representantforslagene vil jeg vise til brev til komiteen av 14. 2010 som uttalelse til representantforslag 8:86 (2009-2010) og til regjeringens vurderinger om tilsyn slik disse fremkommer i Prop. 1 S (2010-2011) fra Samferdselsdepartementet.

