



---

# Innst. 13 S

(2012–2013)

Innstilling til Stortinget  
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 1 S (2012–2013) og Prop. 1 S Tillegg 3 (2012–2013)

---

**Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2013, kapitler under Samferdselsdepartementet, Fiskeri- og kystdepartementet, Fornyings-, administrasjons- og kirkedepartementet og Justis- og beredskapsdepartementet (rammeområde 17)**



## Innhold

	Side
<b>1. Sammendrag</b> .....	7
1.1 Oversikt over budsjettforslaget .....	7
<b>2. Komiteens hovedprioriteringer for rammeområde 17</b> .....	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 .....	29
2.2.4 Generelle merknader fra Kristelig Folkeparti .....	32
<b>3. Samferdselsdepartementet – Utdrag fra budsjettkapitler og komiteens merknader til disse..</b>	36
3.1 Sammendrag – Hovedpunkter Samferdselsdepartementet .....	36
3.2 Kap. 1300 og kap. 4300 Samferdselsdepartementet .....	37
3.2.1 Sammendrag .....	37
3.2.2 Komiteens merknader .....	37
3.3 Kap. 1301 Forskning og utvikling mv. ....	39
3.3.1 Sammendrag .....	39
3.3.2 Komiteens merknader .....	39
3.4 Kap. 1310 Flytransport .....	41
3.4.1 Sammendrag .....	41
3.4.2 Komiteens merknader .....	41
3.5 Kap. 1311 Tilskot til regionale flyplassar .....	43
3.5.1 Sammendrag .....	43
3.5.2 Komiteens merknader .....	44
3.6 Kap. 1313 og 4313 Luftfartstilsynet .....	44
3.6.1 Sammendrag .....	44
3.6.2 Komiteens merknader .....	45
3.7 Kap. 1314 Statens havarikommisjon for transport .....	45
3.7.1 Sammendrag .....	45
3.7.2 Komiteens merknader .....	45
3.8 Kap. 4312 Oslo Lufthavn AS .....	46
3.8.1 Sammendrag .....	46
3.8.2 Komiteens merknader .....	46
3.9 Kap. 5619 Renter av lån til Oslo Lufthavn AS .....	46
3.9.1 Sammendrag .....	46
3.9.2 Komiteens merknader .....	46
3.10 Kap. 1320 Statens vegvesen .....	46
3.10.1 Sammendrag – Generelt .....	46
3.10.2 Komiteens merknader .....	46
3.11 Kap. 4320 Statens vegvesen .....	67
3.11.1 Sammendrag .....	67
3.11.2 Komiteens merknader .....	67
3.12 Kap. 4322 og 5624 Svinesundsforbindelsen AS .....	67
3.12.1 Sammendrag .....	67
3.12.2 Komiteens merknader .....	67
3.13 Kap. 1330 Særskilte transportiltak .....	68
3.13.1 Sammendrag .....	68
3.13.2 Komiteens merknader .....	68
3.14 Kap. 1350 og 4350 Jernbaneverket .....	73
3.14.1 Sammendrag .....	73

	Side
3.14.2	Komiteens merknader ..... 73
3.15	Kap. 1351 Persontransport med tog ..... 83
3.15.1	Sammendrag ..... 83
3.15.2	Komiteens merknader ..... 83
3.16	Kap. 1354 og 3454 Statens jernbanetilsyn ..... 87
3.16.1	Sammendrag ..... 87
3.16.2	Komiteens merknader ..... 87
3.17	Kap. 1370 Posttjenester ..... 87
3.17.1	Sammendrag ..... 87
3.17.2	Komiteens merknader ..... 87
3.18	Kap. 1380 og 4380 Post- og teletilsynet ..... 89
3.18.1	Sammendrag ..... 89
3.18.2	Komiteens merknader ..... 89
<b>4.</b>	<b>Oppfølging av Nasjonal transportplan 2010–2019</b> ..... 89
4.1	Oppfølging av økonomisk ramme for perioden 2010–2013 ..... 89
	Riksveiinvesteringer ..... 89
	Sykkel ..... 90
	Universell utforming ..... 90
4.2	Oppfølging av hovedmålene ..... 90
4.3	Kollektivtransportstrategien ..... 90
4.4	Nordområdene og oppfølging av nordområdestrategien ..... 91
4.5	Alternativ finansiering og organisering ..... 91
<b>5.</b>	<b>Omtale av særlige tema</b> ..... 94
5.1	Samfunnssikkerhet og beredskap innen samferdselssektoren ..... 94
5.2	Planlegging og styring av store samferdselsprosjekter ..... 94
	Båndlegging av eiendom ..... 95
5.3	Anleggsmarkedet ..... 95
5.4	Likestilling i transportsektoren ..... 96
5.5	Omtale av tilsettingsvilkårene for ledere i heleide statlige virksomheter ..... 96
5.6	Barnas transportplan ..... 96
5.7	Midtrekkverk – nye behovskriterier ..... 97
5.8	Oslopakke 3 ..... 97
5.9	Alkolås ..... 97
<b>6.</b>	<b>Fiskeri- og kystdepartementet – Kystforvaltning – Utdrag fra budsjettkapitler, samt komiteens merknader til disse</b> ..... 98
6.1	Sammendrag ..... 98
6.2	Kap. 1062 Kystverket ..... 98
6.2.1	Sammendrag ..... 98
6.2.2	Komiteens merknader ..... 99
6.3	Kap. 4062 Kystverket ..... 104
6.3.1	Sammendrag ..... 104
6.3.2	Komiteens merknader ..... 104
6.4	Kap. 1070 og 4070 Samfunnet Jan Mayen og Loran-C ..... 104
6.4.1	Sammendrag ..... 104
6.4.2	Komiteens merknader ..... 104
<b>7.</b>	<b>Fornyings-, administrasjons- og kirkedepartementet – IKT-politikk – Utdrag fra budsjettkapitler, samt komiteens merknader til disse</b> ..... 105
7.1	Kap. 1561 IKT-politikk ..... 105
7.1.1	Sammendrag ..... 105
7.1.2	Komiteens merknader ..... 105

	Side
7.2	Kap. 1562 Internasjonalt IKT-samarbeid og utviklingsprogram ..... 106
7.2.1	Sammendrag ..... 106
7.2.2	Komiteens merknader ..... 106
<b>8.</b>	<b>Justis- og beredskapsdepartementet – Nødnett – Utdrag fra budsjettkapitler, samt komiteens merknader til disse</b> ..... 107
8.1	Kap. 456 og kap. 3456 Direktoratet for nødkommunikasjon ..... 107
8.1.1	Sammendrag ..... 107
8.1.2	Komiteens merknader ..... 107
<b>9.</b>	<b>Forslag fra mindretall</b> ..... 111
9.1	Rammeuavhengige forslag ..... 111
<b>10.</b>	<b>Komiteens tilråding</b> ..... 115
<b>VEDLEGG</b>	..... 126





# Innst. 13 S

(2012–2013)

## Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 1 S (2012–2013) og Prop. 1 S Tillegg 3 (2012–2013)

**Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2013, kapitler under Samferdselsdepartementet, Fiskeri- og kystdepartementet, Fornyings-, administrasjons- og kirkedepartementet og Justis- og beredskapsdepartementet (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 Sortevis, fra Høyre, Øyvind Halleraker, Lars Myraune og Ingjerd Schou, fra Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, fra Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, og fra Kristelig Folkeparti, lederen Knut Arild Hareide, viser til at rammeområde 17 omfatter inntekts- og utgiftskapitler under Samferdselsdepartementet, Fiskeri- og kystdepartementet, Fornyings-, administrasjons- og kirkedepartementet og Justis- og beredskapsdepartementet.

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 beredskapsdepartementet

*Oversikt over budsjettkapitler og poster<sup>1</sup>) i rammeområde 17*

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S
Utgifter i hele kroner			
<i>Justis- og beredskapsdepartementet</i>			
<b>456</b>		<b>Direktoratet for nødkommunikasjon .....</b>	<b>1 234 883 000</b>
	1	Driftsutgifter .....	339 746 000
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i> .....	895 137 000
<i>Fiskeri- og kystdepartementet</i>			
<b>1062</b>		<b>Kystverket .....</b>	<b>2 497 990 000</b>
	1	Driftsutgifter, <i>kan nyttes under post 45</i> .....	1 632 530 000

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S
	21	Spesielle driftsutgifter .....	60 800 000
	30	Nyanlegg og større vedlikehold, <i>kan overføres</i> .....	497 910 000
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 1</i> .....	190 550 000
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres</i> .....	60 000 000
	70	Tilskudd Redningsselskapet .....	56 200 000
<b>1070</b>		<b>Samfunnet Jan Mayen og Loran-C</b> .....	<b>44 187 000</b>
	1	Driftsutgifter .....	44 187 000

#### Samferdselsdepartementet

<b>1300</b>		<b>Samferdselsdepartementet</b> .....	<b>207 200 000</b>
	1	Driftsutgifter .....	139 800 000
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner .....	32 600 000
	71	Tilskudd til trafiksikkerhetsformål mv .....	32 100 000
	72	Tilskudd til samferdselsberedskap .....	2 700 000
<b>1301</b>		<b>Forskning og utvikling mv</b> .....	<b>235 500 000</b>
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafiksikkerhet mv .....	16 300 000
	50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i> .....	142 000 000
	72	Tilskudd til miljøvennlig transport, Transnova-prosjektet, <i>kan overføres</i> ....	77 200 000
<b>1310</b>		<b>Flytransport</b> .....	<b>673 000 000</b>
	70	Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1311 post 71</i> .....	673 000 000
<b>1311</b>		<b>Tilskudd til regionale flyplasser</b> .....	<b>30 900 000</b>
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap.1310 post 70</i> .....	30 900 000
<b>1313</b>		<b>Luftfartstilsynet</b> .....	<b>189 800 000</b>
	1	Driftsutgifter .....	189 800 000
<b>1314</b>		<b>Statens havarikommisjon for transport</b> .....	<b>62 500 000</b>
	1	Driftsutgifter .....	62 500 000
<b>1320</b>		<b>Statens vegvesen</b> .....	<b>21 047 300 000</b>
	23	Drift og vedlikehold av riksveger, trafikant- og kjøretøytilsyn m.m., <i>kan overføres, kan nyttes under post 29, post 30, post 31 og post 72</i> .....	8 844 500 000
	26	Vegtilsyn .....	15 500 000
	29	Vederlag til OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i> .....	411 000 000
	30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23, post 29, post 31 og post 72</i> .....	9 115 800 000
	31	Rassikring, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i> .....	966 400 000
	35	Vegutbygging i Bjørvika, <i>kan overføres</i> .....	101 400 000
	36	E16 over Filefjell, <i>kan overføres</i> .....	173 900 000
	37	E6 vest for Alta, <i>kan overføres</i> .....	202 900 000
	61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene .....	140 000 000
	62	Tilskudd til rassikring på fylkesvegnettet, <i>kan overføres</i> .....	550 800 000
	72	Kjøp av riksvegferjetjenester, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i> .....	525 100 000



Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S
<b>1330</b>		<b>Særskilte transporttiltak</b> .....	<b>1 532 800 000</b>
	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport, <i>kan overføres</i> .....	758 900 000
	70	Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen-Kirkenes .....	773 900 000
<b>1350</b>		<b>Jernbaneverket</b> .....	<b>11 372 700 000</b>
	23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i> .....	5 186 700 000
	25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen, <i>kan overføres</i> .....	98 000 000
	30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i> .....	5 261 000 000
	31	Nytt dobbeltspor Oslo-Ski, <i>kan overføres</i> .....	827 000 000
<b>1351</b>		<b>Persontransport med tog</b> .....	<b>2 921 300 000</b>
	70	Kjøp av persontransport med tog, <i>kan overføres</i> .....	2 921 300 000
<b>1354</b>		<b>Statens jernbanetilsyn</b> .....	<b>73 700 000</b>
	1	Driftsutgifter .....	58 700 000
	21	Spesielle driftsutgifter - tilsyn med tau- og kabelbaner og park- og tivolianlegg .....	15 000 000
<b>1370</b>		<b>Posttjenester</b> .....	<b>353 000 000</b>
	70	Kjøp av post- og banktjenester .....	353 000 000
<b>1380</b>		<b>Post- og teletilsynet</b> .....	<b>202 300 000</b>
	1	Driftsutgifter .....	163 900 000
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i> .....	10 500 000
	70	Tilskudd til telesikkerhet og -beredskap, <i>kan overføres</i> .....	27 900 000
<i>Fornyings-, administrasjons- og kirke departementet</i>			
<b>1561</b>		<b>IKT-politikk</b> .....	<b>27 195 000</b>
	22	Samordning av IKT-politikken, <i>kan overføres</i> .....	13 027 000
	71	Tilskudd til fri programvare .....	4 500 000
	72	Tilskudd til forebyggende informasjonssikring .....	6 860 000
	73	Tilskudd til digital kompetanse .....	2 108 000
	74	Tilskudd til IKT-standardisering .....	700 000
<b>1562</b>		<b>Internasjonalt IKT-samarbeid og utviklingsprogram</b> .....	<b>38 183 000</b>
	1	Driftsutgifter .....	4 430 000
	70	Tilskudd til internasjonale program, <i>kan overføres</i> .....	33 753 000
<b>Sum utgifter rammeområde 17</b>			<b>42 744 438 000</b>

## Inntekter i hele kroner

*Inntekter under departementene*

<b>3456</b>		<b>Direktoratet for nødkommunikasjon</b> .....	<b>96 559 000</b>
	1	Brukerbetaling .....	75 709 000
	2	Variable refusjoner .....	14 000 000
	3	Faste refusjoner .....	6 850 000
<b>4062</b>		<b>Kystverket</b> .....	<b>10 384 000</b>
	2	Andre inntekter .....	10 384 000

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S
<b>4070</b>		<b>Samfunnet Jan Mayen og Loran-C</b> .....	<b>5 037 000</b>
	7	Refusjoner og andre inntekter .....	5 037 000
<b>4300</b>		<b>Samferdselsdepartementet</b> .....	<b>2 300 000</b>
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet .....	2 300 000
<b>4313</b>		<b>Luftfartstilsynet</b> .....	<b>140 400 000</b>
	1	Gebyrinntekter .....	140 400 000
<b>4320</b>		<b>Statens vegvesen</b> .....	<b>505 100 000</b>
	1	Salgsinntekter m.m. ....	166 600 000
	2	Diverse gebyrer .....	306 700 000
	3	Refusjoner fra forsikringsselskaper .....	31 800 000
<b>4350</b>		<b>Jernbaneverket</b> .....	<b>654 600 000</b>
	1	Kjørevegsavgift .....	28 300 000
	2	Salg av utstyr og tjenester mv. ....	247 100 000
	6	Videresalg av elektrisitet til togdrift .....	281 200 000
	7	Betaling for bruk av Gardermobanen .....	98 000 000
<b>4354</b>		<b>Statens jernbanetilsyn</b> .....	<b>15 000 000</b>
	1	Gebyrer for tilsyn med tau- og kabelbaner og park- og tivolianlegg .....	15 000 000
<b>4380</b>		<b>Post- og teletilsynet</b> .....	<b>164 400 000</b>
	1	Diverse gebyrer .....	154 400 000
	51	Fra reguleringsfondet .....	10 000 000

*Renter og utbytte mv.*

<b>5619</b>		<b>Renter av lån til Oslo Lufthavn AS</b> .....	<b>157 800 000</b>
	80	Renter .....	157 800 000
<b>5624</b>		<b>Renter av Svinesundsforbindelsen AS</b> .....	<b>32 000 000</b>
	80	Renter .....	32 000 000
		<b>Sum inntekter rammeområde 17</b>	<b>1 783 580 000</b>
		<b>Netto rammeområde 17</b>	<b>40 960 858 000</b>

1) 90 poster behandles av Finanskomiteen utenfor rammesystemet.

## 2. Komiteens hovedprioriteringer for rammeområde 17

### 2.1 Stortingets vedtak for rammeområde 17 og oppsummering av forslag

Ved vedtak i Stortinget 27. november 2012 er netto rammebeløp for rammeområde 17 fastsatt til kr 40 958 858 000, jf. Innst. 2 S (2012–2013).

I etterfølgende tabell gis en oversikt over budsjettforslaget fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet innenfor vedtatt ramme, jf. Innst. 2 S (2012–2013), 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.

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

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S	A, SV, Sp	FrP	H	KrF
Utgifter (i hele tusen kroner)							
<b>456</b>		<b>Direktoratet for nødkommunikasjon</b>					
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	895 137	895 137 (0)	895 137 (0)	895 137 (0)	447 537 (-447 600)
<b>1062</b>		<b>Kystverket</b>					
	1	Driftsutgifter	1 632 530	1 632 530 (0)	1 552 530 (-80 000)	1 612 530 (-20 000)	1 632 530 (0)
	30	Nyanlegg og større vedlikehold	497 910	497 910 (0)	522 910 (+25 000)	497 910 (0)	497 910 (0)
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	190 550	190 550 (0)	240 550 (+50 000)	190 550 (0)	190 550 (0)
	70	Tilskudd Redningsselskapet	56 200	56 200 (0)	76 200 (+20 000)	76 200 (+20 000)	76 200 (+20 000)
<b>1300</b>		<b>Samferdselsdepartementet</b>					
	1	Driftsutgifter	139 800	139 800 (0)	133 800 (-6 000)	129 800 (-10 000)	139 800 (0)
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	32 100	32 100 (0)	42 100 (+10 000)	32 100 (0)	33 100 (+1 000)
<b>1301</b>		<b>Forskning og utvikling mv.</b>					
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	16 300	14 300 (-2 000)	16 300 (0)	17 600 (+1 300)	16 300 (0)
	50	Samferdselsforskning	142 000	142 000 (0)	92 000 (-50 000)	155 500 (+13 500)	157 000 (+15 000)
	72	Tilskudd til miljøvennlig transport, Transnova-prosjektet	77 200	87 200 (+10 000)	0 (-77 200)	77 200 (0)	97 200 (+20 000)
<b>1311</b>		<b>Tilskudd til regionale flyplasser</b>					
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser	30 900	30 900 (0)	50 900 (+20 000)	30 900 (0)	30 900 (0)
<b>1313</b>		<b>Luftfartstilsynet</b>					
	1	Driftsutgifter	189 800	189 800 (0)	180 800 (-9 000)	189 800 (0)	189 800 (0)
<b>1314</b>		<b>Statens havarikommisjon for transport</b>					
	1	Driftsutgifter	62 500	62 500 (0)	68 500 (+6 000)	62 500 (0)	62 500 (0)
<b>1320</b>		<b>Statens vegvesen</b>					
	23	Drift og vedlikehold av riksveger, trafikant- og kjøretøytilsyn m.m.	8 844 500	8 844 500 (0)	9 944 500 (+1 100 000)	8 814 500 (-30 000)	8 894 500 (+50 000)
	30	Riksveginvesteringer	9 115 800	9 105 800 (-10 000)	9 115 800	9 915 800 (+800 000)	9 240 800 (+125 000)
	31	Rassikring	966 400	966 400 (0)	1 316 400 (+350 000)	966 400 (0)	966 400 (0)
	32	Planlegging av OPS-prosjekter	0	0 (0)	0 (0)	200 000 (+200 000)	0 (0)

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S	A, SV, Sp	FrP	H	KrF
	32	Uforutsette skred og ras	0	0 (0)	100 000 (+100 000)	0 (0)	0 (0)
	61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	140 000	140 000 (0)	165 000 (+25 000)	140 000 (0)	140 000 (0)
	62	Tilskudd til rassikring på fylkesvegnettet	550 800	550 800 (0)	700 800 (+150 000)	550 800 (0)	565 800 (+15 000)
	63	Fylkesveier, tilskudd til fylkeskommunene	0	0 (0)	0 (0)	200 000 (+200 000)	0 (0)
	72	Kjøp av riksvegferjetjenester	525 100	525 100 (0)	624 300 (+99 200)	525 100 (0)	525 100 (0)
	73	Trafikksikkerhetstiltak	0	0 (0)	900 000 (+900 000)	0 (0)	0 (0)
	74	Kjøp av fylkesveiferjetjenester	0	0 (0)	50 000 (+50 000)	0 (0)	0 (0)
<b>1330</b>		<b>Særskilte transporttiltak</b>					
	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport	758 900	758 900 (0)	1 658 900 (+900 000)	958 900 (+200 000)	808 900 (+50 000)
	61	Statlig tilskudd bybaner	0	0 (0)	0 (0)	0 (0)	40 000 (+40 000)
	71	Belønningsordning trygge skoleveier	0	0 (0)	50 000 (+50 000)	0 (0)	0 (0)
	71	Belønningsordning trygge skoleveier, gang- og sykkelvei	0	0 (0)	0 (0)	0 (0)	50 000 (+50 000)
	76	Sikring av barn i skolebuss	0	0 (0)	65 000 (+65 000)	0 (0)	0 (0)
<b>1350</b>		<b>Jernbaneverket</b>					
	23	Drift og vedlikehold	5 186 700	5 186 700 (0)	5 436 700 (+250 000)	5 176 700 (-10 000)	5 386 700 (+200 000)
	30	Investeringer i linjen	5 261 000	5 261 000 (0)	5 261 000 (0)	5 276 000 (+15 000)	5 461 000 (+200 000)
<b>1370</b>		<b>Posttjenester</b>					
	70	Kjøp av post- og banktjenester	353 000	353 000 (0)	153 000 (-200 000)	303 000 (-50 000)	353 000 (0)
<b>1380</b>		<b>Post- og teletilsynet</b>					
	1	Driftsutgifter	163 900	163 900 (0)	155 900 (-8 000)	163 900 (0)	163 900 (0)
<b>1561</b>		<b>IKT-politikk</b>					
	50	Bredbånd, kan overføres	0	0 (0)	60 000 (+60 000)	0 (0)	0 (0)
		<b>Sum utgifter</b>	<b>42 744 438</b>	<b>42 742 438</b> (-2 000)	<b>46 544 438</b> (+3 800 000)	<b>44 074 238</b> (+1 329 800)	<b>43 082 838</b> (+338 400)
		Inntekter (i hele tusen kroner)					
		<b>Sum inntekter</b>	<b>1 783 580</b>	<b>1 783 580</b> (0)	<b>1 783 580</b> (0)	<b>1 783 580</b> (0)	<b>1 783 580</b> (0)
		<b>Sum netto</b>	<b>40 960 858</b>	<b>40 958 858</b> (-2 000)	<b>44 760 858</b> (+3 800 000)	<b>42 290 658</b> (+1 329 800)	<b>41 299 258</b> (+338 400)

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til sine respektive partiers alternative forslag til ramme for rammeområde 17 i Innst. 2 S (2012–2013) og sine respektive partiers primærstandpunkter i avsnitt 2.2 Generelle merknader fra komiteen.

## 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 viser til at den rød-grønne regjeringen foreslår i alt 35,7 mrd. kroner til samferdselsformål i 2013 over Samferdselsdepartementets budsjett. Dette er en økning på om lag 3,9 mrd. kroner eller 12,4 pst. fra 2012. Disse medlemmer viser videre til at regjeringen foreslår å øke den statlige nettobevilgningen til oppfølging av Nasjonal transportplan (NTP) med 141 mill. kroner på kystområdet. Med budsjettforslaget for 2013 er fireårsperioden av NTP oppfylt.

Disse medlemmer er svært tilfredse med at aktiviteten i veg- og jernbanesektoren aldri har vært høyere enn for 2010–2013, og konstaterer at det rød-grønne flertallet holder det man har lovet. Disse medlemmer viser til at man er godt i rute mot målet om 100 mrd. kroner mer til transportsektoren i perioden 2010–2019 enn det som ble bevilget i forrige tiårsperiode for Nasjonal transportplan. Budsjettforslaget medfører at regjeringen mer enn oppfylder de samlede økonomiske rammene for første fireårsperiode i gjeldende Nasjonal transportplan. Disse medlemmer er opptatt av at transportsystemet skal være for alle, og er glade for regjeringens innsats for å styrke funksjonshemmedes tilgang til alle transportformer.

#### NASJONAL TRANSPORTPLAN

For prioritering og omtale utover de nevnte prosjekt i statsbudsjettet for 2013 på veg- og jernbaneformål, havner og farleder samt prioriteringer av luft-havner viser disse medlemmer til innværende Nasjonal transportplan og arbeidet med den kommende transportplanen for hvordan disse prioriteres.

#### VEG OG VEGTRAFIKK

Disse medlemmer understreker at et rekordhøyt samferdselsbudsjett gir rom for sterk vekst i vegbevilgningene. Dette fører til tryggere trafikk, bedre vegstandard og kortere reisetid for folk og næringsliv. 17, 8 mrd. kroner avsettes til vegformål, noe som representerer en økning på 1,6 mrd. kroner eller 9,7 pst. Dette medfører at 15 større prosjekter, medregnet to rassikringsprosjekter, blir ferdige neste år,

alle med kostnadsoverslag over 100 mill. kroner. Tolv større, nye prosjekter får i 2013 statlige midler til anleggsstart eller forberedende arbeider. I tillegg er det lagt til grunn bompenger til anleggsstart eller forberedende arbeider på ytterligere ni nye, større prosjekter. For seks av disse er det tatt forbehold om Stortingets tilslutning til et opplegg med delvis bompengefinansiert utbygging. Disse medlemmer er derfor tilfredse med at det neste år kan bli oppstart av om lag 20 nye, større vegprosjekter.

Om lag 8,3 mrd. kroner er foreslått til drift og vedlikehold av riksveger og trafikant- og kjøretøytilsyn, en økning på 10,9 pst. Disse medlemmer konstaterer at dette medfører bl.a. legging av nytt asfaltdekke på 950 km riksveg neste år og gjennomføring av drifts- og vedlikeholdstiltak som bidrar til økt framkommelighet og enda tryggere trafikk.

Videre viser disse medlemmer til at 7,9 mrd. kroner er foreslått til investeringer på riksvegnettet, medregnet midler til rassikring. I tillegg kommer om lag 9,5 mrd. kroner i bompenger og annen ekstern finansiering for investeringstiltak innenfor ansvarsområdet til Statens vegvesen. Med budsjettforslaget er det lagt opp til anleggsstart innen utgangen av 2013 for alle riksvegprosjekter som er prioritert i perioden 2010–2013 og som har fått de nødvendige avklaringer.

Disse medlemmer er også svært tilfredse med at det er foreslått 1 370 mill. kroner til rassikring. 819 mill. kroner går til rassikring på riksveger, mens 551 mill. kroner er statlig tilskudd til rassikring på fylkesveger. Disse medlemmer viser til at regjeringen har innfridd kravet om en gjennomsnittlig årlig bevilgning til rassikring på en milliard kroner i året som ble framsatt av Nasjonal rassikringsgruppe.

Trafikksikkerhet har vært en hovedprioritet for den rød-grønne regjeringa, og disse medlemmer er derfor svært glade for at Samferdselsdepartementet har varslet i budsjettet at det vil vedta å innføre en forskrift som pålegger kommuner og fylkeskommuner å sørge for at alle skoleelever med rett til skoleskyss har tilgang på sitteplass med setebelte på skolebussen. Forskriften skal vedtas innen 1. januar 2013 og gjelde fra skolestart høsten 2013. Disse medlemmer konstaterer med tilfredshet at tiltaket innebærer en betydelig styrking av trafikksikkerheten til skoleelevene. Det er i statsbudsjettet for 2013 foreslått 20 mill. kroner årlig til fylkeskommunene, som kompensasjon for utgifter som vil følge av forskriften.

#### JERNBANE

Jernbane er en av regjeringens hovedprioriteringer på statsbudsjettet for 2013, og disse medlemmer konstaterer at den foreslåtte økningen går i hovedsak med til å videreføre store igangsatte byg-

geprosjekter som vil komme folk og næringsliv til gode. Regjeringen foreslår om lag 14,4 mrd. kroner til jernbaneformål, en økning på nær 15 pst. fra i fjor.

Til Jernbaneverket er det foreslått i underkant av 11,4 mrd. kroner til drift, vedlikehold og investeringer på jernbanenettet, opp 14,3 pst. fra 2012. Disse medlemmer understreker at det innebærer at bevilgningen til Jernbaneverket i planperioden 2010–2013 har en oppfyltingsgrad på 103,5 pst. i forhold til den økonomiske rammen i Nasjonal transportplan 2010–2019, eller nærmere 1,4 mrd. kroner mer enn planrammen.

Til drifts- og vedlikeholdsbudsjettet i Jernbaneverket er det satt av nærmere 5,2 mrd. kroner i 2013, om lag det samme som i 2012. Disse medlemmer viser til at det er gjennomført mange forbedringer på jernbanenettet de siste årene, men at tilstanden på store deler av dagens linjenett fortsatt ikke er tilfredsstillende. For å levere et tilbud med høy regularitet og punktlighet for person- og godstransport med tog, er det derfor svært viktig med vedlikehold og fornyelse av infrastrukturen.

Disse medlemmer viser videre til at investeringsbudsjettet til Jernbaneverket foreslås økt med om lag 30 pst., til 6,1 mrd. kroner, noe som bl.a. sikrer videre framdrift for følgende nyanlegg:

- 400 mill. kroner til dobbeltspor Farriseidet–Porsgrunn. Arbeidet med strekningen startet i september 2012, og det 22,8 km lange dobbeltsporet er planlagt ferdigstilt sommeren 2018.
- 900 mill. kroner til dobbeltspor Holm–Holmestrand–Nykirke. Arbeidet startet i 2010, og dobbeltsporet på 14,3 km skal etter planen være ferdig ved årsskiftet 2015/2016.
- 848 mill. kroner til dobbeltspor Langset–Klevedrud (Fellesprosjektet E6–Dovrebanen). Arbeidet med det 17 km lange dobbeltsporet ble påbegynt sommeren 2012 og er planlagt ferdig i 2015.
- 827 mill. kroner til nytt dobbeltspor Oslo–Ski (Follobanen). 671 mill. kroner er satt av til videre planlegging av dobbeltsporet, og 156 mill. kroner til bygging av hensettingskapasitet ved Ski stasjon i forbindelse med innføring av nytt og bedre togtilbud i Østlandsområdet. Prosjektet omfatter 22 km med nytt dobbeltspor, inkludert 19,5 km i tunnel som planlegges bygd med to løp. Det er planlagt byggestart i 2014, og dobbeltsporet kan tidligst stå ferdig ved utgangen av 2019.

Det settes videre av 195 mill. kroner til planlegging, prosjektering og grunnverv i 2013, herunder gjenopptaking av planleggingen av strekningen Sandbukta–Moss–Såstad, oppstartsbevilgninger til Ulriken tunnel (Bergen–Fløen) og prosjektet Hell–

Værnes. Disse medlemmer imøteser at Ulriken tunnel og Hell–Værnes legges frem for Stortinget til endelig behandling. Andre viktige planaktiviteter i 2013 er videre planlegging av nye IC-prosjekter og Alnabru godsterminal.

Disse medlemmer foreslår at det bevilges 9 mill. kroner til byggestart av Tverlandet stasjon på Nordlandsbanen i 2013. Holdeplassen er et bidrag til å bygge ut kollektivsystemet og dempe bilkøer i Bodø-området.

Andre sentrale investeringstiltak på jernbanenettet er bl.a. 938 mill. kroner som er avsatt til bedre togtilbud på Østlandsområdet. Disse medlemmer er glade for at togpassasjerene allerede fra vinteren 2012/2013 vil merke forbedringer i togtilbudet, men understreker at for å klare omleggingen til et bedre togtilbud, er det nødvendig å gjennomføre flere infrastruktureltiltak, bl.a. tiltak for å optimalisere togproduksjonen, hensetting av tog, forsterking av strømforsyning for togframføring og tilpassing av plattformer for nye tog.

Til statlig kjøp av persontransporttjenester med tog er det foreslått 2,9 mrd. kroner. Dette er en økning på 405 mill. kroner eller 16 pst. Disse medlemmer viser til at økningen henger særlig sammen med en gradvis innføring av ny grunnrutemodell på Østlandet.

Videre viser disse medlemmer til at 730 mill. kroner til tiltak for å forbedre publikumsrettede fasiliteter på stasjoner og knutepunkter, med vekt på sikkerhet, kundeinformasjon, universell utforming, tilgjengelighet for alle, samt annen service og samarbeid med kommuner. I 2013 prioriteres å videreføre ombygging av Voss stasjon og Trondheim stasjon. Videre prioriteres forlengelse av plattformer, stasjonstiltak på Øste linje i Østfold i forbindelse med utprøving av signalsystemet ERTMS og videreføring av tiltak knyttet til kundeinformasjon.

Disse medlemmer er fornøyde med at det avsettes 346 mill. kroner til investeringstiltak som øker kapasiteten på jernbanenettet. I 2013 vil bevilgningen i hovedsak brukes til å fullføre kryssingssporene på Jensrud og Vålåsøy, videreføre utbyggingen av Bodø godsterminal, planlegge forlenging av kryssingsspor på Ofotbanen, utbedre GSM-R-nettet, og utbedre og operasjonalisere kunde- og trafikkinformasjonsystemer.

#### KOLLEKTIVTRANSPORT MV.

Flere storbyområder har en særlig stor vekst i folketallet – og dermed økt transportbehov. Disse medlemmer understreker at skal vi dekke dette behovet på en mer miljøvennlig måte, må vi satse mer på kollektivtransport og legge bedre til rette for sykkel og gange.

Disse medlemmer mener klimatrusselen må tas på alvor og viser til at utslipp fra transport utgjør en betydelig miljøbelastning. Transportsektoren bidrar til store samfunnskostnader, og sektorens energiforbruk er stort og økende. Disse medlemmer er derfor svært tilfredse med at regjeringen følger opp klimaforliket. Disse medlemmer er fornøyd med at regjeringen har tredoblet jernbaneinvesteringene. Disse medlemmer er også fornøyd med at regjeringen tar ansvar for kollektivtrafikken i byområdene og foreslår 673 mill. kroner til «Belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene». Forslaget betyr en økning på 250 mill. kroner eller nær 64 pst. fra 2012. Økningen er i samsvar med klimaforliket som ble inngått på Stortinget i 2012, og en innfrielse av Soria Moria 2.

Disse medlemmer viser til at 1/3 av de innenlandske klimagassutslippene kommer fra transportsektoren. Transnova gir støtte til ulike forsknings- og utviklingsprosjekter basert på søknader. Prosjekter som ønsker å prøve ut nye løsninger for å få ned klimagassutslippene fra transportsektoren kan søke om støtte. Disse medlemmer er svært opptatt av å kutte klimagassutslippene fra transportsektoren. Transnova er nå blitt et permanent organ, og disse medlemmer er opptatt av at de også styrkes økonomisk. Disse medlemmer foreslår derfor å styrke Transnova med 10 mill. kroner utover budsjettforslaget fra regjeringen.

#### POST OG TELE

Til post og telekommunikasjoner foreslår regjeringen i alt 555 mill. kroner – en økning på 257,5 mill. kroner fra 2012. Økningen gjelder statlig kjøp av post- og banktjenester. Til dette formålet er det foreslått 353 mill. kroner i 2013, og disse medlemmer er tilfredse med at denne bevilgningen er med på å sikre likeverdige tjenester til samme pris over hele landet. Dette betyr bl.a. rask framsending av prioritert post, omdeling av post seks dager i uka og enhetsporto.

#### KYSTFORVALTNING

Disse medlemmer understreker at å styrke konkurransevnen for sjøtransporten er en hovedprioritering i Fiskeri- og kystdepartementets budsjettforslag for 2013. Både styrking av infrastrukturen og et redusert avgiftsnivå vil bidra til å styrke konkurransevnen for sjøtransporten. Regjeringen foreslår å øke den statlige nettobevilgningen til oppfølging av Nasjonal transportplan (NTP) med 141 mill. kroner på kystområdet, og disse medlem-

mer er svært tilfredse med at budsjettforslaget for 2013 er fireårsperioden av NTP oppfylt.

Disse medlemmer viser til at regjeringen foreslår å øke bevilgningen til vedlikehold av navigasjonsinstallasjoner med 19,2 mill. kroner, tilskuddet til kommunal utbygging av fiskerihavner foreslås økt med 21,5 mill. kroner, bevilgningen til informasjonssystemet BarentsWatch foreslås økt med 16 mill. kroner, og bevilgningen til kystforvaltning, plan og analyse i Kystverket og Fiskeri- og kystdepartementet foreslås økt med til sammen 17 mill. kroner. Bevilgningen til fartøyer økes med 9,4 mill. kroner for å følge opp Kystverkets fornyelsesplan. Det foreslås en bevilgning på 25 mill. kroner til forskning og utredninger knyttet til sjøtransport og oppfølging av arbeidet med nærskipsfartsstrategi. Regjeringen foreslår å avvikle kystavgiften, noe som innebærer en innsparing for næringen på 32,9 mill. kroner.

#### EFFEKTIVISERING

Disse medlemmer mener det er viktig å få mest mulig ut av de ressursene forvaltningsvirksomhetene har til rådighet. Disse medlemmer er opptatt av at offentlig sektor er effektiv og at tjenestene er av høy kvalitet.

#### 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 avstandulemper. Disse medlemmer viser til at samferdselsinvesteringer gir økonomisk vekst og sysselsetting, og at det ikke er realistisk å redusere transportbehovet samtidig som man opprettholder dagens velstandsnivå.

Disse medlemmer understreker at Fremskrittspartiets bevilgningsøkninger etter kontantprinsippet ikke viser Fremskrittspartiets totale satsing, bl.a. fordi disse medlemmer setter av 15 mrd. kroner i midler til vei- og jernbaneinvesteringer på rammeområde 0 gjennom statlig overføring av egenkapital til statsforetak, og 500 mrd. kroner i fonds. Disse medlemmer vil omtale dette ytterligere i underkapitlet om finansieringsløsninger. Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett der det foreslås å øke bevilgningen under ramme 17 med 3,8 mrd. kroner utover regjeringens forslag:

*Fremskrittspartiets prioriteringer i alternativt budsjett (påplussinger og kutt) i forhold til Prop. 1 S (2012–2013)*

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S	FrP
Utgifter rammeområde 17 (i hele tusen kroner)				
<b>1062</b>		<b>Kystverket</b>		
	1	Driftsutgifter	1 632 530	1 552 530 (-80 000)
	30	Nyanlegg og større vedlikehold	497 910	522 910 (+25 000)
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	190 550	240 550 (+50 000)
	70	Tilskudd Redningsselskapet	56 200	76 200 (+20 000)
<b>1300</b>		<b>Samferdselsdepartementet</b>		
	1	Driftsutgifter	139 800	133 800 (-6 000)
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	32 100	42 100 (+10 000)
<b>1301</b>		<b>Forskning og utvikling mv.</b>		
	50	Samferdselsforskning	142 000	92 000 (-50 000)
	72	Tilskudd til miljøvennlig transport, Transnova-prosjektet	77 200	0 (-77 200)
<b>1311</b>		<b>Tilskudd til regionale flyplasser</b>		
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser	30 900	50 900 (+20 000)
<b>1313</b>		<b>Luftfartstilsynet</b>		
	1	Driftsutgifter	189 800	180 800 (-9 000)
<b>1314</b>		<b>Statens havarikommisjon for transport</b>		
	1	Driftsutgifter	62 500	68 500 (+6 000)
<b>1320</b>		<b>Statens vegvesen</b>		
	23	Drift og vedlikehold av riksveger, trafikant- og kjøretøytilsyn m.m.	8 844 500	9 944 500 (+1 100 000)
	31	Rassikring	966 400	1 316 400 (+350 000)
	32	Uforutsette skred og ras	0	100 000 (+100 000)
	61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	140 000	165 000 (+25 000)
	62	Tilskudd til rassikring på fylkesvegnettet	550 800	700 800 (+150 000)
	72	Kjøp av riksvegferjetjenester	525 100	624 300 (+99 200)
	73	Trafikksikkerhetstiltak	0	900 000 (+900 000)
	74	Kjøp av fylkesveiferjetjenester	0	50 000 (+50 000)



Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S	FrP
<b>1330</b>		<b>Særskilte transporttiltak</b>		
	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport	758 900	1 658 900 (+900 000)
	71	Belønningsordning trygge skoleveier	0	50 000 (+50 000)
	76	Sikring av barn i skolebuss	0	65 000 (+65 000)
<b>1350</b>		<b>Jernbaneverket</b>		
	23	Drift og vedlikehold	5 186 700	5 436 700 (+250 000)
<b>1370</b>		<b>Posttjenester</b>		
	70	Kjøp av post- og banktjenester	353 000	153 000 (-200 000)
<b>1380</b>		<b>Post- og teletilsynet</b>		
	1	Driftsutgifter	163 900	155 900 (-8 000)
<b>1561</b>		<b>IKT-politikk</b>		
	50	Bredbånd, kan overføres	0	60 000 (+60 000)
<b>Sum utgifter rammeområde 17</b>			<b>42 744 438</b>	<b>46 544 438</b> (+3 800 000)
Inntekter rammeområde 17 (i hele tusen kroner)				
<b>Sum inntekter rammeområde 17</b>			<b>1 783 580</b>	<b>1 783 580</b> (0)
<b>Sum netto rammeområde 17</b>			<b>40 960 858</b>	<b>44 760 858</b> (+3 800 000)

Disse medlemmer vil videre vise til Fremskrittspartiets forslag til posteringer på rammeområde 0 i Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett

2013, som inkluderer budsjettposter for infrastrukturfond og egenkapital til statlige infrastrukturselskaper:

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S	FrP 2013
Utgifter rammeområde 0 (i hele tusen kroner)				
<b>1321</b>		<b>Veifond</b>		
	95	Kapitalinnskudd	0	300 000 000
<b>1322</b>		<b>Jernbanefond</b>		
	95	Kapitalinnskudd	0	100 000 000
<b>1323</b>		<b>Storbyfond</b>		
	95	Kapitalinnskudd	0	100 000 000
<b>1324</b>		<b>Riksvei SF</b>		
	95	Kapitalinnskudd	0	11 600 000
<b>1325</b>		<b>Jernbane SF</b>		
	95	Kapitalinnskudd	0	3 400 000

## FINANSIERINGSLØSNINGER

Disse medlemmer viser til forslag i Innst. 2 S (2012–2013) om å opprette Riksvei SF for nye riksveiinvesteringer og Jernbane SF for nye jernbaneinvesteringer:

«Stortinget ber regjeringen legge frem sak om å opprette Riksvei SF som et nytt statsforetak som skal investere i nye riksveiprojekter, tilsvarende Statnett SF.»

«Stortinget ber regjeringen legge frem sak om å opprette Jernbane SF som et nytt statsforetak som skal investere i nye jernbaneprojekter, tilsvarende Statnett SF.»

I 2013 går disse medlemmer inn for å tilføre disse selskapene henholdsvis 11,6 mrd. kroner og 3,4 mrd. kroner i egenkapital. Staten skal fra 2013 kjøpe vei- og jernbanekapasitet av disse selskapene.

Disse medlemmer går parallelt med opprettelsen av Riksvei SF og Jernbane SF inn for å opprette et veifond på 300 mrd. kroner til riksveiinvesteringer, et jernbanefond på 100 mrd. kroner og et storbyfond på 100 mrd. kroner til vei- og kollektivbasert infrastruktur i Oslo, Stavanger, Bergen og Trondheim. Avkastningen fra disse fondene skal fra budsjettåret 2014 brukes til å tilføre kapital til de statlige infrastrukturselskapene. Disse medlemmer vil i den forbindelse vise til følgende forslag i Innst. 2 S (2012–2013):

«Stortinget ber regjeringen opprette et veifond på 300 mrd. kroner til riksveiinvesteringer på europaveiene og andre veier av nasjonal betydning.»

«Stortinget ber regjeringen opprette et storbyfond på 100 mrd. kroner til vei- og kollektivbasert infrastruktur i Oslo, Stavanger, Bergen og Trondheim.»

«Stortinget ber regjeringen opprette et jernbanefond på 100 mrd. til bygging av sammenhengende dobbeltspor på strekningene Oslo–Halden, Oslo–Skien og Oslo–Lillehammer samt kryssingsspor for lange godstog, og opprustning av andre jernbanestrekninger over hele landet.»

Disse medlemmer viser til at budsjetter i privat sektor skiller klart og tydelig mellom kostnader og investeringer, fordi man har en fullstendig balanseoppstilling som viser eiendeler, egenkapital og gjeld. Dette gjelder ikke statsbudsjettet, og måten statsbudsjettet føres på kan for eksempel føre til at man bygger 2 km vei hvert år i 10 år på en strekning, istedenfor 20 km i en parsell. Ved å flytte offentlige infrastrukturinvesteringer ut av offentlige budsjetter og inn i virksomheter som fører regnskap og budsjett etter prinsippene i privat sektor, får man skilt investeringer fra løpende driftsutgifter, noe som muliggjør mer rasjonell planlegging og gjennomføring av store

infrastrukturprosjekter. Disse medlemmer viser til at avskrivingsregler statsforetakene Riksvei SF og Jernbane SF vil måtte forholde seg til, vil synliggjøre fallende verdi som følge av dårlig vedlikehold av veinettet og andre offentlige anleggsmidler. Disse medlemmer viser til at spørsmålet bl.a. ble tatt opp i forbindelse med representantforslag fra medlemmer fra Fremskrittspartiet, jf. Dokument nr. 8:13 (2006–2007) 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 forslag i Innst. 2 S (2012–2013) 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 2013 derfor forholder seg til dagens budsjettssystem.

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 jernbaneprojekter. Disse medlemmer vil i den forbindelse vise til forslag i Innst. 2 S (2012–2013) om dette:

«Stortinget ber regjeringen sette i gang forsøk med samlet utbygging av store samferdselsprosjekter der det legges til rette for store internasjonale aktører, og der det brukes statlig regulering og full statlig finansiering.»

Disse medlemmer mener at det er viktig med en effektiv offentlig sektor der fokuset er på å tilby gode tjenester uten uforholdsmessig høy ressursbruk. Disse medlemmer viser til at kostnadene innenfor flere etater og tilsyn på samferdselsområdet har økt kraftig under den rød-grønne regjeringen. Disse medlemmer mener at det må være rom for lavere ressursbruk. Disse medlemmer reduserer derfor bevilgningene til driftsutgifter sammenlignet med regjeringens forslag på en rekke områder, herunder reduseres bevilgningen til driftsutgifter i Kystverket med 80 mill. kroner, Samferdselsde-

partementet med 6 mill. kroner, Luftfartstilsynet med 9 mill. kroner og Post- og teletilsynet med 8 mill. kroner. Disse medlemmer viser til at kuttene er i størrelsesorden 5 pst. Disse medlemmer kutter også tilskudd til lite hensiktsmessig subsidiering til såkalte miljøformål, herunder Transnova-programmet med 77,2 mill. kroner.

#### VEI OG TRAFIKKSIKKERHET

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. Disse medlemmer mener at en massiv utbygging av det norske riksveinettet er en god investering i Norges fremtidige konkurransekraft, og at Norge på lang sikt ikke har råd til å la være å investere for fremtiden. Disse medlemmer mener at det er altfor dårlig når regjeringen bare vil bygge 15 km firefeltsvei i 2013.

Disse medlemmer viser til at nesten alle europeiske land har et nasjonalt motorveinett mellom de største byene, men i Norge finnes det nesten bare motorvei rundt Oslofjorden. Det ble dessverre aldri noe av samferdselsminister Trygve Brattelis plan fra 1962 om 785 km firefelts motorvei i Norge innen 1980. De fleste av strekningene i 1962-planen har fortsatt ikke motorvei. Resultatet er at Norge scorer svært dårlig på omtrent samtlige internasjonale transportundersøkelser. Dette gjelder f.eks. rapporten fra World Economic Forum for 2012/2013 basert på en spørreundersøkelse blant næringslivsledere der 83 land ble vurdert til å ha bedre veikvalitet enn Norge, blant annet Mali (82), Liberia (76) og Pakistan (73). Tidligere hadde Albania den laveste gjennomsnittsfarten av 12 europeiske land, men ifølge en undersøkelse konsulentselskapet Rambøll har utført på oppdrag fra Opplysningsrådet for veitrafikken, sitter Norge nå igjen med sisteplassen. Disse medlemmer har vært på studietur i Albania og sett byggingen av motorveier der med egne øyne.

Disse medlemmer ønsker i motsetning til regjeringen å bygge landet, og setter av 11,6 mrd. kroner utover regjeringens rammer til riksveiinvesteringer. Av dette skal 10 mrd. kroner gå til oppstart av prosjekter som innebærer sammenhengende motorvei på følgende strekninger:

			(kroner)
E39	Kristiansand–Stavanger	1 500 000 000	
E18	Oslo–Kristiansand	700 000 000	
E6	Oslo–Trondheim	3 100 000 000	

			(kroner)
E39	Stavanger–Bergen	1 400 000 000	
E134	Oslo–Bergen	2 900 000 000	
E18	Oslo–Ørje	200 000 000	
Rv. 2	Kongsvinger–Magnor	200 000 000	
Sum strekninger			10 000 000 000

Disse medlemmer ønsker at de resterende 1,6 mrd. kroner i tilleggsbevilgning til nye riksveier skal brukes på strekninger som E6 Trondheim–Fauske, E8 i Troms, utbedringer på dagens E134 Notodden–Kongsberg, E6 Fauske–Nordkjosbotn, E6 Sørkjosfjellet, E69 Skarvberg tunnelen, E6 Tana bru og E6 Alta–Lakselv–Kirkenes.

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 en-felts hovedveier i Norge i 40 nye år. Disse medlemmer mener at det bør være en konkret langsiktig målsetting at modulvogntog, med lengde på 25 m og totalvekt på inntil 60 tonn, skal kunne brukes på alle strekninger i det norske riksveinettet.

Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet i tillegg til riksveiinvesteringene fremmer forslag om 2 mrd. kroner ekstra til fylkesveiinvesteringer, 1,1 mrd. kroner ekstra til vedlikehold av riksveier, 900 mill. kroner ekstra til trafikksikkerhetstiltak, 500 mill. kroner ekstra til rassikring, 100 mill. kroner til uforutsette skred og ras og 50 mill. kroner til en belønningsordning for trygge skoleveier.

Disse medlemmer vil fordele Fremskrittspartiets 2 mrd. kroner ekstra til fylkesveier på følgende måte:

Fylkesveier	(i mill. kroner)
Østfold	101,0
Akershus	182,0
Oslo	173,0
Hedmark	106,0
Oppland	93,0
Buskerud	99,0
Vestfold	83,0
Telemark	73,0
Aust-Agder	52,0
Vest-Agder	76,0
Rogaland	159,0
Hordaland	177,0
Sogn og Fjordane	65,0

Fylkesveier	(i mill. kroner)
Møre og Romsdal	114,0
Sør-Trøndelag	123,0
Nord-Trøndelag	78,0
Nordland	122,0
Troms	84,0
Finnmark	40,0
	2 000,0

Disse medlemmer vil fordele 1 mrd. kroner av Fremskrittspartiets 1,1 mrd. kroner ekstra til vedlikehold på riksveinettet ut over landet på følgende måte:

Vedlikehold riksveier	(i mill. kroner)
Østfold	47,0
Akershus	91,0
Oslo	92,0
Hedmark	47,0
Oppland	47,0
Buskerud	54,0
Vestfold	38,0
Telemark	36,0
Aust-Agder	28,0
Vest-Agder	31,0
Rogaland	78,0
Hordaland	91,0
Sogn og Fjordane	35,0
Møre og Romsdal	51,0
Sør-Trøndelag	52,0
Nord-Trøndelag	28,0
Nordland	68,0
Troms	39,0
Finnmark	47,0
	1 000,0

Disse medlemmer vil fordele Fremskrittspartiets 900 mill. kroner ekstra til trafikkisikkerhet ut over landet på følgende måte:

Trafikkisikkerhet	(i mill. kroner)
Østfold	37,0
Akershus	69,0
Oslo	63,0
Hedmark	47,0
Oppland	48,0
Buskerud	49,0
Vestfold	29,0
Telemark	34,0
Aust-Agder	29,0
Vest-Agder	26,0
Rogaland	63,0
Hordaland	77,0
Sogn og Fjordane	39,0
Møre og Romsdal	45,0
Sør-Trøndelag	43,0
Nord-Trøndelag	27,0
Nordland	74,0
Troms	40,0
Finnmark	61,0
	900,0

Disse medlemmer vil fordele Fremskrittspartiets 500 mill. kroner ekstra til rassikring ut over landet på følgende måte:

Rassikring	(i mill. kroner)
Aust-Agder	10,0
Vest-Agder	7,0
Rogaland	40,0
Telemark	10,0
Hordaland	51,0
Sogn og Fjordane	158,0
Oppland	2,0
Buskerud	1,0
Møre og Romsdal	52,0
Sør-Trøndelag	9,0
Nord-Trøndelag	1,0
Nordland	27,0
Troms	70,0
Finnmark	62,0
	500,0

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

«75 procent 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 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, bl.a. veitrafikkloven og kjøretøyforskriften. Politiet bidrar til at bilene på norske veier har god teknisk stand, ved at de avskilter biler som f.eks. ikke oppfyller kravene til kjøreløys og bremses. Politiet bidrar også til å fjerne trafikkløse biler 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 biler og dårlige bilister, men det finnes ingen tilsvarende sanksjonsmuligheter dersom det er veien som skaper de trafikkløse situasjonene. Dette er betenkelig, når vi vet at dårlige veier bidrar til en stor andel av dødsulykkene. Disse medlemmer ønsker å opprette et selvstendig transporttilsyn felles for alle transportformene som i ytterste konsekvens skal kunne stenge farlige veier og bøtelegge veiholder, og har gjentatte ganger fremmet forslag om dette, bl.a. i Dokument 8:2 S (2010–2011). Et slikt tilsyn vil inkludere Jernbanetilsynet og Luftfartstilsynet. Regjeringspartiene Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet har svart på dette ved å opprette et veitilsyn underlagt vegdirektøren og Statens vegvesen, men denne organisatoriske plasseringen gjør at det kan stilles spørsmål ved tilsynets uavhengighet. Disse medlemmer viser til følgende forslag som fremmes i Innst. 2 S (2012–2013):

«Stortinget ber regjeringen slå sammen de ulike transporttilsynene til et Statens Transporttilsyn som skal ha totalansvar for tilsyn og kontroll innenfor samferdselssektoren.»

Disse medlemmer ønsker et «transportdepartement» med ansvar for all transport på land, sjø og i luften.

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 vil be regjeringen fremme en sak om reversering av forvaltningsreformen på samferdselsområdet, slik at de over 17 000 km med øvrige riksveier som ble overført til fylkeskommunene 1. januar 2010, tilbakeføres til staten. Disse medlemmer viser til forslag i innstillingens avsnitt 3.10.2.11.

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 en landsdekkende og fylkesvis oversikt over samlet veinett (riks-, fylkes- og kommunale veier) med tilstandsinformasjon. Oversikten fremlegges for Stortinget sammen med forslag til statsbudsjett første gang ved fremleggelse av statsbudsjett for 2014.»

#### BOMPENGER

Disse medlemmer viser til at bilistene årlig betaler inn mange ganger så mye i bilavgifter som det staten bruker på vei. Disse medlemmer vil i den forbindelse vise til følgende tall som har blitt innhentet fra de årlige avgiftsproposisjonene:

	Prop. 1 LS (2012–2013)	Prop. 1 LS (2011–2012)	Prop. 1 LS (2010–2011)	Prop. 1 S (2009–2010)	Prop. 1 S (2008–2009)
	Estimat 2013	Estimat 2012	Estimat 2011	Estimat 2010	Estimat 2009
Engangsavgift	21 460	21 600	19 700	16 000	18 800
Årsavgift	9 700	9 350	8 900	8 600	8 304
Vektårsavgift	340	342	342	360	374
Omregistreringsavgift	2 130	2 350	2 350	2 270	2 315
Veibruksavgift på bensin	6 450	6 850	7 250	7 464	7 755
Veibruksavgift på autodiesel	10 700	10 300	9 400	8 541	8 355
Avgift på smøreolje	99	112	105	91	100
CO <sub>2</sub> -avgift*	4 730	4 900	4 755	4 823	4 662
Sum bilavgifter	55 609	55 804	52 802	48 149	50 665

Disse medlemmer viser til at staten bruker langt mindre enn dette på veinettet, og at det for eksempel i Prop. 1 S (2012–2013) er budsjettert med 17,8 mrd. kroner til Statens vegvesen dersom man ser bort ifra den nye merverdiavgiftskompensasjonskomponenten.

Disse medlemmer påpeker at bompenger fremstår som en ekstraskatt på transport som fordyrer transport over hele landet, både for næringslivet og for privatpersoner. Mens regjeringen i 2013 bare vil bruke 6,75 mrd. kroner av statsbudsjettet til å investere i riksveiene, skal bompengeselskapene finansiere veier for 9,25 mrd. kroner. Det må bilistene betale tilbake i dyre dommer med både rente- og innkrevningskostnader.

Disse medlemmer vil videre vise til at den største enkeltavgiften, nemlig engangsavgiften, begrunnes på en måte som viser tydelig at regjeringen ikke har noen planer om å bruke pengene på vei i Prop. 1 LS (2012–2013) Skatter, avgifter og toll:

«Engangsavgiftens hovedmål er å skaffe staten inntekter».

Disse medlemmer vil redusere bil- og drivstoffavgiftene, og de resterende innkrevde avgiftene skal i hovedsak brukes til investeringer, drift og vedlikehold av veibasert infrastruktur.

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 innkrevningsutgifter som er forbundet med denne ordningen. Disse medlemmer vil i den forbindelse vise til statsrådets svar på skriftlig spørsmål 1908 (2010–2011), der det kommer frem at E18 Gullilangangen i 2010 hadde brutto bompenginntekter på 75,4 mill. kroner, men at 44,9 mill. kroner av dette går til drifts- og finanskostnader knyttet til innkrevningen. Disse medlemmer peker videre på at finan-

sieringsutgiftene som pålegges bompengebetalerne ofte blir ekstra store fordi staten betaler sin andel svært sent i anleggsperioden. Disse medlemmer viser til veiprojektet 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 2010. Disse medlemmer viser til at prosjektet innebærer at 1,62 mrd. kroner skal innbetales i bompenger, men at bare 800 mill. kroner av dette skal gå til veibygging. De resterende 820 mill. kroner går til renter og innkrevningskostnader. Annenhver passering går altså til å dekke finansiering og innkreving, og ikke til å bygge én eneste meter vei.

Disse medlemmer fremmer i innstillingens avsnitt 4.5 forslag om en vurdering av statlig forskuttering av midler til hele finansieringen av samferdselsprosjekter der bompengefinansiering inngår for å redusere de samlede finansieringskostnadene for slike prosjekter. Disse medlemmer mener at det ikke bør være noen automatikk i at økte kostnader i bompengeprosjekter automatisk løftes over på folk flest gjennom bompenger, og fremmer i innstillingens avsnitt 4.5 også forslag om at den statlige finansieringsandel av samferdselsprosjekter der bompengefinansiering inngår, bevilges og utbetales i tråd med prosjektets forutsetninger om finansieringsdeling.

Disse medlemmer viser til departementets svar på spørsmål 197 fra finanskomiteen/Fremskrittspartiets fraksjon av 7. oktober 2011, der det kommer frem at den totale gjelden til bompengeselskapene var på om lag 17,2 mrd. kroner per 31. desember 2010. Disse medlemmer viser til departementets svar på spørsmål 211 fra finanskomiteen/Fremskrittspartiets fraksjon av 8. oktober 2012, der det kommer frem at den totale gjelden til bompengeselskapene var på om lag 25 mrd. kroner per 31. de-

semer 2011. Disse medlemmer viser til at regjeringen legger opp til en stor økning i bompengegjeld i årene fremover, ved at regjeringens prognoser viser at bompengeselskapene skal stille 12,5 mrd. kroner til disposisjon i 2012 og 13,85 mrd. kroner i 2013.

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 2012, slik at veiprojektene som bommene skal finansiere, kan være gjeldfrie og dermed fjernes fra 1. januar 2013. Disse medlemmer fremmer videre 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 med 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 prosjekter 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 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 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 transportsystem 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 samband med drifta av bompengeinnkrevinga. 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 omsetting 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.»

#### STORBY OG KOLLEKTIV

Disse medlemmer foreslår at arbeidsgiverbetalt månedskort for ansatte ikke skal komme til beskatning for den enkelte arbeidstaker. Et slikt tiltak vil ifølge Finansdepartementets beregninger føre til 175 000 flere solgte kollektivkort hver måned og gi kollektivselskapene store inntekter til anskaffelse av busser, trikker og vogner. Tiltaket vil videre føre til redusert rushtrafikk og bedret fremkommelighet. Disse medlemmer viser til forslag om saken i Innst. 4 S (2012–2013) og at den budsjettmessige effekten er på 900 mill. kroner.

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 mener staten har et særlig ansvar for å finansiere moderniseringen av transportnettet i de fire største byene. Disse medlemmer påpeker at befolkningen i byområdene øker – og forventes å øke kraftig i årene fremover. Disse medlemmer vil i den forbindelse vise til departementets svar på spørsmål 222 fra finanskomiteen/Fremskrittspartiets fraksjon av 8. oktober 2012 til statsbudsjettet for 2013, der det kommer frem at man forventer følgende prosentvise trafikkvekst i de kommende årene:

Fylke	Forventet vekst i trafikkarbeid 2010–2030	Forventet vekst i trafikkarbeid 2010–2060
Oslo	39	85
Akershus	37	85
Rogaland	42	95
Hordaland	35	76
Sør-Trøndelag	31	72

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 St.meld. nr. 31 (2006–2007). Disse medlemmer viser til at det parallelt med trafikkvekst er forventet en kraftig befolkningsvekst. Dette tilsier et stort investeringsbehov i nye veier, nye jernbanelinjer og nye T-banetunneler. 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 mener at det er fullt mulig å bygge seg ut av køproblemer i de største byene. Disse medlemmer viser til at selv Norges største by tross alt ikke er særlig stor i internasjonal sammenheng. Disse medlemmer har derfor fremmet forslag om et storbyfond på 100 mrd. kroner til vei- og kollektivbasert infrastruktur i Oslo, Stavanger, Bergen og Trondheim i Innst. 2 S (2012–

2013), der avkastningen skal brukes til nødvendige investeringer.

Disse medlemmer viser til at midlene i belønningsordningen for kollektivtransport blir svært skjevt fordelt mellom de norske byene, og at dette åpner for spekulasjoner knyttet til om tildelingen skyldes den politiske fargen på det lokale kommunestyret/bystyret. Disse medlemmer viser til departementets svar på spørsmål 217 fra finanskomiteen/Fremskrittspartiets fraksjon av 8. oktober 2012 til statsbudsjettet for 2013, der det kommer frem at antall kollektivreisende i Oslo med buss per dag har økt med 36 pst. fra 2005 til 2011, og at antall kollektivreisende med buss per dag i Trondheim i samme periode har økt med bare 8,5 pst. Disse medlemmer viser til at Oslo i denne perioden også har hatt en økning på 17 pst. i nærtrafikken med tog, mens Trondheim kun har hatt en økning på 3,5 pst. Disse medlemmer viser til at regjeringen til tross for dette gir Trondheim midler til kollektivtransportdrift gjennom belønningsordningen, jf. departementets svar på spørsmål 216 fra finanskomiteen/Fremskrittspartiets fraksjon av 8. oktober 2012 til statsbudsjettet for 2013, mens Oslo ikke får slike belønningsmidler. Disse medlemmer viser til at fordelingen også i resten av landet er underlig, jf. følgende oppstilling over antall innbyggere og midler fra regjeringens belønningsordning for 2012 basert på tallene fra departementets svar på spørsmål 221 fra finanskomiteen/Fremskrittspartiets fraksjon av 8. oktober 2012:

	Belønningsordning 2012	Innbyggere 1. juli 2012	Kroner per innbygger
Oslo		618 238	0,00
Bergen	150 mill. kroner	265 268	565,47
Trondheim	110 mill. kroner	177 293	620,44
Stavanger		128 074	0,00
Kristiansand	60 mill. kroner	83 758	716,35
Tromsø		69 668	0,00
Sarpsborg/Fredrikstad		129 824	0,00
Drammen/Buskerudbyen	100 mill. kroner	156 154	640,39
Skien/Porsgrunn		88 112	0,00
I alt	411 mill. kroner	1 716 389	239,46

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 ønsker økt satsing på byene, og fremmer forslag i innstillingens avsnitt 3.13.2.1 om at regjeringen i løpet av 2013 fremlegger en sak om utvikling og finansiering av fremtidige kollektivløsninger i de største byene.



Disse medlemmer fremmer videre følgende forslag:

«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 gjennomføre en forvaltningsmessig revisjon av Bybaneprosjektet i Bergen både av investering og drift samt måloppnåelse for kollektivtrafikken i Bergen med hensyn til mål og premisser i Bergensprogrammet.»

Disse medlemmer viser til gode erfaringer med bykommunalt ansvar for kollektivtransporten i de største norske byene. Disse medlemmer påpeker at Oslo som fylke allerede har ansvar for kollektivtransporten i dag, og at det tidligere har vært en forsøksordning der kommunene Bergen og Trondheim også fikk økt ansvar. Ved å la byene som eier transportutfordringen også ta ansvaret, vil dette bidra til å nå målet om en bedre og mer effektiv kollektivtransport. Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede overføring av ansvaret for kollektivtransport fra de respektive fylkeskommunene til bykommunene Bergen, Trondheim og Stavanger.»

Disse medlemmer viser til at det i Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2013 også er satt av midler til drift av kollektivtransport, jf. kap. 1330 post 60. Disse medlemmer ønsker følgende fordeling av tilleggsbevilgningen:

	(i mill. kroner)
Oslo-området	325,0
Bergen	97,0
Stavanger/Sandnes	71,0
Trondheim	64,0
Drammensområdet	54,0
Fredrikstad/Sarpsborg	47,0
Porsgrunn/Skien	32,0
Kristiansand	30,0
Tromsø	25,0
Bodø	17,0
Sandefjord	16,0

	(i mill. kroner)
Ålesund	16,0
Larvik	16,0
Arendal	15,0
Tønsberg	14,0
Haugesund	12,0
Moss	11,0
Halden	10,0
Hamar	10,0
Lillehammer	10,0
Harstad	8,0
	900,0

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 knutepunktplan for å sikre gode knutepunktsløsninger der flere transportmidler møtes.»

#### SKOLEBUSS

Disse medlemmer viser til at det bevilges 20 mill. kroner i statsbudsjettet for 2013 for å sikre at barn skal ha både sete og setebelte når de kjører med skoleskyss. Fordelt på fylker blir det ca. 1 mill. kroner per fylke i gjennomsnitt. Disse medlemmer viser til at det fortsatt er mange barn som er avhengig av offentlig skoleskyss, og som mangler sitteplass og setebelte. Disse medlemmer viser til at regjeringen ikke kan tallfeste hvor mange barn dette dreier seg om, jf. svaret på spørsmål 556 fra finanskomiteen/Fremskrittspartiets fraksjon av 16. oktober 2012 til statsbudsjettet for 2013.

Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet en rekke ganger de siste 7 årene har fremmet forslag om å sikre alle norske barn som benytter skolebuss med setebelte og tilstrekkelig antall sitteplasser. Disse medlemmer vil i den forbindelse påpeke at Prop. 144 L (2010–2011) om lovfesting av skoleskyss blant annet bygde på Fremskrittspartiets representantforslag Dokument nr. 8:84 (2005–2006) fra 10. mai 2006 om sikker og forsvarlig skolebuss-transport, Dokument nr. 8:28 (2007–2008) om sete-

beltepåbud i buss fra 2008, og Dokument 8:65 S (2009–2010) om innføring av sete- og sikker og forsvarlig skolebussstransport fra 2010.

Disse medlemmer er glad for at det gradvis har blitt større aksept for Fremskrittspartiets syn. 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». Disse medlemmer er glad for at regjeringen etterhvert har innsett at dette er en alvorlig problemstilling, og støtter regjeringens forslag om ny forskriftshjemmel. Disse medlemmer viser til sitt forslag i Innst. 30 L (2011–2012):

«Stortinget ber Regjeringen sørge for at ingen skolebarn må transporteres i skolebuss uten setebelter eller tilstrekkelig antall sitteplasser etter første 1. januar 2013, og merkostnadene dette medfører innarbeides i statsbudsjettet for 2013.»

Disse medlemmer øker på denne bakgrunn bevilgningen til skolebuss med 65 mill. kroner.

#### JERNBANE

Disse medlemmer vil satse på jernbanen der denne har sin styrke – godstransport over lange avstander og persontransport i tettbefolkede områder. Disse medlemmer prioriterer derfor dobbeltspor på InterCity-triangelet Oslo–Halden, Oslo–Skien og Oslo–Lillehammer der det i dag gjenstår å igangsette bygging av 229 km dobbeltspor, og prioriterer i tillegg kryssingsspor for lange godstog. Disse medlemmer fremmer forslag om 3,4 mrd. kroner mer enn regjeringen til jernbaneinvesteringer i Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2013, og dette er en økning på 65 pst. i forhold til regjeringens budsjett. Av disse 3,4 mrd. kroner fordeles 3 mrd. kroner til bygging av dobbeltspor i InterCity-triangelet på følgende måte:

	(kroner)
Oslo–Skien	1 300 000 000
Oslo–Halden	600 000 000
Oslo–Lillehammer	1 100 000 000

Disse medlemmer ønsker at de resterende 400 mill. kroner brukes på viktige jernbaneprosjekter som Ringeriksbanen, kryssingsspor på Kongsvingerbanen, elektrifisering av Trønderbanen/Meråkerbanen, investeringer i Sørvestbanen og Ulrikstunnelen Bergen–Fløen.

Disse medlemmer viser til at Oslostunnelen er flaskehalsen i det norske jernbanenettet, og viser til sitt forslag om å fremskynde planene for ny jernbanetunnel under Oslo i innstillingens avsnitt 3.14.2.3.

Disse medlemmer øker samtidig bevilgningen til vedlikehold av jernbanen med 250 mill. kroner, og kutter utbyttet fra NSB på 176 mill. kroner slik at selskapet får økte ressurser til investeringer.

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 ønsker å elektrifisere Trønderbanen og Nordlandsbanen innen 2019. Disse medlemmer ønsker at man også vurderer elektrifisering av Røros- og Solørbanen. Disse medlemmer vil heller vurdere jernbaneforbindelse Nikkel–Kirkenes enn Narvik–Tromsø.

Disse medlemmer viser til at elektrifisering vil ha betydning for NSBs innkjøp av nytt togmaterieell. Disse medlemmer vil samtidig ruste opp Ofotbanen, Sørlandsbanen og andre jernbanestrekninger.

#### LUFTTRANSPORT

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 viser til høringsuttalelsen fra NHO Luftfart til transport- og kommunikasjonskomiteen av 5. november 2012 til statsbudsjettet for 2013, der NHO Luftfart er sterkt kritisk til regjeringens forslag om å ta utbytte fra Avinor. NHO Luftfart viser også til at de aller fleste flyplassene går med underskudd, og skal bidra til en desentralisert bosetting og et konkurransedyktig næringsliv i hele landet. Viktige investeringstiltak inkluderer terminal T2 på Gardermoen, utbygging av terminalfasiliteter på Flesland og utvikling av flyplassen på Værnes. Disse medlemmer vil også peke på investeringsbehovet på lufthavnene i Kirkenes, Alta, Tromsø, Bodø og Ørsta/Volda. Disse medlemmer ønsker derfor i motsetning til regjeringen ikke å ta utbytte fra Avinor på 438 mill. kroner i 2013, jf. Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2013. Disse medlemmer vil videre 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 åre-

ne 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 har merket seg det lokale arbeidet som er gjort for å etablere en flyplass med en rullebane på minimum 2 400 m på Helgeland. Disse medlemmer støtter dette arbeidet. Etablering av en slik flyplass vil gi nye muligheter for befolkningen og næringslivet på Helgeland.

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 at man på Arendal Lufthavn Gullknapp i 2013 vil være ferdig med første byggetrinn, og at man gjennom frivillig salg har kjøpt areal slik at rullebanen kan utvides til 4 000 m innenfor flyplassens eget areal.

Disse medlemmer viser til at regjeringen vil finansiere ny bru over Rombaken (Hålogalandsbrua) delvis gjennom innsparinger 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 fratår Avinor insentiver til å vurdere effektivisering og forenkling av lufthavnstrukturen. Disse medlemmer vil på denne bakgrunn holde Avinor utenfor finansieringen av ny bru over Rombaken (Hålogalandsbrua).

Disse medlemmer mener at så lenge kryssubsidieringssystemet mellom lufthavnene innenfor Avinor består, bør lufthavnene på Stord, Notodden og i Skien inkluderes i Avinorsystemet. Disse medlemmer setter av 20 mill. kroner til dette formålet.

#### KYST, SJØTRANSPORT OG RIKSVEIFERGER

Disse medlemmer viser til at Norge har en langstrakt kystlinje der forholdene i utgangspunktet ligger svært godt til rette for sjøtransport, men krever likevel et minimum av statlig innsats. Disse medlemmer vil bygge Stad skipstunnel. I tillegg setter disse medlemmer av 25 mill. kroner ekstra til utbygging av havner, 50 mill. kroner ekstra til olje-

vernberedskap og 20 mill. kroner ekstra til Rednings-selskapet.

Disse medlemmer viser til at offentlige rammebetingelser favoriserer vei- og jernbanetransport av varer på bekostning av sjøtransport, fordi en større andel av transportkostnadene for sjøtransport er knyttet til offentlige avgifter enn for varetransport med lastebil og tog. Dette gjelder spesielt losgebyrene, der også de som ikke benytter tjenesten må betale for losberedskap. Disse medlemmer ønsker en rettferdig konkurranse mellom transportmidlene, og vil derfor på sikt fjerne losgebyret. Dette betyr at en større del av varetransporten flyttes fra veiene til jernbanen og over på sjøen. Disse medlemmer påpeker at dette må gjøres over flere år, og vil i første omgang kutte losavgiften med 168 mill. kroner i alternativt statsbudsjett for 2013. Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn forslag i innstillingens avsnitt 6.2.2.1 om at det i statsbudsjett for 2014 legges opp til en gradvis utfasing av losavgiften i Norge unntatt Svalbard over en fireårsperiode.

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 foreslår derfor at det løpet av 2013 legges frem en egen stortingsmelding om strategi og tiltak knyttet til effektiv sjøtransport og havnestruktur, og forslag om dette i innstillingens avsnitt 6.2.2.1 fra komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti.

Disse medlemmer viser til sitt representantforslag Dokument 8:80 S (2010–2011) om å bygge Stad skipstunnel, og forslag om dette i innstillingens avsnitt 6.2.2.1 fra komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti.

Disse medlemmer påpeker at riksveifergene utgjør en integrert del av det nasjonale riksveinet, 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 riksveifergeser. 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 gratisferger. Disse medlemmer understreker at Fremskrittspartiet fortsatt ser på riksveifergeser som en del av riksveien, og derfor vil gjøre bruken av riksveifergeser gratis. Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

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

#### IKT OG BREDBÅND

Disse medlemmer mener at bredbånd er infrastruktur på linje med motorveier og jernbane. Disse medlemmer foreslår derfor å bevilge 60 mill. kroner ekstra til bredbåndsutbygging i distriktene. Bredbåndstilgang er i mange tilfeller avgjørende for hvor unge mennesker vil bosette seg, og det er i likhet med annen infrastruktur en klar sammenheng mellom bredbåndsutbygging, næringsutvikling og økonomisk vekst. En undersøkelse fra Ericsson, Arthur D. Little og Chalmers University of Technology offentliggjort i september 2011, viser at hver dobling av bredbåndshastigheten gir en BNP-vekst på 0,3 pst. Dette er den første undersøkelsen av sitt slag, og bygger på data fra 33 OECD-land. Disse medlemmer mener at Norge i likhet med EU og USA bør ha konkrete målsetninger når det gjelder bredbånd. Disse medlemmer har som ambisjon å øke kapasiteten til minst 100 Mbps innen 2015 for å nå et mål om at Norge skal ha et av verdens beste bredbånd til sine innbyggere. Disse medlemmer viser til sitt representantforslag Dokument 8:20 S (2011–2012) som inneholder følgende forslag, og fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen i løpet av 2013 legge frem en finansieringsløsning for å gjennomføre et nasjonalt bredbåndsløft med målsetting om høyhastighetsbredbånd i hele Norge.»

«Stortinget ber regjeringen legge frem en handlingsplan for å forenkle regelverket slik at utbyggingen av bredbånd ikke blir unødig dyrt.»

#### NØDNETT

Disse medlemmer viser til at Stortinget i 2004 behandlet spørsmålet om Nødnett i Budsjett-innst. S. nr. 4 (2004–2005), der Fremskrittspartiet gikk inn for en teknologinøytral anbudsrunde med vekt på dataoverføringskapasitet som åpner for direkte sendte bilder, medisinsk data og posisjoneringsinformasjon for alle enheter på et ulykkessted. Begrunnelsen for dette var at det hadde vært for mye fokus på én teknologi (TETRA) til fortrenghet for de behov etatene har, og muligheter som ligger i stadig nye teknologiske vinninger. Disse medlemmer vil i den forbindelse vise til Fremskrittspartiets merknader til Budsjett-innst. S. nr. 4 (2004–2005):

«Disse medlemmer mener det er viktig å balansere dagens behov for å få på plass et tidsriktig nødnett, med de muligheter som finnes ved å velge et nett som er "fremtidssikkert". Disse medlemmer mener at fokus må være på både de behov etatene har i dag og de behov som kan dekkes ved en videreutvikling av det

system man velger. Det har tidligere vært for mye fokus på en teknologi (TETRA) til fortrenghet for de behov etatene har, og muligheter som ligger i stadig nye teknologiske vinninger. Man kan bare forestille seg verdien av for eksempel direkte sendte bilder, medisinsk data og posisjoneringsinformasjon for alle enheter på et ulykkessted, eller i andre sammenhenger som identifikasjon med mer. Det bør etterspørres et digitalt nett som har en dataoverføringskapasitet som mestrer de systemer nødetatene har, eller i nær fremtid vil kunne ha nytte av å ha i de operative enheter. Fremskrittspartiet ønsker en åpen anbudsrunde som er teknologinøytral. Slik vil det være nød-etatens behov og muligheter som kommer i fokus, i stedet for å begrense nød-etatens utviklingspotensial til de muligheter som ligger i én teknologi. Ved et totalt teknologinøytralt tilbud vil man kunne få flere tilbydere og det vil påhvile tilbydere å vise at deres system og teknologi tilfredsstiller krav og behov, samt hvilke muligheter som videre ligger i å benytte deres tilbud.»

Disse medlemmer viser til at mange av Fremskrittspartiets innvendinger mot den valgte løsningen dessverre har slått til. Resultatet har vært forsinkelser, problemer med implementeringen av de tekniske løsninger og store kostnadsøkninger. Disse medlemmer mener at fokuset fremover først og fremst bør være på hvordan nødnettet kan integreres med datatjenester fra private leverandører.

Disse medlemmer mener at Stortinget trenger et best mulig faktagrunnlag for å vurdere den videre fremdriften av nødnettet. Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet derfor arrangerte et seminar på Stortinget om nødnettet 15. november 2012 der en lang rekke representanter for nødnettbrukere, nødnettutbyggere, og telekommunikasjonsselskaper fikk presentere sitt syn på saken. Disse medlemmer vil også vise til at seminaret ble fulgt opp med representantforslag Dokument 8:19 S (2012–2013) om å få fremlagt en melding om status og fremdriften av utbyggingen av Nødnett sett i forhold til fremdriftsplan, budsjett og måloppnåelse, ut i fra de kriterier som opprinnelig lå til grunn for vedtaket om utbygging.

#### POSTEN NORGE

Disse medlemmer ønsker et fritt og åpent marked for posttjenester, og vil derfor fjerne Postens enerett på brev under 50 g. Disse medlemmer vil beholde enhetsporto, slik at det koster like mye å sende brev innenlands i Norge uavhengig av geografisk distanse og hvor sendingene leveres inn.

Disse medlemmer viser til at Posten Norge AS nå er et internasjonalt post- og logistikkonsern. Disse medlemmer vil dessuten børsnotere Posten Norge AS og omdanne selskapet til et folkeaksjeselskap. Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet lenge var helt alene i kampen for et fritt telemarked, men at Fremskrittspartiet etter hvert fikk

med seg de andre partiene på å liberalisere markedet. Disse medlemmer ser at utviklingen innen posttjenester sakte men sikkert går i samme retning. Disse medlemmer peker på at Posten Norge AS har vært gjennom en stor omorganisering på grunn av store endringer som følge av at andelen post som skal distribueres har gått kraftig ned. Disse medlemmer viser til at Posten har klart disse omstillingene på en forbilledlig måte. Disse medlemmer er derfor også overbevist om at selskapet i sitt videre omstillingsarbeid vil klare å gjøre det på en god måte, bl.a. i forbindelse med nedleggelse av postkontorer og ny etablering av post i butikk.

Disse medlemmer viser til at Posten på grunn av utviklingen har bedt om at det generelle kravet om lørdagsdistribusjon av post avvikes. Disse medlemmer viser til departementets svar på spørsmål 335 fra finanskomiteen/Fremskrittspartiets fraksjon av 10. oktober 2012, der det er anslått at man kan spare 350 mill. kroner ved å fjerne kravet til lørdagsomdeling av post samtidig som Postens lørdagsomdeling av aviser opprettholdes i områder uten alternativ lørdagsdistribusjon. Disse medlemmer viser til at dette gir en halvårsvirkning på 175 mill. kroner. Disse medlemmer vil avvike eneretten til Posten Norge AS for brevpost under 50 g samt fjerne konsesjonskravet om lørdagsomdeling av post fra 1. januar 2013. Postens lørdagsomdeling av aviser forutsettes opprettholdt.

Disse medlemmer reduserer på denne bakgrunn overføringene til Posten med 175 mill. kroner sammenlignet med regjeringens budsjettforslag.

### 2.2.3 *Generelle merknader fra Høyre*

#### RASKERE FREM, TRYGT HJEM

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til at mange steder i Norge er veiene så dårlige at kjøretøy ødelegges og medfører flere trafikkulykker. Store deler av veinettet blir også dårligere år for år fordi vedlikeholdsetterslepet stadig blir større uten at dette følges opp med tiltak og bevilgninger. Dessuten ser man stadig flere dramatiske konsekvenser av klimaendringer, med mer ekstremvær og store ødeleggelser som må repareres.

Disse medlemmer mener det er alvorlig for miljø og klima når stadig mer gods går fra bane og sjø til vei. En medvirkende årsak til dette er at realisering av viktige samferdselsprosjekt tar altfor lang tid. Disse medlemmer mener at gjennomsnittlig planleggingstid må halveres, Statens vegvesen og Jernbaneverket må moderniseres og alternative finansieringsmetoder må tas i bruk.

Disse medlemmer viser til at storbyområdene står overfor store utfordringer gjennom befolkningsvekst og fortetting. Et smidig transportsystem

er nødvendig for å sikre at kommunene kan håndtere den ventede trafikkveksten. Disse medlemmer mener at for å få til dette, trengs nye ideer og bedre løsninger slik at man får rustet opp jernbanen raskt nok, og får på plass kollektivtrafikk-løsninger som monner.

Disse medlemmer viser til at Norge er et av verdens dyreste land å drive næringsvirksomhet i. Samtidig viser disse medlemmer til at mangelfull infrastruktur på vei og bane gjør at kostnaden ved å drive fra Norge stadig øker fordi man står i kø, kjører sakte på dårlige veier eller blir forsinket på grunn av gamle signalanlegg på jernbanen. Bompenger og ferjekostnader er også et negativt konkurranseelement, som disse medlemmer mener må oppveies med smartere løsninger og bedre rammebetingelser generelt.

#### FLERE, BEDRE OG TRYGGERE VEIER

Disse medlemmer vil ruste opp norske veier for å bedre vår konkurransekraft og bygge sikrere veier. Derfor øker disse medlemmer bevilgningene til vei betraktelig. Disse medlemmer følger opp Høyres transportplan 2010–2019, og gir betydelig mer til vei sammenlignet med regjeringens forslag. Disse medlemmer viser også til Høyres trafiksikkerhetsstrategi, som slår fast at terskelen for å bygge midtrekkverk må senkes. Mens Sverige har om lag 4 500 km møtefri vei, har Norge kun 500 km. Regjeringen planlegger å bygge 19 km vei med midtrekkverk i 2013. Disse medlemmer viser til at Høyres budsjettforslag gir rom for omtrent tre ganger så mye midtrekkverk.

For å få bukt med vedlikeholdsetterslepet foreslår disse medlemmer å opprette et vedlikeholdsfond på 50 mrd. kroner. Avkastningen fra dette fondet skal gå direkte til nødvendig vedlikehold og ta inn det store vedlikeholdsetterslepet som har bygget seg opp på vei og jernbane. Dette ville gitt 2,5 mrd. kroner ekstra hvert år.

Disse medlemmer vil peke på at Høyres veisatsing ville gitt mer trygghet til alle trafikanter som hver dag er avhengig av å komme på jobb, hente barn i barnehagen og transportere varer over kortere eller lengre avstander.

#### MER EFFEKTIV JERNBANE

Disse medlemmer viser til at i 2011 var færre tog i rute, det var flere innstillinger og flere forsinkelsestimer enn fem år tidligere, samtidig som realøkningen på bevilgningene har vært på hele 68 pst. Dette viser at utfordringene for jernbanen er mye mer grunnleggende enn bare nivået på bevilgninger.

Disse medlemmer vil modernisere Jernbaneverket. Disse medlemmer vil omorganisere og etablere to statlige selskap, hvorav det ene får an-

svar for å administrere utvikling og drift av jernbanens infrastruktur. Selve utførelsen av oppgaven bør i stor grad konkurranseutsettes. Dette selskapet skal også overta eiendomsretten til – og inntekter fra kommersiell drift av – stasjonsområder av noe størrelse, foruten kjøreavgiften som i dag. Det andre selskapet skal utføre utbygging og vedlikehold av jernbaneinfrastruktur i et konkurranseutsatt marked. Disse medlemmer ønsker også å åpne for en utvikling av NSB sitt tilnærmede togmonopol ved å konkurranseutsette flere jernbanestrekninger.

Disse medlemmer mener at på denne måten kan det bygges et moderne, fremtidsrettet og kunnskapsrikt jernbanemiljø i Norge. Gjøvikbanen ble konkurranseutsatt som et prøveprosjekt i 2004, og erfaringene herfra er meget positive. Disse medlemmer viser til at tilbudet fikk bedre kvalitet til en lavere pris, uten at ansattes lønns- og arbeidsvilkår ble dårligere. Disse medlemmer mener at bruk av anbud med klare kontraktsvilkår og sanksjoner kan være et effektivt verktøy for å sikre universell utforming. Disse medlemmer vil understreke at sikkerhet skal fortsatt være et statlig ansvar og ha prioritet nummer én. Det offentliges gevinst fra innsparinger bør føres direkte tilbake til jernbanesektoren.

#### BEDRE KOLLEKTIVLØSNINGER

Disse medlemmer følger opp Høyres kollektivtransportplan, og vil sørge for et nødvendig løft til kollektivtrafikken. Belønningsordningen for kollektivtransport ble innført sist Høyre satt i regjering, med mål om å stimulere til bedre fremkommelighet, miljø og helse i byområdene ved å øke antallet kollektivreiser. Disse medlemmer viser til at pissen ble lagt på hyllen, og det i stedet ble hentet frem en fristende gulrot. Disse medlemmer mener imidlertid at ordningen nå har fått en stor politisk slagside, fordi regjeringen bruker den som et tvangsmiddel til å overstyre lokalpolitikere og fremme egne politiske kjepphester som å innføre rushtidsavgift. Disse medlemmer vil sikre alle storbyområder sine berettigede midler når de kan vise resultater i tråd med klimaforliket og forutsetningene for belønningsordningen, uten at man må velge rushtidsavgift som virkemiddel hvis det ikke er ønskelig.

Disse medlemmer vil endre, styrke og forbedre belønningsordningen for kollektivtransport. Disse medlemmer mener ordningen må inneholde øremerkede midler til planlegging av bybane- og superbusstraseer. Aktuelle prosjekter til ordningen kan f.eks. være forlengelsen av Bybanen i Bergen, bybane i Stavanger, Fornebubanen, Kolsåsbanen og superbusstraséer i Trondheim. I tillegg mener disse medlemmer at det er nødvendig med en målrettet satsing på fleksible samferdselsløsninger,

som gjør det enklere å kombinere ulike transportmidler (intermodale løsninger). Disse medlemmer vil stimulere til forsert utbygging og tilrettelegging for sykkel gjennom en egen belønningsordning.

#### SATS PÅ SJØ

Disse medlemmer understreker at Norges langstrakte kyst er en viktig del av transportsystemet vårt. Å flytte godstrafikk fra vei til sjø er positivt både for miljøet og sikkerheten på veiene. Disse medlemmer viser til at det nå dessverre ikke er den ønskede utviklingen i sjøbasert godstransport. Derfor vil disse medlemmer starte et nytt samarbeidingsprogram for å sikre konkurransedyktighet for godstransport på sjøen.

Sikkerhet på sjøen er også en viktig og prioritert oppgave for disse medlemmer. En stor del av kystberedskapen vår er garantert av Redningsselskapet. Disse medlemmer anerkjenner denne viktige rollen Redningsselskapet har for tryggheten til fiskere, gods- og passasjerfartøy og fritidsbåter. Derfor vil disse medlemmer i Høyres alternative budsjett foreslå å gi Redningsselskapet de midler som trengs for å holde samtlige redningsskøyter i beredskap, og øke kapasiteten.

#### NYE IDEER OG BEDRE LØSNINGER

Disse medlemmer ivrer etter å ta i bruk de mest moderne og effektive metodene for å løse utfordringene man har i samferdselssektoren. Disse medlemmer vil ha mer effektive planprosesser, alternative finansieringsløsninger, bedre lønnsomhetsberegninger, moderne organiseringsformer, mindre byråkrati og mer konkurranse, i tillegg til økte ordinære bevilgninger.

Disse medlemmer viser til at om det offentlige samarbeider med private aktører om å løse viktige samfunnsoppgaver, vil dette raskere kunne gi flere, bedre og tryggere veier, samt en mer moderne jernbane. For 2013 foreslår disse medlemmer at følgende OPS-prosjekter settes i gang: E39 Rådal–Svegatjørn, E18 Akershus–Svenskegrensen og E18 Vestkorridoren (Oslo–Akershus) og jernbaneprojektet Bergen–Arna (Ulrikstunnelen).

Disse medlemmer mener også det er viktig å holde trykket oppe på forskningen i samferdselssektoren. Dette er bl.a. viktig for at Norge skal være i stand til å nå de ambisiøse klimamålene som er satt gjennom Klimaforliket. Transport er fortsatt en forurensende sektor med stort potensial for forbedring. Disse medlemmer mener at det er derfor staten også må stille opp med forskningsmidler som sørger for at man finner smartere måter å forflytte personer og gods. Disse medlemmer foreslår derfor å reversere statens kuttforslag på forskningsmidler.

**KONKURRANSEKRAFT**

Disse medlemmers løsninger vil gi næringslivet, arbeidsstokken og dermed landet bedre konkurransekraft. Disse medlemmer vil knytte næringsklynger og folk tettere sammen gjennom bedre transportløsninger, trygghet og kunnskap. Næringsdriven-

de, lastebilsjåførere, pendlere, skoleelever og småbarnsfamilier er avhengige av god fremkommelighet og sikre veier. Effektiv transport er god næringspolitikk, god distriktspolitikk og god bypolitikk. Disse medlemmer viser til at det er derfor Høyre satser sterkt på samferdsel i årets budsjett.

*Høyres viktigste transportpolitiske prioriteringer*

Post	Økning i forhold til regjeringens forslag	Detaljer
Riksveier	+ 800 mill. kroner	Hovedsakelig til midtrekkverk og andre trafikksikkerhetstiltak
Planleggingsmidler for OPS-prosjekter	+ 200 mill. kroner	Oppstart av planleggingsfase for nye prosjekter, gjennomført som OPS
Fylkesveier, tilskudd til fylkeskommunene	+ 200 mill. kroner	Til innhenting av vedlikeholdsetterslep og nye trafikksikkerhetstiltak
Belønningsordningen for kollektivtransport	+ 200 mill. kroner	Inkludert tilskudd byområder uten rushtidsavgift
Jernbaneanverket, investeringer i linjen	+ 15 mill. kroner	Fullfinansiering heis Holmestrand stasjon
Utredning vedrørende miljø, trafikksikkerhet m.m.	+ 1,3 mill. kroner	
Samferdselsforskning	+ 13,5 mill. kroner	
Tilskudd Redningsselskapet	+ 20 mill. kroner	Tilskudd som sikrer økt kapasitet i Redningsselskapets flåte.
Vedlikeholdsfond	50 mrd. kroner	

**OPPSUMMERING**

Disse medlemmer viser til Høyres alternative statsbudsjett der det foreslås å øke bevilgningen

under ramme 17 med 1 329, 8 mill. kroner utover regjeringens forslag.

Disse medlemmer viser til Høyres primærforslag nedenfor som ble nedstemt ved Stortingets behandling 27. november 2012.

*Høyres prioriteringer i alternativt budsjett (påplussinger og kutt) i forhold til Prop. 1 S (2012–2013)*

Kap.	Post	Formål:	Prop. 1 S	H
Utgifter rammeområde 17 (i hele tusen kroner)				
<b>1062</b>		<b>Kystverket</b>		
	1	Driftsutgifter.....	1 632 530	1 612 530 (-20 000)
	70	Tilskudd Redningsselskapet.....	56 200	76 200 (+20 000)
<b>1300</b>		<b>Samferdselsdepartementet</b>		
	1	Driftsutgifter.....	139 800	129 800 (-10 000)
<b>1301</b>		<b>Forskning og utvikling mv.</b>		
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv. ....	16 300	17 600 (+1 300)
	50	Samferdselsforskning.....	142 000	155 500 (+13 500)
<b>1320</b>		<b>Statens vegvesen</b>		

Kap.	Post	Formål:	Prop. 1 S	H
	23	Drift og vedlikehold av riksveger, trafikant- og kjøretøytilsyn m.m. ....	8 844 500	8 814 500 (-30 000)
	30	Riksveginvesteringer.....	9 115 800	9 915 800 (+800 000)
	32	Planlegging av OPS-prosjekter.....	0	200 000 (+200 000)
	63	Fylkesveier, tilskudd til fylkeskommunene .....	0	200 000 (+200 000)
<b>1330</b>		<b>Særskilte transporttiltak</b>		
	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport.....	758 900	958 900 (+200 000)
<b>1350</b>		<b>Jernbaneverket</b>		
	23	Drift og vedlikehold .....	5 186 700	5 176 700 (-10 000)
	30	Investeringer i linjen .....	5 261 000	5 276 000 (+15 000)
<b>1370</b>		<b>Posttjenester</b>		
	70	Kjøp av post- og banktjenester.....	353 000	303 000 (-50 000)
<b>Sum utgifter rammeområde 17.....</b>			<b>42 744 438</b>	<b>44 074 238</b> <b>(+1 329 800)</b>
Inntekter rammeområde 17 (i hele tusen kroner)				
<b>Sum inntekter rammeområde 17.....</b>			<b>1 783 580</b>	<b>1 783 580</b> <b>(0)</b>
<b>Sum netto rammeområde 17.....</b>			<b>40 960 858</b>	<b>42 290 658</b> <b>(+1 329 800)</b>

#### 2.2.4 Generelle merknader fra Kristelig Folkeparti

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til at Kristelig Folkeparti i sitt alternative statsbudsjett foreslår at ramme 17 settes til 41 299 258 000 kroner. Dette er en økning på 338 400 000 kroner i forhold til regjeringens forslag.

Dette medlem viser til at samferdsel er et viktig satsingsområde for Kristelig Folkeparti, der følgende hovedmål ligger til grunn: framkommelighet, tilgjengelighet, trafiksikkerhet 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.

#### FORNYELSE AV TRANSPORTSEKTOREN

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.



## BARNAS TRANSPORTPLAN

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 trafikk-situasjonen 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 og 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.

## BEDRE TILRETTELEGGING FOR SYKLISTER

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. Dette medlem mener det må satses mer på bedre tilrettelegging for syklist, flere og bedre sykkelveier.

Dette medlem peker på at kommuner og fylkeskommuner har et betydelig ansvar for å legge til rette for trafiksikre løsninger for gående og sykklende. Dette medlem mener derfor det må opprettes en statlig støtteordning som belønner kommuner som satses på bygging av gang- og sykkelvei. Dette medlem viser til Kristelig Folkepartis alternative statsbudsjett der det foreslås å bevilge 100 mill. kroner, utover regjeringens forslag, til flere og bedre sykkelveier.

## UNIVERSELL UTFORMING

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.

## BEDRE JERNBANE

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 500 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 mener det haster med å realisere Ringerikstunnelen.

## KOLLEKTIVSATSING I BYENE

Dette medlem mener staten må ta et større ansvar for kollektivutbygging i de større byene. Dette medlem foreslår derfor en statlig støtteordning for bybaner med en startbevilgning på 40 mill. kroner. Dette medlem vil i tillegg øke bevilgningene gjennom belønningsordningen for kollektivtrafikk med 50 mill. kroner.

## HELHETLIG VEIBYGGING

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 240 mill. kroner utover regjeringens forslag. Dette medlem vil opprette et infrastrukturfond for å få fart på investering i vei og bane, også slik at større utbygginger kan gjennomføres mer helhetlig med forutsigbar finansiering. Dette medlem viser til at da handlingsregelen ble innført i 2001, var det forutsatt at det økte handlingsrommet som oljeinntektene gir skulle brukes til å styrke den langsiktige vekstevnen til norsk økonomi, f.eks. gjennom investeringer i infrastruktur, forskning og utdanning. Dette medlem viser til at regjeringen i hovedsak har brukt

handlingsrommet til å gjennomføre standardøkninger og øke utgiftene på flere områder, men prioritering av tiltak som styrker produktiviteten og vekstevnen på lengre sikt har kommet i bakgrunnen. Dette medlem viser til at veksten i offentlige utgifter er sterk. Norge bruker oljeinntektene i stor grad til å finansiere en sjenerøs velferdsstat, men i mindre grad til å investere i infrastruktur for å legge grunnlaget for fremtidig vekst som kan trygge velferden på sikt. Dette medlem vil derfor etablere et infrastrukturfond med en ramme på 50 mrd. kroner, hvis avkastning skal komme i tillegg til ordinære bevilgninger.

#### STYRKET SJØTRANSPORT

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 vegtrafikk både i Norge og på hovedvegnettet 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 vegtrafikk medfører miljøutfordringer. Dette medlem peker på at transport av gods på kjøl er et svært miljøvennlig alternativ.

#### REDNINGSSKAPET

Dette medlem viser til at Redningsselskapet (NSSR) utfører viktig sjøsikkerhetsarbeid og er en avgjørende ressurs i sjøredningsarbeid langs norskekysten. Dette medlem viser til at det statlige tilskuddet til NSSR er avgjørende for det viktige arbeidet som gjøres. Dette medlem 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. Dette medlem mener det er stort behov for den beredskapen Redningsselskapet yter. Dette medlem

merker seg at regjeringen ikke foreslår noen økning til Redningsselskapet i Fiskeri- og kystdepartementets forslag til budsjett for 2013, mens prisstigningen alene utgjør 10 mill. kroner fra 2012 til 2013. Dette medlem mener regjeringens forslag på 56,2 mill. kroner ikke er tilstrekkelig. Dette medlem viser samtidig til at Redningsselskapet også er sårbart med hensyn til svingninger i overskuddet fra Norsk Tipping. Dette medlem foreslår på den bakgrunn å bevilge 20 mill. kroner til Redningsselskapet ut over regjeringens forslag.

#### SYKLISTENES LANDSFORENING

Dette medlem vil i tillegg foreslå at det bevilges 15 mill. kroner mer til samferdselsforskning og 1 mill. kroner mer til Syklistenes Landsforening.

#### NØDNETT

Dette medlem vil påpeke bekymring vedrørende manglende resultater i forbindelse med utbyggingen av Nødnett. Nødnett er svært viktig for å sikre sikker og god kommunikasjon for den enkelte nødetat samt mellom etatene. Prosjektet har blitt utsatt og regjeringen har selv kuttet i bevilgningen fordi utbyggingen går saktere enn planlagt. Dette medlem foreslår derfor å halvere bevilgningen som er fremlagt av regjeringen, og viser til forslag i finansinnstillingen om å be regjeringen komme tilbake til Stortinget med forslag om utbedringer og en fullverdig gjennomføringsplan i god tid før revidert nasjonal nasjonalbudsjett for å sikre en forsvarlig utbygging av Nødnettet. Dette medlem vil avvente behandlingen av en slik sak før resten av bevilgningen gis.

#### OPPSUMMERING

Dette medlem viser til Kristelig Folkeparti alternative statsbudsjett der det foreslås å øke bevilgningen under ramme 17 med 338,4 mill. kroner ut over regjeringens forslag.

Dette medlem viser til Kristelig Folkepartis primærforslag nedenfor som ble nedstemt ved Stortingets behandling 27. november 2012.

*Kristelig Folkepartis prioriteringer i alternativt budsjett (påplussinger og kutt) i forhold til Prop. 1 S (2012–2013)*

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S	KrF
Utgifter rammeområde 17 (i hele tusen kroner)				
<b>456</b>		<b>Direktoratet for nødkommunikasjon</b>		
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold.....	895 137	447 537 (-447 600)
<b>1062</b>		<b>Kystverket</b>		
	70	Tilskudd Redningsselskapet .....	56 200	76 200 (+20 000)
<b>1300</b>		<b>Samferdselsdepartementet</b>		
	71	Tilskudd til trafiksikkerhetsformål mv. ....	32 100	33 100 (+1 000)
<b>1301</b>		<b>Forskning og utvikling mv.</b>		
	50	Samferdselsforskning.....	142 000	157 000 (+15 000)
	72	Tilskudd til miljøvennlig transport, Transnova-prosjek- tet .....	77 200	97 200 (+20 000)
<b>1320</b>		<b>Statens vegvesen</b>		
	23	Drift og vedlikehold av riksveger, trafikant- og kjøretøy- tilsyn m.m. ....	8 844 500	8 894 500 (+50 000)
	30	Riksveginvesteringer .....	9 115 800	9 240 800 (+125 000)
	62	Tilskudd til rassikring på fylkesvegnettet.....	550 800	565 800 (+15 000)
<b>1330</b>		<b>Særskilte transporttiltak</b>		
	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport.....	758 900	808 900 (+50 000)
	61	Statlig tilskudd bybaner .....	0	40 000 (+40 000)
	71	Belønningsordning trygge skoleveier, gang- og sykkel- vei.....	0	50 000 (+50 000)
<b>1350</b>		<b>Jernbaneverket</b>		
	23	Drift og vedlikehold.....	5 186 700	5 386 700 (+200 000)
	30	Investeringer i linjen .....	5 261 000	5 461 000 (+200 000)
<b>Sum utgifter rammeområde 17</b>			<b>42 744 438</b>	<b>43 082 838</b> <b>(+338 400)</b>
Inntekter rammeområde 17 (i hele tusen kroner)				
<b>Sum inntekter rammeområde 17.....</b>			<b>1 783 580</b>	<b>1 783 580</b> <b>(0)</b>
<b>Sum netto rammeområde 17.....</b>			<b>40 960 858</b>	<b>41 299 258</b> <b>(+338 400)</b>

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

#### 3.1 Sammendrag – Hovedpunkter Samferdselsdepartementet

Hovedprioriteringer i budsjettet for 2013.

Kategori – Betegnelse	(i mill. kroner)		
	Saldert budsjett 2012	Forslag 2013	Pst. endring 2012/13
21.10 Administrasjon m.m.	447 500	442 700	-1,1
21.20 Luftfartsformål	977 500	956 200	-2,2
21.30 Vegformål	16 255 200	21 047 300	29,5
21.40 Særskilte transporttiltak	1 231 600	1 532 800	24,5
21.50 Jernbaneformål	12 540 500	14 367 700	14,6
<i>Sum programområde 21</i>	<i>31 452 300</i>	<i>38 346 700</i>	<i>21,9</i>
21.30 Vegformål ekskl. kompensasjon for oppheving av vegfritaket	16 255 200	17 838 600	9,7
22.10 Post og telekommunikasjoner	297 800	555 300	86,5
<i>Sum programområde 22</i>	<i>297 800</i>	<i>555 300</i>	<i>86,5</i>
<i>Sum Samferdselsdepartementet</i>	<i>31 750 100</i>	<i>38 902 000</i>	<i>22,5</i>
Sum Samferdselsdepartementet ekskl. kompensasjon for oppheving av vegfritaket	31 750 100	35 693 300	12,4

Det foreslås et samferdselsbudsjett på om lag 38,9 mrd. kroner. Av dette er om lag 3,2 mrd. kroner kompensasjon på Statens vegvesens budsjett som følge av forslaget om å oppheve vegfritaket i merverdiavgiftsloven. Korrigert for den tekniske omleggingen, er det foreslått et samla budsjett på om lag 35,7 mrd. kroner, en økning på om lag 3,9 mrd. kroner eller 12,4 pst. fra saldert budsjett 2012. I tillegg til oppfølging av Nasjonal transportplan 2010–2019, innebærer budsjettet også en oppfølging av Meld. St. 21/Innst. 390 S (2011–2012) Norsk klimapolitikk.

Forslaget innebærer økte merverdiavgiftskostnader for Statens vegvesen som blir foreslått kompensert gjennom økte bevilgninger. Opphevelsen av fritaket påvirker ikke Jernbaneverkets budsjett. Både for Statens vegvesen og næringslivet vil opphevelsen av fritaket innebære administrative forenklinger.

Statsbudsjettet for 2013 er siste år i første fireårsperiode for Nasjonal transportplan 2010–2019. Regjeringens budsjettforslag for 2013 innebærer mer enn 100 pst. oppfølging av de samlede økonomiske rammene i Nasjonal transportplan for perioden 2010–2013 for både Statens vegvesen og Jernbaneverket.

Det er for perioden 2010–2013 samlet lagt opp til et betydelig høyere nivå på innsatsen til drift og vedlikehold enn opphavelig planlagt, med om lag 2,3 mrd. kroner mer for Statens vegvesen og om lag 2 mrd. kroner mer for Jernbaneverket.

Særlig budsjettene til investeringer i transportinfrastruktur vil øke fra 2012 til 2013, med 10,3 pst. for Statens vegvesen (ekskl. kompensasjon for merverdiavgift) og 30,3 pst. for Jernbaneverket. For Statens vegvesen kommer i tillegg om lag 9,3 mrd. kroner i bompenger til statlige prosjekt.

Med budsjettforslaget for 2013 vil alle vegprosjektene som opphavelig var planlagt startet i planperioden 2010–2013, og som det planteknisk har vært mulig å starte opp, bli startet opp med bevilgninger og/eller bompenger. Innenfor jernbanebudsjettet blir videreføring av de store prosjektene i InterCity-trianglet prioritert.

Med budsjettforslaget for 2013 vil innsatsen på rassikring ligge over 1 mrd. 2009-kroner årlig som var lovet i Nasjonal transportplan (ekskl. kompensasjon for merverdiavgift).

Budsjettforslaget for 2013 følger også opp Meld. St. 21 (2011–2012) Norsk klimapolitikk, og Stortingets vedtak i forbindelse med behandlingen av meldingen. I samsvar med klimaforliket er det foreslått å øke bevilgningen til belønningsordningen, med 250 mill. 2012-kroner. Bevilgningen øker med 63,8 pst. fra saldert budsjett 2012. Som en del av den økte statlige satsingen på kollektivtransport blir det foreslått å bevilge om lag 2,9 mrd. kroner til statlig kjøp av persontransporttjenester med tog, en økning på over 400 mill. kroner fra saldert budsjett 2012.

Stortinget vedtok høsten 2011 endringer i vegtrafikkloven som gir Samferdselsdepartementet myn-

dighet til å fastsette forskrift om særlige sikringstiltak ved skoleskyss i buss. Regjeringen foreslår at forskriften blir vedtatt innen 1. januar 2013 og tar til å gjelde fra 1. juli 2013. Det er i statsbudsjettet for 2013 foreslått avsatt 20 mill. kroner som kompensasjon for merutgifter som følge av krav i forskriften, jf. omtale i Kommunal- og regionaldepartementets Prop. 1 S (2012–2013).

I tabellene under de enkelte budsjettkapitler i Prop. 1 S (2012–2013) Samferdselsdepartementet, er budsjettendringer på utgifts- og inntektskapitler i hovedsak sammenliknet med saldert budsjett 2012. I tabeller på side 18 i proposisjonen er det gitt en oversikt over budsjettendringer på utgifts- og inntektskapitler etter saldert budsjett 2012.

For kapitler og poster som ikke er tatt opp i det etterfølgende, har komiteen ingen merknader og slutter seg til budsjettforslaget.

Komiteen viser til at utbytteposter og avdragsposter blir behandlet av finanskomiteen under rammeområde 23, jf. Innst. 3 S (2012–2013).

Komiteen viser til vedlagte brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden, datert 22. november 2012, om korrigeringer i Prop. 1 S (2012–2013) Samferdselsdepartementet.

### 3.2 Kap. 1300 og kap. 4300 Samferdselsdepartementet

#### 3.2.1 Sammendrag

Kap.	Saldert budsjett 2012	Prop. 1 S (2012–2013)	(i mill. kroner)	
			Pst. endring 2012/13	
1300	199,6	207,2		3,8
4300	2,2	2,3		4,5

Av forslaget under kap. 1300 for 2013 er drift av departementet ført opp med 139,8 mill. kroner (post 1) og tilskudd til internasjonale organisasjoner med 32,6 mill. kroner (post 70). Tilskudd til trafikksikkerhetsformål (post 71) utgjør 32,1 mill. kroner, derav bl.a. 28,85 mill. kroner til Trygg Trafikk og 1,5 mill. kroner hver til Syklistenes Landsforening og ITS Norge. Tilskudd til departementets arbeid med samferdselsberedskap foreslås bevilget med 2,7 mill. kroner (post 72).

#### 3.2.2 Komiteens merknader

##### POST 1 DRIFTSUTGIFTER

Komiteen viser til at regjeringen foreslår en bevilgning på 139,8 mill. kroner til driften av Samferdselsdepartementet, og at dette er en økning på 4,6 mill. kroner fra saldert budsjett 2012. Komiteen viser til at bevilgningen under post 1 dekker lønn, godtgjørelser til ansatte i departementet, samt husleie og diverse utgifter knyttet til drift.

Komiteens flertall medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, merker seg at det har vært et behov for å styrke bemanningen i departementet, noe som har medført økte driftsutgifter. Flertallet viser til at stillingen som samferdselsråd i Brussel ligger inne i bevilgningen. Flertallet legger til grunn at departementet søker effektiv og rasjonell drift innenfor bevilgede rammer.

Flertallet slutter seg til regjeringens forslag til bevilgning.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at Fremskrittspartiet og Høyre foreslår en rekke driftskutt for etatene innen samferdselssektoren. Fremskrittspartiet foreslår i tillegg kutt til flere tilsyn. Kuttene begrunnes med at aktivitetsnivået på en rekke områder kan reduseres. Disse medlemmer vil vise til at aktiviteten i samferdselssektoren aldri har vært høyere, med en økning i bevilgninger over statsbudsjettet til vei og bane på 64 pst. siden 2005. Tilsvarende vekst under regjeringen Bondevik II var 6 pst. Den store veksten innen samferdselssektoren siden 2005 har medført behov for å styrke plan- og gjennomføringskapasitet fra etatene. Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiets og Høyres foreslåtte kutt ville hatt store konsekvenser for planlagte investeringer og vedlikehold, og ville trolig medført at NTP ikke kunne blitt oppfylt.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre mener det er grunnlag for omfattende effektivisering av Samferdselsdepartementet. Det er også disse medlemmers syn at aktivitetsnivået på en rekke områder kan reduseres. Disse medlemmer viser til rapport 2011:10 «Transportinfrastruktur i Sverige, Finland og Danmark – Forvaltning og organisering» fra Direktoratet for forvaltning og IKT, der det kommer frem at den norske stat har 13 960 ansatte til å forvalte transportinfrastrukturen, mens Sverige med dobbelt så mange innbyggere har 13 200 ansatte, Finland 4 300 ansatte og Danmark 4 400 ansatte. Disse medlemmer mener at det i en slik situasjon er

grunnlag for store innsparinger, både hos Samferdselsdepartementet og på sikt også hos direktorater, tilsyn og etater.

Disse medlemmer viser til at departementets driftsutgifter i regjeringens budsjettforslag for 2013 er på 139,8 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, bl.a. ved at fylkene overtok ansvaret for 17 150 km vei 1. januar 2010.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ønsker å redusere Samferdselsdepartementets driftsutgifter med 6 mill. kroner, jf. Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2013.

#### POST 70 TILSKUDD TIL INTERNASJONALE ORGANISASJONER

Komiteen viser til at regjeringen foreslår å bevilge 32,6 mill. kroner i tilskudd til internasjonale organisasjoner, en økning på 1,9 mill. kroner fra saldert budsjett 2012. 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

Komiteen viser til at regjeringen foreslår 32,1 mill. kroner i tilskudd til trafikksikkerhetsformål, en økning på 1 mill. kroner i forhold til saldert budsjett for 2012. Av dette foreslås Trygg Trafikk tildelt 28,5 mill. kroner, noe som er en videreføring på om lag samme nivå som i 2012. Syklistenes Landsforening foreslås tildelt 1,5 mill. kroner, en videreføring av beløpet fra 2012.

Komiteen 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. Komiteen viser til at Trygg Trafikk fyller en viktig rolle i trafikksikkerhetsarbeidet, og gjør en viktig jobb for trafikksikkerheten blant barn og unge. Komiteen 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. Komiteen peker på at opplæring i trafikkforståelse, og det å kunne ferdes i trafikken, vil bli stadig viktigere i fremtiden. Komiteen peker på at holdningsskapende og forebyggende trafikksikkerhetsarbeid er et langsiktig og krevende arbeid, som krever innsats over tid. Komiteen vil i den forbindelse

understreke betydningen av staten bidrar å styrke Trygg Trafikk aktivitet.

Komiteen viser til at Trygg Trafikk de siste årene har gjennomført kampanjer for sykkelhjelm og reflekser med svært gode resultater. Trygg Trafikk har hatt ansvar for en nasjonal sykkelhjelmkampanje i 2009–2011. Hjelmb Bruken har økt fra 35 pst. i 2008 til vel 50 pst. i 2011, men gått ned i 2012 til 49 pst.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, ber regjeringen bidra til at Trygg Trafikk kan videreføre hjelmkampanjen i 2013 for å øke den frivillige bruken av sykkelhjelm.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til den viktige innsatsen frivillige organisasjoner gjør for å fremme trafikksikkerhet og god trafikantadferd. Disse medlemmer er positive til at andre aktører enn staten tar ansvar når det gjelder trafikksikkerhet, og ønsker å øke satsingen på området. Disse medlemmer foreslår derfor innen sin alternative ramme å styrke tilskuddet til organisasjoner som arbeider med trafikksikkerhet, jf. kap. 1300 post 71 Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv., med totalt 10 mill. kroner utover regjeringens forslag i Prop. 1 S (2012–2013). Av dette beløpet øremerkes 5 mill. kroner til Trygg Trafikk.

#### *Syklistenes Landsforening*

Komiteen peker på at Syklistenes Landsforening gjør et viktig arbeid for bedre og sikrere tilrettelegging for sykkeltrafikk.

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

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til Kristelig Folkepartis alternative budsjett der det foreslås å øke bevilgningen til Syklistenes Landsforening med 1 mill. kroner ut over regjeringens forslag.

#### POST 72 TILSKUDD TIL SAMFERDSELSBEREDSKAP

Komiteen viser til at det foreslås å bevilge 2,7 mill. kroner i tilskudd til samferdselsberedskap, har ellers ingen merknader og slutter seg til forslaget til bevilgning.

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

#### 3.3.1 Sammendrag

(i mill. kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2012	Prop. 1 S (2012–2013)	Pst. endring 2012/13
1301	247,9	235,5	-5,0

Til utredninger om miljø, trafikksikkerhet mv. (post 21) er det foreslått 16,3 mill. kroner og til samferdselsforskning (post 50) 142,0 mill. kroner. Tilskudd til miljøvennlig transport, Transnova-prosjektet, under post 72 utgjør 77,2 mill. kroner, derav er 20 mill. kroner en del av satsingen på miljøteknologi-programmet for 2011–2013.

#### 3.3.2 Komiteens merknader

Komiteen viser til at det foreslås et samlet budsjett på 235,5 mill. kroner til Samferdselsdepartementets arbeid med forskning og utvikling mv., en reduksjon på 12,4 mill. kroner eller 5 pst. fra saldert budsjett 2012. Til Transnovaprojektet er det foreslått 77,2 mill. kroner, en økning på 2,4 mill. kroner fra saldert budsjett 2012.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser til det breie Klimaforliket på Stortinget og forutsetter at regjeringen vier forskning og utvikling av effektive, miljø- og klimavennlige transportløsninger enda mer oppmerksomhet framover.

#### POST 21 UTREDNINGER, MILJØ, TRAFIKKSIKKERHET OSV.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til de store økningene som har vært på bevilgningene på samferdselsområde de siste årene, samt nye regler, trafikkontroller og prikkssystemer og holdningsskapende arbeid. Dette har bidratt å øke trafikksikkerheten og redusert antallet skadde og drepte på norske veier.

Disse medlemmer viser for øvrig til Innst. 2 S. (2012–2013) der regjeringspartiene foreslår å kutte 30 mill. kroner gjennom en rekke mindre kutt på de ulike departementenes rammeområder for å skape rom for økte bevilgninger til behandlingsreiser.

Disse medlemmer foreslår følgelig at post 21 reduseres med 2 mill. kroner.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til at formålet med denne posten er å øke departementets kunnskap om forhold knyttet til samferdsels-spørsmål om årsakssammenhenger og konsekvenser

på lengre sikt innenfor viktige områder som miljø og trafikksikkerhet. Disse medlemmer mener derfor det er uheldig at regjeringen foreslår å kutte i bevilgningene i forhold til saldert budsjett for 2012.

Disse medlemmer viser derfor til Høyres alternative budsjett og forslaget om å styrke posten med 1,3 mill. kroner.

#### POST 50 SAMFERDSELSFORSKNING

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, merker seg at det foreslås bevilget 142 mill. kroner til post 50, noe som innebærer en reduksjon på 13,5 mill. kroner fra saldert budsjett 2012.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, anser det som positivt at det i 2013 startes opp et nytt femårig forskningsprogram innenfor samfunnsikkerhet og beredskap i regi av Norges forskningsråd. Terroraksjonen 22. juli 2011 og hendelser med ekstremvær og ras som undergravde veier, problemer med telenettet og ulykker til sjøs, har vist at det er behov for større forskningsinnsats med et sektorovergrepende perspektiv.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet støtter regjeringens forslag til bevilgning.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til svar på spørsmål 330 fra finanskomiteen/Fremskrittspartiets fraksjon av 10. oktober 2012 om samferdselsforskning, der det kommer frem at store deler av midlene skal brukes til å utvikle kunnskap om trafikkbegrensningstiltak, klima, miljø og biodrivstoff. I 2012 ble RENERGI alene tildelt 48 mill. kroner. Disse medlemmer vil på denne bakgrunn redusere post 50 med 50 mill. kroner, jf. Fremskrittspartiets forslag til alternativt statsbudsjett 2013.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti er skuffet over at regje-

ringen kutter ned på bevilgningene til forskning over Samferdselsdepartementets budsjett. Disse medlemmer er bekymret for konsekvensene dette kan få for klimaforskningen.

Komiteens medlemmer fra Høyre vil peke på at transportsektoren har et betydelig ansvar for å bidra til reduksjon i utslippene og utfordringene er sammensatte med teknologiske så vel som økonomiske aspekter.

Disse medlemmer mener det er viktig å holde trykket oppe på forskningen innenfor samferdselssektoren. Dette er bl.a. viktig for at Norge skal være i stand til å nå de ambisiøse klimamålene som er satt gjennom Klimaforliket. Transport er fortsatt en forurensende sektor med stort potensial for forbedring. Disse medlemmer mener at det er derfor staten også må stille opp med forskningsmidler som sørger for at vi finner smartere måter å forflytte personer og gods på.

Disse medlemmer viser derfor til Høyres alternative budsjett og forslaget om å styrke posten med 13,5 mill. kroner.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti 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 til Kristelig Folkepartis alternative budsjett der midlene til samferdselsforskning blir foreslått økt med 15 mill. kroner.

#### POST 72 TILSKUDD TIL MILJØVENNLIG TRANSPORT, TRANSNOVA-PROSJEKTET

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser til at i forliket i Stortinget om Meld. St. 21 (2011–2012) Norsk klimapolitikk ble det bestemt å etablere Transnova som et permanent organ og gradvis øke tilskuddet, jf. Innst. 390 S (2011–2012). Transnovas hovedmål er å bidra til reduserte klimagassutslipp fra transportsektoren. I budsjettforslaget for 2013 foreslås det bevilget 77,2 mill. kroner, en økning på 2,4 mill. kroner fra saldert budsjett 2012. Av forslaget til bevilgning til Transnova er 20 mill. kroner knyttet til regjeringens miljøteknologiprogram.

Flertallet viser til at 1/3 av de innenlandske klimagassutslippene kommer fra transportsektoren. Transnova gir støtte til ulike forsknings- og utviklingsprosjekter basert på søknader. Prosjekter som ønsker å prøve ut nye løsninger for å få ned klima-

gassutslippene fra transportsektoren kan søke om støtte. Flertallet er svært opptatt av å kutte klimagassutslippene fra transportsektoren. Transnova er nå blitt et permanent organ, og flertallet er opptatt av at de også styrkes økonomisk.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet foreslår derfor å styrke Transnova med 10 mill. kroner utover budsjettforslaget fra regjeringen, gjennom en omdisponering fra kap. 1320 post 30. Kap. 1301 post 72 foreslås således bevilget med totalt 87,2 mill. kroner.

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 statsbudsjettene for 2010, 2011 og 2012. 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 77,2 mill. kroner i sitt alternative forslag til budsjett 2013. Disse medlemmer viser til at det ikke er noen bindinger (dvs. kontraktsbundne) knyttet til midlene, jf. svar på spørsmål 331 fra finanskomiteen/Fremskrittspartiets fraksjon av 10. oktober 2012.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til Kristelig Folkepartis alternative budsjett hvor det foreslås å bevilge 20 mill. kroner på post 72 utover regjeringens forslag. Dette medlem viser for øvrig til Innst. 2 S (2012–2013) der Kristelig Folkeparti foreslår grep for å vri skatt- og avgiftssystemet i en grønnere retning.

#### *Rammevilkår – Incentivordninger*

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser til at rammevilkårene for elbil er fastsatt av Stortinget gjennom klimaforliket og at det er bred enighet om at incentivordningene for å få flere til å bruke elbil skal opprettholdes. Flertallet mener det er viktig å legge forholdene til rette for at flere kan bruke elbil, og i den sammenheng er utbygging av ladeinfrastruktur viktig. Mye ligger til rette for økt bruk av elbil de neste årene. I oktober 2012 var det om lag 9 000 elbiler på norske veier og det kommer nå mellom 400 og 600 nye elbiler her måned. Neste år kan det forventes om lag 5 000 nye



elbiler på norske veier slik at totalen kommer opp mot 15 000 elbiler i løpet av 2013. Flertallet mener det er viktig at denne utviklingen følges opp av økt utbygging av ladeinfrastruktur.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at det offentlige og næringslivet har brukt betydelige midler på forskning og utvikling av hydrogen som drivstoff. I klimameldingen, jf. Meld. St. 21 (2011–2012), skriver regjeringen på side 14: «[Regjeringen vil] Fortsatt være internasjonalt i front i å legge til rette for bruk av el- og hydrogenbiler». Transnova har hittil bidratt med støtte til hydrogenstasjoner. Disse medlemmer har registrert den uro budsjettomtalen av fortsatt statlig støtte til hydrogen infrastruktur gjennom Transnova har skapt. Disse medlemmer er enig i at man må kunne forvente at næringslivet bidrar til hydrogenstasjonene. Myndighetene må invitere til en dialog om på hvilken måte næringslivet kan bidra.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener det skal være forutsigbare rammebetingelser for nullutslippsbiler og plug-in hybridbiler. Disse medlemmer mener derfor at det er uheldig dersom regjeringen går inn for avgiftskjerpelser på elektriske biler, eller dersom regjeringen går inn for å fjerne fritaket for engangsavgift pluss moms, beregningsgrunnlag på halve nybilprisen ved firmabil, ingen årsavgift, og gratis parkering og bompassering. Disse medlemmer mener tvert imot at det er viktig å legge til rette for en utskifting av bilparken, slik at folk flest kan få nyere, tryggere og mer miljøvennlige biler.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti mener det trengs en overordnet strategi og en finansieringsplan for infrastruktur. Disse medlemmer mener staten må innta en aktiv og koordinerende rolle i samspill med fylker, kommuner og private aktører. Disse medlemmer vil vise til at Oslo kommune har en egen utbyg-

gingsplan og at kommunen i tillegg støtter privat utbygging av ladeinfrastruktur gjennom det kommunale Klima- og energifondet. Her støttes hvert ladepunkt med inntil 60 pst. av etableringskostnad eller maksimalt kr 10 000. Akershus fylkeskommune har en tilsvarende ordning. Disse medlemmer vil at staten skal avsette midler til utbygging av ladeinfrastruktur.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge frem for Stortinget en strategi og finansieringsplan for ladestasjoner og infrastruktur for elbil.»

Disse medlemmer viser til at støtte til hydrogenstasjoner er en viktig del av Transnovas oppgave for å bidra til en infrastruktur som er helt nødvendig for videre oppbygging av markedsgrunnlaget for hydrogenbiler. Disse medlemmer mener at næringslivets andel ikke kan forventes å være betydelig, men at denne likevel må være en viktig bidragsyter i satsingen.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til Kristelig Folkepartis alternative budsjett om å bevilge 20 mill. kroner til finansiering for ladestasjoner og infrastruktur for el-bil gjennom Transnova.

Dette medlem viser videre til at 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 CO<sub>2</sub>-utslipp ved kjøp av ny bil. Videre foreslår Kristelig Folkeparti momsritak ved leasing av elbiler, momsritak ved kjøp og leasing av elbilbatteri, og Kristelig Folkeparti foreslår å frita nullutslippsbiler fra fordelsbeskatning.

### 3.4 Kap. 1310 Flytransport

#### 3.4.1 Sammendrag

(i mill. kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2012	Prop. 1 S (2012–2013)	Pst. endring 2012/13
1310	705,6	673,6	-4,6

Bevilgningen under kap. 1310 post 70 går til å finansiere drift av regionale flyruter innenlands. Kontrakter for drift av rutene tildeles etter anbudskonkurranse. Kostnadene i de nye kontrakter som Samferdselsdepartementet inngikk i 2012, er samlet lavere enn i tidligere kontrakter.

#### 3.4.2 Komiteens merknader

Komiteen slutter seg til forslaget til bevilgning under kap. 1310 post 70.

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 vel fungerende regioner og stabil sysselsetting i hele landet.

Komiteen merker seg at Samferdselsdepartementet, etter en evaluering av ordningen med statlige kjøp av flyruter med tanke på å redusere kostnadene, har greid å redusere kostnadene for de kontrakter som ble inngått i 2012. Foreslått bevilgning for 2013 er derfor 21,3 mill. kroner lavere i forhold til saldert budsjett 2012.

Komiteen merker seg også at Samferdselsdepartementet gjennom forhandlinger har fått gjennomslag i EØS for å kunne forlenge kontraktperiodene på anbudsflyrutene fra fire til fem år i de fire nordligste fylkene og at de nye kontraktene vil ha maksimale kontraktslengder på fire og fem år.

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 viser til at EU-kommisjonen har utarbeidet et nytt og mer oversiktlig regelverk for sikkerhet (security) for sivil luftfart. Regelverket er gjennomført i norsk rett. Det er et mål at regelverket skal bli mer risikobasert. Komiteen er meget fornøyd med at regjeringen er opptatt av at sikkerhetskontrollen skal bli enklere, og videre at regjeringen vil arbeide aktivt overfor EU for å påvirke dette.

Komiteens flertall, medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, 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 befolkningen, og flyrutene er det eneste landsdekkende kollektivtilbudet.

Flertallet 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. Flertallet 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.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at lufthavner, tårn og navigasjonsutstyr er grunnleggende infrastruktur på linje med vei og bane. Disse medlemmer viser til høringsuttalelsen fra NHO Luftfart til transport- og

kommunikasjonskomiteen av 5. november 2012 til statsbudsjettet for 2013, der NHO Luftfart er sterkt kritisk til regjeringens forslag om å ta utbytte fra Avinor. NHO Luftfart viser også til at de aller fleste flyplassene går med underskudd, og skal bidra til en desentralisert bosetting og et konkurransedyktig næringsliv i hele landet. Disse medlemmer ønsker derfor i motsetning til regjeringen ikke å ta utbytte fra Avinor på 438 mill. kroner i 2013, jf. Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2013.

Disse medlemmer ønsker at Avinor prioriterer viktige investeringstiltak som terminal T2 på Gardermoen, utbygging av terminalfasiliteter på Flesland og utvikling av flyplassen på Værnes. Disse medlemmer vil også peke på investeringsbehovet på lufthavnene i Kirkenes, Alta, Tromsø, Bodø og Ørsta/Volda.

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. Disse medlemmer mener at regjeringens finansieringsløsning også er betenkelig fordi regjeringen skaper en presedens som fratar Avinor insentiver til å vurdere effektivisering og forenkling av lufthavnstrukturen.

Disse medlemmer viser til at kostnadene knyttet til sikkerhet ved norske flyplasser har økt dramatisk de siste 10 årene, 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 fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at omfang, innhold og kostnader ved dagens ordning vedrørende sikkerhetstiltak på norske flyplasser blir gjennomgått med sikte på reduksjon av kostnader uten reduksjon av sikkerhet.»

Disse medlemmer mener luftfarten og bransjens rammebetingelser må drøftes mer inngående enn det som kan gjøres i forbindelse med behandlingen av ny nasjonal transportplan. Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen i løpet av 2013 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).»

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til Dokument 8:22 (2012–2013) fra Knut Arild Hareide, Hans Olav Syversen og Rigmor Andersen Eide om modernisering av norsk luftfart og der det blant annet fremmes forslag om å skille flysikringsvirksomheten ut fra Avinors lufthavndrift og konkurranseutsette tårntjenestene, samt innføre system for enklere tollbehandling av flyreisende i transfer på norske flyplasser.

#### POLARSIRKELEN LUFTHAVN

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, har merket seg at Nordland fylkeskommune, kommuner og næringslivet på Helgeland ønsker å fullføre prosjektplanene knyttet til Polarsirkelen lufthavn ved å utvikle et investeringsbudsjett som tilfredsstillende kvalitetskravene i Finansdepartementet og i Avinor, samt å utvikle en finansieringsmodell for realisering av prosjektet.

Flertallet viser til at behandlingen av ulike flyplassinitiativer, inkludert Polarsirkelen lufthavn, er en del av behandlingen av neste Nasjonal transportplan. For å få til et best mulig beslutningsgrunnlag for dette prosjektet, er alle parter tjent med at utredningsarbeidet kan slutføres etter gjeldende standarder.

#### LUFTHAVNENE RYGGE OG TORP

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, 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. Flertallet vil 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 med hensyn 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.»

#### ARENDALE LUFTHAVN GULLKNAPP

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet har merket seg at Arendal Lufthavn Gullknapp som er en privat flyplass, har mulighet til å bygge ut rullebanen til 4 000 m innenfor flyplassens eget areal. Første byggetrinn er nå snart ferdigstilt, tårn er bygd, mens landingslys og annet utstyr vil være på plass i løpet av 2013. Flyplassen vil da primært være rettet mot taxi og chartertrafikk som kan dekke det lokale næringsliv samt faste ruter til Stavanger og Bergen. Disse medlemmer mener at det bør bygges ny adkomstvei med riksveistatus til Arendal Lufthavn Gullknapp dersom flyplassen utvides slik at den blir et alternativ for charteroperatører og lavprisselskaper.

#### FLYGELEDERE

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til at norsk luftfart stopper helt opp når 4 til 5 flygeledere er borte fra jobb, og at dette førte til store problemer sommeren 2012 da altfor mange flygeledere hadde sommerferie på én gang. Flertallet viser til at Luftfartstilsynet nå krever å få utlevert vaktlister fra Avinor for å unngå at det samme skal skje i julen 2012/2013. Flertallet mener at Norge ikke kan vente på en ny melding om Avinor før noe gjøres. Flertallet viser til at Luftfartstilsynet og NHO Luftfart har kommet med et konstruktivt forslag til løsning, nemlig bruk av utenlandske flygeledere. Flertallet viser til at dette forutsetter regelendring, da dagens regelverk for sivil luftfart krever at samtlige flygeledere behersker norsk. Flertallet viser til at engelsk er språket i internasjonal kommersiell luftfart, og mener at norskkravet derfor bør bortfalle.

### 3.5 Kap. 1311 Tilskot til regionale flyplassar

#### 3.5.1 Sammenheng

(i mill. kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2012	Prop. 1 S (2012–2013)	Pst. endring 2012/13
1311	27,4	30,9	12,8

Løyvingsforslaget for 2013 gjeld tilskot til flygeinformasjonsteneste (AFIS) ved ikkje-statlege flyplassar med rutedrift med 18,9 mill. kroner og driftstilskot til Stord lufthamn, Sørstokken med 12 mill. kroner.

### 3.5.2 Komiteens merknader

Komiteen sluttar seg til forslaget til løyvingar, men vil peika på at i tilknytning til post 71 Tilskot til ikkje-statlege flyplassar, kan også delar av løyvinga på 12 mill. kroner til Stord lufthamn, Sørstokken nyttast til kjøp av flytenester.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, mener det er viktig med like konkurransevilkår for private og statlige lufthavner, og at økonomisk forutsigbarhet og langsiktighet i planlegging av drift er avgjørende for disse lufthavnene.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at drift av ikke-statlige lufthavner som Rygge, Torp, Stord, Skien og Notodden lufthavn utgjør et viktig supplement til de statlige flyplassene. Disse medlemmer mener at så lenge kryssubsidieringssystemet mellom lufthavnene innenfor Avinor består, bør lufthavnene på Stord, Notodden og i Skien inkluderes i Avinorsystemet.

Disse medlemmer registrerer at Stord lufthavn får et tilskudd på opp mot 12 mill. kroner per år til å dekke kostnader til drift og investeringer. Disse medlemmer presiserer at en innlemming av Stord i systemet for kryssubsidiering bør gjøres på en slik måte at Stord ikke mister tilskuddet som gjelder til og med kalenderåret 2014.

Disse medlemmer 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.»

Disse medlemmer viser til svar på spørsmål 332 fra finanskomiteen/Fremskrittspartiets fraksjon av 10. oktober 2012 der det kommer frem at departementet ikke fullt ut kan tallfeste de budsjettmessige konsekvensene av å innlemme de ikke-statlige lufthavnene på Stord, Notodden og i Skien i kryssfinansieringssystemet. Disse medlemmer vil øke posten med 20 mill. kroner, jf. Fremskrittspartiets forslag til alternativt statsbudsjett. Disse medlemmer foreslår at det avsettes 10 mill. kroner til hver av lufthavnene i Skien og Notodden.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til tilskuddsordningen på 12 mill. kroner til Stord lufthavn. Tilskuddet skal være et statlig bidrag til å dekke drift, investeringer og rutekjøp. Disse medlemmer mener at flyplassen er svært viktig for næringslivet i regionen. Tilskuddsordningen bør etter hvert evalueres og vurderes opp mot en innlemmelse i Avinorsystemet. Disse medlemmer mener i så fall at det må skje i nær dialog med dagens eiere av flyplassen.

### ØRLAND FLYSTASJON

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, ber regjeringen bidra til at Ørland flystasjon innlemmes i kortbanenettet, og at det inntil dette blir gjennomført, gis et tilskudd til driften slik at rutetilbudet kan opprettholdes.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at det i mange år har vært arbeidet for å få Ørland inn på det regionale kortbanenettet. Disse medlemmer viser til at Ørlandet–Gardermoen er en viktig flyrute som har stor betydning for regional utvikling. Etter at Ørland flystasjon er valgt som hovedbase for de nye kampflyene, vil denne ruten bli enda viktigere. I forbindelse med overføringen av forsvarets flyaktivitet i Bodø vil det også i mange år bli behov for en permanent rute mellom Ørland og Bodø.

## 3.6 Kap. 1313 og 4313 Luftfartstilsynet

### 3.6.1 Sammendrag

(i mill. kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2012	Prop. 1 S (2012–2013)	Pst. endring 2012/13
1313	183,9	189,8	3,2
4313	133,5	140,4	5,2

Det legges opp til at den delen av Luftfartstilsynets virksomhet som kan relateres til tilsynsvirksomhet, skal finansieres av næringen. De siste årene har

gebyrene ikke dekt Luftfartstilsynets tilsynskostnader fullt ut.

### 3.6.2 Komiteens merknader

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 peker på at luftfarten i sin natur er en internasjonal bransje med internasjonale regler, og mener at det er viktig at dette gjenspeiles i Luftfartstilsynets arbeid og regelverket på området. Komiteen understreker behovet for å balansere det sikkerhetsmessige innhold og omfang av sikkerhetskontroll mot påførte forsinkelser og kostnader for reisende.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, mener at det er viktig med en effektiv offentlig sektor der fokuset er på å tilby gode tjenester uten uforholdsmessig høy ressursbruk, og understreker at dette også må gjelde for Luftfartstilsynet.

Flertallet mener at det er viktig at tilsynet er opptatt av å ha lavest mulig kostnader til virksomheten uten at det går ut over de oppgavene tilsynet har ansvaret for. Flertallet viser til at luftfarten er et av transportområdene hvor det er stor konkurranse, med lave marginer, og at det derfor er viktig at tilsynet også passer på at utgiftene er på et lavest mulig

nivå, noe som også er viktig siden det er kundene (selskapene) som må betale alle tilsynets utgifter.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet er kjent med at det de siste årene har vært en stor økning både i utgiftene og antallet ansatte i tilsynet til tross for at en del av de oppgavene tilsynet tidligere hadde ansvaret for, har tilsynet ikke lenger ansvar for. Disse medlemmer vil på denne bakgrunn kutte posten med 9 mill. kroner i sitt alternative forslag til budsjett 2013.

#### LUFTFARTSTILSYNET (INNTEKTER), JF. KAP. 4313

Komiteen viser til at Luftfartstilsynets inntekter hovedsakelig kommer fra gebyrer for adgangs-kontroll og tilsyn med luftfarten, herunder luftfartøy, luftfartsselskaper, verksteder, lufthavner mv. Komiteen viser til at det legges opp til å øke inntektene fra 133,5 mill. kroner i saldert budsjett 2012, til 140,4 mill. kroner i forslaget for 2013 grunnet korrigering av kostnadsfordelingen mellom tilsynsvirk-somhet og direktoratsoppgaver hos luftfartstilsynet. Komiteen støtter bruken av selvkostprinsippet.

### 3.7 Kap. 1314 Statens havarikommisjon for transport

#### 3.7.1 Sammendrag

(i mill. kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2012	Prop. 1 S (2012–2013)	Pst. endring 2012/13
1314	60,6	62,5	3,1

### 3.7.2 Komiteens merknader

Komiteen viser til at Statens havarikommisjon for transport gjennomfører uavhengige undersøkelser av ulykker og alvorlige hendelser innenfor luftfarten, jernbanetrafikken, veitrafikken og sjøfarten. Komiteen viser til at kunnskapen Statens havarikommisjon bidrar med er en forutsetning for gode beslutninger knyttet til å forhindre, eller begrense omfanget av, fremtidige ulykker og alvorlige hendelser.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Statens havarikommisjon for transport (SHT) har gjort et viktig arbeid når det gjelder å påpeke mangelen på klare kriterier når det gjelder hva som skal regnes som forsvarlig 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.»

Disse medlemmer 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.

Disse medlemmer mener at det er behov for økte ressurser i SHT, særlig når det gjelder etterforskning av veiuulykker. Disse medlemmer foreslår å øke bevilgningen med 6 mill. kroner.

### 3.8 Kap. 4312 Oslo Lufthavn AS

#### 3.8.1 Sammendrag

(i mill. kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2012	Prop. 1 S (2012–2013)	Pst. endring 2012/13
4312	444,4	444,4	

#### 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.

### 3.9 Kap. 5619 Renter av lån til Oslo Lufthavn AS

#### 3.9.1 Sammendrag

(i mill. kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2012	Prop. 1 S (2012–2013)	Pst. endring 2012/13
5619	201,8	157,8	

#### 3.9.2 Komiteens merknader

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

### 3.10 Kap. 1320 Statens vegvesen

#### 3.10.1 Sammendrag – Generelt

(i mill. kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2012	Prop. 1 S (2012–2013)	Pst. endring 2012/13
1320	16 255,2	21 047,3	29,5

Budsjettforslaget for 2013 for Statens vegvesen er totalt på 21 047,3 mill. kroner, inkl. kompensasjon for merverdiavgift. Ekskl. kompensasjon for merverdiavgift er forslaget til bevilgning 17 838,6 mill. kroner, som er en økning på 1 583,4 mill. kroner eller 9,7 pst. i forhold til saldert budsjett 2012.

Budsjettforslaget for 2013, ekskl. kompensasjon for merverdiavgift, sammen med bevilgningene for 2010, 2011 og 2012 innebærer en oppfølging på 100,3 pst. av den økonomiske rammen i Nasjonal transportplan 2010–2019 for fireårsperioden 2010–2013.

Til post 23 Drift og vedlikehold av riksveger og trafikant- og kjøretøytilsyn foreslås om lag 8,3 mrd. kroner, en økning på 810,1 mill. kroner eller 10,9 pst. fra saldert budsjett 2012.

Til riksveginvesteringer på post 30 er det foreslått om lag 6,8 mrd. kroner i 2013, som er en økning på om lag 1,1 mrd. kroner eller 20,4 pst. fra saldert budsjett 2012. I tillegg kommer investeringsmidler til Bjørvika og prosjektene E16 over Filefjell og E6 vest for Alta, som er ført på egne investeringsposter.

Av midlene til rassikringer er 550,8 mill. kroner foreslått avsatt til fylkesvegnettet i 2013, post 62. På

riksvegnettet, post 31, er det foreslått avsatt 819,3 mill. kroner.

Til riksvegferjedriften, post 72, er det budsjettert med 525,1 mill. kroner.

#### 3.10.2 Komiteens merknader

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, mener at en godt utbygget og vedlikeholdt infrastruktur gir enkeltmennesker frihet til å kunne forflytte seg på en effektiv og trygg 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.

Flertallet vil spesielt vise til at Norges konkurransevne har falt hvert år siden regjeringspartiene Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet tok makten. En stor del av dette fallet kan tilskrives regjeringens manglende visjoner for infrastruktursatsingen i Norge. Flertallet viser til at regjeringspartiene stadig avviser opposisjonspartiernes ønsker om modernisering av organisering og meto-

debruk i samferdselssektoren. Flertallet viser til at veibygging og veifinansiering i Norge har behov for gjennomgripende reformer for å oppnå nødvendig fornyelse og modernisering.

Flertallet understreker viktigheten av et førsteklases veinett i Norge. Fornuftig veibygging er god distriktspolitikk, god bypolitikk og god næringspolitikk. Sikre veier er avgjørende for å komme videre mot visjonen om null drepte og varig skadde i trafikken.

Flertallet 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.

Flertallet er overrasket over at regjeringen ikke er villig til å ta i bruk nye utbygnings- og finansieringsmodeller. Store prosjekter lider under manglende helhetstenkning, lang planleggingstid og manglende statlig finansiering. Bompengefinansierte prosjekter blir stadig mer dominerende i regjeringens transportpolitikk. Flertallet vil derfor advare mot en gryende systemsvikt i norsk veibygging.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at Norge har mer enn 330 000 flere jobber nå enn i 2005. Om lag 2 av 3 av de nye arbeidsplassene er kommet i privat sektor. I første halvår av 2012 ble det startet i underkant av 14 000 aksjeselskaper i Norge, en økning på 76 pst. fra året før. Disse medlemmer viser til at perioden 2005–2012 fremstår som en av de mest aktive vekstperiodene i norsk næringsliv. Disse medlemmer mener den historiske samferdselsatsingen, hvor de rød-grønne partiene med budsjettet for 2013 overoppfyller NTP, er en av årsakene til dette.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at en massiv utbygging av det norske riksveinettet er en god investering i Norges fremtidige konkurransekraft, og at Norge på lang sikt ikke har råd til å la være å investere for fremtiden. Disse medlemmer viser til at nesten alle europeiske land har et nasjonalt motorveinett mellom de største byene, men i Norge finnes det nesten bare motorvei rundt Oslofjorden. Disse medlemmer mener at det er altfor dårlig når regjeringen bare vil bygge 15 km firefeltsvei i 2013. Til sammenligning åpner Sverige i 2012 mellom 50 og 60 km firefeltsvei, og setter opp rundt 160 km midtrekkverk hvert eneste år.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti vil understreke at en gry-

ende systemsvikt i norsk veibygging kunne vært unngått om regjeringen hadde lyttet til opposisjonen og i større grad vært villige til å bruke prosjektfinansiering og OPS som utbyggingsform.

### 3.10.2.1 POST 23 DRIFT OG VEDLIKEHOLD AV RIKSVEGER, TRAFIKANT- OG KJØRETØYTILSYN M.M.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, stiller seg spørrende til ressursbruken under kap. 1320 post 23. Flertallet vil påpeke at en stadig større andel av denne posten går til administrasjon og økt byråkrati.

Flertallet vil uttrykke sin bekymring over at 80 pst. av post 23 går til drift og administrasjon.

Flertallet viser til at det er et stort vedlikeholdsetterslep på veinettet. Flertallet mener det er viktig å bedre veistandarden spesielt på ulykkesbelastede strekninger. Det er særlig behov for flere midtrekkverk, og særlig belastede ulykkespunkt må utbedres for å styrke sikkerheten.

Flertallet 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. Flertallet mener derfor det må satses på flere, bedre og sikrere veier.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet er svært tilfredse med at regjeringen fortsetter den sterke satsinga på drift og vedlikehold av riksvegnettet, og at aktivitetsnivået forutsettes å bli på linje med 2012 og 2011 da det var en ekstraordinær økning av vedlikeholdsmidlene. Den foreslåtte bevilgningen til post 23 er en økning på 810,1 mill. kroner eller 10,9 pst. sammenliknet med saldert budsjett 2012. Med dette vil 107,9 pst. av rammen for perioden 2010–2013 være fulgt opp etter fire år.

Disse medlemmer er godt fornøyde med at tiltak som ivaretar trafikksikkerheten blir prioritert, og at strekninger med mange og alvorlige ulykker vil bli fulgt opp spesielt.

Disse medlemmer slutter seg til forslag til bevilgning på post 23.

Disse medlemmer er enig i at det er et viktig mål å bedre transporttilbudet og påliteligheten i transportsystemet. Disse medlemmer vil vise til at det fortsatt er store utfordringer knyttet til etterslep i vedlikeholdet.

Disse medlemmer har merket seg at midler til drift prioriteres slik at dagens standard kan opprettholdes i 2013, og at det kan innføres noe høyere

standard for vinterdrift for kontrakter som gjelder fra 1. september 2013.

Disse medlemmer viser til at analyser som transportetatene har gjennomført i forbindelse med forslag til Nasjonal transportplan 2014–2023, viser at behovet for midler til vedlikehold har vært betydelig undervurdert, og at regjeringen vil komme tilbake til dette i forbindelse med Nasjonal transportplan 2014–2023.

Disse medlemmer har merket seg at det til trafikant- og kjøretøyområdet foreslås en videreføring av budsjettet for 2012, og at tiltak som gir best effekt for trafikksikkerheten, prioriteres.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at kap. 1320 post 23 heter «drift og vedlikehold av riksveger, trafikant og kjøretøytilsyn m.m.» og at budsjettposten inneholder midler til en lang rekke ulike formål. Disse medlemmer viser til at dette med regjeringens opplegg også er den største posten på samferdselsområdet. 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 2014 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.»

Disse medlemmer viser til at det er et betydelig vedlikeholdsetterslep på norske veier. Analyser som Statens vegvesen har foretatt i forbindelse med forslag til Nasjonal transportplan for perioden 2014–2023, anslår at det, etter opphevelse av veifritaket, kan koste 30–45 mrd. kroner å fjerne forfallet og gjøre nødvendige fornyelser på riksveinettet. Om lag halvparten av behovet gjelder tunneler. Dette ifølge Samferdselsdepartementets svar på spørsmål 208 fra finanskomiteen/Fremskrittspartiets fraksjon av 8. november 2012. 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 tilstandsmålinger og beregninger gjennom en årrekke har vist en negativ utvikling og akselererende forfall for flere veielementer. Disse medlemmer vil på denne bakgrunn øke posten med 1,1 mrd. kroner, jf. Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2013.

Disse medlemmer vil fordele 1 mrd. kroner av Fremskrittspartiets forslag til ekstrabevilgning til vedlikehold på riksveinettet ut over landet på følgende måte:

Vedlikehold riksveier	(i mill. kroner)
Østfold.....	47,0
Akershus.....	91,0
Oslo .....	92,0
Hedmark.....	47,0
Oppland.....	47,0
Buskerud .....	54,0
Vestfold.....	38,0
Telemark .....	36,0
Aust-Agder.....	28,0
Vest-Agder.....	31,0
Rogaland .....	78,0
Hordaland.....	91,0
Sogn og Fjordane .....	35,0
Møre og Romsdal.....	51,0
Sør-Trøndelag .....	52,0
Nord-Trøndelag.....	28,0
Nordland.....	68,0
Troms .....	39,0
Finnmark .....	47,0
	1 000,0

Disse medlemmer viser til at dette ville gi et betydelig løft i vedlikeholdsarbeidet.

Disse medlemmer viser til at avkastningen og mulighet til å benytte avkastningen først vil komme på 2014-budsjettet når man oppretter fond av den typen på statsbudsjettet for 2013 som Høyre foreslår. Disse medlemmer vil i den forbindelse vise til Finansdepartementets svar på budsjettspørsmål 156 fra finanskomiteen/Fremskrittspartiets fraksjon av 8. oktober 2012 vedrørende postering ved opprettelse av fond.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til Høyres alternative budsjettforslag som inneholder et vedlikeholdsfond for samferdsel på 50 mrd. kroner.

Disse medlemmer viser også til behandlingen av Prop. 1 S (2010–2011), hvor Høyre også foreslo å opprette et vedlikeholdsfond på 50 mrd. kroner som ville gitt virkning i 2013. Dersom hele potten hadde gått til vegformål, ville fordelingen på fylker sett slik ut i 2013:



Fylke	(i mill. kroner)
Østfold .....	88,0
Akershus .....	102,0
Oslo.....	92,0
Hedmark .....	100,0
Oppland .....	96,0
Buskerud.....	100,0
Vestfold .....	70,0
Telemark.....	94,0
Aust-Agder .....	50,0
Vest-Agder .....	62,0
Rogaland.....	120,0
Hordaland .....	200,0
Sogn og Fjordane.....	132,0
Møre og Romsdal .....	142,0
Sør-Trøndelag.....	120,0
Nord-Trøndelag .....	82,0
Nordland .....	146,0
Troms.....	120,0
Finnmark.....	80,0
<b>Totalt.....</b>	<b>2 000,0</b>

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til Kristelig Folkepartis alternative statsbudsjett der det foreslås å øke veibevilgningene med 240 mill. kroner ut over regjeringens forslag. Dette medlem vil i tillegg etablere et infrastrukturfond med en ramme på 50 mrd. kroner, hvis avkastning skal komme i tillegg til de ordinære bevilgningene.

#### *Trafikksikkerhet*

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, vil presisere at trafikksikkerhet handler om å ha fokus på hele trafikksystemet, både trafikanten, kjøretøyet og veien. Trafikksikkerhetstiltak som bygging av midtrekkverk, etablering av forsterket midtoppmerking, utbedring av sideterreng, veibelysning, kurve og kryssutbedringer samt strakstiltak etter trafikksikkerhetsinspeksjoner er viktige tiltak. Flertallet vil derfor understreke viktigheten av programområdene. Flertallet viser til at ifølge Transportøkonomisk Institutt kan forsterket midtoppmerking også være et godt alternativ der hvor midtrekkverk ikke er hensiktsmessig. Flertallet

viser til at det viktigste for å bedre trafikksikkerheten er å sørge for at fartsgrensene overholdes, øke bruken av bilbelte og redusere graden av kjøring med rus. I en slik sammenheng er kontrollvirksomhet, ATK og streknings-ATK viktige tiltak.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet er opptatt av å øke trafikksikkerheten. Disse medlemmer viser til at antall trafikkdrepte i 2011 var det laveste siden 1953 og at antall trafikkdrepte i 2012 ser ut til å bli ytterligere redusert.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at det er en klar og entydig sammenheng mellom veistandard og trafikksikkerhet. Disse medlemmer påpeker at bygging av trygg firefeltsvei på strekninger med mange trafikkulykker kan redusere antall dødsulykker med minst 80 pst., og at det er langt tryggere å ferdes på svenske enn norske veier. Disse medlemmer vil videre vise til at det er stor forskjell mellom gamle og nye biler når det gjelder trafikksikkerhet. Disse medlemmer mener at fokuset på trafikksikkerhet først og fremst bør handle om å utbedre veinettet, og der nest å fornye bilparken. Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets forslag til alternativt statsbudsjett for 2013 som blant annet inneholder 11,6 mrd. kroner ekstra til bygging av riksveier, 1,1 mrd. kroner ekstra til veivedlikehold med mer og 900 mill. kroner ekstra til trafikksikkerhetstiltak.

#### *Føreropplæringen*

Komiteen er enig i at føreropplæringen er et viktig virkemiddel for å redusere ulykkesrisikoen for unge førere. Komiteen har merket seg at Statens vegvesen i 2013 vil følge opp evalueringen av føreropplæringen og videreutvikle den praktiske førerprøven.

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 fremmer følgende forslag:

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

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

Disse medlemmer understreker at staten fortsatt vil ha det overordnede ansvaret for en helhetlig kvalitetskontroll ved gjennomføringen av tiltaket.

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.»

«Stortinget ber regjeringen sørge for å erstatte ekstra prikkbelastning ved trafikkforseelser for bilførere mellom 18 og 24 med pålegg om ekstra opplæring og peker spesielt på at slik opplæring bør utføres i samarbeid med trafikksikkerhetshallene.»

#### *Automatisk trafikkontroll*

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, har merket seg de positive resultatene fra forsøkene med streknings-ATK, og mener dette er et viktig trafikksikkerhetstiltak.

Flertallet viser til at Statens vegvesen har evaluert tre vegstrekninger med streknings-ATK.

Evalueringa viser redusert ulykkesrisiko med opptil 35 pst. Ifølge «Trafikksikkerhåndboken» (TØI) er det beregnet at streknings-ATK medfører en reduksjon av antall drepte på 41 pst. og en reduksjon av det totale antall skadde og drepte på 22 pst. Flertallet viser også til at en innføring av streknings-ATK på ytterligere 539 km veg vil, ifølge Transportøkonomisk institutt, føre til en reduksjon i 6 drepte pr. år.

Flertallet vil peke på at hensynet til personvernet til bilistene blir ivaretatt ved direkte automatisk sletting av data for de bilistene som holder fartsgrensene.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at personvernet i Norge er på vikende front under den rød-grønne regjeringen 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 skeptisk 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 tabell fra Justis- og beredskapsdepartementets svar på budsjettspørsmål 224 fra finanskomiteen/Fremskrittspartiets fraksjon av 8. oktober 2012:

Statistikk ATK

Strekning ATK	Totalt antall overtredelser	Førerkortbeslag	Kontrollerte/ passerte	Antall henlagt ikke straffbart	Antall henlagte manglende bevis	Antall strekninger
2009	1 315	5	468 379	45	243	2
2010	4 372	10	1 411 479	197	857	3
2011	5 420	8	1 763 531	222	1 264	4
2012*	9 605	25	5 224 446	617	1 226	10

\*til og med 30. september 2012

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre viser til at man med 5,2 millioner passerte allikevel ikke har mer enn 25 førerkortbeslag. Disse medlemmer mener at trafikantene bør følge mer med på trafikkbildet enn på speedometeret, mens gjennomsnittsmåling mellom fotobokser kan føre til det motsatte. Disse medlemmer 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 en av de faktorer som i sterk grad påvirker antall ulykker og ulykkesalvorlighetsgrad, er trafikkenes gjennomsnittsfart. Økt fart reduserer sikkerhetsmarginene under kjøring, ved at føreren tilbakelegger en større avstand før han eller hun rekker å reagere på en fare, og fordi feilmargine blir mindre når føreren reagerer på en fare. Flertallet viser også til at det høsten 2001 ble besluttet å senke fartsgrensen fra 80 km/t til 70 km/t og fra 90 km/t til 80 km/t på enkelte strekninger på riksvegnettet som var særlig ulykkesutsatt. En evaluering foretatt av Transportøkonomisk institutt og Statens vegvesen har beregnet at endring av fartsgrensen fra 80 til 70 km/t har redusert ulykkestallet med 16 pst. og antall drepte med 42 pst. Endring av fartsgrensen fra 90 til 80 km/t reduserte ulykkestallet med 10 pst. og antall drepte med 40 pst. Flertallet viser til at Vegdirektoratet har fastsatt nye kriterier for fastsettning av fartsgrenser, i spennet fra 60 til 80 km/t og for alle veger der Statens vegvesen har vedtaksmyndighet for fartsgrenser. Beregninger viser at de nye kriteriene kan forventes å gi i størrelsesorden 10 færre drepte og hardt skadde i året.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre viser til at fartsgrensen for moped er 45 km/t, og at den lave farten ofte fører til køer, forbikjøring og farlige situasjoner i trafikken. Disse medlemmer mener at mopeder bør kunne kjøre lovlig i minst 60 km/t. Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede høyere fart for mopeder.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Norge har Europas laveste fartsgrenser, og maksimalt 100 km/t på motorvei. Bare Island har lavere fart. Disse medlemmer påpeker at fartsgrenser høyere enn 100 km/t fungerer utmerket på motorveiene over hele resten av Europa, og at nye norske motorveier har tilsvarende standard. Disse medlemmer viser til at man i Danmark økte fartsgrensen på de beste veiene fra 110 til 130 km/t i april 2004. Erfaringene fra Danmark er svært gode, fordi flere respekterer fartsgrensene og færre enn tidligere kjører fortere enn 130 km/t. Økningen i gjennomsnittsfart har vært marginal. Disse medlemmer vil videre vise til at Sverige for noen år siden økte sin høyeste fartsgrense fra 110 til 120 km/t. Disse medlemmer vil samtidig påpeke at

manglende satsing på trygge firefeltsveier gjør at det ikke er mange veier som egner seg for 120 km/t i Norge i dag, men at målet må være at Norge i fremtiden skal ha trygge veier med minimum fire felter mellom de største byene. Disse medlemmer viser til sitt representantforslag Dokument 8:116 S (2009–2010) om å øke fartsgrensen på motorveier klasse A til 120 km/t, og fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen godkjenne 120 km/t som fartsgrense på de beste motorveiene.»

### *Trafikkskilt*

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, 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.

Flertallet 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 2013.»

### *Kabotasjekontroll*

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at man må intensivere virksomheten knyttet til kabotasjekontroll. Disse medlemmer viser til at dansk politi har øremerket 10 mill. kroner i flere år for å få bukt med uverdige forhold innen transportbransjen etter at denne har blitt mer internasjonal. Disse medlemmer mener regjeringen må prioritere dette arbeidet på samme måte og øremerke en tilsvarende bevilgning, jf. merknadene fra Fremskrittspartiets medlemmer av justiskomiteen til kap. 440 post 1.

#### 3.10.2.2 POST 26 VEGTILSYN

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, har tidligere stilt seg undrende til at regjeringen har opprettet et vegtilsyn som for alle praktiske formål ikke fremstår som uavhengig. Flertallet har overhode ikke registrert noen virksomhet i dette tilsynet som ble etablert på Voss, innenfor Statens vegvesen sin organisasjon.

Flertallet fremmer følgende forslag:

«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.»

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

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet har merket seg at Vegtilsynet er etablert på Voss og skal drive tilsyn med veginfrastrukturen for offentlig veg, i tråd med omtale i tidligere proposisjoner til Stortinget, sist i Prop. 1 S (2011–2012).

Disse medlemmer har videre merket seg at tilsynets virksomhet omfatter kun riksveger og at nødvendig regelverk for å føre tilsyn med fylkeskommuner og kommuner som vegmyndighet, ikke er avklart. Disse medlemmer har merket seg at regjeringen vil komme tilbake til hvordan tilsyn også kan foretas overfor fylkeskommuner og kommuner når nødvendige avklaringer foreligger.

Disse medlemmer har merket seg at det er fastsatt instruks for Vegtilsynet hvor det går fram at det skal føres tilsyn med at Statens vegvesen har og bruker tilstrekkelige og effektive styringssystemer for å ivareta sikkerhet i veginfrastrukturen for transport på riksveg.

Disse medlemmer er tilfredse med at Vegtilsynet er etablert med et tydelig organisatorisk og styringsmessig skille til den øvrige virksomheten i Statens vegvesen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at veien er arbeidsplassen for svært mange mennesker i Norge, og dette er noe myndighetene burde ta på alvor. Disse medlemmer viser til at trafiksikkerhet er et samspill mellom veistandard, bilist og bilens tekniske stand. Disse medlemmer viser til at politiet har sanksjonsmuligheter overfor dårlige bilister og dårlige biler, men det finnes ingen tilsvarende sanksjonsmuligheter dersom det er veien som skaper de trafikkfarlige situasjonene. Disse medlemmer mener at dette er betenkelig, når vi vet at dårlige veier bidrar til en stor andel av dødsulykkene. Disse medlemmer vil opprette et selvstendig og uavhengig transporttilsyn felles for alle transportformene som i ytterste konsekvens skal kunne stenge farlige veier og bøtelegge veiholder, og har gjentatte ganger fremmet forslag om dette, bl.a. i Dokument 8:2 S (2010–2011). Disse medlemmer viser til at regjeringspartiene har svart på dette ved å opprette et veitilsyn underlagt vegdirektøren og Statens vegvesen, men at den organisatoriske plasseringen gjør at det kan stilles spørsmål ved tilsynets uavhengighet. Disse med-

lemmers forslag om et felles transporttilsyn for alle transportformene er billigere enn et separat veitilsyn, uten å gå på akkord med tilsynets uavhengighet. Dette fordi man ved et felles transporttilsyn vil få et fagmiljø der man kan benytte kompetanse på tvers av transportområdene. Et slikt tilsyn vil for eksempel inkludere Jernbanetilsynet og Luftfartstilsynet. Disse medlemmer vil i den forbindelse vise til følgende forslag i Innst. 2 S (2012–2013), jf. Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2013:

«Stortinget ber regjeringen slå sammen de ulike transporttilsynene til et Statens transporttilsyn som skal ha totalansvar for tilsyn og kontroll innenfor samferdselssektoren.»

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge frem sak om et system for klassifisering og periodisk godkjenning av veinettet i Norge.»

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

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til regjeringen Bondevik II sin betydelige innsats for å etablere kompetansearbeidsplasser utenfor Oslo. Disse medlemmer viser til at Senterpartiet i 2005 lovet å flytte ut 6 000 statlige arbeidsplasser fra Oslo. Disse medlemmer vil påpeke at det selv etter nær 8 år er svært langt igjen før dette løftet er innfridd. Disse medlemmer mener at dette kun kan betegnes som et løftebrudd som svekker tilliten til regjeringspartienes valgløfter.

### 3.10.2.3 POST 29 VEDERLAG TIL OPS-PROSJEKTER

Komiteen har ingen merknader og slutter seg til forslag til bevilgning på 411 mill. kroner.

Komiteen viser for øvrig til merknader til OPS under avsnitt 4.5 Alternativ finansiering og organisering.

### 3.10.2.4 POST 30 RIKSVEGINVESTERINGER

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til at en godt utbygd samferdselsstruktur er en av de viktigste faktorene for at samfunnet skal kunne fungere. Flertallet viser til at Norge, med lange avstander og spredt bosetting, er avhengig av et godt utbygd veinett med høy standard. Flertallet viser til riksveiene er Norges viktigste veier. Flertallet vil særlig fremheve europaveiene.

Flertallet har som mål at man skal kunne ferdes trygt på riksveinettet. Flertallet ønsker å prioritere byggingen av midtrekkverk på stamvegnettet på de strekningene som er mest utsatt for møteulykker, og viser til at dette er et kostnadseffektivt tiltak som bidrar i betydelig grad til å bedre trafikksikkerheten.

Flertallet mener at det er viktig at det bygges tilstrekkelig med døgnhvileplasser langs riksveiene, slik at det blir lettere for yrkessjåførene å følge kjøre- og hviletidsbestemmelsene. Flertallet viser til at det er forventet en stor befolkningsvekst i de største byene, og viser til at dette vil måtte få konsekvenser for fremtidige infrastrukturinvesteringer.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet vil nok en gang understreke med stor tilfredshet at det høye ambisjonsnivået i NTP blir fulgt opp av regjeringa. Disse medlemmer vil peke på at dette gir seg utslag i satsing både på vedlikehold og nyinvesteringer.

Disse medlemmer vil understreke viktigheten av å ha en velfungerende infrastruktur, at dette har og blir fulgt opp ved de årlige budsjettforslagene fra denne regjeringa. Disse medlemmer er derfor tilfredse med den brede satsinga på infrastruktur som har pågått siden 2005 og som videreføres i budsjettet for 2013.

I så måte er disse medlemmer svært tilfredse med at satsinga på vedlikehold og investeringer på riksveinettet er på et historisk høyt nivå.

Disse medlemmer er svært opptatt av å øke trafikksikkerheten også på riksveiene. Disse medlemmer er glad for at antall trafikkdrepte ser ut til å være nedadgående de siste årene, men vil understreke at vi selvsagt vil strekke oss etter nullvisjonen mht. antall drepte og hardt skadde i trafikken.

Disse medlemmer vil understreke at for å nå nullvisjonen, handler det å se på trafikksikkerhetsarbeidet som en helhet hvor hele trafikksystemet må få fokus, det vil si: trafikanten, kjøretøyet og veien. Disse medlemmer mener at trafikksikkerhetstiltak som bygging av midtrekkverk, etablering av forsterket midtoppmerking, utbedring av sideterreng, veibelysning, kurve- og kryssutbedring samt strakstiltak etter trafikksikkerhetsinspeksjoner er viktige tiltak, og vil derfor understreke viktigheten av programområdene.

Disse medlemmer viser til arbeidet med Helgelandspakken på E6 på Helgeland, der nye kontraktsformer skal utprøves, der i tillegg til utbygging også drift og vedlikehold skal inngå. Disse medlemmer understreker at dette er en helhetlig pakke og med 2–3 kontraktsstrekninger.

Disse medlemmer mener det er viktig å holde et høyt ambisjonsnivå også for programområdene: mindre utbedringer, gang- og sykkelveger, trafikksikkerhetstiltak, miljø- og servicetiltak, kollektivtrafikk, planlegging/grunnerverv i handlingsprogramperioden, som for enkeltprosjektene.

Disse medlemmer slutter seg til regjeringas forslag til bevilgning på post 30.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at når regjeringen i 2013 bare vil bruke 6,75 mrd. kroner av statsbudsjettet til å investere i riksveiene, skal bompengeselskapene finansiere veier for 9,25 mrd. kroner. Det må bilistene betale tilbake i dyre dommer med både rente- og innkrevingskostnader. Regjeringens planer er heller ikke særlig ambisiøse, for de vil bare åpne 15 km ny firefeltsvei i 2013.

Disse medlemmer ønsker i motsetning til regjeringen å bygge landet, og setter av 11,6 mrd. kroner utover regjeringens rammer til riksveinvesteringer. Av dette skal 10 mrd. kroner gå til oppstart av prosjekter som innebærer sammenhengende motorvei på følgende strekninger:

(i kroner)		
E39	Kristiansand–Stavanger	1 500 000 000
E18	Oslo–Kristiansand	700 000 000
E6	Oslo–Trondheim	3 100 000 000
E39	Stavanger–Bergen	1 400 000 000
E134	Oslo–Bergen	2 900 000 000
E18	Oslo–Ørje	200 000 000
Rv. 2	Kongsvinger–Magnor	200 000 000
Sum strekninger		10 000 000 000

Disse medlemmer vil at de resterende 1,6 mrd. kroner i tilleggsbevilgning til nye riksveier skal brukes på nye riksveiprojekter i hele landet. 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 m og totalvekt på inntil 60 tonn, skal kunne brukes på alle strekninger i det norske riksveinettet.

Disse medlemmer vil i den forbindelse vise til forslag i Innst. 2 S (2012–2013):

«Stortinget ber regjeringen legge frem sak om å opprette Riksvei SF som et nytt statsforetak som skal

investere i nye riksveiprosjekter, tilsvarende Statnett SF.»

Disse medlemmer vil videre vise til bevilgningsforslaget om 11,6 mrd. kroner til dette formålet i Innst. 2 S (2012–2013).

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti vil øke rammen for riksveiinvesteringer og viser til at Kristelig Folkepartis budsjettalternativ innebærer en styrking av veibudsjettet med 240 mill. kroner utover regjeringens forslag, en bevilgning som kommer i tillegg til Kristelig Folkepartis infrastrukturfond som har en ramme på 50 mrd. kroner.

Dette medlem viser videre til sine merknader under avsnitt 3.13.2.2 der det gjøres rede for Kristelig Folkepartis bevilgningsforslag til flere og bedre sykkelveier, samt forslag om en belønningsordning for gang- og sykkelvei. Dette medlem viser til Kristelig Folkepartis budsjettalternativ der bevilgningen til sykkelveier langs riksveier økes med 50 mill. kroner.

#### *Gang- og sykkelveier*

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser til den målrettede satsingen på sykkel og sykkelveier som flere av våre byer legger opp til i sine transport- og arealplaner. Flertallet peker på at kommuner og fylkeskommuner har et betydelig ansvar for å legge til rette for trafikksikre løsninger for gående og syklende.

Flertallet er bekymret for en utvikling hvor sykkelandelen går ned. Flertallet mener tilrettelegging for økt sykkeltrafikk, og en økt sykkelandel har store samfunnsøkonomiske gevinster når det gjelder miljø, trafikkavvikling og folkehelse. Flertallet mener at erfaringer fra norske byer som har satset på sykkel over flere år viser at det er mulig for byer i Norge å ha sykkelandeler opp mot 10 pst. Flertallet peker i den forbindelse på Kongsberg og Tønsberg som i 2009 har sykkelandeler på 10 og 11 pst.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser til at det er bred politisk enighet om å øke sykkelandelen, og at regjeringen har satt seg som mål å øke sykkelandelen til 8 pst. av det samlede transportomfang innen 2020. For å nå dette målet er det nødvendig med god koordinering og godt samarbeid mellom stat, fylker og kommuner.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti viser til sine respektive partiers budsjettalternativ for 2013 der det foreslås en belønningsordning på 50 mill. kroner til sikring av skoleveiene i statsbudsjettets kap. 1330 post 71. Disse medlemmer viser til at disse midlene i hovedsak skal gå til utbygging av gang- og sykkelveier langs skoleveier.

Komiteens medlemmer fra Høyre synes det er svært uheldig å registrere regjeringens manglende måloppnåelse når det gjelder målene i Nasjonal transport plan 2010–2019 om tilrettelegging for sykkel. Disse medlemmer viser til sitt alternative forslag til budsjett, jf. avsnitt 2.2.3, og at foreslåtte styrking av belønningsordningen også vil bety en egen sykkelsatsing.

#### *Nasjonale turistveger*

Komiteen viser til at satsingen på Nasjonale turistveger omfatter 18 strekninger som utvikles til en turistattraksjon som skal styrke Norges attraktivitet som feriemål. Fra 2012 er alle strekningene skiltet og merket som Nasjonale turistveger, slik at reiselivsaktørene kan ta hele attraksjonen i bruk i sin markedsføring og profilering av Norge.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, mener at det er viktig at man klarer å utvikle reiselivsproduktet nasjonale turistveger med å etablere helårsturisme rundt veistrekningene. Flertallet viser til at den statlige satsingen forutsetter økonomisk medvirkning fra andre aktører. Gjennomføringen av nye store attraksjoner forutsetter bindende tilsagn om regional og lokal andel på minst 1/3 av kostnadene til planlegging og gjennomføring. Den statlige satsingen på de nasjonale turistvegene er et utgangspunkt for å videreutvikle reiselivsprodukter i distriktene. Næringslivet må bidra til at turistvegene utvikles til mer komplette attraksjoner med bl.a. gode overnattings- og mattilbud.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet har merket seg at i tråd med regjeringens reiselivsstrategi «Destinasjon Norge» skal satsingen på Nasjonale turistveger videreføres.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets representantforslag Dokument 8:85 S (2011–2012) om en egen samferdselsstrategi for norsk reiseliv.

#### 3.10.2.4.1 Nærmere om investeringsprogrammet for riksveiruter 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.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet 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 2012.

##### *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.

##### E18 Oslo–Ørje

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, 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.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet har ingen forståelse for at regjeringen ikke vil fullfinansiere firefelts motorvei på hele den norske delen av E18 øst for Oslo. Motorveistandard vil gi en stor logistisk nasjonaløkonomisk ge-

vinst idet bilparken blir vesentlig bedre utnyttet med større verdiskaping som resultat. Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett, der det er satt av 200 mill. kroner til oppstart av nye motorveiprojekter på strekningen.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti ønsker en helhetlig utbygging av E18 Vinterbro–Ørje som firefelts veg, og bygget ut gjennom en OPS-løsning (offentlig-privat samarbeid).

##### E16

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til at E16 endret rute i september 2012, og at nye E16 inkluderer strekningen Kongsvinger–Torsby. Flertallet understreker at rv. 2 allikevel fortsetter å være den viktigste veien som går fra Kongsvinger til Sverige.

##### Rv. 2 Kongsvinger–Magnor

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til at rv. 2 er en riksvei som går langs Glommas østside fra Elverum til Kongsvinger, og deretter videre mot riksgrensen mot Sverige der den fortsetter som svensk riksväg 61 til Eda og videre til Karlstad.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at det bør være sammenhengende firefelts motorvei fra Kongsvinger til Magnor. Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett, der det er satt av 200 mill. kroner til oppstart av nye motorveiprojekter på strekningen.

##### E16 Slomarka–Kongsvinger

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, merker seg at statsbudsjettet ikke inneholder noen signaler om utbygging av den resterende strekningen av E16 mellom Nybakk og Slomarka. Flertallet ønsker en kontinuerlig utbygging av E16.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti er kjent med at bompengeselskapets tilbud om forskuttering av planleggingsmidler er til behandling hos vegmyndighetene. Disse medlemmer ber om at søknaden innvilges raskt slik at alt er klart for kontinuerlig utbygging når Kongsvinger–Slomarka er ferdig i 2014.

Disse medlemmer understreker at bruk av alternative prosjektformer som offentlig-privat samarbeid (OPS) på denne strekningen kunne ha ført til raskere utbygging.

#### Rv. 35 Hokksund–Hønefoss–Kløfta – Ringveier

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, vil understreke at rv. 35 kan bli en sentral del av den ytre ringveien rundt Oslo. Strekingen kan således være viktig for å lede trafikken unna de tungt trafikkerte veiene rundt indre Oslofjord.

Flertallet 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.

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 vil på denne bakgrunn fremme 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.»

#### 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 at det er mange ulykkesutsatte veistrekninger i korridoren.

#### E18 Oslo–Kristiansand

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, vil fremheve viktigheten av å få igangsatt prosjektering på de ulike motorveistreknin- gene av E18 fra Oslo til Kristiansand der det per i dag ikke finnes ferdige planer, blant annet på E18 Tvedestrand–Arendal.

Flertallet ønsker sammenhengende 4-felts motorvei på E18 fra Oslo-området til Kristiansand.

Flertallet viser til at store deler av strekningen E18 Oslo–Kristiansand er sterkt trafikkbelastet og ulykkesutsatt. Flertallet viser til den høye ulykkesfrekvensen på strekningen, og ønsker på lang

sikt at hele strekningen bygges under ett som motorvei klasse A med fysiske delelinjer.

Flertallet ønsker en omfattende utbygging av lange strekninger på veinettet i denne korridoren for å bidra til å redusere de mange og alvorlige ulykkene.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett, der det er satt av 700 mill. kroner til oppstart av nye motorveiprosjekter på strekningen.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til Høyres kamp for midtrekkverk, rassikring og andre viktige tiltak for bedre trafikksikkerhet, som redegjort for under avsnitt 2.2.3 Generelle merknader fra Høyre.

#### E18 Vestkorridoren

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, mener at det er et ufravikelig 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.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti ønsker å starte bygging av E18 Vestkorridoren som et helhetlig OPS-prosjekt.

#### Rv. 23 Oslofjordforbindelsen og rv. 23 gjennom Røyken og Lier kommuner

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre viser til at det nå pågår et arbeid for å vurdere hva man skal gjøre når det gjelder Oslofjordforbindelsen. Disse medlemmer vil peke på at det er viktig å få på plass en god løsning, og mener at det raskt bør gjøres en vurdering av om man i stedet for å begynne å bygge en ny tunnel, heller bør vurdere å bygge en løsning med brokrysning. Disse medlemmer vil også peke på at det er viktig å komme raskt i gang med å utbedre rv. 23 Dagslett–Linnes–Lier, og at arbeidet bør startes opp i 2013. Disse medlemmer vil peke på at en utbedring av denne strekningen vil bidra til å flytte trafikk som skal videre til Østfold og kontinentet fra E18 og over på Oslofjordforbindelsen.

#### E18 Bamble

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, vil peke på at det i forbindelse med



behandlingen av Nasjonal transportplan i 2009 ble det vedtatt at man skulle starte byggingen av E18 igjennom Bamble i 2013. Flertallet konstaterer at planleggingsarbeidene fortsatt ikke er ferdige og at det sannsynligvis ikke vil bli oppstart på strekningen før 2014/2015. Dette viser at regjeringens påstander om at man har fulgt opp Nasjonal transportplan ikke stemmer. Flertallet forutsetter at regjeringen legger press på Statens vegvesen for å sørge for at planarbeidet på E18 gjennom Telemark intensiveres slik at utbyggingen kan startes raskere enn den nye fremdriften legger opp til.

#### E39 Kristiansand–Stavanger

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til at E39 Kristiansand–Stavanger knytter sammen de to mestvoksende bo- og næringsregioner i landet, men at veien har dårlig fremkommelighet. Flertallet viser til at Oslo Economics i september 2012 la frem en rapport om trafikkprognosenes treffsikkerhet. Flertallet påpeker at gjennomgangen viste blant annet at Statens vegvesen har undervurdert trafikkutviklingen på E39 Kristiansand–Stavanger, og at trafikkveksten tilsier at den nye E39 mellom Mandal og Ålgård vil være underdimensjonert etter få år dersom den ikke bygges som firefeltsvei.

Flertallet viser til at tidligere samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa, da hun var statsråd, holdt døren åpen for å velge det beste og dyreste alternativet for utbygging av veien mellom to av de sterkeste voksende regionene i landet, og at hun ikke avviste firefeltsvei på E39 mellom Stavanger og Kristiansand. Det kan i den forbindelse blant annet vises til oppslag på nrk.no 1. juni 2011.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett, der det er satt av 1,5 mrd. kroner til oppstart av nye motorveiprojekter på strekningen.

#### Korridor 4 Stavanger–Bergen–Ålesund–Trondheim

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til at korridor 4 er den sentrale ferdelsåren 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.

#### E39 Stavanger–Bergen – «Ferjefri E39»

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til at det er teknisk mulig å bygge en ferjefri forbindelse mellom Stavanger og Bergen dersom det er politisk vilje til det, og at dette vil kunne redusere reisetiden med bil fra 4,5 time til 2,5 time.

Flertallet vil understreke viktigheten av at ferjefri kyststamveg E39 kommer inn i neste Nasjonal transportplan.

Flertallet viser til de borgerlige partienes forslag ved behandling av Nasjonal transportplan (2010–2019) der regjeringen ble bedt om å fremme hensiktsmessige enkeltstrekninger på E39–Kyststamvegen, organisert som OPS-prosjekt i løpet av planperioden 2010–2019, jf. Innst. S. nr. 300 (2008–2009).

Flertallet 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.»

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

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

Flertallet ønsker å bygge E39 Svegatjønn–Rådal som et helhetlig OPS-prosjekt i 2013.

Flertallet er glad for at teknologiutviklingen har muliggjort betydelig kortere forbindelseslinje over Bjørnafjorden. Flertallet ser frem til at departementet i fremleggelsen av neste Nasjonal transportplan, legger frem sin anbefaling for prosjektet i tråd med løftene fra daværende samferdselsminister Navarsete i 2009, hvor hun lovet at dette skulle realiseres så raskt som mulig.

Flertallet har merket seg at KS1 for ferjefri Kyststamvei E39 Akksdal–Os anbefaler midtre linje med flytebru over Bjørnafjorden.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil slik vise til at midtre linje er anbefalt i Fremskrittspartiets alternative forslag til gjeldende NTP.

Disse medlemmer mener at det bør være motorveistandard på hele E39 mellom Stavanger og Bergen. Disse medlemmer vil vise til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett der det er satt av 1,4 mrd. kroner til oppstart av nye motorveiprojekter på strekningen.

#### E39 i Bergensområdet

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, vil understreke viktigheten av å realisere to viktige avlastningsruter for E39 i Bergensområdet. Flertallet viser til at Skansentunnelen i Bergen reduserer sårbarheten ved stenging av Fløyfjellstunnelen samtidig som de historiske delene av Bergen gjøres bilfri. Flertallet viser også til Ringveg Øst som vil føre til at E39 flyttes ut av den trange og tettbygde Bergensdalen. Flertallet konstaterer at regjeringen må ta ansvar for å få på plass Mindetunnelen og Arnatunnelen, slik at man kan fjerne trafikken fra et av Norges største lyskryss, Danmarks plass.

Flertallet mener det er viktig med raskest mulig planavklaring for å få realisert Nyborgtunnelen, som er den nordre delen av E39 i Bergensregionen. Flertallet viser til at Nyborgtunnelen vil være viktig for nærings- og byutviklingen blant annet i Åsane og Nordhordland.

#### «Kystveien»

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til at «Kystveien» mellom Bergen og Ålesund vil bli en viktig forbindelsesveg på den ytterste kysten av tre fylker på Vestlandet. Det må jobbes målrettet for å realisere dette prosjektet.

Flertallet vil særlig peke på at strekningen mellom Florø og Måløy (45-minuttersregionen) vil ha stor betydning for å etablere en sterk bo- og arbeidsregion på kysten av Sogn og Fjordane.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre ber om at Kystvegen mellom Bergen og Ålesund får status som riksveg. Disse medlemmer viser for øvrig til Fremskrittspartiets og Høyres forslag om å reversere forvaltningsreformen, slik at staten igjen får ansvar for det som tidligere ble kalt «øvrige riksveger».

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at fylkestinget i Sogn og Fjordane mot Fremskrittspartiets stemmer har vedtatt å slutte seg til brukerfinansiering etter innspill fra de berørte kommunene på 50 pst. av finansieringen. Disse medlemmer viser til at Infact gjennomførte en meningsmåling i de berørte kommunene der

43,8 pst. mente dette burde finansieres uten bompenger, og 43,7 pst. var villig til å betale bompenger. Disse medlemmer mener prinsipielt at staten bør finansiere slike prosjekter, og vil komme tilbake til dette når/hvis prosjektet behandles i Stortinget.

#### Rv. 9 Kristiansand–Haukeligrend

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine merknader om Haukeliforbindelsen E134 Drammen–Haukeli–Bergen i korridor 5, der rv. 9 Kristiansand–Haukeligrend er en viktig tilførselsvei. Disse medlemmer viser til at det er et stort behov for investeringer på strekningen, og mener at veien bør prioriteres høyt i ny Nasjonal transportplan 2014–2023.

#### *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.

#### E134 Oslo–Bergen

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, peker på at E134 er en viktig ferdsselsåre mellom Østlandet, Vestlandet og Sørlandet. 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 mener flere av parsellene langs denne veien ikke oppfyller de krav man kan vente av en rute i europaveinettet. Flertallet mener flere av parsellene langs E134 ikke oppfyller de krav man kan vente av en rute i Europaveinettet.

Flertallet har store forventninger til at regjeringen i NTP legger fram moderne organisasjons- og finansieringsløsninger for tunnelene på Røldal–Haukeli, og at det tilstrebes løsninger som gjør denne viktige ferdsselsåren mellom Vestlandet og Østlandet tilnærmet vintersikker.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre vil understreke viktigheten av at en motorvei mellom Norges to største byer, Bergen og Oslo, blir bygget.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett, der det er satt av 2,9 mrd. kroner til oppstart av nye motorveiprojekter på strekningen.

Disse medlemmer viser til det akutte behovet for å utbedre E134 på strekningen Notodden–Kongsberg, og foreslår at det snarest startes utredning av vedlikeholds- og oppgraderingsarbeid. Disse medlemmer viser til at Elgsjø bro er den verste flaskehalsen på Telemarkssiden, og at den smale broen og kurvaturen inn mot broen fra begge sider samt kurvatur og stigning fra broen og mot Notodden, representerer en betydelig trafikksikkerhetsrisiko.

Disse medlemmer ønsker å bruke 50 mill. kroner til dette formål av disse medlemmers påplussing på kap. 1324 Riksvei SF, post 95 Kapitalinnskudd.

#### E16 Sandvika–Bergen

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til at den egne budsjettposten, post 36 E16 over Filefjell, ligger langt bak handlingsprogrammet 2010–2013.

Flertallet er dypt bekymret over utviklingen i antallet trafikkulykker på E16 mellom Bergen og Voss. Regjeringens strakstiltak er utilstrekkelige, men midtrekkverk på strekningen som ikke ligger i regjeringens planer, ville være det beste preventive tiltaket på lengre sikt.

Flertallet mener at E16 Arnatunnelen snarest bør bygges ut som et OPS-prosjekt.

#### Rv. 36 Seljord– Skjelsvik

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, vil peke på at strekningen Seljord–Skjelsvik for noen år siden ble innlemmet som en del av stamveinettet, nå riksveinettet. Flertallet vil peke på at strekningen er på ca. 97 km og at den går gjennom sentrale deler av Telemark fylke. Flertallet vil peke på at det i mange år er gjort svært lite på strekningen, og det har skjedd mange alvorlige ulykker. Flertallet mener derfor at det må settes av midler til opprustning og utbedring av ulykkespunkter på strekningen.

#### Rv. 41 fra Brunkeberg i Kviteseid til Timenes i Kristiansand

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til at store deler av rv. 41 er preget av forfall og trafikkfarlige strekninger, og at biler som møter trailere må ut i veikanten. Flertallet mener at veien bør prioriteres høyt i ny Nasjonal transportplan 2014–2023.

#### 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 også er av stor nasjonal betydning, siden korridoren knytter den nordlige og sørlige delen av landet sammen, og at korridoren også er en viktig forbindelse mellom Nord-Vestlandet og Sørøst-Norge.

#### E6 Oslo–Trondheim

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, vil peke på at E6 er den viktigste nord-sør-forbindelsen i Norge. Veien har vekslende standard, og det er gjennomgående behov for en kraftig oppgradering grunnet hensynet til trafikksikkerhet, fremkommelighet og næringslivets behov.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre vil peke på at E6 er den viktigste nord-sør-forbindelsen i Norge. Vegen 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.

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 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 ønsker å bruke 3 100 mill. kroner av disse medlemmers påplussing på kap. 1324 Riksvei SF, post 95 Kapitalinnskudd, til motorveiprojekter mellom Oslo og Trondheim som oppstartsbevilgning.

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 trafikksikkerhet, 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 kan egne 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 viser til sine merknader i Høyres transportplan og merknader i NTP, hvor disse medlemmer går inn for å organisere gjenstående utbyggingsstrekninger gjennom 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 firefelts 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, viser til at store deler av E136, den viktige eksportvegen mellom Ålesund–Oppland grense, er i svært dårlig forfatning. Flertallet registrerer at det foretas forbedringer stykkevis og delt. Flertallet mener at det snarest må tas en vurdering av muligheten for å utbedre resten av strekningen som et OPS-prosjekt.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at det skal planlegges ny 4-feltsvei i tunnel fra Breivika til Lerstad. Den planlagte veien skal avlaste både dagens Lerstadveg (fv. 398) og E136 gjennom bydelene Moa og Åse. Disse medlemmer ønsker å bruke 200 mill. kroner av disse medlemmers påplussing på kap. 1324 Riksvei SF, post 95 Kapitalinnskudd, til dette formål som oppstartsbevilgning.

#### Riksvei 3 Østerdalen

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til at rv. 3 er hovedveien gjennom Østerdalen, og en avlastning for godstrafikken langs E6. Flertallet viser til at rv. 3 i motsetning til E6 over Dovrefjell aldri er stengt grunnet været

om vinteren. Flertallet viser til at veien er i dårlig stand, og at det er behov for oppgraderinger.

#### *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. Flertallet ønsker også fokus på økt kapasitet for godstrafikken Trondheim–Bodø og for nærtrafikken rundt Trondheim og Bodø.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at E6 fra grensen til Nord-Trøndelag og nord til Saltfjellet har en meget lav standard. Strekningen er meget ulykkesbelastet, og i vinterhalvåret er den ofte stengt grunnet uhell med tungtransport. Disse medlemmer vil på denne bakgrunn bruke 400 mill. kroner av disse medlemmers påplussing på kap. 1324 Riksvei SF, post 95 Kapitalinnskudd, til dette formål som oppstartsbevilgning.

#### *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). Flertallet viser til at næringslivet i Nord-Norge har lang vei til markedene i Sør-Norge og ikke minst Europa. Landsdelen sliter med store avstander og infrastrukturutfordringer. Både transportkostnader og tid kan reduseres betydelig med et veisystem uten flaskehals. Flertallet minner om at størstedelen av transporten av ferskfisk i dag går 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.

#### E8 i Troms

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at bygging av ny E8 til Tromsø skulle igangsettes i 2013. Tromsø er Nord-

Norges største by, og E8 er en innfartsvei med høy trafikk og stor regional betydning. Dagens E8 går gjennom et tett befolket område med mange boligavkjørsler. Vegen er smal, har nedsatt fartsgrense og er ulykkesutsatt. Ny veg skal forbedre framkommeligheten, trafikksikkerheten og bomiljøet i Ramfjorden, og innebærer blant annet bygging av ti kilometer med midtrekkverk. I mars 2008 vedtok kommunestyret i Tromsø at ny E8 skal bygges på vestsida av Ramfjorden med ny bru over Ramfjorden. Vegen skulle finansieres i et spleiselag mellom staten og bompenger, med en 50/50-fordeling.

Disse medlemmer viser til at flertallsbyrådet i Tromsø kommune, bestående av Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, imidlertid har gått bort fra tidligere vedtak, og satt en stopper for utbyggingen. Disse medlemmer finner dette svært uheldig. Vedtaket innebærer at en vei det har tatt 24 år å kjempe fram, utsettes i flere år nok en gang. Disse medlemmer frykter at det vil ha store konsekvenser for trafikksikkerhet og framkommelighet, og viser til at blant annet et samla næringsliv i Tromsø reagerer sterkt på at Tromsø kommune nå hindrer utbygginga.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at det er et stort behov for å oppgradere E8 i Troms grunnet trafikale problemer inn mot Tromsø. Disse medlemmer mener at det er lite å hente på å flytte E8 til vestsiden av Ramfjorden for dermed å måtte bygge ny bro. Disse medlemmer ønsker isteden å legge veien i sløyfe ovenfor den eksisterende bebyggelsen på østsiden av fjorden, og mener at veien skal finansieres av staten. Disse medlemmer ønsker å bruke 250 mill. kroner av disse medlemmers påplussing på kap. 1324 Riksvei SF, post 95 Kapitalinnskudd, til dette formål som oppstartsbevilgning, og understreker at prosjektet skal finansieres uten bompenger og med full statlig finansiering.

#### E6 Fauske–Nordkjosbotn

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til at næringslivet i Nord-Norge har lang vei til markedene i Sør-Norge og ikke minst Europa. Flertallet mener at det er helt nødvendig å oppgradere E6 fra Fauske (Bodø) og videre nordover for å kunne betjene næringsliv og befolkning, og ikke minst turisme i denne landsdelen for å oppnå en god regularitet og rask fremføring.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ønsker å bruke 100 mill. kroner av disse medlemmers påplussing på kap. 1324 Riksvei

SF, post 95 Kapitalinnskudd, til dette formål som oppstartsbevilgning.

#### E6 Nordnesfjellet

Komiteen viser til at strekningen Nordnes–Skardalen i Kåfjord i Troms er den strekningen på E6 som oftest er stengt på grunn av ras. Det er få omkjøringsveier, og alternativet for næringsliv og folk blir ofte gjennomkjøring via Finland. Komiteen understreker derfor betydningen av bygging av tunnel på E6 på strekningen Indre Nordnes–Skardalen i Troms. Prosjektet utgjør siste etappe på rassikringen av E6 i Kåfjord kommune.

Et annet flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til at regjeringens forslag til statsbudsjett for 2013 ikke omtaler tunnel på E6 gjennom Nordnesfjellet. Dette flertallet viser til at daværende samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa lovet byggestart i 2013, jf. oppslag på Nordlys.no 21. september 2011. Dette flertallet ønsker fortgang i prosjektet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ønsker å bruke 100 mill. kroner av disse medlemmers påplussing på kap. 1324 Riksvei SF, post 95 Kapitalinnskudd, til dette formål som oppstartsbevilgning.

#### E6 Sørkjosfjellet

Komiteen viser til at E6 over Sørkjosfjellet er smal med stor stigning på begge sider av fjellet og uoversiktlige svinger. Den dårlige kurvaturen og stigningene fører til problemer særlig for tungtransporten om vinteren. Prosjektet ligger inne med en oppstartsbevilgning på 100 mill. kroner i 2013 i vedtatt NTP 2010–2019. Uavklarte grunnforhold medførte imidlertid at endelig reguleringsplanvedtak ble forsinket i Nordreisa kommune. Dette er imidlertid nå brakt i orden, og komiteen understreker betydningen av å få utbedret denne strekningen raskt.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at E6 over Sørkjosfjellet er i dag en flaskehals for trafikken mellom Alta og Tromsø, og at veien er smal og bratt. Disse medlemmer ønsker å bruke 100 mill. kroner ut over regjeringens forslag av disse medlemmers påplussing på kap. 1324 Riksvei SF, post 95 Kapitalinnskudd, til dette formål som oppstartsbevilgning.

#### E69 Skarvberg tunnelen

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre viser til at E69 Skarv-

bergtunnelen er en farlig vei som er en flaskehals for næringslivet i Finnmark.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ønsker å bruke 100 mill. kroner av disse medlemmers påplussing på kap. 1324 Riksvei SF, post 95 Kapitalinnskudd, til dette formål som oppstartsbevilgning.

#### E6 Tana bru

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ønsker en raskere gjennomføring av bygging av E6 Tana bru enn regjeringen. Disse medlemmer ønsker å bruke 100 mill. kroner av disse medlemmers påplussing på kap. 1324 Riksvei SF, post 95 Kapitalinnskudd, til dette formål som oppstartsbevilgning.

#### E6 Alta–Lakselv–Kirkenes

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 vil videre påpeke at det 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. Disse medlemmer ønsker å bruke 200 mill. kroner av disse medlemmers påplussing på kap. 1324 Riksvei SF, post 95 Kapitalinnskudd, til E6 Alta–Lakselv–Kirkenes som oppstartsbevilgning.

#### E105 Storskog–Hesseng

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre forventer en stor økning i trafikken mellom Russland og Norge i planperioden, og mener at E105 Storskog–Hesseng bør dimensjoneres for dette.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til regjeringens mye omtalte nordområdesatsing, og mener det er essensielt at man bygger god infrastruktur som en del av denne satsningen. Disse medlemmer vil understreke den viktige strategiske betydningen av infrastruktur i Finnmark.

#### Kystriksvei i Finnmark

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, vil anmode regjeringen om å starte utredning av Kystriksvei i Finnmark.

Flertallet viser til at Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti i forbindelse med Stortingets

behandling av Nasjonal transportplan 2010–2019 fremmet et felles forslag om å utrede kystriksvei i Finnmark i Innst. S. nr. 300 (2008–2009). Flertallet viser til at stortingsgruppene til Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet har stemt imot forslag, både ved votering 11. juni 2009, votering 10. desember 2009 og 8. desember 2010 og 7. desember 2011. Flertallet vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede kystriksvei i Finnmark.»

#### *Internasjonale korridorer*

Komiteen påpeker at en økende andel av transporten skjer over landegrensene, og at det derfor er et økende behov for internasjonalt samarbeid om å utvikle gode løsninger til lands og sjøs. Komiteen viser til at Norge som ferskvareeksportør er helt avhengig av at varene kommer frem til markedet til rett tid uten forsinkelser. Komiteen er særlig opptatt av at korridorene mellom Norge og utlandet kan benyttes uten omlasting underveis.

Komiteens medlemmer fra Høyre bemerket i sine merknader til NTP at det savnes et sterkere engasjement fra regjeringen i arbeidet for det Nordiske triangelet. Disse medlemmer viser til at 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 tilknytning til dette transportnettverket. Disse medlemmer ber derfor om at regjeringen har en mer aktiv politikk på dette området.

Disse medlemmer vil videre vise til EUs viktige arbeid med retningslinjene for kontinentets framtidige infrastrukturutvikling i «TEN-T». Disse medlemmer konstaterer at Norges utenforskap i EU har gitt oss minimale muligheter til å påvirke utformingen av Europas framtidige transportnett. Disse medlemmer oppfordrer regjeringen til å inneha en aktiv rolle ovenfor EUs videre arbeid med «TEN-T».

#### 3.10.2.5 POST 31 RASSIKRING

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser til at det er foreslått bevilget 966,4 mill. kroner inkludert kompensasjon for merverdiavgift til rassikringstiltak på riksvegnettet i 2013. Dette er en økning fra saldert budsjett 2012. Dette gir en oppfølging på 107,7 pst av rammene i Statens vegvesens handlingsprogram. I tillegg er det lagt til grunn 152 mill. kroner i ekstern finansiering.

Aktivitetsnivået ved inngangen til 2013 er svært høyt. Denne bevilgningsrammen sikrer rasjonell anleggsdrift for allerede igangsatte eller vedtatte prosjekter.

Flertallet slutter seg til den foreslåtte bevilgningen på post 31.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet 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 viser til at Nasjonal transportplan på dette området i utgangspunktet ikke var særlig ambisiøs. Disse medlemmer ønsker i første omgang å øke posten med 350 mill. kroner ut over regjeringens forslag. Disse medlemmer viser til at det på toppen av dette kommer en bevilgning på 150 mill. kroner til rassikring på fylkesveinettet, kap. 1320 post 62. Disse medlemmer ønsker å fordele disse totalt 500 mill. kronene ut over landet på følgende måte:

Rassikring	(i mill. kroner)
Aust-Agder	10,0
Vest-Agder	7,0
Rogaland	40,0
Telemark	10,0
Hordaland	51,0
Sogn og Fjordane	158,0
Oppland	2,0
Buskerud	1,0
Møre og Romsdal	52,0
Sør-Trøndelag	9,0
Nord-Trøndelag	1,0
Nordland	27,0
Troms	70,0
Finnmark	62,0
	500,0

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti vil bemerke at rassikring blir viktigere i fremtiden dersom periodene med ekstremvær blir vanligere. Disse medlemmer vil påpeke at rassikringsarbeidet ligger bak forventet fremdrift i forhold til handlingsprogrammet.

### 3.10.2.6 POST 32 UFORUTSETTE SKRED-, RAS- OG FLOMHEMDELSE

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at det de siste årene har vært mange rashendelser og flomødeleggelser av infrastruktur, både når det gjelder vei- og jernbanenettet. Disse medlemmer viser til at det er for sent å sørge for omprioritering av midler gjennom politisk behandling når slike hendelser skjer. Slik det er i dag, må midler omprioriteres. Mange gode tiltak venter på nødvendige bevilgninger fra staten for å kunne realiseres. Da skal de ikke oppleve å rykke bakover i køen når ekstraordinære ting skjer. Disse medlemmer ønsker derfor en egen budsjettpost knyttet til ødeleggelser på landbasert infrastruktur, og foreslår 100 mill. kroner til dette formålet i 2013 i alternativ statsbudsjett.

### 3.10.2.7 POST 32 (NY) PLANLEGGINGSMIDLER OPS

Komiteens medlemmer fra Høyre foreslår å opprette en egen post på 200 mill. kroner øremerket planlegging av nye OPS-prosjekter, jf. Høyres alternative statsbudsjett for 2013. Slik styrkes planleggingskompetansen, samtidig som det sikres at oppstarten av de foreslåtte OPS-prosjektene ikke reduserer ressurstilgangen i andre deler av den statlige vegsektoren.

### 3.10.2.8 POST 35 VEGUTBYGGING I BJØRVIKA

Komiteen støtter regjeringens forslag til bevilgning.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til forslag om et storbyfond på 100 mrd. kroner, og tilhørende bevilgningsforslag på statsbudsjettets kap. 1323 Storbyfond, post 95 Kapitalinnskudd, i Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2013, jf. Innst. 2 S (2012–2013).

### 3.10.2.9 POST 36 E16 OVER FILEFJELL

Komiteen støtter regjeringens forslag til bevilgning.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti vil bemerke at oppfølgingsgraden er urovekkende lav i dette prosjektet. Disse medlemmer påpeker at utbyggingsprosjekter organisert som OPS vil kunne gi nær dobbelt så rask prosjektgjennomføring.

### 3.10.2.10 POST 37 E6 VEST FOR ALTA

Komiteen støtter regjeringens forslag til bevilgning.

### 3.10.2.11 POST 61 RENTEKOMPENSASJON FOR TRANSPORTILTAK I FYLKENE

Komiteen viser til at det i tråd med St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019 er innført en rentekompensasjonsordning for transportiltak i fylkene. Komiteen minner om at regjeringen har innført tiltaket med bakgrunn i vedtak om forvaltningsreformen – der mer enn 17 000 km øvrige riksveier ble fylkesveier fra 1. januar 2010. Ordningen videreføres og utvides i 2013.

Komiteen viser til at det er lagt til grunn en årlig investeringsramme på 2 mrd. kroner i tiårsperioden.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, peker på at ordningen gjør det mulig for fylkeskommunene å låne penger fra staten for å gjennomføre vedlikehold på veier staten eide frem til 31. januar 2009.

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 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.»

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

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ønsker å etablere en ny forvaltningsstruktur med bare to folkevalgte nivåer, stat og kommune. Etter at helseregionene kom i 1999, har ikke fylkene hatt noen oppgaver som kan rettferdiggjøre dette mellomnivået, og det har derfor vært stor debatt om fylkenes fremtid. Fylkeskommunenes hovedoppgave etter 2002 har vært som eier og driver av videregående opplæring, og det er etter disse

medlemmers mening ikke en oppgave som er tilstrekkelig til å opprettholde et direkte folkevalgt mellomnivå. Disse medlemmer viser til at Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet overførte over 17 000 km med dårlig vedlikeholdte riksveier til fylkene 1. januar 2010, og viser til at hovedbegrunnelsen for dette var å gi fylkene oppgaver som kunne forsvare forvaltningsnivåets eksistens.

Disse medlemmer viser til Samferdselsdepartementets svar på spørsmål 209 fra finanskomiteen/Fremskrittspartiets fraksjon av 8. oktober 2012, der det kommer frem at departementet anslår behovet for å fjerne forfall og oppgradere broer, fergekaier og tunneler til mellom 15 og 30 mrd. kroner.

Disse medlemmer ønsker å øke rentekompensasjonsordningen til fylkesveiene med 2 mrd. kroner utover regjeringens rammer. Disse medlemmer viser til Samferdselsdepartementets svar på spørsmål 304 fra finanskomiteen/Fremskrittspartiets fraksjon av 9. oktober 2012, der det kommer frem at dette i 2013 gir en budsjettmessig effekt på 25 mill. kroner, tilsvarende halvtårsvirkning med en rente på 2,5 pst. Disse medlemmer vil på denne bakgrunn øke posten med 25 mill. kroner.

Disse medlemmer vil fordele Fremskrittspartiets 2 mrd. kroner ekstra til fylkesveier på følgende måte:

Fylkesveier	(i mill. kroner)
Østfold	101,0
Akershus	182,0
Oslo	173,0
Hedmark	106,0
Oppland	93,0
Buskerud	99,0
Vestfold	83,0
Telemark	73,0
Aust-Agder	52,0
Vest-Agder	76,0
Rogaland	159,0
Hordaland	177,0
Sogn og Fjordane	65,0
Møre og Romsdal	114,0
Sør-Trøndelag	123,0
Nord-Trøndelag	78,0
Nordland	122,0
Troms	84,0
Finnmark	40,0
	2 000,0



### 3.10.2.12 POST 62 TILSKUDD TIL RASSIKRING PÅ FYLKESVEGNETTET

Komiteen viser til at midler til rassikringstiltak på fylkesvegnettet tildelt som et tilskudd fra staten, er i tråd med forutsetningene for forvaltningsreformen. Det foreslås bevilget 550,8 mill. kroner til rassikringstiltak på fylkesvegnettet i 2013. Dette er en økning på 12,4 mill. kroner sammenliknet med saldert budsjett 2012. Med dette vil 96,2 pst. av tilskuddsplanens rammer være fulgt opp. Fordelingen mellom fylkene forutsettes å være i samsvar med det som er lagt til grunn i tilskuddsprogrammet. Forslag til tildeling over post 62 i 2013 vil gå til prosjekter prioritert i handlingsplanen for rassikring på fylkesveg.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre 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.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti mener det er nødvendig med raskere tempo i sikringen, samt god kartlegging av rasutsatte områder.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser at regjeringen ifølge regjeringens forslag til statsbudsjett for 2013 ligger 84,8 mill. kroner bak sitt eget forslag til Nasjonal transportplan når det gjelder rassikring på fylkesveinetten. Disse medlemmer viser til at NTP 2010–2019 i utgangspunktet ikke var særlig ambisiøs når det gjelder rassikring. Disse medlemmer vil på denne bakgrunn øke posten med 150 mill. kroner. Disse medlemmer viser til sin tabell under kap. 1320 post 31 for fordeling mellom fylkene.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til Kristelig Folkepartis alternative budsjettforslag der bevilgningene til utbedring av rastruede strekninger foreslås økt med 15 mill. kroner utover regjeringens forslag.

### 3.10.2.13 POST 63 (NY) TILSKUDD TIL TRAFIKKSIKRINGSTILTAK PÅ FYLKESVEIER

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, mener at regjeringen underfinansierer fylkesveiene gjennom rammebevilgningen til fylkeskommunene. Flertallet viser til det enorme vedlikeholdsetterslepet som alle fylker bemerker i sine merknader til budsjettet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sitt forslag om 900 mill. kroner ekstra til trafikksikkerhet på kap. 1320 post 73. Disse medlemmer presiserer at midlene skal brukes på både fylkes- og riksveier.

Disse medlemmer vil videre vise til sitt forslag om 2 mrd. kroner ekstra til fylkesveiinvesteringer gjennom rentekompensasjonsordning, jf. disse medlemmers merknader og forslag til statsbudsjettets kap. 1320 post 61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene.

Komiteens medlemmer fra Høyre 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 midtrekkverk og andre trafikksikringstiltak.

Disse medlemmer viser i denne sammenheng til forslag til bevilgning i sitt alternative statsbudsjett for 2013 til dette formålet på 200 mill. kroner.

Disse medlemmer viser til at denne bevilgningen sammen med forslaget om 800 millioner til trafikksikkerhetstiltak på riksvegene totalt gir en «trafikksikkerhetspakke» på en mrd. kroner.

### 3.10.2.14 POST 72 KJØP AV RIKVEGFERJETENESTER

Fleirtalet i komiteen, medlemmene fra Arbeidarpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, sluttar seg til forslaget til løyvingar.

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

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

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. Disse medlemmer påpeker at riksveifergene utgjør en integrert del av det nasjonale riksveinettet, og er en avgjørende faktor i næringslivets transportkostnader.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil videre vise til sitt forslag i Dokument nr. 8:54 (2006–2007) om prøveprosjekt med

gratis riksveiferger. Disse medlemmer vil på denne bakgrunn øke posten med 74,2 mill. kroner.

Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

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

Disse medlemmer viser til departementets svar på spørsmål 228 fra finanskomiteen/Fremskrittspartiets fraksjon av 7. oktober 2011, der det kommer frem at merkostnadene knyttet til krav om at nye ferger skal være gassdrevne beløper seg til fra 10 til 15 mill. kroner avhengig av størrelse på fergen. Disse medlemmer viser til at det for tiden også bygges elektriske ferger. Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen gå bort ifra kravet om at nye ferger skal være gassdrevne.»

### 3.10.2.15 POST 73 TRAFIKKSikkerhetstiltak

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til at mange steder i Norge er veiene så dårlige at kjøretøy ødelegges og medfører flere trafikkulykker. Store deler av veinettet blir også dårligere år for år – fordi vedlikeholdsetterslepet stadig blir større uten at dette følges opp med tiltak og bevilgninger.

Flertallet vil ruste opp norske veier for å bedre vår konkurransekraft og bygge sikrere veier.

Flertallet er skuffet over regjeringens manglende satsing på tiltak for å styrke trafikksikkerheten. Flertallet ønsker å prioritere byggingen av midtrekkverk på riksveinettet på de strekningene som er mest utsatt for møteulykker. Bygging av midtrekkverk er et kostnadseffektivt tiltak som bidrar i betydelig grad til å bedre trafikksikkerheten. Flertallet mener midtrekkverk er et godt tiltak for å nærme seg nullvisjonen. Flertallet er kjent med at erfaringene med ulike typer midtrekkverk tyder på at 70–80 pst. av dødsulykkene kan unngås på enkelte strekninger. Flertallet viser til at det er en klar og entydig sammenheng mellom veistandard og trafikksikkerhet:

«75 procent av dødsfallen hade sannolikt kunnat 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).

Flertallet vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen forsere arbeidet med bygging av midtrekkverk 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 utarbeide en egen ungdomsstrategi for å redusere antallet trafikkulykker som involverer ungdom mellom 16 og 24 år.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet understreker at nye sikre veier med midtrekkverk er det viktigste og mest effektive trafikksikkerhetstiltaket.

Disse medlemmer ønsker på denne bakgrunn å øke bevilgningen med 900 mill. kroner. Disse medlemmer vil fordele disse 900 mill. kroner utover landet på følgende måte:

Trafikksikkerhet	(i mill. kroner)
Østfold	37,0
Akershus	69,0
Oslo	63,0
Hedmark	47,0
Oppland	48,0
Buskerud	49,0
Vestfold	29,0
Telemark	34,0
Aust-Agder	29,0
Vest-Agder	26,0
Rogaland	63,0
Hordaland	77,0
Sogn og Fjordane	39,0
Møre og Romsdal	45,0
Sør-Trøndelag	43,0

Trafikksikkerhet	(i mill. kroner)
Nord-Trøndelag	27,0
Nordland	74,0
Troms	40,0
Finmark	61,0
	900,0

Komiteens medlemmer fra Høyre øker bevilgningene til vei betraktelig, og setter i alternativt forslag til budsjett av 800 mill. kroner spesielt til midtrekkverk og andre trafikksikkerhetstiltak. Disse medlemmer følger opp Høyres transportplan 2010–2019, og gir betydelig mer til vei sammenlignet med regjeringens forslag.

Disse medlemmer viser også til Høyres trafikksikkerhetsstrategi, som slår fast at terskelen for å bygge midtrekkverk må senkes. Mens Sverige har om lag 4 500 km møtefri vei, har Norge kun 500 km. Regjeringen planlegger å bygge 19 km vei med midt-

trekkverk i 2013. Disse medlemmer viser til at Høyres budsjettforslag gir rom for omtrent tre ganger så mye midtrekkverk.

### 3.10.2.16 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 50 mill. kroner til fylkesveifergene i sitt forslag til alternativt statsbudsjett for 2013.

## 3.11 Kap. 4320 Statens vegvesen

### 3.11.1 Sammendrag

(i mill. kroner)			
Kap.	Saldert budsjett 2012	Prop. 1 S (2012–2013)	Pst. endring 2012/13
4320	489,0	505,1	3,3

### 3.11.2 Komiteens merknader

#### POST 1 SALGSINNTEKTER

Komiteen er kjent med at det er usikkerhet knyttet til inntektene. Komiteen slutter seg til regjeringens forslag, inkludert merinntektsfullmakten i forslag til romertallsvedtak IV.

#### POST 2 DIVERSE GEBYRER

Komiteen understreker viktigheten av at Statens vegvesens gebyrer er kostnadsriktige. Komiteen slutter seg til regjeringens forslag, inkludert merinntektsfullmakten.

#### POST 3 REFUSJONER FRA FORSIKRINGSSLESKAPER

Komiteen er kjent med at det er stor usikkerhet knyttet til størrelsen fordi omfanget av forsikringsskader varierer fra år til år. Komiteen slutter seg til regjeringens forslag, inkludert merinntektsfullmakten.

## 3.12 Kap. 4322 og 5624 Svinesundsforbindelsen AS

### 3.12.1 Sammendrag

(i mill. kroner)			
Kap.	Saldert budsjett 2012	Prop. 1 S (2012–2013)	Pst. endring 2012/13
4322	20,0	25,0	25,0
5624	33,0	32,0	-3,0

Utbyggingen av Svinesundsforbindelsen er finansiert ved statlige lån, og Svinesundsforbindelsen AS skal betale avdrag (jf. kap. 4322 post 90) og renter (jf. kap. 5624 post 80) på det statlige lånet.

### 3.12.2 Komiteens merknader

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

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti merker seg at staten i sitt

eget prosjekt Svinesundforbindelsen AS belaster en rente på lånekapitalen på godt over 5 pst. p.a. Disse medlemmer vil bemerke at dagens NIBOR-rente er 1,95 pst. og at bompengeselskaper med offentlig garanti (fylkeskommunal), p.t. har et påslag på +/- 0,2 pst. Disse medlemmer vil be om at også staten tilstreber et riktig rentenivå på lån til bompenge-

selskap, særlig fordi det er bilistene som må betale regningen for dyre lån.

### 3.13 Kap. 1330 Særskilte transporttiltak

#### 3.13.1 *Sammendrag*

(i mill. kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2012	Prop. 1 S (2012–2013)	Pst. endring 2012/13
1330	1 231,6	1 532,8	24,5

Bevilgningen er foreslått fordelt med 758,9 mill. kroner på post 60 Særskilt tilskudd til kollektivtransport og 773,9 mill. kroner på post 70 Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen–Kirkenes til å videreføre avtalen mellom Samferdselsdepartementet og Hurtigruten ASA for kystruta Bergen–Kirkenes.

#### 3.13.2 *Komiteens merknader*

##### 3.13.2.1 POST 60 SÆRSKILT TILSKUDD TIL KOLLEKTIVTRANSPORT

##### *Belønningsordning for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene*

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, er enig i målet om at veksten i persontransporten i storbyene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Flertallet er også fornøyd med at Klimaforliket, jf. Meld. St. 21/Innst. 390 S (2011–2012), følges opp ved at det foreslås avsatt 673,1 mill. kroner til belønningsordningen i 2013 som er en økning på 262,1 mill. kroner, eller vel 63,8 pst. fra saldert budsjett 2012.

Flertallet slutter seg til at det skal være en forutsetning for tildeling av midler at det iverksettes tiltak, eller nylig har blitt iverksatt tiltak som virker begrensende på personbiltrafikken, og at ordningen skal prioritere byområder som kan vise til dokumenterte resultater. Videre at det prioriteres byområder som bruker vegprising, differensierte bompengesatser eller andre tiltak med trafikkregulerende effekt. Flertallet har merket seg at regjeringen vil justere gjeldende retningslinjer i tråd med dette.

Et annet flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, mener at staten må ta en langt større

andel av investeringene ved helt essensiell kollektivutbygging i de største norske storbyene. Hvis vi overlater finansieringsbyrden til byene alene, risikerer vi at fremtidig fremkommelighet i byområdene blir svært dårlig. Dette flertallet viser til at finansieringsutfordringene er et reelt problem.

Dette flertallet fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen i løpet av 2013 legge frem en egen sak om utvikling og finansiering av fremtidige kollektivløsninger i de største byene.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre 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 den geografiske fordelingen av midlene i ordningen er svært skjev, og at de byene som har størst kollektivvekst ikke får midler fra belønningsordningen. Kollektivandelen i Oslo var ifølge SSBs reisevaneundersøkelse og departementets svar på budsjettspørsmål 218 på 21 pst. i 2005 og 25 pst. i 2009. For Bergen var kollektivandelen på 11 pst. i 2005 og 16 pst. i 2009. For Trondheim var kollektivandelen på 9 pst. både i 2005 og i 2009. For Stavanger var kollektivandelen på 8 pst. i 2005 og 11 pst. i 2009.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet 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 følgende oppstilling over antall innbyggere og midler fra regjeringens belønningsordning for 2012 basert på tallene fra departementets svar på spørsmål 221 fra finanskomiteen/Fremskrittspartiets fraksjon av 8. oktober 2012:

	Belønningsordning 2012	Innbyggere 1. juni 2012	Kroner per innbygger
Oslo		618 238	0,00
Bergen	150 mill. kroner	265 268	565,47
Trondheim	110 mill. kroner	177 293	620,44
Stavanger		128 074	0,00
Kristiansand	60 mill. kroner	83 758	716,35
Tromsø		69 668	0,00
Sarpsborg/Fredrikstad		129 824	0,00
Drammen / Buskerudbyen	100 mill. kroner	156 154	640,39
Skien/Porsgrunn		88 112	0,00
I alt	411 mill. kroner	1 716 389	239,46

Disse medlemmer ønsker å styrke posten med 900 mill. kroner, og vil fordele midlene på bakgrunn av objektive og etterprøvbare kriterier, og ønsker følgende fordeling mellom større byområder og norske byer:

Kollektivtransport by	(i mill. kroner)
Osloområdet	325,0
Bergen	97,0
Stavanger/Sandnes	71,0
Trondheim	64,0
Drammensområdet	54,0
Fredrikstad/Sarpsborg	47,0
Porsgrunn/Skien	32,0
Kristiansand	30,0
Tromsø	25,0
Bodø	17,0
Sandefjord	16,0
Ålesund	16,0
Larvik	16,0
Arendal	15,0
Tønsberg	14,0
Haugesund	12,0
Moss	11,0
Halden	10,0
Hamar	10,0
Lillehammer	10,0
Harstad	8,0
	900,0

Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet fremmer forslag om et storbyfond på 100 mrd. kroner til investeringer til infrastruktur i storbyene, jf. Innst. 2 S (2012–2013).

Disse medlemmer har merket seg at Samferdselsdepartementet legger til grunn at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykling og gange med henvisning til St.meld. 21 (2011–2012). Disse medlemmer mener det er uheldig å blande sammen nasjonale klimapolitiske mål med samferdselspolitiske løsninger som ikke er tilstrekkelig utredet. Det foreligger ikke tilstrekkelige utredninger som viser hva som skal til for å dekke veksten i transportbehov på en slik måte. Disse medlemmer understreker at et moderne, sikkert og miljøvennlig veinett er avgjørende viktig for å sikre tilstrekkelig transportkapasitet for både personer og gods også i de største byene.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at i Bergen blir f.eks. ikke Bybanen bygd som ett sammenhengende prosjekt, slik intensjonen var, men som et byggesett i tre deler. Disse medlemmer peker på at dette er svært dårlig utnyttelse av samfunnets ressurser.

Disse medlemmer viser til den svært vellykkede satsingen fra regjeringen Bondevik II med å få på plass belønningsordningen for kollektivtrafikk.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til sin kollektivplan og målet om 1 mrd. kroner til belønningsordningen årlig. Disse medlemmer viser til belønningsordningens egentlige formål, som var å stimulere til bedre fremkommelighet, miljø og helse i byområdene ved å øke antallet kollektivreiser. Disse medlemmer viser videre til at ordningen var ment å senke den relative kostnaden ved å velge kollektivtransport. Regjeringen forsøkte å endre ordningen, og disse medlemmer er derfor glad for at Klimaforliket er tydelig på at belønningsmidlene skal innrettes og bevilges på grunn av resultater. Disse medlemmer vil advare sterkt mot at regjeringen opprettholder den asymmetrien i virkemiddelbruken de har lagt til grunn. Disse medlemmer mener det i utgangspunktet er riktig å bruke

både «pisk» og «gulrot», men at det samtidig er meget uheldig at ordningen også kan benyttes til å overstyre lokaldemokratiet. Disse medlemmer vil peke på at belønningsordningen de siste årene har fått karakter av en «straffeordning» til de byer som ikke retter seg etter implisitte krav fra regjeringen, som for eksempel rushtidsavgift.

Disse medlemmer viser for øvrig til Høyres kollektivtransportplan som ble lagt frem i april 2011.

Disse medlemmer vil understreke at Høyre i sitt alternative forslag til statsbudsjett foreslår å bevilge nesten ytterligere 200 mill. kroner til belønningsordningen for å styrke kollektivutbyggingen i byområdene.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til Kristelig Folkepartis budsjettalternativ der belønningsordningen for kollektivtrafikk foreslås økt med 50 mill. kroner.

#### *Tilskudd til tilgjengelighetstiltak*

Komiteen ser positivt på at ordningen videreføres. Det er viktig med fokus på å gjøre hele reisekjeden universelt utformet. Komiteen har merket seg at en evaluering av ordningen vil bli ferdig i 2012 og at evalueringen skal vurdere hva slags effekt tiltakene gir for kollektivtrafikantene, både trafikanter med og uten funksjonsnedsettelse, og om ordningen har ført til endrede reisevaner.

#### *Kollektivtransport i distriktene*

Komiteen mener god kollektivtransport i distriktene er viktig for bolyst og for å opprettholde bosetting over hele landet. Komiteen har merket seg at på bakgrunn av evalueringen er det i 2012 lagt vekt på tiltak innrettet mot å styrke koordinering av rute tilbudet og bidra til en mer effektiv samordning med helsesektoren om pasienttransport lokalt.

#### *Ekspressbussruter*

Komiteen er enig i at ekspressbussrutene er en viktig del av kollektivtilbudet i distriktene. Komiteen mener derfor det er riktig at det legges opp til at tildeling av tilskudd i 2013 innrettes for bedre samordning også mellom lokal kollektivtransport og regionale ekspressbussruter.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at ekspressbuss er en effektiv og miljøvennlig form for kollektivtransport med lavt energiforbruk og bedre flatedekning enn tog. Disse medlemmer ser at dårlig koordinering mellom usubsidierte ekspressbuss og fylkesfinansierte lokalbusser gjør at ekspressbussene enkelte steder har mistet inntektsgrunnlaget og blitt for-

trengt. Disse medlemmer mener at Norge trenger en nasjonal handlingsplan for ekspressbuss, og fremmer på dette grunnlag følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge frem forslag til en nasjonal ekspressbussstrategi innen utgangen av 2013.»

#### *Drosjenæringen*

Komiteen vil peke på drosje som en viktig del av kollektivtrafikken. Drosjene har en spesiell viktig rolle innenfor syketransport, TT-reiser og tilknytnings- og bestillingstrafikk til og fra kollektivtransporten i distriktene. Komiteen vil framheve viktigheten av at drosje er med i helhetsvurderingen i utviklingsprosjekter for kollektivtransport i distriktene.

Komiteen viser til at bestillingstransport med drosje er en viktig del av ordningen med kollektivtransport i distriktene.

Et annet flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, vil vise til representantforslag fra medlemmer fra Fremskrittspartiet om moderne rammebetingelser for taxinæringen i Dokument 8:77 S (2010–2011), og transport- og kommunikasjonskomiteens behandling av forslaget i Innst. 277 S (2010–2011) der komiteens flertall fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti fremmet følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge frem forslag om å åpne for tildeling av løyver også direkte til profesjonelle aktører organisert som en ordinær bedrift.»

#### *Forsøk med forbedret TT-tilbud til brukere med særlige behov*

Komiteen er godt fornøyd med at regjeringen fra 2012 har satt i gang et nytt forsøk rettet mot TT-brukerne med særlige behov. Komiteen har merket seg at målet er å gi tilbud til TT-brukere med særlige behov, samt å få økt kunnskap om organisering og kostnader knyttet til dette. Komiteen ser fram til evalueringen av forsøket.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser til at forsøk med forbedret TT-tilbud for brukere med særlige behov gjennomføres i noen kommuner i Møre og Romsdal, Nord-Trøndelag og Østfold. Flertallet er tilfreds med at forsøksordningen videreføres.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti mener ordningen bør utvides til å gjelde samtlige kommuner i de respektive fylkene slik at man får et bedre grunnlag for vurderingen av en nasjonal ordning. Dette medlem vil derfor anmode regjeringen om å sørge for at forsøkene kan gjennomføres i alle kommunene i de tre fylkene.

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet og Høyre viser til at post 60 også omfatter samordning av bestillingstransport og TT-tjenesten. Disse medlemmer vil i den forbindelse vise til representantforslag 30 S (2010–2011), og vil fremme følgende forslag:

«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.»

#### *Bybaner*

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

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet anbefaler ikke videre utbygging av Bybanen i Bergen. Disse medlemmer peker også på at bybaner (light rail) ikke er koblet til det nasjonale jernbanenettet og krever mye reservert gategrunn. Bybaner fremstår derved som en transportmessig mindre effektiv løsning. Disse medlemmer etterlyser en grundig analyse av utviklingen innenfor kollektivtransport etter at Bybanen åpnet, samt en grundigere analyse av hvordan behov for persontransport på bakgrunn av fremtidig befolkningsvekst i Bergen og Bergensregionen kan dekkes.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti mener det er nødvendig at staten tar et større direkte ansvar for utbygging av bybaner. Disse medlemmer mener staten må bidra for å sikre videre utbygging av Bybanen i Bergen.

Komiteens medlemmer fra Høyre vil endre, styrke og forbedre belønningsordningen slik at ordningen også inneholder øremerkede midler til planlegging av bybane- og superbusstraseer. Aktuelle prosjekter til ordningen kan f.eks. være forlengelsen av Bybanen i Bergen, bybane i Stavanger, Forne-

bubanen, Kolsåsbanen og superbusstraseer i Trondheim.

Disse medlemmer viser til Høyres kollektivvisjon mot 2030, Levende byer, og understreker at staten bør bidra sterkere i utbygging av bybaner/separate kollektivtraséer, gjennom prosjektfinansiering med offentlige garantier og/eller offentlig-privat samarbeid, egen post på statsbudsjettet og at det statlige tildelingstilskuddet skal skje etter prinsippet om like store statlige som lokale tilskudd til prosjektene (50/50-tilskudd).

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti 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 prosjekt som Bybanen, fjerner staten et insentiv til å redusere biltrafikken, samtidig som staten fraskriver seg ansvaret for å utvikle gode kollektivsystemer i byene.

Dette medlem viser til Kristelig Folkepartis alternative statsbudsjett med forslag om å bevilge 40 mill. kroner i oppstartbevilgning til en statlig tilskuddsordning for bybaner.

#### 3.13.2.2 POST 61 (NY) BELØNNINGSORDNING GANG- OG SYKKELVEIER

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet og Kristelig Folkeparti viser til de respektive partiers budsjettalternativ for 2013 der det foreslås en belønningsordning på 50 mill. kroner til sikring av skoleveiene i statsbudsjettets kap. 1330 post 71. Disse medlemmer viser til at disse midlene i hovedsak skal gå til utbygging av gang- og sykkelveier langs skoleveier.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti mener staten må trå til med finansiering for å sikre at tilstrekkelig midler bevilges for formålet om trafikksikre løsninger for gående og syklende. Disse medlemmer mener derfor det må opprettes en statlig støtteordning som belønner kommuner som satser på bygging av gang- og sykkelvei. Disse medlemmer understreker at ordningen skal kunne tildele midler på basis av planlagte tiltak.

Disse medlemmer viser til Høyres og Kristelig Folkepartis alternative statsbudsjetter, der det foreslås å bevilge 50 mill. kroner til en belønningsordning for gang- og sykkelveier.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen opprette en statlig belønningsordning for gang- og sykkelvei.»

Disse medlemmer mener at sykkelandelen i Norge er for lav og at det er naturlig å sammenligne seg med Sverige som har en sykkelandel på 12 pst.

Disse medlemmer mener at det er naturlig å vurdere virkemiddelbruken for å nå regjeringens mål om 8 pst. i arbeidet med forslag til Nasjonal transportplan 2014–2023, men at det allerede i 2013 må gjennomføres tiltak som styrker den statlige innsatsen. Disse medlemmer viser til at budsjettforslaget innebærer at det i 2013 kun vil bli planlagt 10 km med sykkelveg i by. Etter fire år vil det bare bli bygget 25 km med sykkelveger i by, mens behovet er på 400 km. Disse medlemmer mener det trengs en forsterket innsats dersom målet om økt sykkelandel skal nås raskt.

Disse medlemmer er bekymret for at sykkelandelen blant barn og unge voksne (13–17 år) går kraftig ned. Disse medlemmer mener det bør gjennomføres tiltak for å snu denne uheldige trenden og ber regjeringen om en tiltaksplan for økt sykling blant barn og unge. Disse medlemmer understreker at frivillige organisasjoner spiller en viktig rolle i arbeidet for å øke sykling blant barn og unge.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge fram en tiltaksplan for økt sykling blant barn og unge.»

Disse medlemmer 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 de respektive partier foreslår å bevilge 50 mill. kroner til belønningsordning for dette formålet i sine alternative budsjett.

### 3.13.2.3 POST 70 KJØP AV SJØTRANSPORTTJENESTER PÅ STREKNINGEN BERGEN–KIRKENES

Komiteen vil understreke viktigheten av et godt sjøtransporttilbud på strekningen Bergen–Kirkenes. Komiteen støtter regjeringens forslag til bevilgning.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, vil også bemerke at rutens regularitet kan gjøre den godt egnet til prøveprosjekter med landstrøm.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine kritiske merknader til anbudsprosessen i Innst. 13 S (2010–2011). Disse medlemmer 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.

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

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti påpeker at investeringer i trygge skoleveier gir god trafiksikkerhetsgevinst, og mener at utbygging av gang- og sykkelveier langs skoleveier må prioriteres. Disse medlemmer ønsker en egen belønningsordning for trygge skoleveier, og vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

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

Disse medlemmer ønsker å sette av 50 mill. kroner til dette formålet, jf. respektive partiers forslag til alternativt statsbudsjett 2013.

### 3.13.2.5 POST 76 SIKRING AV BARN I SKOLEBUSS

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet er glade for at Samferdselsdepartementet varsler i budsjettet at en vil vedta å innføre en forskrift som pålegger kommuner og fylkeskommuner å sørge for at alle skoleelever med rett til skoleskyss har tilgang på sitteplass med setebelte på skolebussen. Forskriften skal vedtas innen 1. januar 2013 og gjelde fra skolestart høsten 2013. Trafiksikkerhet har vært en hovedprioritet for den rødgrønne regjeringa, og disse medlemmer konstaterer med tilfredshet at tiltaket innebærer en betydelig styrking av trafiksikkerheten til skoleelevene. Det er i statsbudsjettet for 2013 foreslått 20 mill. kroner årlig til fylkeskommunene, som kompensasjon for utgifter som vil følge av forskriften.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at det bevilges 20 mill. kroner i statsbudsjettet for 2013 for å sikre at barn skal ha både sete og setebelte når de kjører med skoleskyss. Fordelt på fylker blir det ca. 1 mill. kroner per fylke i gjennomsnitt. Disse medlemmer viser til at det fortsatt er mange barn som er avhengig av offentlig skoleskyss, og som mangler sitteplass og setebelte. Disse medlemmer viser til at regjeringen ikke kan tallfeste hvor mange barn dette dreier



seg om, jf. svaret på spørsmål 556 fra finanskomiteen/Fremskrittspartiets fraksjon av 16. oktober 2012 til statsbudsjettet for 2013.

Disse medlemmer viser til at regjeringen i forslaget til forskrift har åpnet for at fylkeskommunene får adgang til å søke om dispensasjon fra dimensjoneringsplikten, og at forskriften først skal gjelde fra skolestart 2013 når det kun er få måneder igjen av budsjettåret. Disse medlemmer ønsker trygg skoletransport snarest mulig.

Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet en rekke ganger de siste 7 årene har fremmet forslag om å sikre alle norske barn som benytter skolebuss med setebelte og tilstrekkelig antall sitteplasser. Disse medlemmer vil i den forbindelse påpeke at Prop. 144 L (2010–2011) om lovfesting av skoleskyss blant annet bygde på Fremskrittspartiets representantforslag Dokument nr. 8:84 (2005–2006) fra 10. mai 2006 om sikker og forsvarlig skolebuss-transport, Dokument nr. 8:28 (2007–2008) om setebeltebud i buss fra 2008, og Dokument 8:65 S (2009–2010) om innføring av setebeltebud i buss og sikker og forsvarlig skolebuss-transport fra 2010.

Disse medlemmer er glad for at det gradvis har blitt større aksept for Fremskrittspartiets syn. 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. Disse medlemmer er glad for at regjeringen etter hvert har innsett at dette er en alvorlig problemstilling. Disse medlemmer viser til sitt forslag i Innst. 30 L (2011–2012):

«Stortinget ber Regjeringen sørge for at ingen skolebarn må transporteres i skolebusser uten setebelter eller tilstrekkelig antall sitteplasser etter første 1. januar 2013, og merkostnadene dette medfører innarbeides i statsbudsjettet for 2013.»

Disse medlemmer øker på denne bakgrunn bevilgningen til skolebuss med 65 mill. kroner.

### 3.14 Kap. 1350 og 4350 Jernbaneverket

#### 3.14.1 Sammendrag

Kap.	(i mill. kroner)		
	Saldert budsjett 2012	Prop. 1 S (2012–2013)	Pst. endring 2012/13
1350	9 948,2	11 372,7	14,3
4350	680,8	654,6	3,8

Det er til sammen foreslått å bevilge 14,4 mrd. kroner til jernbaneforvaltning, en økning på om lag 1,8 mrd. kroner eller 14,6 pst. fra saldert budsjett 2012.

Samla budsjettforslag for Jernbaneverket er på 11,4 mrd. kroner, en økning på 14,3 pst. fra saldert budsjett 2012.

Budsjettforslaget gir etter siste året i planperioden 2010–2013 en samlet oppfølging av planrammen på 103,5 pst. Medregnet forslaget for 2013 ligger samlet innsats til drift og vedlikehold godt over den økonomiske ramma i Nasjonal transportplan 2010–2019, med en oppfølging på 110,5 pst.

For 2013 foreslås 5,2 mrd. kroner til post 23 Drift og vedlikehold, en videreføring av det høye nivået i saldert budsjett 2012. Denne videreføringen er nødvendig for å holde fram arbeidet med å bedre standarden på infrastrukturen og gjøre togtrafikken mer pålitelig.

Det er budsjettert med 6,1 mrd. kroner til post 23 Investeringer i linjen, inkl. planlegging av prosjektet Nytt dobbeltspor Oslo–Ski (Follobanen) som er ført på egen post. Dette er en økning på 1,4 mrd. kroner eller 30 pst. sammenliknet med saldert budsjett for 2012.

#### 3.14.2 Komiteens merknader

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, vil ha en moderne, pålitelig og robust jernbane med god konkurranseevne overfor andre transportmidler. Det er viktig at jernbanen drives effektivt, med produktivitetsmålinger og dokumentasjon både på vedlikehold og investeringer. Flertallet noterer seg at regjeringen ikke ønsker å gjennomføre nødvendig modernisering av Jernbaneverket. Flertallet mener hele Jernbane-Norge hadde hatt mye å vinne på å omstrukturere Jernbaneverket på samme måte som ble gjort med Avinor.

Flertallet konstaterer at regjeringens satsing på prosjektfinansiering på egne poster samlet sett ikke har vært vellykket. Flertallet har merket seg at to av tre prosjekter har en oppfylingsgrad på ca. 60 pst. etter fire år. Flertallet mener det er skuffende at regjeringen ikke tenker nytt når det gjelder prosjektfinansiering. Flertallet anser mangel på nytenkning fra regjeringen innenfor finansiering og organisering av samferdselssektoren som den største

hindringen for å modernisere norsk veinett og norsk jernbane.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet vil understreke at regjeringen i denne perioden har tatt grep for å sikre en mer moderne og rasjonell måte å bygge jernbane på. Plasseringen av nytt dobbeltspor Oslo–Ski på egen post i budsjettet, og fellesprosjektet E6/Dovrebanen nord for Minnesund, er to eksempler på dette. Disse medlemmer viser til at regjeringen har et kontinuerlig fokus på og finne bedre måter å bygge samferdsel på som kan gi mer jernbane igjen for pengene.

Disse medlemmer vil for øvrig vise til at grunnen til at to av prosjektene med egen post på budsjettet har lavere oppfylingsgrad enn forventet, ikke skyldes manglende finansiering, men utsettelse som følge av planmessige og plantekniske avklaringer

Disse medlemmer viser til at det foreslås bevilget 11 372,7 mrd. kroner over kap. 1350 for 2013, noe som innebærer en økning på 1,4 mrd. kroner eller 14,3 pst. i forhold til saldert budsjett for 2012. Dette innebærer en samlet oppfyling av planrammen for perioden 2010–2013 på 103,5 pst.

Disse medlemmer merker seg at prioriteringene i budsjettforslaget er basert på hovedmål og prioriteringer fastlagt ved behandlingen av Nasjonal transportplan 2010–2019, jf. St.meld. nr 16/Innst. S. nr. 300 (2008–2009) og Norsk klimapolitikk, jf. Meld. St. 21/Innst. 390 S (2001–2012).

Disse medlemmer viser til at forslaget til budsjett for drift og vedlikehold medfører at planrammen for drift og vedlikehold er fulgt opp med 110,5 pst., eller om lag 2 mrd. kroner mer enn planrammen. Videre registrerer disse medlemmer at forslaget til jernbaneinvesteringer medfører en økning på 1,4 mrd. kroner eller 30,3 pst. sammenliknet med saldert budsjett 2012.

Disse medlemmer er svært glad for at regjeringen overoppfyller rammene til Jernbaneverket for inneværende fireårsperiode på både drift og vedlikehold og investeringer. Dette har medført en mer driftssikker jernbane, og at nye viktige prosjekter er under bygging.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil satse på jernbanen der denne har sin styrke; godstransport over lange avstander og persontransport i tettbefolkede områder. Disse medlemmer prioriterer derfor dobbeltspor på Intercity-triangelet Oslo–Halden, Oslo–Skien og Oslo–Lillehammer der det i dag gjenstår å igangsette byg-

ging av 229 km dobbeltspor, og prioriterer i tillegg kryssingsspor for lange godstog.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti merker seg at regjeringen har valgt ut enkelte prosjekter 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. Disse medlemmer mener imidlertid fortsatt at en egen budsjettpost langt fra er tilstrekkelig for å sikre forutsigbarhet på prosjektene da det er helt andre strukturelle grep som må foretas. Disse medlemmer viser i den forbindelse til merknader om organisering og finansiering av jernbanesektoren.

Disse medlemmer vil peke på at driften av de offentlige flyplassene i Norge i dag er en suksess, og regjeringen planlegger å ta 438 mill. kroner i utbytte fra selskapet i år.

Disse medlemmer understreker behovet for en effektiv jernbaneforvaltning som evner å nytte budsjetterte midler avsatt til både investeringer, vedlikehold og rassikring. Disse medlemmer mener også at det å bruke færre entreprenører, på relativt korte strekninger, vil kunne redusere kostnader og effektivisere byggeprosessen, uten at dette utelukker lokale entreprenørers engasjement.

Disse medlemmer mener man taper åtte år med moderniseringsmuligheter på grunn av rødgrønn omstillingsnekt.

#### ORGANISERING OG FINANSIERING

Komiteens 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 kun ved økte bevilgninger alene. Flertallet mener det er nødvendig med en omdanning av Jernbaneverkets organisasjons- og tilknytningsform for å sikre brukerne gode nok jernbanetjenester. 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. Flertallet mener det vil være realøkonomiske besparelser i å flytte reell beslutningsmyndighet bl.a. når det gjelder tempoet i prosjektgjennomføringen fra storting og regjering, gjennom årlige budsjettvedtak, til Jern-

baneverket. Stortinget vil fremdeles vedta overordnede og langsiktige planer, men uten dagens detaljregulering, noe som også vil forplikte jernbaneverket til effektiv prosjektgjennomføring i større grad.

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. Flertallet mener det er behov for et finansieringssystem hvor planlagte og påbegynte prosjekter i større grad kan gjennomføres i sammenheng. Flertallet vil legge til rette for nye finansieringsmuligheter og alternative organiseringsformer slik at investeringstakten kan økes.

Flertallet foreslår:

«Stortinget ber regjeringen utrede modell for statlig låneordning for samferdselsformål, og legge dette frem for Stortinget i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett for 2013.»

«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.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti mener en statlig låneordning kombinert med omdanning av Jernbaneverket til statsforetak vil være viktige grep for mer effektiv og rasjonell satsing på Jernbane.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen omdanne Jernbaneverket til statsforetak.»

Komiteens medlemmer fra Høyre mener Jernbaneverket må omdannes til to statlige aksjeselskap: Ett selskap med ansvar for å administrere utvikling og drift av jernbanens eiendommer og infrastruktur. Eierskapet til stasjoner og kjøreveger overføres til dette selskapet. Et annet selskap skal utføre utbygging og vedlikehold av infrastruktur for baner i konkurranseutsatt virksomhet.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti vil opprette et infrastrukturfond slik at større utbygginger kan gjennomføres mer helhetlig med forutsigbar finansiering. Disse medlemmer viser til at da handlingsregelen ble innført i 2001 var det forutsatt at det økte handlingsrommet som oljeinntektene gir skulle brukes til å styrke den langsiktige vekstevnen til norsk økonomi,

f.eks. gjennom investeringer i infrastruktur, forskning og utdanning. Disse medlemmer viser til at regjeringen i hovedsak har brukt handlingsrommet til å gjennomføre standardøkninger og øke utgiftene på flere områder, men prioritering av tiltak som styrker produktiviteten og vekstevnen på lengre sikt har kommet i bakgrunnen. Disse medlemmer viser til at veksten i offentlige utgifter er sterk. Norge bruker oljeinntektene i stor grad til å finansiere en sjenerøs velferdsstat, men i mindre grad til å investere i infrastruktur for å legge grunnlaget for fremtidig vekst som kan trygge velferden på sikt. Disse medlemmer vil derfor etablere et infrastrukturfond med en ramme på 50 mrd. kroner, hvis avkastning skal komme i tillegg til ordinære bevilgninger.

Disse medlemmer mener det er viktig at økte ressurser til jernbanen må føre til en større kapasitet og et mer punktlig togtilbud til befolkningen. Disse medlemmer viser til at en topp moderne infrastruktur er nøkkelen til konkurransekraft. Togtilbudet er en viktig del av transportsystemet. Jernbane er et miljøvennlig alternativ med høy kapasitet.

#### GODS PÅ BANE

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, er urolige for utviklingen i godstransport på bane. Flertallet viser til at prekære investeringer på Alnabru er skjøvet ut i tid og at en skjev konkurransesituasjon på sporet gir for dårlige kår for godstransporten på jernbane. Flertallet registrerer at etterspørselen etter godskapasitet på sporet er høyere enn tilbudet. Dersom utstyret på Alnabruterminalen ikke fornyes, risikeres et økt trafikkarbeid med tunge kjøretøyer på ca. 300 mill. km per år, om all godstrafikk overføres til lastebil. Flertallet mener det også er viktig å omstrukturere Jernbaneverket og NSB på en slik måte at private transportører får en reell mulighet til å konkurrere på jernbanesporene i Norge.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre vil fremme følgende forslag:

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

#### JERNBANEFAGLIG KOMPETANSE

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet vil vise til at Jernbaneverket har utviklet en ny kompetansestrategi for jernbanefaglig kompetanse og at det er utviklet nye verktøy for planlegging av framtidige behov for kapasitet og

kompetanse innenfor de ulike fagområdene. I 2012 hadde de et inntak på 73 lærlinger, og det vil være et stort behov for fagarbeidere i årene som kommer. Disse medlemmer er tilfreds med dette, og vil understreke behovet for videre stort inntak av lærlinger.

#### 3.14.2.1 POST 23 DRIFT OG VEDLIKEHOLD

Komiteen merker seg at driftsbudsjettet omfatter utgifter til trafikkstyring, drift av jernbanens infrastruktur, planleggingsoppgaver, samt tekniske og administrative tjenester og funksjoner. Med et økt aktivitetsnivå på jernbanen er det naturlig at også driftsbudsjettet øker samtidig som det hele tiden er viktig å ha et fokus på modernisering og effektivisering av driften.

Komiteen viser til at vedlikehold er avgjørende for å opprettholde og videreutvikle sikkerheten og kvaliteten i jernbanenettet og trafikkavviklingen. Vedlikehold er viktig for å nå målene for oppetid, punktlighet og regularitet. Komiteen vil påpeke viktigheten av vedlikehold av eksisterende jernbanenett, og behovet for å videreføre en høy innsats på dette området i flere år fremover.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, mener det er viktig at jernbanen drives effektivt, med produktivitetmålinger og dokumentasjon både på vedlikehold og investeringer. Med stor økning i bevilgningene til drift og vedlikehold på jernbanen forventer flertallet at disse midlene i all hovedsak også nyttes til dette formål. Flertallet viser til viktigheten av vedlikehold for kvaliteten i jernbanenettet, og mener det er svært urovekkende med de signalene som nå gis om at vedlikehold igjen er et nedprioritert felt i Jernbaneverket. Flertallet mener det ikke kan aksepteres at vedlikeholdsmidler omprioriteres i et slikt omfang at dette i seg selv fører til at Baneservice og andre private jernbanebedrifter ikke har nye oppdrag å konkurrere om, og derfor må si opp titalls ansatte eller gå konkurs. Flertallet er svært bekymret for situasjonen når Jernbaneverket nå har så lite vedlikeholdsmidler at de ber tilbydere forskuttere arbeider og vente helt til 2014 på oppgjør. Offentlige selskaper med så store budsjetter som Jernbaneverket burde ikke drive vedlikehold på kreditt.

Flertallet vil fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge frem en oversikt over vedlikeholdsetterslepet på jernbanenettet i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett for 2013.»

Flertallet vil peke på at det er viktig å få utbedret jernbanenettet på Østlandet slik at passasjerene i

dette området igjen kan stole på jernbanen, og fortsette å bruke toget som framkomstmiddel til og fra Oslo. Flertallet viser til 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 samarbeidserklæring. 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. Flertallet ønsker økt konkurranse ved utbygging, drift og vedlikehold av jernbanens infrastruktur for å sikre økte midler til jernbaneinvesteringer. Flertallet vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sette flere av jernbanens drift- og vedlikeholdsoppgaver ut på anbud for å styrke satsingen på jernbanen.»

Flertallet mener drifts- og vedlikeholdsoppgaver på jernbanen bør settes ut på funksjonskontrakter gjennom anbud. I anbudene bør det stilles absolute krav til oppetid på infrastrukturen og krav med hensyn til sikkerhetsnivå.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet registrerer at det høye nivået på vedlikehold de seneste årene er foreslått videreført, og at 2,09 mrd. kroner foreslås avsatt for 2013. Om lag halvparten går til fornyelse og den andre halvparten til korrektivt og forebyggende vedlikehold.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Samferdselsdepartementets svar på spørsmål 214 fra finanskomiteen/Fremskrittspartiets fraksjon av 8. oktober 2012, der det kommer frem at Jernbaneverket ikke kan tallfeste vedlikeholdsetterslepet på jernbanenettet. Disse medlemmer viser til at man nå er i en situasjon der arbeidere som vedlikeholder jernbanen sies opp, og at det ifølge VG 12. november dreier seg om 30 til 50 personer. Disse medlemmer mener at dette er helt uholdbart. Disse medlemmer vil på denne bakgrunn øke posten med 250 mill. kroner, jf. Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2013.

Disse medlemmer vil vise til at drifts- og vedlikeholdssituasjonen har vært uholdbar over flere år, og at situasjonen på jernbanenettet på Østlandet spesielt har vært ustabil.

Disse medlemmer viser til at det i Prop. 1 S (2012–2013) kommer frem at det av det foreslåtte budsjettet på 5 186,7 mill. kroner skal brukes 3 096,7

mill. kroner på drift og 2 090 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 2014 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 fremfor investering. Disse medlemmer er ikke uenig i en slik prioritering, men må dessverre konstatere at totaliteten i regjeringens budsjettforslag på jernbaneområdet viser at regjeringen ikke prioriterer jernbanen høyt nok. Disse medlemmer viser til at det er bred enighet om at jernbanen må styrkes, og at kvalitet og forutsigbarhet må bedres for å øke jernbanens konkurransevne innenfor både person- og godstransport. Jernbanen er en rasjonell og lite miljøbelastende transportform som også bidrar til bedre sikkerhet på veinettet gjennom å avlaste for gods- og persontransport.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til Kristelig Folkepartis alternative statsbudsjett hvor jernbane prioriteres med 500 mill. kroner mer enn det regjeringen foreslår.

#### 3.14.2.2 POST 25 DRIFT OG VEDLIKEHOLD AV GARDERMOBANEN

Komiteen slutter seg til forslaget til bevilgning.

#### 3.14.2.3 POST 30 INVESTERINGER I LINJEN

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, registrerer at den foreslåtte økningen i investeringer muliggjør framdrift på igangsatte prosjekter, samt tiltak for innfasing av ny grunnrute. Også tre nye prosjekter foreslås startet opp med planlegging neste år.

Flertallet vil vise til at med fremdrift på igangsatte prosjekter på Vestfoldbanen, Østfoldbanen og Dovrebanen legges det opp til bygging av dobbeltspor på alle de tre InterCity-strekningene.

Flertallet merker seg at med de foreslåtte oppstartsbevilgningene på nye prosjekt legges det opp til dobbeltsporbygging også i Trondheims- og Bergensregionen.

Flertallet viser til at ny grunnrutemodell for Østlandet skal innføres i perioden desember 2012–

desember 2014, og er glad for at tiltak som muliggjør dette er prioritert i budsjettet for 2013.

Flertallet registrerer også at det legges opp til ferdigstilling av kryssingsspor på både Gjøvikbanen og Dovrebanen i 2013, som vil ha spesiell betydning for å bedre fremføringen av godstog.

Et annet flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, vil understreke betydningen av nyinvestering, samtidig som det må tas organisatoriske grep som sikrer bedre utnyttelse av ressursene. For å opprettholde jernbanens konkurransekraft, og for å utvikle jernbanens kapasitet i takt med befolkningsveksten, er det nødvendig å realisere nye prosjekter. Dette flertallet vil særlig peke på Ringeriksbanen.

Dette flertallet er tilfreds med at det endelig er bevilget midler til Eidangerparsellen. Dette flertallet forventer at det settes en konkret slutt dato for når prosjektet skal være realisert. Dette flertallet merker seg Telemark fylkeskommunes klare forventning om ferdigstilling i 2018.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet vil for øvrige detaljer vise til prioriteringene i kap. 1350, slik de fremkommer av budsjettforslaget Prop. 1 S (2012–2013) og disse partiets prioriteringer i Nasjonal transportplan 2010–2019, jf. St.meld. nr. 16/Innst. S. nr. 300 (2008–2009).

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Fremskrittspartiet har en mer offensiv jernbanesatsing enn samtlige andre partier. Disse medlemmer satser på jernbanen der denne har sin styrke; godstransport over lange distanser og persontransport i tettbefolkede områder. Disse medlemmer viser til sitt bevilgningsforslag på kap. 1325 post 95, der det settes av 3,4 mrd. kroner til jernbaneinvesteringer som egenkapital til et nytt statsforetak Jernbane SF. Disse medlemmer ønsker å bruke 3 mrd. av disse kronene på dobbeltspor i Intercity-triangelet. Disse medlemmer ønsker følgende fordeling mellom korridorane:

	(kroner)
Oslo–Skien	1 300 000 000
Oslo–Halden	600 000 000
Oslo–Lillehammer	1 100 000 000

Disse medlemmer vil i tillegg sette av en oppstartsbevilgning til Ringeriksbanen på 200 mill.

kroner, 50 mill. kroner til kryssingsspor på Kongsvingerbanen, 50 mill. kroner til elektrifisering av Trønderbanen/Meråkerbanen, 50 mill. kroner til Sørvestbanen, og 50 mill. kroner til Ulrikstunnelen og Bergen–Fløen.

Disse medlemmer mener at det i forbindelse med utredningen av ny trasé for jernbanen forbi Hamar også må utarbeides et alternativ med tunnel under Hamar.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti har merket seg at både planlagte og ikke-planlagte avvik fra oppsatt ruteplan har skjedd i 2011 og vil også forventes i 2012. Forsinkelser, ståplass og redusert komfort har blitt en del av hverdagen. For tilliten til det offentlige transporttilbud i Norge er det avgjørende at det settes tydelige krav til alternativ profesjonell transport ved planlagte og ikke-planlagte avvik. Disse medlemmer understreker at det er regjeringens ansvar å sørge for at reisende ikke går en ny vinter og et nytt år i møte uten en klar og forpliktende avtale på dette området.

Disse medlemmer vil påpeke at det mangler en avtale mellom Norge og Sverige om å knytte dobbeltstrekningene sammen, strekningen benevnt Halden–Kornsjø–Øksnered. Göteborg havn er Norges største havn og slik sett viktig for hele landet. Disse medlemmer imøteser et forslag fra regjeringen om strukturert samarbeid med svenske transportmyndigheter.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til Kristelig Folkepartis alternative budsjett der det foreslås å bevilge ytterligere 500 mill. kroner for å styrke jernbanen, herunder 200 mill. kroner til investeringstiltak ut over regjeringens forslag.

#### *Ny jernbanetunnel gjennom Oslo*

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, vil bygge en ny jernbanetunnel under Oslo så snart som mulig, og mener at dette er en av de aller mest fremtidsrettede jernbaneinvesteringene man kan gjøre i Norge. Flertallet vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremskynde planene for ny jernbanetunnel under Oslo.»

Flertallet viser til at hvis dagens forslag til ny Nasjonal transportplan blir gjennomført, vil man ikke få en ny jernbanetunnel under Oslo før 2025–2030. Dette kommer til å gå utover alle som er avhengig av tog på Østlandet, og alle som bruker tog i

Norge vil direkte eller indirekte få glede av en ny jernbanetunnel under Oslo.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti viser til at Oslostunnelen er flaskehalsen i det norske jernbanenettet. En ny tunnel under Oslo vil ifølge Jernbaneverket gjøre det mulig å doble togtrafikken på lokaltogstrekningene på Østlandet. Befolkningsveksten gjør at det er helt nødvendig å bygge en ny tunnel så raskt som mulig for å få effektiv togtrafikk på intercitystrekningene Oslo–Halden, Oslo–Skien og Oslo–Lillehammer.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at kapasiteten i Oslostunnelen utnyttes bedre gjennom redusert togfølgetid og stasjonsopphold.»

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at dersom Østlandsområdet skal nå sine mål om vekst i kollektivtrafikkens andel fremover, så haster det med å få i gang planarbeidet for ny T-banetunnel og tog tunnel gjennom Oslo. Disse medlemmer mener samtidig at det er naturlig å se disse to prosjektene i sammenheng.

#### *InterCity-triangelet*

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at det i Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett er satt av 3 mrd. kroner ut over regjeringens budsjetttrammer til bygging av nye dobbeltspor på InterCity-triangelet. Disse medlemmer vil i den forbindelse vise til sine generelle merknader i innstillingens avsnitt 2.2.2.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti understreker at utbygging av hele InterCity-triangelet er viktig for utvikling av bo- og arbeidsregionene, person- og godstransporten. Disse medlemmer viser til det store tverrpolitiske engasjementet som er vist av hele 8 fylker for utbygging av InterCity-triangelet. Disse medlemmer mener det er avgjørende for effektiviteten i utbyggingen at det etableres en forpliktende plan for utbygging gjennom et eget utbyggingselskap, en bedre planprosess og forutsigbar finansiering.

#### *Mossetunnelen*

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti understreker at det er

svært positivt at det avsettes midler til å gjenoppta planleggingen av prosjektet Sandbukta–Moss–Kleberget–Såstad. Imidlertid er dette et prosjekt som i flere tiår har vært på planleggings- og prioriteringsstadiet, og er en viktig forutsetning for videreføring av dobbeltspor i InterCity-triangelet. Disse medlemmer understreker viktigheten av at dette arbeidet kommer i gang umiddelbart etter årsskiftet 2012/2013.

#### *Kongsvingerbanen*

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til at bygging av kryssingsspor på Kongsvingerbanen kan redusere reisetiden med opp mot 30 minutter. Dette betyr at reisetiden fra Kongsvinger til Oslo blir på under én time. I en region som arbeider for å være en attraktiv region for bosetting og næringsutvikling, samt et brohode mot Sverige og Stockholmsområdet, er en slik reduksjon i transporttid betydelig. Flertallet har fått opplyst at de estimerte kostnader for slike kryssingsspor er 450 mill. kroner.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ønsker å sette av 50 mill. kroner i oppstartsbevilgning til kryssingsspor på Kongsvingerbanen, jf. Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for kap. 1325 post 95.

#### *Rørosbanen*

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at elektrifisering av Røros-/Solørbanen bør utredes og vurderes.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti stiller seg positive til elektrifisering av Rørosbanen, og viser til at dette vil gi «dobbeltspor» Oslo–Trondheim, og kan gi økt konkurransekraft fordi kjøretiden kan bli redusert med inntil en time. Dette vil også gjøre transporten på banen miljøvennlig.

#### *Gjøvikbanen*

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til at Gjøvikbanen er det viktigste kollektivtilbudet for en folkerik region i sterk vekst. Hadelandskommunene, Toten og Gjøvik har et voksende næringsliv som i stor grad er avhengig av nærhet til Oslo. Ikke minst gjelder dette industriklengene rundt Raufoss og det tekniske høyskolemiljøet på Gjøvik. Hadelandskommunene har også betydelig dagpendling til og fra Oslo.

Flertallet ser at Gjøvikbanen styrket sin regularitet etter at strekningen ble konkurranseutsatt, men sliter fortsatt med et svært gammelt og utdatert banelegeme, noe som gir uforholdsmessig lang reisetid. I et lengre tidsperspektiv bør Gjøvikbanens banelegeme oppgraderes betydelig også gjennom traséutbedring gjennom Nordmarka. Flertallet mener det også bør vurderes en sammenkobling med Dovrebanen for å få bedre uttelling for de eventuelle investeringene oppgradering av Gjøvikbanen vil medføre. En slik sammenkobling vil kunne bidra til et mer helhetlig kollektivtilbud på bane for Oslo/Innlandsområdet, styrke potensialet for varetransport og gi gode løsninger for øst/vestforbindelse utenom Oslo.

#### *Holmestrand stasjon*

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til at det mangler 15 mill. kroner for å få til en forbindelse mellom de to helt atskilte bydeler. Dette er nå mulig å få til ved å sprengne plass til heis opp på Holmestrandsfjellet i forbindelse med stasjonsutbyggingen inne i fjellet nede i byen. Disse medlemmer vil vise til at bevilgning til prosjektet haster, da fremdriften på sprengningsarbeidene i fjellet gjør at vedtaket må komme innen årsskiftet om det skal være mulig å få heisen på plass. Disse medlemmer er bekymret for at regjeringens manglende prioritering av midler til prosjektet vil stå i veien for denne viktige byutviklingssaken i Holmestrand, og foreslår at staten bidrar med de nødvendige 15 mill. kroner, jf. Høyres alternative budsjett.

#### *Sørvestbanen*

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til at strekningen er en viktig kommunikasjonsløsning for å binde sammen hovedstaden med byene langs Sørlandskysten. En nedkorting av reisetid på denne strekningen vil kunne øke jernbanes konkurransekraft for 2,4 millioner mennesker mellom Oslo og Stavanger. Flertallet mener det er viktig å sikre god kvalitet på banen, gjennom modernisering og forebyggende vedlikehold. Flertallet vil i denne sammenheng understreke at det vil være viktig å fortsette planarbeidet for forbedring av tilbudet på banen, for eksempel (v/H) ved sammenkopling mellom Sørlandsbanen og Vestfoldsbanen og for dobbeltspor mellom Sandnes og Bryne.

#### *Ringeriksbanen*

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, 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. Flertallet viser til at Stortinget 27. oktober 2010 vedtok å bygge 17 km ny veg som vil forkorte rv. 7 betydelig, noe som aktualiserer Ringerikstunnelens relevans når det gjelder å sikre jernbanens attraktivitet i konkurranse mot veitransport. Flertallet mener realisering av Ringeriksbanen er avgjørende dersom Bergensbanen skal ha en framtid som mer enn en godsbane. Flertallet mener det nå er det på tide å ta et stort løft for denne banestrekningen.

Flertallet viser til rapporten «Hovedutfordringer for norsk jernbane» (november 2011), som peker på at Ringeriksbanen er den jernbanestrekningen som klarest peker seg ut som prosjekt der man kan anvende alternative utbyggings- og finansieringsordninger.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ønsker å sette av 200 mill. kroner i oppstartsbevilgning til Ringeriksbanen, jf. Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for kap. 1325 post 95. Disse medlemmer vil videre fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge frem en finansieringsplan for bygging av Ringeriksbanen i forbindelse med statsbudsjettet for 2014.»

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at Samferdselsdepartementet 24. september 2012 besluttet ikke å sende KVVU for Ringeriksbanen videre for kvalitets-sikring (KS1). Disse medlemmer forstår departementet dit hen at KVVU ikke er en hensiktsmessig planprosess for et utbyggingsprosjekt som Ringeriksbanen, der det allerede er gjort svært mange konseptuelle valg med tanke på at det skal bygges en jernbane og at også E16 Sandvika–Hønefoss har en fremdriftsplan for videre bygging. Disse medlemmer forventer at Samferdselsdepartementet bidrar til å fortsette planarbeidet for Ringeriksbanen, slik at ambisjonsnivået for bygging av Ringeriksbanen fremdeles kan være i henhold til NTP 2010–2019, med oppstart i 2018–2019. I denne sammenheng bør det bl.a. vurderes å anvende statlig reguleringsplan, noe de særlig berørte kommunene, Ringerike og Hole, gir klar tilslutning til.

Disse medlemmer viser også til høyhastighetsutredningens oppgraderingskonsept, alt. B. I dette alternativet er det på Bergensbanen man vil få den

største nytten av investeringer. Disse medlemmer mener at Ringeriksbanen egner seg godt for prosjektfinansiering, for eksempel som OPS-prosjekt.

#### *Bergensbanen*

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre viser til sitt initiativ om å planlegge ny trasé for Vossebanen og ny E16. Disse medlemmer er glade for at departementet nå arbeider med en KVVU om dette, og ber om at denne legges frem så snart som mulig.

#### *Ulrikstunnelen og Bergen–Fløen*

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ønsker å sette av ytterligere 50 mill. kroner i oppstartsbevilgning til Ulrikstunnelen og Bergen–Fløen, jf. Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for kap. 1325 post 95. Disse medlemmer vil videre fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen spesielt gripe inn for å styre aktiv fremdrift av jernbaneutvikling i Bergen både som en del av kollektivsatsing i de største byene og som del i nasjonal strategi om utvikling av transportknutepunkt. Stortinget peker spesielt på at dette arbeidet må gjøres for at et slikt prosjekt skal komme med i ny Nasjonal transportplan 2014–2023.»

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at regjeringen tidligere har nedprioritert dette prosjektet og at bevilgninger til Bergen–Fløen har blitt trukket tilbake. Disse medlemmer håper at den foreslåtte bevilgningen for 2013 betyr at arbeidet med dette prosjektet kommer raskt i gang, og at en unngår at den samme rettetten skjer igjen. Disse medlemmer mener at fremdriften i dette prosjektet er så viktig at det bør bygges ut som et OPS-prosjekt.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til sitt forslag om bygging av Bergen–Fløen som et OPS-prosjekt under avsnitt 4.5 Alternativ finansiering og organisering.

#### *Trønderbanen / Meråkerbanen*

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, ser at det er et stort engasjement for elektrifisering av strekningen Steinkjer–Trondheim–Storlien. Flertallet viser også til initiativ og engasjement på svensk side av grensen for opprustning av denne banen. Flertallet viser videre til at det fra regionen er blitt påpekt at det er nødvendig å se på retningslinjer for planleggingen. Det mest hensikts-



messige er å se Trønderbanen og Meråkerbanen sammen, både for planlegging og finansiering. Flertallet mener videre planlegging for elektrifisering av Trønderbanen og Meråkerbanen må fortsette i tråd med hovedplanens konklusjoner.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ønsker å sette av 50 mill. kroner i oppstartsbevilgning til elektrifisering av disse jernbanestrekningene, jf. Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for kap. 1325 post 95.

#### *Nordlandsbanen*

Komiteen foreslår å omdisponere innenfor kap. 1350 post 30 Jernbaneinvesteringer, slik at det bevilges 9 mill. kroner til byggestart av Tverlandet stasjon på Nordlandsbanen i 2013. Holdeplassen er et bidrag til å bygge ut kollektivsystemet og dempe bilkøer i Bodø-området.

#### *Kirunabanen*

Komiteen viser til at malmselskapene Luossavaara–Kiirunavaara AB (LKAB) og Northland Resources AB (NRAB) planlegger en kraftig økning av malmtransporten på Ofotbanen og viser til gjennomgangen av saken i statsbudsjettet for 2012.

Økningen i malmtrafikken til LKAB og den nye malmtrafikken til Northland Resources, sammen med annen godstrafikk, medfører behov for å øke kapasiteten på Ofotbanen gjennom å framskynde bygging av planlagte kryssingsspor.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, er positiv til denne utviklingen, og ber om at regjeringen gjennom Jernbaneverket fortsetter dialogen med LKAB og NRAB med sikte på en avtale der selskapene i større grad bidrar selv.

#### *Jernbane Finland–Troms/Sør-Varanger*

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet er kjent med finske planer om jernbane fra Finland til Troms og Sør-Varanger i forbindelse med økt gruvedrift og mineraleksport fra Nord-Finland. Disse medlemmer viser til at det i all hovedsak dreier seg om jernmalm, nikkel og gull.

#### *Jernbaneforbindelse fra Sør-Varanger/Kirkenes til det russiske jernbanenettet*

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sitt representantforslag Dokument 8:66 S (2009–2010) om å gjennomføre en ekstern, uavhengig utredning om jernbaneforbindel-

se fra Sør-Varanger/Kirkenes til det russiske jernbanenettet. Disse medlemmer 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.

#### *Høghastighetsbane*

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, har vært opptatt av hastighetsdimensjoneringen for nye linjer og strekninger som kan tenkes å inngå i et framtidig høghastighetsnett, og vil understreke at disse skal være minimum 250 km/timen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet vil vise til regjeringsplattformen til den sittende regjeringen der det står følgende om høghastighetsbane:

«Regjeringen vil legge fram et beslutningsgrunnlag om høghastighetsbane som har bygging som siktemål. Utredningene vil vise om det er mulig å nå dette siktemålet.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet påpeker at høghastighetsutredningen ikke vurderer noen av de potensielle lyntogstrekningene som lønnsomme med mindre staten tar hele investeringskostnaden. Disse medlemmer påpeker at det er langt viktigere for folk flest at nærtrafikken fungerer som den skal, slik at man kommer seg trygt og raskt til og fra jobben. Disse medlemmer viser til at lyntog krever lange transportetapper, men ifølge TØI er gjennomsnittsreisen til befolkningen på bare 12 km, og 74 pst. av reisene på under 10 km. Disse medlemmer viser til at tett befolkede land som Kina, Japan, Tyskland og Italia har et helt annet grunnlag enn Norge for lyntog. Disse medlemmer viser til at statlig finansiert lyntogutbygging kunne ha vært en god idé hvis Norge hadde hatt ti ganger så mange innbyggere, men prislappen på nærmere 1 000 mrd. kroner, som tilsvarer cirka 200 000 kroner per innbygger i Norge, er for høy til at lyntog har noe for seg. Disse medlemmer stiller seg imidlertid positive til eventuelle forslag om privatfinansiert utbygging av høghastighetsbane i Norge, der staten verken påtar seg risiko-, investerings- eller driftskostnader. Disse medlemmer påpeker at Oslo–Göteborg er den eneste strekningen som kan vise seg å være hensiktsmessig å bygge ut til høghastighetsbane en eller annen gang i fremtiden.

Disse medlemmer viser til at ekspressbuser har et rekordlavt energiforbruk pr. personkilome-

ter, og er i dag mer miljøvennlige enn elektriske tog når man tar høyde for indirekte energiforbruk og energitap i kraftproduksjonen. Disse medlemmer mener 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.»

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti 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. Disse medlemmer vil også peke på at en moderne høyhastighetsjernbane vil bety et miljøvennlig mobilitetstiltak som mange generasjoner framover vil ha glede og nytte av.

Disse medlemmer viser også til at utredning av høyhastighetsbane, med bygging som siktemål, er forankret i den politiske plattformen for den sittende regjeringen. Disse medlemmer vil vise til at alternativet fra høyhastighetsutredningen med minimum 330 km/t dimensjonering, ofte kalt lyntog, er uaktuelt for disse medlemmer å gå videre med. Disse medlemmer mener at avstandene mellom de store byene i Sør-Norge er maks 500 km og at mobilitetsgevinstene og konkurranselikheter med andre transportbærere sikres med lavere hastighet. Disse medlemmer vil derfor understreke at hastighetsdimensjoneringen for nye linjer og strekninger som kan tenkes å inngå i et framtidig høyhastighetsnett, skal være minimum 250 km/t.

Disse medlemmer viser til at Høyre og Kristelig Folkeparti er positiv til en moderne høyhastighetsjernbane i Sør-Norge der driften på sporet er lønnsom.

#### 3.14.2.4 POST 31 NYTT DOBBELTSPOR OSLO–SKI

Komiteen støtter forslaget til bevilgning.

Komiteen er fornøyd med at det nå settes av 827 mill. kroner slik at vi nå kommer i gang med dette svært viktige prosjektet. Komiteen er også tilfreds med at det skal brukes TBM (TunnelBoreMaskiner) på store deler av strekningen.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, ser positivt på at Follobanen er tildelt midler til videre planlegging. Imidlertid viser flertallet til at hele utbygging av Follobanen har vært planlagt i lang tid, og at prosjektet nå er forsinket.

Flertallet poengterer at Follobanen er svært viktig for InterCity-triangelet. Flertallet mener det er uheldig at det fortsatt kun er avsatt planmidler, og at regjeringen, etter snart 8 år, ikke er kommet til byggefasen.

Flertallet viser til at kostnadene for Follobanen har økt med 12 mrd. kroner (inkl. prisstigning). Dette er langt mer enn økningen på 1,8 mrd. kroner i statsbudsjettet for 2013. Fra 12 mrd. kroner i 2008/2009 til 18 mrd. kroner i februar i år til 24 mrd. kroner i år. Slik flertallet har forstått, kan heller ikke Jernbaneverket utelukke ytterligere økning.

Flertallet 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 Fremskrittspartiet vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge til rette for økt bruk av TBM (TunnelBoreMaskiner) ved anbud på nye vei- og jernbanestrekninger.»

Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet var det eneste partiet som i Innst. S. nr. 300 (2008–2009) 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 vil følge opp satsingen på Haug–Halden i kap. 1325 post 95, jf. omtale under kap. 1350 post 30.

#### Østre linje

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser til sin merknad i budsjettet for 2010, jf. Innst. 13 S (2009–2010):

«Flertallet meiner det nye dobbelsporet mellom Oslo og Ski vil vere ei viktig lenke i ei framtidig skandinavisk høgfaringsline. Det er difor viktig at Oslo–Ski vert planlagt som ein lekk i ein heilheitleg strategi for den nye Østfoldbanen.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet har merket seg diskusjonen om en påkobling av Østfoldbanens østre linje. En slik

påkobling vil senere kunne bygges sør for Ski. Disse medlemmer viser til at Jernbaneverket sier det vil være fullt mulig for tog fra østre linje å benytte Follobanen når den står ferdig gjennom en kryssing på Ski stasjon. Byggingen av en egen påkobling for Østfoldbanenes østre linje mot Follobanen er ikke en del av prosjektet Oslo–Ski, og vil heller ikke være nødvendig for at tog fra østre linje skal kunne benytte Follobanen når den står ferdig. Disse medlemmer forstår den frustrasjon og usikkerhet denne saken har skapt i Østfold, og har merket seg at Jernbaneverket har tatt kritikk for den prosessen. Disse medlemmer er derfor glad for at dialogen mellom Jernbaneverket og de berørte kommuner og fylkeskommunen har bedret seg. Byggingen av en direkte påkobling mellom østre linje og Follobanen vil kunne være nødvendig over tid, og disse medlemmer er glad for at Jernbaneverket nå skal vurdere hvordan en slik påkobling kan bygges etter at Follobanen står ferdig.

Et annet flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til at det ser ut til at regjeringen og Jernbaneverket ikke følger opp flertallsmerknad fra komiteen i budsjettet for 2010 om at tog fra østre linje skal ha en tilkobling til Follo-tunnelen.

Dette flertallet viser til at 60 000 innbyggere sogner til østre linje, og at det er svært uheldig at Østfold fylkeskommune og berørte kommuner har

sett seg nødt til å fremme innsigelse for å sikre Stortingets intensjoner. Dette flertallet er svært overrasket at regjeringen ikke følger opp Stortingets bestilling og dermed medvirker til ytterligere utsettelse av prosjektet.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti peker videre på at Jernbaneverket skrev i 2010 i planprogrammet for Follobanen (side 32):

«Jernbaneverket har definert det som viktig å etablere et kapasitetssterkt kryssingsområde nord for Ski stasjon, både for kunne knytte sammen Østre linje og Follobanen, og for en fleksibel avvikling av godstrafikk på Follobanen og Østfoldbanen.»

Videre skriver Jernbaneverket i sitt høringsutkast for Stasjonsstrukturprosjektet (side 9) følgende:

«Østre Linje har potensiale for betydelige reisetidsreduksjoner. Når Follobanen og Ski stasjon er ferdig utbygd, vil dette alene kunne bidra til en reisetidsreduksjon på 10-11 minutter».

#### 3.14.2.5 KAP. 4350 JERNBANEVERKET

Komiteen slutter seg til forslaget til bevilgning.

### 3.15 Kap. 1351 Persontransport med tog

#### 3.15.1 Sammendrag

(i mill. kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2012	Prop. 1 S (2012–2013)	Pst. endring 2012/13
1351	2 516,7	2 921,3	16,1

Det er foreslått å bevilge 2,9 mrd. kroner til statlig kjøp av persontransporttjenester med tog i 2013. Dette er en økning på 404,6 mill. kroner eller 16,1 pst. fra saldert budsjett for 2012. Økningen henger i stor grad sammen med en gradvis innføring av nytt togmateriell og gradvis innføring av ny grunnrute-modell på Østlandet. I tillegg til å dekke togtilbudet fra NSB AS omfatter bevilgningen i 2013 persontransporttjenester på Gjøvikbanen, Bratsbergbanen, Ofotbanen og på strekningen Oslo–Karlstad–Stockholm.

#### 3.15.2 Komiteens merknader

##### MER MODERNE JERNBANE

Komiteen mener en robust og moderne infrastruktur er viktig for å binde landet sammen og gjøre hverdagen enklere for reisende. Togtilbudet er en viktig del av transportsystemet. Det er derfor nødvendig med et jernbanesystem som kan klare å takle

den ventede veksten i transportbehov fremover, særlig i tett befolkede områder.

Komiteen mener det er viktig å økte ressurser til jernbanen fører til økt utbyggingstakt, flere vedlikeholdsforbedringer, økt kapasitet og et mer punktlig togtilbud til befolkningen. Et punktlig transporttilbud med høy komfort er ønsket av de reisende. Når kvaliteten heves, vil både antallet reisende og trafikkinntektene øke. Komiteen mener at et høyt nivå på statlig kjøp av persontransport med tog er nødvendig for å tilby befolkningen et godt og universelt utformet kollektivtilbud, og for å redusere trengselsproblemer i byområder.

Komiteen er tilfreds med at innfasingen av de lenge etterspurte togsettene fortsetter i 2013, og skal være ferdig innfasert i 2014.

Komiteen mener at en topp moderne infrastruktur er nøkkelen til verdiskapning og konkurransekraft. Togtilbudet er en viktig del av transportsys-

temet. Jernbane er et miljøvennlig alternativ med høy kapasitet.

Komiteen slutter seg til forslaget til bevilgning.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, vil peke på at som reisemåte utpeker jernbanen seg som et miljøvennlig alternativ med høy kapasitet og komfort. Flertallet vil understreke den viktige samfunnsmessige betydningen av persontransport med tog.

Flertallet mener at statlige kjøp av persontransport med tog er nødvendig for å tilby befolkningen et godt kollektivtilbud og å redusere trengselsproblemene i byområder.

Flertallet registrerer at de nye togsettene «Flirt» har fått en seteløsning som pendlere er svært misfornøyde med. Flertallet vil berømme NSB for å ha tatt tilbakemeldingene på alvor, og for at de nå skifter ut setene.

Flertallet merker seg at Norsk forening mot støy roser Jernbaneverket for å ha oppfylt nasjonale støymål for sin sektor.

Et annet flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, forutsetter at hele Østlandsområdet får nytte av de nye Flirt-togsettene, spesielt der tog har særlige fortrinn.

Dette flertallet har merket seg at både planlagte og ikke-planlagte avvik fra oppsatt ruteplan har skjedd i 2011, 2012 og vil også forventes i 2013. Forsinkelser, ståplass og redusert komfort er en del av hverdagen. For tilliten til det offentlige transporttilbud i Norge er det avgjørende at det settes tydelige krav til alternativ profesjonell transport ved planlagte og ikke-planlagte avvik. Dette flertallet understreker at det er regjeringens ansvar å sørge for at reisende ikke går en ny vinter og et nytt år i møte uten en klar og forpliktende avtale på dette området. Første etappe av ny ruteplan iverksettes desember 2012, nær 2 år forsinket. Dette flertallet understreker viktigheten av at denne omleggingen er kvalitetssikret.

Dette flertallet mener at persontogtilbudet har et stort potensial for både å beholde nåværende og for å få nye kundegrupper. Dette forutsetter en stortilt utbygging av doble spor og kryssingsspor. Spesielt gjelder dette InterCity-strekningene i de mest befolkningstette områdene i Norge, og i områder med stor hyppighet av pendlere.

Dette flertallet mener at statlige kjøp av persontransport med tog er nødvendig for å tilby befolkningen et godt kollektivtilbud og å redusere

trengselsproblemene i byområder. Dette flertallet har merket seg at NSB som følge av en anstrengt bemanningssituasjon ikke har klart å øke produksjonen i henhold til rammeavtalen med staten.

Dette flertallet 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.

Dette flertallet understreker behovet for at det snarest legges frem en plan for tilpassing av infrastruktur til nye togsett/Flirt, slik at særlig perronger og stasjonsområder er universelt utformet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at det først og fremst er investeringer i togmateriell og jernbane som skal til for at togtrafikken skal fungere optimalt. Disse medlemmer viser til at NSB står overfor store investeringer. Disse medlemmer mener at det i en slik situasjon er feil av regjeringen å budsjettere med 176 mill. kroner i utbytte fra NSB AS, og går derfor imot regjeringens forslag om utbytte fra NSB i 2013.

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

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti mener det er viktig at tog er konkurransedyktig med andre transportalternativer, også når det gjelder komfort for de reisende.

Disse medlemmer har også mottatt en rekke henvendelser om adkomsten til de nye togene på stasjonene, og at disse trenger en oppgradering av standarden på plattformhøyden til 760 mm. Disse medlemmer viser til at universell utforming er et av hovedmålene i Nasjonal transportplan, og at denne tilpassingen bør følges opp som et eget prosjekt. Totalt skal 50–60 stasjoner betjenes av disse togene, og bare 7,5 av disse stasjonene har i dag høyden 760 mm. Disse medlemmer finne det uheldig at regjeringen for 2013 ikke har funnet rom til å tilpasse noen nye Flirt-stasjoner.

Disse medlemmer ber regjeringen snarest fremlegge en plan for tilpassing av infrastruktur til nye togsett/Flirt, slik at særlig perronger og stasjonsområdene er universelt utformet.

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.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til at det er store behov blant annet på investeringssiden i NSB. Dette medlem mener det ikke er riktig at staten skal ta betydelig utbytte i den situasjonen som nå er. Dette medlem viser derfor til Kristelig Folkepartis alternative statsbudsjett der det foreslås å redusere utbyttet fra NSB med 100 mill. kroner.

#### KONKURRANSE PÅ SPORET

Komiteen merker seg at EU-kommisjonen 18. desember 2012 legger frem forslag til nye jernbandedirektiv i en fjerde jernbanepakke som vil kunne få store konsekvenser for Norge. Til nå har det vært opp til det enkelte land å avgjøre om innenlands persontrafikk med tog skal konkurransesettes. Det ventes nå krav om full konkurranse og bruk av anbud på alle strekninger når det gjelder innenlands persontrafikk med tog. Det innebærer også at staten ikke lenger kan tildele NSB ruter direkte som i dag.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet ønsker, som Jernbaneforbundet, fortsatt et nasjonalt togselskap. Det enkelte land må ha full råderett over jernbanesektoren.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, ønsker å åpne for en veloverveid utvikling av togmonopolet ved å sette flere jernbanestrekninger ut på anbud. Slik kan vi bygge et mangfoldig, kraftfullt og kunnskapsrikt jernbanemiljø i Norge. Flertallet mener det er viktig for kvaliteten i jernbanetilbudet å strukturere og stimulere jernbanesektoren på en slik måte at man oppnår mest-, og best mulig konkurranse for både person- og gods-transport.

Flertallet mener at økte ressurser til jernbanen må føre til en større kapasitet og et mer punktlig togtilbud til befolkningen. Flertallet viser til at en topp moderne infrastruktur er nøkkelen til konkurransekraft. Togtilbudet er en viktig del av transportsystemet. Jernbane er et miljøvennlig alternativ med høy kapasitet.

Flertallet vil vise til at Gjøvikbanen ble konkurransesatt som et prøveprosjekt i 2004, og erfaringene herfra er meget positive. Banen fikk bedre kvalitet til en lavere pris uten at ansattes lønns- og arbeidsvilkår ble dårligere. Regjeringen nekter å konkurransesette flere togstrekninger, selv om prøveprosjektet på Gjøvikbanen var en suksess. Flertallet vil peke på at bruk av anbud med klare kontrakts-

vilkår og sanksjoner kan være et effektivt verktøy for å sikre universell utforming. Disse medlemmer legger videre til grunn at bruk av anbud som et middel for å oppnå konkurranse på sporet, skal utvikles videre. Sikkerhet skal fortsatt være et statlig ansvar og ha prioritet nummer én.

Flertallet mener at det offentliges gevinst fra innsparinger bør føres direkte tilbake til jernbanesektoren igjen. Flertallet vil konkurransesette flere jernbanestrekninger, og peker på at alle jernbanestrekninger i Norge kan være aktuelle.

Flertallet fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen konkurransesette persontransport på jernbane på flere av strekningene som i dag drives av NSB.»

«Stortinget ber regjeringen legge frem en sak om modernisering av organisering og drift av jernbanetransport i Norge.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet 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 vedlikeholdssopplegg enn det en har etablert i Norge. Dette er løsninger og kunnskap regjeringen velger bort. Disse medlemmer mener de gevinster for det offentlige og for passasjerene som konkurransesettingen 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 konkurransesetting av alle jernbanestrekninger i Norge.»

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti vil også bruke OPS-formen (offentlig-privat samarbeid) på flere baneprosjekter fordi dette vil gi raskere utbygging, bedre prosjektering og mer langsiktig planlegging av vedlikehold.

#### SKANDINAVISK SAMARBEID

Komiteen viser til at persontrafikken mellom Norge og Sverige har hatt kraftig vekst de siste årene. Trafikkutviklingen og inntektene har vært bedre enn forventet. Komiteen mener den positive trafikkutviklingen mellom Norge og Sverige tilsier at samarbeidet om å styrke togtilbudet i Skandinavia bør trappes opp.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, ser positivt på at Samferdselsdepartementet arbeider videre med sikte på å utvide rutetilbudet på strekningen Oslo–Stockholm. Flertallet viser ellers til høyhastighetsutredningen i denne forbindelse.

#### SERVICE

Komiteen understreker at det er regjeringen og NSB sitt ansvar å forbedre servicetilbudet på lokal- og InterCity-strekninger. Skal tog bli det opplagte førstevalget i fremtiden, må kvalitet på interiør, renhold og eksteriør være på høyde med det som andre europeiske land tilbyr. Togkunder er opptatt av komfort og et variert servicetilbud.

#### JERNBANE OG INTERNETTJENESTER

Komiteen vil peke på at togpassasjerer forventer høy kvalitet på reisen. Komiteen vil bemerke at tilgang til Internett har blitt en naturlig del av et moderne kollektivtilbud og bør tilbys NSBs kunder på alle strekninger. Komiteen vil understreke at internettilgang og bedre mobildekning vil øke togets attraktivitet for de fleste passasjergrupper. Komiteen er derfor svært glad for NSBs satsing på området.

Komiteen viser til at det i dag ikke er mulig med elektronisk plassreservasjon ved bestilling av togbilletter på NSBs nettsider og ber om at de nødvendige steg tas slik at dette blir en mulighet for reisende.

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, legger til grunn at regjeringen tar de nødvendige initiativ, og hele tiden 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.

Flertallet ber i tillegg om at regjeringen ser på muligheten for å inkludere elektronisk plassreserva-

sjon som et kriterium i forbindelse med fremtidige anbuds- og anskaffelsesprosesser på tognettet.

Flertallet ber om at arbeidet med en felles elektronisk billett for alle transportformer intensivres og at man får angitt en klar dato for prøveordning/igangsetting.

#### BRATSBERGBANEN

Komiteen vil trekke det frem som positivt at bevilgningene til Bratsbergbanen inngår i ordinær budsjettildeling.

Komiteen viser til at i 2000 ble togtilbudet, som et prøveprosjekt, overført fra NSB til TIMEtoget Bratsbergbanen AS.

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 konkurranseutsette driften. NSB AS har siden 2004 operert persontrafikken på Bratsbergbanen etter en kontrakt med Telemark fylkeskommune.

Komiteen er godt tilfreds med at regjeringen har lagt inn i budsjettet at NSB drifter Bratsbergbanen. Regjeringen har overtatt ansvaret for kjøpet i en avgrenset periode på fire år og satt som vilkår at det er Telemark fylkeskommune som skal sørge for at antall reisende på strekningen øker med minst 100 000 per år i løpet av prøveperioden.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, mener det er viktig at det skapes forutsigbarhet for banen slik at denne kan utvikles og gjøres attraktiv for reisende. Det er fortsatt bekymring for at fylkeskommunen igjen skal få ansvaret for å drifte banen. For mange eksisterer det ikke alternativ kollektivtransport.

Flertallet vil peke på at reisende velger kollektivt forutsatt at kapasitet, regularitet og komfort innfris.

#### SPIKKESTADBANEN

Komiteen viser til ny grunnrute for togtrafikken på Østlandet der Hallenskog stasjon på Spikkestadbanen er foreslått nedlagt fra 9. desember 2012. Området rundt Hallenskog stasjon har sterk boligvekst, og det er et sterkt ønske om å opprettholde stasjonen. Samtidig må dette ses i sammenheng med den øvrige grunnruten. Under forutsetning av at opprettholdelse av Hallenskog ikke går ut over grunnrutemodellen, vil komiteen be departementet gjennom NSB om å opprettholde Hallenskog stasjon.

**RØROSBANEN**

Komiteen ber departementet sørge for at NSB gjennomfører de nødvendige søknadsprosedyrer for å kunne ta i bruk dørstyring på Bellingmo slik at stasjonen kan opprettholdes/gjenåpnes.

**3.16 Kap. 1354 og 3454 Statens jernbanetilsyn****3.16.1 Sammendrag**

(i mill. kroner)			
Kap.	Saldert budsjett 2012	Prop. 1 S (2012–2013)	Pst. endring 2012/13
1354	75,6	73,7	-2,5
4354	14,5	15,0	3,4

Til Statens jernbanetilsyn foreslås bevilget 73,7 mill. kroner i 2013. Statens jernbanetilsyn tok over tilsynsansvaret for tau- og kabelbaner og park- og tivolianlegg fra Det norske Veritas i januar 2012. Av bevilgningen til Statens jernbanetilsyn er det avsatt 15 mill. kroner til tilsynet med tau- og kabelbaner og tivoli og parkanlegg i 2013.

**3.16.2 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.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, mener at det er viktig med en effektiv

offentlig sektor der fokuset er på å tilby gode tjenester uten uforholdsmessig høy ressursbruk, og understreker at dette også gjelder Jernbanetilsynet.

Flertallet 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.

Flertallet viser til at bevilgningene til Statens jernbanetilsyn har mer enn doblet seg fra 2006 til budsjettforslaget for 2013, og at bare en brøkdel av dette er knyttet til at tilsynet har overtatt ansvaret for tilsyn med tau- og kabelbaner og park- og tivolianlegg. Flertallet mener at det er viktig med god kostnadskontroll slik at gebyrene på kap. 4354 holdes lave.

**3.17 Kap. 1370 Posttjenester****3.17.1 Sammendrag**

(i mill. kroner)			
Kap.	Saldert budsjett 2012	Prop. 1 S (2012–2013)	Pst. endring 2012/13
1370	89,0	353,0	296,6

Behovet for statlig kjøp av post- og banktjenester for 2013. jf. kap. 1370 post 70, bygger på beregninger fra Posten Norge AS og er basert på gjeldende prinsipper for slik beregning.

**3.17.2 Komiteens merknader**

Komiteen merker seg at ulønnsomme tjenester i Posten på 741 mill. kroner skal dekkes inn med bruk av enerettsoverskudd på 388 mill. kroner og en statlig bevilgning på 353 mill. kroner. Av dette beløpet utgjør merkostnader for grunnleggende banktjeneste 209 mill. kroner.

På bakgrunn av det sterke fallet i etterspørselen etter banktjenester over skranke foreslo Samferdsdepartementet i 2012 å begrense Postens plikt til å tilby grunnleggende banktjenester til bare å omfatte

landpostnettet. Komiteen støttet denne omleggingen, og ser fram til at de statlige overføringene til denne tjenesten vil reduseres betydelig.

Komiteen merker seg at det foregår flere omstillingsprosesser i Posten for å styrke økonomien i selskapet. Det vises her bl.a. til effektiviseringsprogrammet Spinnaker som også for 2013 ventes å gi et betydelig enerettsoverskudd som er med på å finansiere ulønnsomheten ved de leveringspliktige tjenestene.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser i denne forbindelse til Stortingets behandling av Meld. St. 18 (2011–2012) Virksomheten i Posten Norge AS, jf. Innst. 362 S

(2011–2012), og Prop. 100 L (2011–2012) Endringer i lov om tilbud av grunnleggende banktjenester gjennom Posten Norge AS' ekspedisjonsnett, jf. Innst. 339 L (2011–2012).

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre 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.

Disse medlemmer vil foreslå at man får fortgang i endringene i Postens plikt til å tilby grunnleggende banktjenester i postnettet.

Disse medlemmer vil ha et fritt og åpent marked for posttjenester, og vil derfor fjerne Postens enerett på brev under 50 gram. Posten Norge AS er nå et internasjonalt post- og logistikkselskap. Disse medlemmer vil dessuten børsnotere Posten Norge AS og omdanne selskapet til et folkeaksjeselskap. Disse medlemmer vil vise til at EU i det tredje postdirektivet (2008/06/EF) vedtok å avskaffe monopoler i europeiske postmarkeder fra 1. januar 2011, med mulighet for inntil to års utsettelse for 11 land. Disse medlemmer registrerer at regjeringen har valgt å varsle at Norge vil legge ned veto mot EU-direktivet, og er uenig i denne strategien. Disse medlemmer vil understreke at direktivet pålegger medlemsstatene fortsatt å opprettholde universelle tjenester for alle kunder når det gjelder innsamling og levering av post minst 5 dager i uken til overkommelige priser i hele territoriet. Disse medlemmer vil derfor understreke at postdirektivet i seg selv ikke vil gi et krav om geografisk differensiert porto og fem dagers ombæring. Disse medlemmer viser til at Posten på grunn av den store nedgangen i postmengde har bedt om at det generelle kravet om lørdagsdistribusjon av post avvikes.

Disse medlemmer vil vise til at Fremskrittspartiet og Høyre fremmet følgende forslag i Innst. 362 S (2011–2012) til Meld. St. 18 (2011–2012) om virksomheten til Posten Norge AS:

«Stortinget ber regjeringen innføre direktiv 2008/6/EF.

«Stortinget ber regjeringen flytte forvaltningen av statens eierskap i Posten Norge AS til Nærings- og handelsdepartementet.»»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Fremskrittspartiet i tillegg fremmet følgende forslag i Innst. 362 S (2011–2012):

«Stortinget ber regjeringen avvike eneretten til Posten Norge AS for brevpost under 50 gram samt fjerne konsesjonskravet om lørdagsomdeling av post fra 1. januar 2013. Postens lørdagsomdeling av aviser forutsettes opprettholdt.»

«Stortinget gir regjeringen fullmakt til å børsnotere Posten Norge AS og gjøre om selskapet til et folkeaksjeselskap.»»

Komiteen medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre vil fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen avvike eneretten til Posten Norge AS for brevpost under 50 gram samt fjerne konsesjonskravet om lørdagsomdeling av post fra 1. januar 2013. Postens lørdagsomdeling av aviser forutsettes opprettholdt.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til departementets svar på spørsmål 335 fra finanskomiteen/Fremskrittspartiets fraksjon av 10. oktober 2012, der det er anslått at man kan spare 350 mill. kroner ved å fjerne kravet til lørdagsomdeling av post samtidig som Postens lørdagsomdeling av aviser opprettholdes i områder uten alternativ lørdagsdistribusjon. Disse medlemmer viser til at dette gir en halvtårsvirkning på 175 mill. kroner.

Disse medlemmer reduserer på denne bakgrunn overføringene til Posten med 175 mill. kroner sammenlignet med regjeringens budsjettforslag.

Komiteens medlemmer fra Høyre mener at deler av merkostnaden for et likeverdig tilbud av grunnleggende posttjenester, herunder ombringing av post 6 dager i uken over hele landet, bør dekkes gjennom effektivisering og rasjonalisering i etaten, og merker seg at omdannelsen av inntil 149 postkontor til Post i butikk vil føre til en gradvis nedgang i behovet for å dekke merkostnader til postkontornett/grunnleggende banktjenester.

Disse medlemmer foreslår derfor i sitt alternative statsbudsjett at post 70 Kjøp av post- og banktjenester reduseres med 50 mill. kroner.



### 3.18 Kap. 1380 og 4380 Post- og teletilsynet

#### 3.18.1 Sammendrag

Kap.	(i mill. kroner)		
	Saldert budsjett 2012	Prop. 1 S (2012–2013)	Pst. endring 2012/13
1380	208,8	202,3	-3,1
4380	171,0	164,4	-4,3

For Post- og teletilsynet foreslås det bevilget 202,3 mill. kroner, som er en nedgang på 6,5 mill. kroner eller 3,1 pst. fra saldert budsjett 2012.

#### 3.18.2 Komiteens merknader

Komiteen viser til at Post- og teletilsynets viktige oppgave er å føre tilsyn med markedene for post og elektronisk kommunikasjon, og sørge for at regelverket overholdes. Komiteen viser til at et moderne samfunn er helt avhengig av at tele- og datanettet fungerer hele tiden. Komiteen registrerer at Post- og teletilsynet i prinsippet skal være selvfinansierende gjennom gebyrer.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, mener at det er særlig viktig at tilsynet arbeider effektivt, og er opptatt av å holde kostnadene lavest mulig uten at dette går ut over tilsynets oppgaver.

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 opptatt 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 2013 der post 1 Driftsutgifter reduseres med 8 mill. kroner.

## 4. Oppfølging av Nasjonal transportplan 2010–2019

### 4.1 Oppfølging av økonomisk ramme for perioden 2010–2013

#### Riksveinvesteringer

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, er skuffet over at regjeringspartiene Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet ifølge Prop. 1 S (2012–2013) er hele 1 206,2 mill. kroner på etterskudd på riksveinvesteringer i forhold til sin egen NTP.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet er svært tilfreds med at aktiviteten i veg- og jernbanesektoren aldri har vært høyere enn for 2010–2013. Budsjettforslaget medfører at regjeringen mer enn oppfylder de samlede økonomiske rammene for første fireårsperiode i gjeldende Nasjonal transportplan.

Disse medlemmer understreker at et rekordhøyt samferdselsbudsjett også har gitt rom for sterk vekst i vegbevilgningene. 17,8 mrd. kroner avsettes til vegformål, noe som representerer en økning på 1,6 mrd. kroner eller 9,7 pst. Dette medfører at 15 større prosjekter, medregnet to rassikringsprosjekter, blir ferdige neste år, alle med kostnadsoverslag over 100 mill. kroner. Tolv større, nye prosjekter får i 2013 statlige midler til anleggsstart eller forberedende arbeider. I tillegg er det lagt til grunnbompenger til anleggsstart eller forberedende arbeider på ytterligere ni nye, større prosjekter. For seks av disse er det tatt forbehold om Stortingets tilslutning til et opplegg med delvis bompengefinansiert utbygging. Disse medlemmer er derfor tilfreds med at det neste år kan bli oppstart av om lag 20 nye, større vegprosjekter.

7,9 mrd. kroner er foreslått til investeringer på riksvegnettet, medregnet midler til rassikring. I tillegg kommer om lag 9,5 mrd. kroner i bompenger og annen ekstern finansiering for investeringstiltak innenfor ansvarsområdet til Statens vegvesen. Med budsjettforslaget er det lagt opp til anleggsstart innen

utgangen av 2013 for alle riksvegprosjekter som er prioritert i perioden 2010–2013 og som har fått de nødvendige avklaringer.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet påpeker at Nasjonal transportplan 2010–2019 hadde et lavt ambisjonsnivå når det gjelder riksveiinvesteringer, og at Fremskrittspartiets forslag til Nasjonal transportplan 2010–2019 la opp til et langt høyere investeringsnivå.

Komiteens medlemmer fra Høyre mener det er viktig med rask realisering av flere riksvegprosjekter, samtidig er det viktig at det totale trykket med bompenger ikke blir for stort, i forhold til de statlige investeringsrammene. Disse medlemmer vil ruste opp norske veier for å bedre vår konkurransekraft og bygge sikre veier. Disse medlemmer foreslår derfor å øke bevilgningene til vei betraktelig.

### **Sykkel**

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti viser til sine respektive partiers forslag om en belønningsordning på 50 mill. kroner til sikring av skoleveiene i statsbudsjettets kap. 1330 post 71. Disse medlemmer viser til at disse midlene i hovedsak skal gå til utbygging av gang- og sykkelveier langs skoleveier.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti understreker behovet for tilrettelegging for gang- og sykkelveier. Målet i NTP om 226 km med tilrettelagt vei for gående- og syklende er ikke innfridd av regjeringen. Disse medlemmer ber regjeringen følge opp målene fra NTP om 56 km med tilrettelagt vei for syklende i byer og tettsteder, slik at disse nås.

### **Universell utforming**

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, understreker at regjeringen i innværende NTP ikke klarer å oppfylle målene i perioden 2010–2013.

Flertallet mener det er viktig å starte arbeidet med en nasjonal standard for universell utforming av offentlig transport. Flertallet viser til at det er av stor betydning for synshemmede, eldre barn og andre grupper, at de har mulighet til å krysse gaten på en forutsigbar og trygg måte.

Flertallet vil fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for å stoppe fjerningen av fotgjengerfelt, og at det legges føringer

for opprettelse av nye, slik at hensynet til universell utforming ivaretas.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet er opptatt av at transportsystemet skal være for alle, og er glade for regjeringens innsats for å styrke funksjonshemmedes tilgang til alle transportformer.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti mener satsingen på universell utforming av transportsystemet må intensiveres. Innsatsen er fragmentert når det gjelder arbeidet for å oppnå universell utforming på alle transportområder. Dette medlem etterlyser en systematisk beskrivelse av innsatsene på de ulike områdene. Dette medlem mener det bør gis en samlet rapportering til Stortinget på dette området. Dette medlem viser til at plikten om universell utforming er nedfelt i diskriminerings- og tilgjengelighetslovens § 9, og at regjeringens egen handlingsplan har som ambisjon og visjon at Norge skal være universelt utformet i 2025, en ambisjon og visjon dette medlem deler. Dette medlem mener det er nødvendig med en helhetlig satsing for å nå målet om et mer universelt utformet transportsystem. Det krever tilstrekkelige bevilgninger, men også at det foreligger klare tidsfrister og rapportering på planer og fremdrift på alle transportområder. En slik rapportering må også beskrive avvik i henhold til vedtatte planer.

Dette medlem fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremlegge en statusrapport for universell utforming på alle transportområder.»

### **4.2 Oppfølging av hovedmålene**

Komiteen viser til merknader fra respektive partier om temaet i innstillingen ellers.

### **4.3 Kollektivtransportstrategien**

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, påpeker at manglende fremkommelighet og forsinkelser i trafikken er en stor utfordring for kollektivtransport i byområdene, og dette problemet vil øke i omfang etter hvert som byene vokser ytterligere. Ved å hindre at busspassasjerer sitter i samme kø som privatbilistene, vil bussenes konkurransekraft og attraktivitet økes på en enkel måte. Økt fremkommelighet vil også medføre at punktligheten øker, trengselen reduseres, frekvensen øker og bytte mellom ulike transportformer blir sikrere.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti understreker behovet for at statens ansvar for tilrettelegging av kollektive løsninger i langt større grad enn hva som er tilfellet per i dag, samordnes forpliktende med fylkeskommuner og kommuner. Dette slik at tilbudet til publikum fremstår koordinert og sømløst. Videre at det også et behov for å se på organisering og finansiering.

Komiteen viser for øvrig til merknader fra respektive partier om temaet i innstillingen ellers.

#### **4.4 Nordområdene og oppfølging av nordområdestrategien**

Komiteen understreker den viktige strategiske betydning som transportinfrastrukturen utgjør for samfunnsutviklingen i nordområdene. Komiteen viser til at nordområdene er det viktigste strategiske satsingsområde for Norge, både av økonomiske, politiske og strategiske årsaker.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine merknader om nordområdene i Innst. S. nr. 300 (2008–2009), avsnitt 10.1.2. 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 vil påpeke at en sunn utvikling i regionen i dag vanskeligjøres 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.

#### **4.5 Alternativ finansiering og organisering**

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

«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.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet mener organisering i OPS-prosjekter ikke er en fremtidsretta og moderne måte å organisere og finansiere samferdselsprosjekter på. Disse medlemmer vil peke på at evalueringen fra TØI viser at OPS-prosjektene er gjennomført med et tilsvarende eller noe høyere kostnadsnivå enn sammenlignbare statlige veiprojekter. Evalueringen viser videre at OPS-prosjektene i svært liten grad har bidratt til innovasjoner innenfor veibygging, og at det i liten grad er identifisert tiltak i OPS-prosjektene som kan redusere framtidige vedlikeholdskostnader på veianleggene. Evalueringen viser også at hovedforklaringen på et høyt byggetempo i OPS-prosjektene er at de er fullfinansiert før byggestart. TØI/Dovre skriver i sin evalueringsrapport at utbygging i regi av Statens vegvesen kan gi like rask framdrift gitt at prosjektet er fullfinansiert på forhånd og det er stor handlefrihet i organisering og gjennomføring.

Disse medlemmer viser til at OPS eller lignende modeller ikke er en forutsetning for kortere byggetid. Det kan vises til flere prosjekter den senere tiden med omsetning per år som er på nivå med det vi har sett i OPS-prosjektene. Det viktigste er en forutsigbar finansiering.

Disse medlemmer vil trekke fram at privat finansiering av offentlige veianlegg gir større finanskostnader som til syvende og sist må betales over statlige budsjetter. Privat finansiering gir en høyere rentebelastning enn statlig finansiering og skal både finansiere en risikopremie og gi overskudd til OPS-selskapene. Den europeiske investeringsbanken (EBI) som bidrar til finansieringen av to av de tre norske OPS-prosjektene har gått gjennom alle OPS-prosjektene de har deltatt i fra 1990 til 2005. EBI konkluderer med at OPS-prosjektene i gjennomsnitt er 24 pst. dyrere enn prosjekter gjennomført på tradisjonell måte.

Disse medlemmer gjør også oppmerksom på det store antallet OPS-prosjekter som opposisjonen foreslår vil binde opp store ressurser og gi redusert handlefrihet i statsbudsjettene i flere tiår framover. I flere europeiske land har konsekvensene av et stort antall OPS-prosjekter med store avbetalingsforpliktelser økt gjeldsbyrden og redusert handlefriheten til å komme seg gjennom den økonomiske krisen.

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 mener at samferdselsmessig infrastruktur skal finansieres av staten, og påpeker at 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 at 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 viser til at bompengefinansiering er en dyr måte å finansiere veier på. Disse medlemmer mener at det må være en målsetting at kostnadene reduseres så langt som mulig så lenge stortingsflertallet fortsatt ønsker bompenger. Disse medlemmer mener at det ikke bør være noen automatikk i at økte kostnader i bompengeprojekter automatisk løftes over på folk flest gjennom bompenger.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti mener at regjeringen må bli mer nytenkende og variert i sitt arbeid med å utvikle og realisere nye prosjekter. Dette vil kreve økt anvendelse av andre finansierings- og organisasjonsmodeller som for eksempel prosjektfinansiering og offentlig-privat samarbeid (OPS).

Disse medlemmer 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 bompengebidrag 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.

Disse medlemmer 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.

Disse medlemmer 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.

Disse medlemmer 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.

Disse medlemmer vil vise til at OPS-modellen har vært brukt på tre store prosjekt i Norge med stor suksess. Særlig byggetid ned mot det halve sammenliknet med tradisjonell byggemåte fremheves i en evalueringsrapport fra TØI/Dovre. Disse medlemmer 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.

Disse medlemmer peker på at rapporten drøfter hvorvidt OPS er en økonomisk rimeligere fremgangsmåte. Disse medlemmer vil i denne sammenheng peke på at denne vurderingen ikke bare må avgrenses til statsfinansene. Disse medlemmer mener dette også må omfatte den totale samfunnsøkonomiske lønnsomhet, hvor positive virkninger for næringslivet, trafikkikkerhet osv. på grunn av raskere realisering vektlegges. Disse medlemmer kan ikke se at liknende vurderinger er gjort av Samferdselsdepartementet, og regjeringens avvisning av OPS som prosjektfinansieringsverktøy framstår lite konsistent.

Disse medlemmer 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.

Disse medlemmer peker på at dette betyr tidligere tilgang til en bedre veg. Disse medlemmer vil også vise til at det har vært observert omfattende innovasjon på områdene gjennomføringsstrategi, prosjektorganisering, kontraktsstrategi og prosjektfinansiering. OPS-modellen gir sterke insentiver til de private aktørene, fordi man i tillegg til ansvar for produktiviteten, også er tildelt ansvaret for mengder og ytelse i levetida. Erfaringene så langt peker i retning av at dette er 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 registrerte at regjeringen i budsjettforslaget for 2007 på side 102 i «Gul bok» (St.prp. nr. 1 (2006–2007)), la prosjektfinansiering dødt uten at det var definert hva man la i det. Prosjektfinansiering kan blant annet være en totalbevilgning, der man oppnår fordelene det representerer at man har fullfinansiering fra start.

Disse medlemmer peker på det omfattende behovet for infrastrukturinvesteringer og vedlikehold. I denne sammenheng er det flere grep enn OPS som kan og bør vurderes. Disse medlemmer vil derfor anmode om at regjeringen åpner for både mer OPS og prosjektfinansiering eller andre alternative finansierings- og organiseringsformer.

Disse medlemmer vil derfor fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utarbeide egen sak om alternative finansierings- og organiseringsformer, og beskrive både veg- og jernbaneprosjekter som etter en faglig vurdering dette kan være egnet for.»

Disse medlemmer viser også til sine merknader og forslag i Innst. S. nr. 300 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019:

«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 veistrekninger 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 utbyggers kompetanse, kreativitet og fleksibilitet.»

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til sine merknader og forslag i Innst. S. nr. 300 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019:

«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.»

Disse medlemmer viser for øvrig til merknader i finansinnstillingen, Innst. 2 S (2012–2013), og fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme sak om OPS-finansiering og -organisering for følgende prosjekter i 2013:

- E39 Rådal–Svegatjørn
- E18 Akershus–Riksgrensen/Ørje
- E18 Vestkorridoren (Oslo–Akershus)
- Jernbaneprosjektet Bergen–Arna (Ulriks-tunnelen).»

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, påpeker at OPS-prosjekter uten noen statlig finansiering slik Høyre ser ut til å legge opp til, inne-

bærer at prosjektene i sin helhet må finansieres av bompenger.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti vil bemerke at forutsetningen for flertallsmerkningen over er gal, fordi det ikke er godtgjort at Høyre og Kristelig Folkeparti noe sted i sine merknader legger opp til OPS-prosjekter uten statlig finansiering. Disse medlemmer vil for øvrig igjen bemerke at OPS-modellen generelt ikke forutsetter finansiering med bompenger, og at det eventuelt vil skje som i dag etter ønske fra regional myndighet og næringslivet i hvert enkelt tilfelle/prosjekt.

## 5. Omtale av særlige tema

### 5.1 Samfunnssikkerhet og beredskap innen samferdselssektoren

Komiteen 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.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, vil samtidig peke på samfunnets mål om at sikkerhet hele tiden må 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 for myndighetspålagte tiltak knyttet til sikkerhet og beredskap.

### 5.2 Planlegging og styring av store samferdselsprosjekter

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til at det tar minst 9 år å planlegge en ny veistrekning, og at dette er altfor lang tid. Flertallet viser til at det finnes en rekke statlige instanser som kan stoppe og/eller forhindre veibygging, gjennom å komme med innsigelser til reguleringsplanene. Dette gjelder bl.a. Riksantikvaren, fylkeslandsbruksstyret, Fylkesmannens miljøavdeling og Sametinget. Saker med uenighet avgjøres av Miljøverndepartementet ved miljøvernministeren. Flertallet viser til at lokale myndigheter har stor makt når det gjelder planlegging av store vei- og jernbaneprosjekter. Det er flere eksempler på små kommuner midt i en transporttrasé som har ønsket å

legge veien andre steder enn de omliggende kommunene. Flertallet viser til at det allerede i dag er mulig å hoppe over den mest tidkrevende delen av planprosessen, gjennom bestemmelsen om statlig regulering i plan- og bygningslovens § 6-4.

Flertallet fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen gjennomføre endringer i planprosessen for å oppnå kortere planleggingstid for store prosjekter.»

«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.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre mener at statlig regulering burde ha vært hovedregelen ved bygging av vei og jernbane av nasjonal betydning.

Disse medlemmer viser til at man siden 2003 har måttet benytte ekstern kvalitetssikring av kostnadsoverslag og styringsunderlag (KS2). I 2005 ble det innført et nytt element i planprosessen gjennom innføring av ekstern kvalitetssikring av konseptvalg i tidlig planfase (KS1), for statlige investeringer over 500 mill. kroner.

Disse medlemmer foreslår:

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

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at KS1 og KS2 strengt tatt ikke er nødvendig på strekninger der bruk av bil som transportmiddel er det eneste logiske.

Disse medlemmer 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.

Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

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

«Stortinget ber regjeringen bruke statlig regulering på samtlige utbyggingsprosjekter på riksveinet og jernbanenettet.»

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

«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.»

«Stortinget ber regjeringen i løpet av 2013 legge frem egen sak om fornyelse, forenkling og effektivisering av arbeidet med nasjonale transportplaner, særlig tilpasset sterkere statlige styring med stam- og riksveiutbygging.»

«Stortinget ber regjeringen i løpet av 2013 legge frem melding om utbygging og finansiering av et moderne og effektivt samferdselsstamnett for perioden 2013–2040.»

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti mener planleggingstiden må kortes ned og prosessen effektiviseres samtidig som hensynet til demokrati, miljø og rettssikkerhet ivaretas. Disse medlemmer viser til at offentlige riks- og fylkesveier skal igjennom en omfattende planprosess før bygging. I planprosessen vil ofte forsinkelser oppstå som følge av uenigheter om trasévalg og finansieringsmodell. En rekke potensielle konflikter må ryddes av veien mellom lokale myndigheter og veiforvaltning, mellom miljø- og jordverninteresser og utbyggerinteresser, mellom de politiske partiene i kommunestyrene, med hensyn til naboene, bilistene og næringslivets interesser. Disse medlemmer mener økt bruk av statlig plan er et av tiltakene som bør benyttes i større grad enn i dag. Disse medlemmer mener videre at staten må samkjøre og koordinere de ulike etatenes og aktørenes interesser i langt større grad, og på en mer effektiv måte, enn i dag. Disse medlemmer viser for øvrig til Dokument 8:22 S (2011–2012), Representantforslag om mer effektive planprosesser for raskere realisering av nye veiprojekter. Disse medlemmer viser til at de borgerlige partiene stemte for forslaget, men at forslaget ble nedstemt av regjeringspartiene.

### **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 og Høyre fremmer 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.»

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.

### **5.3 Anleggsmarkedet**

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, mener at et for ensidig fokus på antall tilbydere per anleggsprosjekt kan føre til en suboptimalisering ved at hvert enkelt prosjekt blir for lite. Flertallet påpeker at det er store kostnads- og planleggingsgevinster ved å bygge lange sammenhengende parseller på vei- og jernbane. Flertallet ønsker å legge ut store sammenhengende prosjekter, slik at utenlandske entreprenører kan delta i konkurransen. Flertallet 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.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til forslag i Innst. 2 S (2012–2013):

«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 prosjektfiansiering av forsøkene.»

#### 5.4 Likestilling i transportsektoren

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, mener likestilling mellom kjønnene er viktig på alle områder. Likestillingspolitikken skal bidra til å utjevne forskjellene mellom kvinner og menn. Også innenfor transportpolitikken er det viktig å sikre at begge kjønn får samme mulighet til å delta i planlegging og avgjørelser innenfor transportområdet. Samferdselssektoren er tradisjonelt en mannsdominert sektor og det er derfor behov for virkemidler som bidrar til å jevne ut kjønnsforskjellene.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet mener det også er en likestillingsutfordring at menn i langt større grad enn kvinner drepes og skades i trafikkuulykker. Dette gjelder alle aldersgrupper, men i aldersgruppen 16–24 år er rundt 80 pst. av de drepte i trafikkuulykker menn.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet er sterke tilhengere av likestilling, og mener at likestilling 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 ufravikelig tro på kjønnskvotering. 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 kan det være kjønn det kommer mest an på, og ikke kompetanse og egnet.

#### 5.5 Omtale av tilsetningsvilkårene for ledere i heleide statlige virksomheter

Komiteen tar omtalen i proposisjonen til orientering.

#### 5.6 Barnas transportplan

Komiteen 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.

Komiteen er opptatt av å styrke oppmerksomheten mot de myke og mest sårbare trafikantene.

Komiteen mener det må rettes spesiell oppmerksomhet mot å trygge skolevegene og vil peke på

at trafikkopplæring og holdningsskapende arbeid i barnehager og i skolene er viktig for at barna skal bli gode og trygge trafikanter.

Komiteen mener at transportsystemet må ivareta hensynet til barn og unge på en god måte, og at dette må være et viktig element i Nasjonal transportplan 2014–2023.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, mener en i langt større grad må se trafikkutfordringene med barnas øyne. Flertallet 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. Flertallet mener alle skal ha rett til en trygg skoleveg.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at 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 skoleveger, gang- og sykkelveger. Det trengs mer planleggingsressurser og mer penger til investeringer.

Disse medlemmer mener Barnas transportplan må inneholde følgende satsinger:

- Kraftig satsing på utbygging av trygge skoleveger, gang, og sykkelveger. Ulykker som involverer myke trafikanter øker i antall. Utbedring og bygging av gang- og sykkelveger langs skolevegene er viktig for barnas sikkerhet, og kommer også den øvrige befolkningen til gode.
- Gang- og sykkelveger må planlegges og bygges parallelt med nye veganlegg.
- Drift og vedlikehold av fortau, sykkel- og gangveger, også vinterstid, må prioriteres på linje med vedlikeholdet av det øvrige vegnettet.
- 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 veg 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.
- 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 trafikksikker utforming og lokalisering. Holdeplassene for skoletransport må utformes slik at elevene i størst mulig grad slipper å krysse vegen eller slik at de har planfri gangveg.
- Busser som kjører skoletransport bør merkes med egne skilt.

### 5.7 Midtrekkverk – nye behovskriterier

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at det i Norge bygges nye europaveistrekninger uten midtrekkverk, og at Samferdselsdepartementet vil komme tilbake med forslag til endrede behovskriterier for etablering av midtrekkverk. Disse medlemmer vil i den forbindelse vise til sine to forslag som ble fremmet i debatten til Prop. 53 S (2010–2011), jf. Innst. 177 S (2010–2011):

«Stortinget legger til grunn at den nye europaveien bygges med midtrekkverk og slik at utrykningskjøretøy kan passere. Statlig finansiering av merkostnadene dekkes inn i sluttsalderingen av statsbudsjettet for 2011.»

«Stortinget ber regjeringen endre vegnormalene gjennom å redusere kravet til årsdøgnstrafikk slik at viktige trafikksikkerhetstiltak som midtdele, bred midtmarkering og 3- eller 4-feltsvei, blir aktuelt på flere prosjekter enn i dag ved bygging av ny vei eller utbedring av eksisterende vei.»

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til Høyres trafikksikkerhetsstrategi, som slår fast at terskelen for å bygge midtrekkverk må senkes.

Mens Sverige har om lag 4 500 km møtefri vei, har Norge kun 500 km. Regjeringen planlegger å bygge 19 km vei med midtrekkverk i 2013. Disse medlemmer viser til at Høyres budsjettforslag gir rom for omtrent tre ganger så mye midtrekkverk.

### 5.8 Oslopakke 3

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets representantforslag 8:57 S (2011–2012) om statlig fullfinansiering av Oslopakke 3. Disse medlemmer viser til at tilsagnsfullmakt XVII i regjeringens budsjettforslag lyder som følger:

«Stortinget samtykker i at:

1. Fjellinjen AS i 2013 får fullmakt til å ta opp lån på inntil 1 450 mill. kr i tråd med vilkårene i omtalen under programkategori 21.30 Vegformål i Prop. 1 S (2012–2013).
2. Fjellinjen AS får tillatelse til å kreve inn bompenger til delvis finansiering av Oslopakke 3. Vilkårene framgår av denne proposisjonen.
3. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå revidert avtale med Fjellinjen AS og fastsette nærmere regler for innkrevingen.»

Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet fremmer forslag om sletting av bompengeselskapenes gjeld i saldert statsbudsjett 2012. Disse medlemmer støtter fullmakt XVII under forutsetningen av at bompengeneinnkrevingen i Oslo kan utgå innen utgangen av 2013. Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge frem forslag om statlig fullfinansiering av Oslopakke 3 i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett for 2013, slik at bompengeneinnkrevingen kan opphøre innen utgangen av 2013.»

### 5.9 Alkoholås

Komiteen peker på at kollektivselskapene selv kan velge å installere alkoholås, og bruke dette i konkurransen med andre selskaper ved å garantere at de leverer alkoholfri kjøring.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser til at det er utført forsøk med alkoholås i offentlig transport. Flertallet viser til at resultater fra forsøksordninger med alkoholås er lovende. Flertallet mener at det på sikt bør innføres påbud om alkoholås i offentlige transportmidler. Flertallet viser til at kjøring i ruspåvirket tilstand er en viktig risikofaktor i veitrafikken her i landet.

Tradisjonelle tiltak mot promillekjøring som politikkontroll og opplysningsvirksomhet er ikke nok alene. Flertallet mener derfor det er behov for flere virkemidler slik at omfanget av promillekjøring reduseres.

Flertallet viser til rapporten «Alkolås som alternativ til tap av førerrett» som er en rapport om implementering av en ordning med alkolås i program mot ruspåvirket kjøring. Formålet med rapporten er å gi Justis- og beredskapsdepartementet og Samferdselsdepartementet et godt begrunnet forslag til en ordning med bruk av alkolåsbetinget førerrett som alternativ til tap av førerretten. Flertallet viser til at alkolåsprogrammer for promilledømte er innført i blant annet Sverige, Finland og en rekke stater i USA. Erfaringene synes å være gode. Flertallet imøteser regjeringens videre oppfølging av hvordan alkolås kan bidra til bedre trafikksikkerhet.

Komiteens medlem fra Høyre og Kristelig Folkeparti fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge fram egen sak om tiltak for økt bruk av alkolås.»

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til tillegget som er inntatt i Vegtrafikkloven om sikkerhet på skoleskyss hvor departementet gis anledning til ved forskrift å påby trafikk-sikkerhetstiltak på kjøretøyer som brukes til skoleskyss. Dette medlem viser til at regjeringen i statsbudsjettet for 2013 bebuder en slik forskrift, som fra neste år skal innføre sitteplasser og setebelter til alle. Dette medlem mener forskriften og bevilgningene også bør omfatte krav om alkolås i kjøretøy.

## 6. Fiskeri- og kystdepartementet – Kystforvaltning – Utdrag fra budsjettkapitler, samt komiteens merknader til disse

### 6.1 Sammendrag

Utgifter under programkategori 16.60 Kystforvaltning fordelt på kapitler.

(i 1 000 kroner)

Kap.	Betegnelse	Saldert budsjett 2012	Forslag 2013	Pst. endr. 2012/13
1062	Kystverket	2 369,573	2 497,990	5,4
1070	Samfunnet Jan Mayen og Loran-C	43,646	44,187	1,2
	Sum kategori 16.60	2 413,219	2 542,177	5,3

Programkategori 16.60 Kystforvaltning omfatter bevilgninger til Kystverket, Samfunnet Jan Mayen og Loran-C samt tilskudd til Redningsselskapet.

Kystforvaltning utgjør i 2013 om lag 52 pst. av Fiskeri- og kystdepartementets budsjett. Arbeidet på området omfatter blant annet sjøtransport og havnepolitikk, forebyggende sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensning, herunder håndtering av vrak.

## 6.2 Kap. 1062 Kystverket

### 6.2.1 Sammendrag

(i mill. kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2012	Prop. 1 S (2012–2013)	Pst. endring 2012/13
1062	2 369,573	2 497,990	5,4

Post 1 Driftsutgifter foreslås bevilget med 1 632,530 mill. kroner i 2013, en økning 132,8 mill. kroner i forhold til Saldert budsjett 2012. I statsbudsjettet for 2012 ble kap. 1062 post 1 redusert med 30 mill. kroner som følge av slutført vrakhåndtering. Bevilgningen til formålet var imidlertid gitt på kap. 1062 post 21. For å rette opp feilen foreslås det at be-

vilgningen på kap. 1062 post 1 økes med 30 mill. kroner og at bevilgningen på kap. 1062 post 21 reduseres tilsvarende.

Det foreslås å øke bevilgningen til BarentsWatch med 16 mill. kroner, bevilgningen til vedlikehold av navigasjonsinstallasjoner økes med 15,6 mill. kroner og det foreslås satt av 5 mill. kroner til å styrke Kyst-

verkets planleggings- og analysekapasitet. Bevilgningen til slepebåtbereidskap i Nord-Norge økes med 24 mill. kroner som følge av økte kostnader til videreføring av en beredskap med tre fartøyer.

Post 21 Spesielle driftsutgifter foreslås bevilget med 60,8 mill. kroner. Posten dekker utgifter til aksjoner for å bekjempe akutt forurensning og redusere faren for akutt forurensning ved fjerning av drivende gjenstander i leia. I tilfeller av akutt forurensning kan det raskt være behov for midler til aksjoner som starten setter i gang. Det fremmes derfor eget forslag til romertallsvedtak der det bes om Stortingets samtykke til at Fiskeri- og kystdepartementet kan utgiftsføre inntil 70 mill. kroner utover bevilgningen, dersom det er nødvendig for å iverksette tiltak uten opphold og før Kongen har gitt sitt samtykke.

Post 30 Nyanlegg og større vedlikehold foreslås bevilget med 497,9 mill. kroner i 2013. Bevilgningen til vedlikehold av navigasjonsinstallasjoner foreslås økt med 3 mill. kroner. Det fremmes også forslag til romertallsvedtak hvor det bes om Stortingets samtykke til at Fiskeri- og kystdepartementet gis fullmakt til å foreta bestillinger i forbindelse med utbygging av havner og farleder på inntil 588,4 mill. kroner utover bevilgningen på posten i 2013.

Post 45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold foreslås bevilget med 190,6 mill. kroner i 2013.

Post 60 Tilskudd til fiskerihavneanlegg, kan overføres, omfatter tilskudd til fiskerihavneanlegg og går til delfinansiering av kommunale fiskerihavneanlegg etter søknad. Det fremmes forslag om å bevilge 60 mill. kroner på posten i 2013. Det fremmes også forslag til romertallsvedtak hvor det bes om Stortingets samtykke til at Fiskeri- og kystdepartementet kan gi tilsagn på inntil 20 mill. kroner ut over bevilgningen på posten.

Post 70 Tilskudd til Redningsselskapet foreslås bevilget med 56,2 mill. kroner i tilskudd i 2013.

## 6.2.2 Komiteens merknader

### 6.2.2.1 POST 1 DRIFTSUTGIFTER

Komiteen viser til at budsjettposten omfatter bevilgninger til drift av navigasjonsinstallasjoner, losing, trafikkovervåkning og kontroll, transportplanlegging, kystforvaltning, drift og utvikling av statens beredskap mot akutt forurensning og Kystverkets administrasjon.

Komiteen viser til at Norge har en langstrakt kystlinje der forholdene i utgangspunktet ligger svært godt til rette for sjøveis transport. Komiteen mener at skip som transportmiddel er en viktig del av norsk samferdsel, og påpeker at sjøen i motsetning til motorveier og jernbane er en gratis transportåre uten store investeringsbehov. Komiteen viser til at sjøtransport stiller høye krav til effektive havner og godt

utbygget landbasert infrastruktur. Komiteen mener det er viktig å flytte en større del av godstransporten fra vei til sjø og bane, på områder der dette er hensiktsmessig og kostnadseffektivt. Komiteen viser til at økt andel sjøtransport også kan bidra til økt trafiksikkerhet på veinettet. Komiteen støtter Kystverkets tre hovedmål om 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.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, mener at sjøtransport bør prioriteres høyt i kommende Nasjonal transportplan 2014–2023 slik at man kan få mer gods over på kjøll.

Flertallet mener at det bør legges vekt på helhetstenkning, havnestrategi, nærskipfart, kystberedskap og avgiftspolitik.

Flertallet fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen i løpet av 2013 legge frem en egen stortingsmelding om strategi og tiltak knyttet til effektiv sjøtransport og havnestruktur, med virkning fra budsjettåret 2014.»

Flertallet mener videre at det er viktig med en effektiv offentlig sektor der fokuset er å tilby gode tjenester uten uforholdsmessig høy ressursbruk, og understreker at dette også må gjelde for Kystverket.

Flertallet 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. Flertallet vil understreke at det er gevinster å hente på bedre samordning mellom Kystverket, Sjøfartsdirektoratet og Statens kartverk Sjø. Flertallet 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.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet vil påpeke at Fremskrittspartiets forslag om kutt på i underkant av ti pst. av driftsutgiftene for Kystverket, 80 mill. kroner, vil ha store konsekvenser for beredskap og sikkerhet langs kysten.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ønsker på denne bakgrunn å kutte

post 1 med 80 mill. kroner i forhold til regjeringens opplegg, jf. Fremskrittspartiets forslag til alternativt statsbudsjett 2013. Disse medlemmer viser til at dette utgjør et kutt på 4,9 pst. sammenlignet med regjeringens forslag, og mener at dette ikke vil ha negative konsekvenser for beredskap og sikkerhet langs kysten.

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 videre fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen overføre ansvaret for havner og farleder fra Fiskeri- og kystdepartementet til Samferdselsdepartementet i forbindelse med statsbudsjettet for 2014.»

Komiteens medlemmer fra Høyre foreslår å kutte post 1 med 20 mill. kroner i forhold til regjeringens opplegg, jf. Høyres forslag til alternativt statsbudsjett 2013.

#### *Farleder*

Komiteen ser på merking av farleder og oppgradering av navigasjonsinstallasjonene som en viktig del av det ulykkesforebyggende arbeidet.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge frem sak om bygging av alternativ seilingsled til Bergen indre havn i revidert nasjonalbudsjett for 2013.»

«Stortinget ber regjeringen i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett for 2013 komme tilbake med en egen plan om betydelig økning av bevilgningsnivået knyttet til nymerking av farleder.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at eventuelt farledstiltak til Bergen indre havn vil bli vurdert i den videre NTP-prosessen.

#### *Stad skipstunnel*

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, ser at Stad skipstunnel vil legge til rette for en bedre samlet transportløsning og føre til tryggere og mer forutsigbar sjøtransport langs et særlig kritisk punkt ved kysten. Flertallet viser til at

Stad skipstunnel vil kunne bidra til miljøvennlig transport av gods og passasjerer langs kysten.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til de utredninger som er gjort om Stad skipstunnel, og at det er grunn til å tro at en skipstunnel vil legge til rette for økt og tryggere sjøtransport i et særlig værutsatt område. Disse medlemmer mener en skipstunnel kan gi positive ringvirkninger for et viktig næringsliv i regionen og nasjonalt for å nå målet om å få mer gods over fra vei til sjø og bane. Disse medlemmer vil komme tilbake til vurderingen av prosjektet i NTP 2014–2023.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti vil bygge Stad skipstunnel, jf. Dokument 8:80 S (2010–2011), og fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sette i gang bygging av Stad skipstunnel basert på alternativ Stor Tunnel så snart som mulig, samt legge frem forslag til nødvendig tilleggsbevilgning i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett for 2013. Stortinget ber regjeringen sørge for forskuttering av midler hvis det er nødvendig for å holde fremdrift i saken.»

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti ønsker å få vurdert bygging av Stad skipstunnel som et OPS-prosjekt, og fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge frem en sak om mulig realisering av Stad skipstunnel som et OPS-prosjekt.»

#### *Fiskerihavner*

Komiteen viser til at det er en utvikling i retning av færre og mer kostbare utbygginger av fiskerihavner, der man legger til rette for større fiskefartøy og transportskip. Komiteen viser til at Kystverket i samarbeid med Fiskeridirektoratet har kartlagt havner som ikke er næringsaktive, og som heller ikke bør beholdes av hensyn til et eventuelt oppsving i aktivitet i fremtiden. Komiteen viser til at 200 havner synes å være aktuelle for avhending, og støtter en slik avhendingspolitikk.

#### *Lostjenesten*

Komiteen viser til at lostjenesten er viktig for å ivareta sikkerheten og miljøet langs kysten, samtidig som den er en vesentlig del av de rammebetingelser som skipsfarten står overfor. Komiteen viser

til at transportkostnader er en utfordring for næringslivet i Norge, og at en økning i sjøtransporten forutsetter at denne er prismessig konkurransedyktig med transporten på landeveien. Komiteen viser til at Losutvalget i 2013 skal videreføre arbeidet med gjennomgang av lostjenesten og losloven. Komiteen mener at rammebetingelsen på dette området må oppdateres i takt med tiden og den teknologiske utviklingen.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, har spesielt merket seg ønsket fra sjøtransportnæringen og fra brukere av sjøtransport om en endring i opplegg for, og kostnader ved, lostjenesten. Flertallet peker på at Det Norske Veritas i 2006 la frem evalueringsrapport om lostjenesten. Rapporten konkluderte med at antall losinger kan reduseres med mellom 25 og 30 pst. uten at det går ut over sikkerheten, og med tilhørende mulighet for kostnadsreduksjon for sjøtransport på mellom 50 og 100 mill. kroner årlig.

Flertallet fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen gjennomføre endringer i lostjenesten med sikte på å redusere antall losinger og reduksjon av avgifter og gebyrer knyttet til pålagt lostjeneste. Stortinget peker spesielt på muligheten for å forbedre ordningen med farledsbevis. Stortinget legger til grunn at tiltak ikke øker risikoni-vået.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre viser til at bestemmelsen om statslos gir i praksis staten monopol på lostjenester, og det er dessuten en særaldersgrense for los på 65 år. Det statlige monopolet gjør dermed både at cruiseselskapene ikke kan ansette egne rediloser, og at eldre los presses ut av arbeidsmarkedet. Disse medlemmer vil fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede og erstatte dagens krav om statslos med krav om statsautorisert los eller lignende, slik at det statlige losmonopolet oppheves.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet foreslår:

«Stortinget ber regjeringen i sitt forslag til statsbudsjett for 2014 legge opp til en gradvis utfasing av losavgiften i Norge unntatt Svalbard over en fireårsperiode.»

Disse medlemmer viser til at offentlige rammebetingelser favoriserer vei- og jernbanetran-

sport på bekostning av sjøtransport, fordi en større andel av transportkostnadene for sjøtransport er knyttet til offentlige avgifter enn for varetransport med lastebil og tog. Dette gjelder spesielt losgebyret, der også de som ikke benytter tjenesten må betale for losberedskap. Disse medlemmer vil ha rettferdig konkurranse mellom transportmidlene, og vil derfor på sikt fjerne losgebyret. Dette betyr at en større del av varetransporten flyttes fra veiene til jernbanen og over på sjøen. Disse medlemmer viser til at økt andel sjøtransport også kan bidra til økt trafikksikkerhet på veinettet. Disse medlemmer mener at sjøtransport bør prioriteres høyt i kommende Nasjonal transportplan 2014–2023 slik at man kan få mer gods over på kjøll, og at det bør legges vekt på helhetstenkning, havnestrategi, nærskipfart, kystberedskap og avgiftspolitik. Disse medlemmer mener at kuttet i losavgiften må gjøres over flere år. Disse medlemmer kutter i første omgang losavgiften med 168 mill. kroner i alternativt statsbudsjett for 2013. Disse medlemmer påpeker at kuttet tilsvarer en reduksjon på 25 pst. i losavgiftene i Norge ekskludert Svalbard, jf. departementets svar på spørsmål 329 fra finanskomiteen/Fremskrittspartiets fraksjon av 10. oktober 2012.

#### *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.

Komiteen understreker at rent hav er av avgjørende betydning for Norge, og mener det er viktig at sikkerhet mot forurensning er høyt prioritert. Komiteen peker på at store deler av Norges befolkning lever og har sitt arbeid i tilknytning til det som produseres i havet og langs kysten.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre 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 rykkes inn på kort varsel etter «Full City»-havariet utenfor Langesund. Flertallet 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. Flertallet ønsker samarbeidsavtaler om oljevern med aktører som ferdes langs kysten, f.eks. Hurtigruten, Redningsselskapet, fiskeflåten og handelsflåten. Flertallet 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 Dokument 8:166 S (2010–2011), samt forslag i Dokument 8:13 S (2009–2010) om handlingsplan for forsterket oljevernberedskap. Stor aktivitet i norske farvann som krever god sjøsikkerhet og oljevernberedskap.

#### *Nordområdene*

Komiteen viser til at økt virksomhet i nordområdene både på norsk og russisk side gir nye utfordringer innenfor sjøsikkerhet og oljevernberedskap, og at ismelting på sikt kan muliggjøre økt transport av gods mellom Europa og Kina gjennom nordøstpassasjen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener derfor at det er 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.

#### *Havnesikring*

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, legger til grunn at nye forskrifter for havnesikring (ISPS) ikke fører til at skip som er ISPS-klarert ikke utelukkes fra anløp av havner som ikke er det. Flertallet peker på at en slik effekt vil være i klar motstrid til mål om å styrke sjøtransportens stilling innenfor godstrafikk og flytting av gods-transport fra landbasert til sjøbasert transport.

#### 6.2.2.2 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 viser til at det fremmes forslag om romertallsvedtak som vil gjøre det mulig å benytte inntil 70 mill. kroner utover bevilgningen dersom det er nødvendig for å iverksette tiltak uten opphold og før Kongen har gitt sitt samtykke. Komiteen slutter seg til forslaget til bevilgning.

#### *Ubåten U-864*

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 registrerer med stor bekymring de signaler som nå kommer fra Kystverket

som igjen har ansvar for nok en utredning om håndtering av U-864 og lasten på 67 tonn kvikksølv og som tyder på at Kystverket nå heller mot sin opprinnelige konklusjon angående løsning; tildekning. Flertallet ser ikke dette som en akseptabel løsning. Flertallet er bekymret for at tildekning av miljøgift blir valgt som endelig løsning fordi regjeringen ønsker å spare penger.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til regjeringens redegjørelse i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett 2012, der det ble avklart videre prosess for å velge det sikreste alternativet for å håndtere kvikksølvet ved ubåtvraket U-864. Disse medlemmer registrerer at arbeidet er i rute i med prosjektering og kvalitetssikring av de to gjenstående alternativene; tildekning og heving av last med tildekning av forurenset havbunn. Disse medlemmer imøteser at departementet gjør en grundig vurdering av de løsningene som nå blir prosjektert, slik at den sikreste og beste beslutning til slutt kan tas.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen straks å sette i gang arbeid med heving av ubåten U-864 og fjerning av kvikksølvlasten i havet utenfor Fedje i Hordaland. Stortinget legger til grunn at det parallelt med dette arbeidet legges frem sak i Stortinget om tidsplan og avklart finansiering.»

«Stortinget ber regjeringen legge frem handlingsplan for håndtering av alle skipsvrak langs norskekysten.»

#### 6.2.2.3 POST 30 NYANLEGG OG STØRRE VEDLIKEHALD

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

Et annet flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, er kjent med at skipsverftet STX Norway Florø i Sogn og Fjordane arbeider med planer for en omfattende satsing innen riggservice, noe som kan gi store ringvirkninger for mange virksomheter lokalt og regionalt. Manglende dyp på innseglinga til Florø kan ødelegge for dette. Dette flertallet er kjent med at tiltaket er ikke er med i NTP 2010–

2019, og heller ikke tatt med i fremlegget fra Kystverket til NTP 2014–2023.

Dette flertallet viser til at Kystverket har utarbeidet forprosjekt for utdyping av innseglinga til Florø i nært samarbeid med brukerne, og at Kystverket har avklart grunnlaget for det videre planleggings- og prosjekteringsarbeidet. Dette flertallet viser til at kostnadene for selve utdypingen av innseilingen til Florø er beregnet til om lag 25 mill. kroner, og ber om at departementet legger til rette for at dette arbeidet kan gjennomføres i 2013.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at eventuelle tiltak i farleia i innseglinga til Florø hamn vil bli vurdert i den vidare NTP-prosessen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ser at det enkelte steder er behov for investeringer for å øke kapasiteten på eksisterende havner og havneområder, bl.a. ved mudring, sprenging for å lage dypere leder, og utfylling av masser for å utvide kaiareal. Disse medlemmer ønsker på denne bakgrunn å øke posten med 25 mill. kroner, jf. Fremskrittspartiets forslag til alternativt statsbudsjett 2013.

#### 6.2.2.4 POST 45 STØRRE UTSTYRSANSKAFFELSER OG VEDLIKEHOLD

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

Et annet flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til følgende fellesmerknader med Høyre og Kristelig Folkeparti i Budsjett-innst. 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 hevder 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 Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet er tilfreds med den opptrapping og fokus den rød-grønne regjeringen har på oljevernberedskap. Disse medlemmer er glad for at det bl.a. er kommet på plass slepebåtberedskap langs Sørlandskysten, og er tilfreds med at det jobbes kontinuerlig med å videreutvikle oljevernberedskapen.

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 eksternt evaluering av oljevernsarbeidet og 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 aksjoner i offentlig regi knyttet til ulykker og utslipp, rutinemessig som en del av et fast evalueringsoppbygg, også revideres av Riksrevisjonen.»

Disse medlemmer øker på denne bakgrunn bevilgningen med 50 mill. kroner, jf. Fremskrittspartiets forslag til alternativt statsbudsjett 2013.

#### 6.2.2.5 POST 60 TILSKUDD TIL FISKERIHAVNEANLEGG

Komiteen viser til at det fremmes forslag om å bevilge 60 mill. kroner på post 60 i 2013. Komiteen gir sin tilslutning til dette. Komiteen støtter også forslag til romertallsvedtak, som gir Fiskeri- og kystdepartementet muligheter for tilsagn på inntil 20 mill. kroner utover bevilgningen på posten.

#### 6.2.2.6 POST 70 TILSKUDD REDNINGSSKAPET

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 Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, mener det er stort behov for den beredskapen Redningsselskapet yter. Både hovedred-

ningssentralene og de som på forskjellig vis representerer sjølivet i næring eller i fritid, mister en viktig ressurs dersom Redningsselskapet må redusere sin aktivitet. Flertallet merker seg at regjeringen ikke foreslår noen økning til Redningsselskapet i Fiskeri- og kystdepartementets forslag til budsjett for 2013, mens prisstigningen alene utgjør 10 mill. kroner fra 2012 til 2013. Flertallet mener regjeringens forslag på 56,2 mill. kroner ikke er tilstrekkelig. Flertallet viser samtidig til at Redningsselskapet også er sårbart med hensyn til svingninger i overskuddet fra Norsk Tipping.

Flertallet viser til sine respektive partiers alternative budsjett der det foreslås å bevilge 20 mill. kroner til Redningsselskapet ut over regjeringens forslag.

Flertallet vil minne om hvilken innsats frivilligheten gjør for sikkerhetsopplæring av fiskere gjennom Redningsselskapet, og ber regjeringen utnytte det engasjementet og den innsatsen de frivillige organisasjonene utgjør ved å gi dem gode rammevilkår. Flertallet vil be departementet gjennomgå kystvernberedskapen for å vurdere en utvidelse av Redningsselskapets oppgaver og dermed bevilgninger.

### 6.3 Kap. 4062 Kystverket

#### 6.3.1 Sammendrag

(i mill. kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2012	Prop. 1 S (2012–2013)	Pst. endring 12/13
4062	10,052	10,384	3,3

Bevilgningen er forslag under post 2 Andre inntekter, og omfatter refusjoner og inntekter fra eksterne og inntekter knyttet til statens beredskap mot akutt forurensning.

#### 6.3.2 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 til bevilgning.

### 6.4 Kap. 1070 og 4070 Samfunnet Jan Mayen og Loran-C

#### 6.4.1 Sammendrag

(i mill. kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2012	Prop. 1 S (2012–2013)	Pst. endring 2012/13
1070	43,646	44,187	1,2
4070	4,876	5,037	3,3

Kap. 1070 omfatter driften av Samfunnet på Jan Mayen og investeringer og driftsutgifter for navigasjonssystemet Loran-C.

#### 6.4.2 Komiteens merknader

Komiteen merker seg at det er iverksatt forbedringer med utskiftninger av strømaggregat, kjøle- og



fryseanlegg, oppgradert flyplassbelysning, samt tiltak for å bedre ferskvannsforsyningen.

Komiteen slutter seg til forslaget til bevilgning.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, merker seg og understreker viktigheten

av at regjeringen foretar vurdering av vedlikeholdstiltak fortløpende.

Flertallet avventer resultatet av vurdering av behovet for eventuell oppgradering av Loran-C til eLoran, samt eventuelle nye aktiviteter i lys av økende sjøtrafikk, forskning og mulig petroleumsaktivitet.

## 7. Fornyings-, administrasjons- og kirkedepartementet – IKT-politikk – Utdrag fra budsjettkapitler, samt komiteens merknader til disse

### 7.1 Kap. 1561 IKT-politikk

#### 7.1.1 Sammenheng

(i mill. kroner)			
Kap.	Saldert budsjett 2012	Prop. 1 S (2012–2013)	Pst. endring 2012/13
1561	26,505	27,195	2,6

Fornyings-, administrasjons- og kirkedepartementet legger til rette for en samordnet gjennomføring av IKT-politikken. Departementet utarbeider også strategier, samfunnsanalyser, oversikter og statistikk for utvikling og bruk av IKT i Norge, samt koordinerer Norges internasjonale deltakelse på IKT-området.

Kap. 1561 post 22 Samordning av IKT-politikken foreslås bevilget med 13,027 mill. kroner. Bevilgningen skal nyttes til politikktutvikling samt tverrsektorielle tiltak på IKT-politikken område. Bevilgningen skal dekke bl.a. arbeidet med digitalt førstevalg, samordning av IKT i kommunene og tiltak for å legge til rette for markedsbasert utbygging av bredbånd.

Post 71 Tilskudd til fri programvare foreslås bevilget med 4,5 mill. kroner. Post 72 Tilskudd til forebyggende informasjonssikring foreslås bevilget med 6,86 mill. kroner. Post 73 Tilskudd til digital kompetanse foreslås bevilget med 2,108 mill. kroner.

#### 7.1.2 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 programutvikling basert på åpne standarder 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.

Komiteen vil peke på at den digitale informasjonsflyten i årene som kommer vil stille stadig sterkere krav til samordning og samvirke mellom myndigheter, tjenesteutøvere og andre interessenter. Hensynet til effektiv ressursbruk vil øke behovet for mer samordnende tilnærminger til utvikling, forvaltning og drift av nye systemløsninger. De kommende årene vil bruk av IKT potensielt være den største enkeltbidragsyteren til effektivisering og brukerreting av offentlig sektor.

Komiteen merker seg at departementet vil prioritere det videre arbeidet for digitalt førstevalg, slik at elektronisk kommunikasjon skal bli den foretrukne måten å kommunisere med offentlig sektor på.

Videre har komiteen forventninger til departementets arbeid med å fremme samordnet bruk av IKT i kommunene, samt bruk av felles løsninger som eID og e-signatur.

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 klasse-skille 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.

Komiteen mener fri programvare vil få stor betydning i utviklingen i bruk av elektroniske løsninger. Nasjonalt kompetansesenter for fri programvare har her gjort et viktig arbeid. Komiteen er fornøyd med at departementet også for 2013 gir et driftstilskudd for senteret.

Komiteen mener at videre bruk av offentlige data har et stort potensial og merker seg at departe-

mentet vil videreføre arbeidet på dette området i 2013.

Komiteen merker seg at departementet har nedsatt en arbeidsgruppe for å styrke informasjonssikkerheten. Dette arbeidet mener komiteen bør tillegges stor vekt ikke bare for å sikre informasjon mot uautorisert tilgang, men også for å sikre samfunnskritisk IKT-infrastruktur.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, mener det haster med å få framdrift i arbeidet for å styrke informasjonssikkerheten, og ser fram til at regjeringen i løpet av 2013 legger fram en nasjonal strategi for informasjonssikkerhet.

#### POST 50 BREDBÅND

Komiteen mener at bredbåndsutbygging er noe av det viktigste som gjøres for at vi skal kunne ha et variert næringsliv og bosetting i hele landet. Utviklingen i datatrafikken har i de senere årene nærmest eksplodert, og det ser ut til at denne trenden vil fortsette i årene framover. Det er særlig økningen i bildeoverføringer som er årsaken.

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).

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, påpeker at mye har skjedd siden

St.meld. nr. 49 (2002–2003) ble lagt frem, og at 640/128 kbit/s ikke lenger kan betraktes som fullverdig bredbånd. Både i EU og i våre naboland Sverige og Finland foreligger det klare planer om en storstilt utbygging av høyhastighetsbredbånd til innbyggerne. Flertallet mener det haster med å ta et offensivt skritt på dette området slik at vi ikke blir liggende etter.

Flertallet mener at det snarest bør utarbeides en ny standard for hva som kan betraktes som fullverdig bredbånd, og at en utbyggingsplan for dette utarbeides.

Flertallet mener at bredbåndsutbygging er noe av det viktigste som gjøres for at vi skal kunne ha et variert næringsliv og bosetting i hele landet og peker på at regjeringen i statsbudsjettet for 2012 ikke prioriterer midler til bredbånd over denne posten.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet 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 2013 ikke prioriterer midler til bredbånd over denne posten. 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 sine innbyggere. Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett, hvor det foreslås 60 mill. kroner ut over regjeringens forslag for 2013.

## 7.2 Kap. 1562 Internasjonalt IKT-samarbeid og utviklingsprogram

### 7.2.1 Sammendrag

Kap.	Saldert budsjett 2012	Prop. 1 S (2012–2013)	(i mill. kroner)
			Pst. endring 2012/13
1562	34,175	38,183	11,7

Kap. 1562 post 1 Driftsutgifter foreslås bevilget med 4,43 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 33,753 mill. kroner.

### 7.2.2 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 (forny-

ingen) 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 følgende EU-programmer:

- CIP-IKT (rammeprogram for konkurransevne og innovasjon)
- ISA (Elektroniske tjenester mellom forvaltning, næringsliv og innbyggere)
- ENISA (Europeisk nettverks- og informasjonssikkerhetsbyrå).
- Safer Internett Programme (program for trygg bruk av internett for barn og unge).

## 8. Justis- og beredskapsdepartementet – Nødnett – Utdrag fra budsjettkapitler, samt komiteens merknader til disse

### 8.1 Kap. 456 og kap. 3456 Direktoratet for nødkommunikasjon

#### 8.1.1 Sammen drag

Kap.	Saldert budsjett 2012	Prop. 1 S (2012–2013)	(i 1 000 kroner)
			Pst. endring 2012/13
456	2 009,902	1 234,883	-38,6
3456	121,553	96,559	-20,6

Kap. 456 post 1 Driftsutgifter foreslås bevilget med 339,7 mill. kroner. Bevilgningen dekker statens kostnader forbundet med drift av Direktoratet for nødkommunikasjon og statens forpliktelser som følge av utbyggingen og drift av nødnettet.

Som følge av Stortingets vedtak om landsdekkende Nødnett, omfatter bevilgningen bl.a. prosjekteringskostnader i direktoratet knyttet til trinn 2 og driftskostnader for Innføringsprosjekt brann. Kostnader til drift av første og andre trinn av nødnettet inkluderer kostnader til leie av datalinjer og innplassering av nytt utstyr i eksisterende radiostasjoner. Det foreslås at Justis- og beredskapsdepartementet i 2013 får fullmakt til å kunne overskride bevilgningen på kap. 456 post 1 mot tilsvarende merinntekter under kap. 3456 post 2.

Post 45 Større utstyrsanskaffelser foreslås bevilget med 895,1 mill. kroner. Bevilgningen dekker bl.a. statens kostnader forbundet med investering i radionett, utstyr til nødstatens kommunikasjonsentraler og terminaler i 2013 knyttet til utbyggingen av trinn 2 av Nødnett. Det foreslås at Justisdepartementet i 2013 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 foreslås bevilget med 75,709 mill. kroner. Forventet brukerbetalning er basert på de prinsipper for brukerbetalning som ble redegjort for i St.prp. nr. 30 (2006–2007) og Prop. 100 S (2010–2011).

#### 8.1.2 Komiteens merknader

##### TIL BEVILGNINGSFORSLAGET

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, slutter seg til forslag til bevilgning under kap. 456 og kap. 3456.

Et annet flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, vil vise til Dokument 8:19 S (2012–

2013) om utbygging av nytt digitalt nødnett. Dette flertallet understreker at Prop. 1 S (2012–2013) ikke i god nok grad belyser problemstillingene som det siste året har kommet frem om utbyggingen av nødnettet. Dette flertallet viser i denne forbindelse blant annet til at det også gjennom budsjettspørsmålene har vært vanskelig å få nok fakta på bordet til å sikre en forsvarlig behandling. Dette flertallet skulle helst hatt muligheten til å stemme for posten, men samtidig tatt saken om utbyggingen av nødnettet ut fra behandlingen av Prop. 1 S (2012–2013) og behandlet dette som egen sak. Da dette ikke er mulig etter Stortingets budsjettregler, ønsker dette flertallet at saken belyses gjennom videre behandling i Dokument 8:19 S (2012–2013).

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til Stortingets beslutning av 9. juni 2011 om fullføring av utbygging og drift av Nødnett i hele Fastlands-Norge. Som en følge av dette inngikk staten en forpliktelse til å motta leveranser og betale for disse. Utbyggingen av Nødnett pågår og leverandøren har forpliktet seg til å bygge ut Nødnett i hele Norge innen utgangen av 2015. Basert på framdriftsplanen er det utarbeidet betalingsmilepæler som staten må betale for ikke å misligholde kontrakten. Disse medlemmer viser videre til at budsjettforslaget for 2013 bl.a. er basert på statens kontraktsfestede utgifter knyttet til framdriftsplanen.

Kontrakten om utbygging og drift gir staten rett til å kansellere ulike leveranser. Dette er en standard avtalemekanisme i langvarige avtaler. En kanselleringsrett uten grunn motsvares imidlertid av at leverandøren vil ha rett til kompensasjon. Disse medlemmer understreker at dersom bevilgningen for 2013 foreslås redusert nå, vil dette medføre at staten kansellerer avtalen uten grunn, og dermed medføre at staten må betale leverandøren en nærmere avtalt kompensasjon både for de planlagte investeringer og for en kansellering av den langsiktige operatøravtalen, som løper til 2026.

Disse medlemmer påpeker at i tillegg til kompensasjonsutgifter vil kansellering av avtaler kunne føre til økte kostnader for drift av første utbyggingsområde. Dette fordi leverandøren har forutsatt å skulle oppnå stordriftsfordeler gjennom en langsiktig kontrakt. Videre vil en eventuell kansellering av nødnettkontrakten medføre at nødnettene vil få betydelige kostnader knyttet til framtidige kommunikasjonsbehov, samt til kryptering av dagens analoge samband.

Disse medlemmer viser til at bevilgningene i 2012 har blitt redusert for å tilpasse seg anbefalt og kontraktsfestet fremdriftsplan, jf. Prop. 111 S (2011–2012) og Innst. 375 S (2011–2012). Som opplyst i Prop. 100 S (2010–2011), jf. Innst. 371 S (2010–2011) anbefalte eksterne kvalitetssikrer å forsøke å få utvidet utbyggingsperioden. Justis- og beredskapsdepartementet varslet Stortinget i Prop. 1 S (2011–2012) om eventuelle endringer i bevilgningsbehovet i 2012 og for påfølgende utbyggingsår for Nødnett gitt at en enighet med leverandøren om utvidet utbyggingsperiode ble oppnådd. I nevnte Prop. 111 S (2011–2012) ble det opplyst at enighet var oppnådd.

Prisøkningen er om lag 30 pst. ift. proposisjonen fra 2004 gitt at trinn 2 realiseres innfor rammen på 4,7 mrd. kroner. Disse medlemmer er på nåværende tidspunkt ikke kjent med at prisen vil øke, så fremt kravene til nettet ikke økes.

Disse medlemmer er kjent med at forlengelsene i byggetid skyldes primært to forhold, en leverandør som ikke skapte resultater eller fremdrift i god nok grad, samt en evalueringsstopp etter første byggetrinn som skapte forlenget prosjekttid. Disse medlemmer mener at med vedtaket om landsdekkende utbygging og byttet av leverandør i februar 2012 er Nødnettprosjektet bedre stilt enn tidligere. Disse medlemmer kan ikke se at det på nåværende tidspunkt er noe som skulle tilsi at nettet ikke vil være landsdekkende i løpet av 2015 eller at det skal komme kostnadsoverskridelser. Disse medlemmer mener at usikkerhetsavsetningen i prosjektet på totalt 750 mill. kroner også har redusert risikoen i prosjektet, jf. Prop. 100 S (2010–2011) og Innst. 371 S (2010–2011).

Disse medlemmer mener at et kutt i bevilgningen vil kunne føre til store konsekvenser for nødnettprosjektet. Utbyggingen pågår for fullt, og det er vanskelig å se at utbyggingen kan fortsette uten at det er enighet om at regningene skal betales iht. kontrakt og avtalt plan.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til departementets svar på budsjettspørsmål 305 fra finanskomiteen/Fremskrittspartiets fraksjon av 9. oktober 2012 til stats-

budsjettet for 2013, der det kommer frem at departementet ikke kan tallfeste de budsjettmessige konsekvensene av å stoppe utbyggingen av nødnettet, og at eventuell kompensasjon knyttet til å bryte inngåtte forpliktelser er forretningshemmeligheter.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti vil påpeke bekymring vedrørende manglende resultater i forbindelse med utbyggingen av Nødnett. Nødnett er svært viktig for å sikre sikker og god kommunikasjon for den enkelte nødetat samt mellom etatene. Prosjektet har blitt utsatt og regjeringen har selv kuttet i bevilgningen fordi utbyggingen går saktere enn planlagt.

Disse medlemmer viser til at utbygging av nytt Nødnett allerede er tre år forsinket og vesentlig dyrere, enn opprinnelig antatt. Disse medlemmer er også bekymret for fremgangen i utbyggingsprosjektet, og om det vil være mulig å nå full utbygging innen 2015.

Disse medlemmer viser til Stortingets behandling av interpellasjon nr. 11 (2012–2013), og den informasjon som Justis- og beredskapsministeren har gitt i spørretimen. I denne sammenheng viser disse medlemmer til at regjeringen har bekreftet at Stortingets forutsetning om dekningsgrad på 79 pst. ligger fast.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til at Kristelig Folkeparti i sitt budsjettalternativ, samt i finansinnstillingen, foreslo å halvere bevilgningen som ble foreslått av regjeringen. Dette medlem mener regjeringen må komme tilbake til Stortinget med forslag om utbedringer og en fullverdig gjennomføringsplan i god tid før revidert nasjonalbudsjett for å sikre en forsvarlig utbygging av Nødnettet. Dette medlem vil avvente behandlingen av en slik sak før resten av bevilgningen gis.

#### GENERELT

Komiteen understreker at utbygging av Nødnett er en stor og viktig satsing på samfunnssikkerhet over hele landet, og vil bli grunnmuren i Norges beredskapsevne. Nødnett skal sikre at nødnettene får et felles kryptert telesambandssystem slik at man kan kommunisere trygt på tvers av og internt i etatene. Det skal være avlyttingssikkert, gi god funksjonalitet, talekvalitet, dekning og kapasitet. Komiteen understreker videre at det er de tre nødnettene brann, helse og politi som er kjernebrukere av Nødnett, men det skal så langt som mulig legges til rette for at bl.a. frivillige organisasjoner som driver med redningsarbeid, kan bruke det nye Nødnettet. Komiteen er derfor fornøyd med at det pågår utprøvinger hos flere

av disse og at bl.a. Redningselskapet i Oslo nå er med som prøvebruker.

Komiteen har merket seg at Nødnett i dag har ca. 8 600 brukere. Erfaringene er i all hovedsak gode. Komiteen understreker viktigheten av at der svakheter avdekkes, må det hele tiden arbeides med å forbedre systemet.

Komiteen understreker at målsettingen om et generelt flatedekningskrav på 79 pst. og nær 100 pst av befolkningen må ligge fast, og at Nødnett skal være landsdekkende i løpet av 2015.

Komiteen har merket seg at 22. juli-kommisjonen påpeker behovet for at personell i nødetatene må trenes for å utnytte potensialet i nødnettssystemet bedre, og at de må sikres midlertidige løsninger som ivaretar behovet for tilfredsstillende samband inntil Nødnett er etablert i hele landet. Komiteen forutsetter at dette følges opp.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, er bekymret for det som fremstår som manglende åpenhet rundt Nødnettets svakheter og forbedringspotensialer. Flertallet viser til Direktoratet for nødkommunikasjon (DNK) egevaluering av bruk av Nødnett 22. juli 2011, og at kildematerialet i denne rapporten var rene systemdata, uten informasjonsinnhenting direkte fra operative brukere. Flertallet viser til rapportens punkt 2.2.9 og at DNK skriver:

«Foreløpig har ikke DNK kjennskap til så mye mer om brukernes erfaringer, men ser frem til å gjennomgå evalueringsrapportene når disse foreligger, blant annet fra politiet».

Flertallet viser videre til at det sentralt i politiets ledelse ikke er kjennskap til at noen slik videre evaluering av bruken er fulgt opp av DNK. Flertallet mener særlig det burde være interessant å se nærmere på brukernes opplevelse av bruken, og eventuelle andre hjelpemidler som ble benyttet. Innhenting av disse subjektive opplysningene er vel så viktige grunnlag for forbedring og videreutvikling, som statistisk informasjon. Flertallet understreker at DNK må legge større vekt på dialog med brukerne og legge deres erfaringer til grunn for videreutvikling.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet understreker at brukerinvolveringen fra brann, helse og politi har vært helt sentral i Nødnettprosjektet siden oppstarten. Det er nødetatene som har spesifisert det systemet de nå får levert.

Disse medlemmer har registrert at Direktoratet for nødkommunikasjon vektlegger og vil ytter-

ligere styrke dialogen med brukere når det gjelder tilpassinger i systemet, brukeropplevelsene, forbedringer og videreutvikling. Disse medlemmer er kjent med at det i juni 2012 ble gjennomførte erfaringsamling med alle etatene for å vinne erfaringer fra både 22. juli og andre spesielle hendelser der Nødnett har vært i bruk. Videre er disse medlemmer fornøyd med at det er etablert faste møteplasser mellom Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap, Helsedirektoratet, Politidirektoratet og Direktoratet for nødkommunikasjon, og at ytterligere tiltak knyttet til dialog med sluttbrukerne vil bli vurdert.

#### TEKNOLOGISKE LØSNINGER

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, er kjent med at siste versjon av TETRA-standarden som inkluderer TEDS skal leveres i Norge, noe som gir bedre dataoverføringskapasitet. Videre er flertallet kjent med at det i 2013 vil bli gjennomført en TEDS-pilot. Flertallet regner med at dette vil gi svar på hvilke kritiske dataoverføringsbehov som kan dekkes.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet understreker at anskaffelsen av Nødnett var teknologinøytral og basert på nødetatenes krav. Tilbyderne var oppfordret til å tilby fremtidige løsninger for datatrafikk. Det viste seg at ingen tilbydere kunne tilby både hurtig gruppekommunikasjon og høyhastighets dataløsninger. Dette ble også bekreftet av Gartner så sent som i 2010.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at nødetatene i dagens Nødnett ikke har mulighet for verken å sende eller motta bilder av relevant kvalitet, og dette er i strid med svaret daværende justisminister Dørum ga FrPs Ulf Erik Knudsen på skriftlig spørsmål 57 (2002–2003) i november 2002:

«4. Datakapasitet Nødetatenes behov for datakommunikasjon er oppgitt til hovedsakelig å gjelde oppslag i tekst- og bildedatabaser samt overføring av EKG og kjøretøyposisjon. Overføringshastighetene i TETRA er tilstrekkelige til å dekke dette behovet. Standardiseringsorganet ETSI, som har ansvaret for TETRA, arbeider mot å øke datahastigheten noe. Dersom brukerne i framtiden skulle få behov for overføring av informasjon som krever svært høy datahastighet (video), må TETRA suppleres med annen teknologi lokalt (WLAN).»

Disse medlemmer viser til at Stortinget i 2004 behandlet spørsmålet om Nødnett i Budsjett-

innst. S. nr. 4 (2004–2005), der Fremskrittspartiet gikk inn for en teknologinøytral anbudsrunde med vekt på dataoverføringskapasitet som åpner for direkte sendte bilder, medisinsk data og posisjoneringsinformasjon for alle enheter på et ulykkessted. Begrunnelsen for dette var at det hadde vært for mye fokus på en teknologi (TETRA) til fortregning for de behov etatene har, og muligheter som ligger i stadig nye teknologiske vinninger. Disse medlemmer vil i den forbindelse vise til Fremskrittspartiets merknader til Budsjett-innst. S. nr. 4 (2004–2005):

«Disse medlemmer mener det er viktig å balansere dagens behov for å få på plass et tidsriktig nødnett, med de muligheter som finnes ved å velge et nett som er "fremtidssikkert". Disse medlemmer mener at fokus må være på både de behov etatene har i dag og de behov som kan dekkes ved en videreutvikling av det system man velger. Det har tidligere vært for mye fokus på en teknologi (TETRA) til fortregning for de behov etatene har, og muligheter som ligger i stadig nye teknologiske vinninger. Man kan bare forestille seg verdien av for eksempel direkte sendte bilder, medisinsk data og posisjoneringsinformasjon for alle enheter på et ulykkessted, eller i andre sammenhenger som identifikasjon med mer. Det bør etterspørres et digitalt nett som har en dataoverføringskapasitet som mestrer de systemer nødetatene har, eller i nær fremtid vil kunne ha nytte av å ha i de operative enheter. Fremskrittspartiet ønsker en åpen anbudsrunde som er teknologinøytral. Slik vil det være nød-etatenes behov og muligheter som kommer i fokus, i stedet for å begrense nødetatens utviklingspotensial til de muligheter som ligger i én teknologi. Ved et totalt teknologinøytralt tilbud vil man kunne få flere tilbydere og det vil påhvile tilbydere å vise at deres system og teknologi tilfredsstiller krav og behov, samt hvilke muligheter som videre ligger i å benytte deres tilbud.»

Disse medlemmer viser til at nødnettet har vært gjenstand for uforsvarlig behandling i Stortinget. Disse medlemmer vil i den forbindelse vise til protokolltilførsel fra medlemmene fra Fremskrittspartiet og Høyre i transport- og kommunikasjonskomiteens møte 8. juni 2009 etter å ha tapt voteringen om ikke å behandle St.prp. nr. 83 (2008–2009) om økt kostnadsramme for første byggetrinn i vårsesjonen:

«Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre avviser behandling av ytterligere nye saker før Stortinget 19. juni 2009 avslutter før sommeren. Med to uker igjen til avslutningen av flere saker og debatt om disse sakene i Stortinget, vil behandling av ytterligere saker etter disse medlemmers oppfatning ikke kunne gjennomføres på en forsvarlig måte.»

«GATEWAY/REPEATER».

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til at det har vært en betydelig svakhet for bruken av nødnettet at radioene ikke har

vært utstyrt med muligheten for «Gateway repeater», og at det er av stor betydning at dette kommer på plass snarest mulig.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at Direktoratet for nødkommunikasjon tidligere har opplyst at det i sin tid ble innhentet tilbud på «Gateway/repeater». Nød-etatene vurderte disse løsningene som for tungvinte i bruk. Disse medlemmer er kjent med at det har nå kommet bedre løsninger på markedet, og at direktoratet vil anskaffe «Gateway/repeater»-radioer til stort sett alle uniformerte kjøretøyer.

NØDNETT OG INTEGRERING MED ANDRE NETT

Komiteen vil peke på at for å sikre høye data-rater i nærmeste framtid, kan en integrasjon med de kommersielle mobilnettene være en løsning. Komiteen viser til at DNK har opplyst at de ønsker å se nærmere på dette.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet er kjent med at Direktoratet for nødkommunikasjon har samtaler med ulike aktører om en mulig fremtidig integrasjon mellom Nødnett og kommersielle nett. Disse medlemmer viser likevel til at nødetatene har et ufravikelig krav om at nødnettet må støtte hurtig gruppekommunikasjon. Disse medlemmer er ikke kjent med at det er noe annet land som har fraveket dette kravet ved anskaffelse av sambandssystem til sine nødetater. Disse medlemmer er heller ikke kjent med at det finnes tilgjengelig teknologi som tilbyr både høye hastigheter for dataoverføring og hurtig gruppekommunikasjon. Disse medlemmer viser til at man internasjonalt nå ser for seg en teknologiutvikling hvor både høyhastighets data og hurtig gruppekommunikasjon i fremtiden vil kunne tilbys i fjerde generasjons mobiltelefonsystem (LTE / 4G). Standardiseringen er langt unna ferdigstilling, og eventuelle løsninger forventes ikke kommersielt tilgjengelige før tidligst om 10–15 år.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at fokuset fremover først og fremst bør være på hvordan nødnettet kan integreres med datatjenester fra private leverandører, slik at funksjonaliteten utvides.

Disse medlemmer mener at Stortinget trenger et best mulig faktagrunnlag for å vurdere den videre fremdriften av nødnettet. Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet derfor arrangerte et seminar på Stortinget om nødnettet 15. november 2012 der en lang rekke representanter for nødnettbru-

kere, nødnettutbyggere, og telekommunikasjonsselskaper fikk presentere sitt syn på saken. Disse medlemmer vil også vise til at seminaret ble fulgt opp med representantforslag Dokument 8:19 S (2012–2013) om å få fremlagt en melding om status og fremdriften av utbyggingen av Nødnett sett i forhold til fremdriftsplan, budsjett og måloppnåelse, ut ifra de kriterier som opprinnelig lå til grunn for vedtaket om utbygging.

#### BRUKERE

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, er opptatt av at andre brukere med nød- og beredskapsansvar og de frivillige organisasjoner skal kunne bli brukere.

Flertallet er fornøyd med at det allerede er brukere i Nødnett fra Stortinget, Departementenes servicesenter og Norges Bank, og at Forsvarets 330-skvadron har kommet langt i sine forberedelser for installasjon av TETRA-utstyr i Sea King. Det pågår prosjekt for å få andre grupper inn. Det gjelder blant annet NSB, Sivilforsvaret, Tollvesenet, NVE og energibransjen. Forsvaret har også et prosjekt for å se på bruk av Nødnett i sin støtte til det sivile samfunn. Når det gjelder hovedredningssentralen, lokalisert til Sola og Bodø, pågår det et eget prosjekt. Når det gjelder de frivillige organisasjoner, er flertallet også fornøyd med at det pågår utprøvinger hos bl.a. Norsk Folkehjelp, Røde Kors, Redningselskapet og Norske Redningshunder. Frivillige hjelpeorganisasjoner har brukt ca. 150 radioer i nær 2 år som et prøveprosjekt. Flertallet ser fram til evalueringen av dette. Den blir viktig i det videre arbeidet med integrering av nye brukere.

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

«Stortinget ber regjeringen legge til rette for at organisasjoner som driver med redningsarbeid, gis anledning til å benytte det nye Nødnett.»

«Stortinget ber regjeringen fremme en sak som omhandler de økonomiske konsekvensene for kommunene og etatene i forbindelse med innføring og drift av det nye Nødnett. Saken må også synliggjøre hvordan de eventuelle merutgiftene skal finansieres.»

## 9. Forslag fra mindretall

### 9.1 Rammeuavhengige forslag

#### Forslag fra Fremskrittspartiet og Høyre:

##### *Forslag 1*

Stortinget ber regjeringen snarest avvikle strekningsvis-ATK.

##### *Forslag 2*

Stortinget ber regjeringen utrede høyere fart for mopeder.

##### *Forslag 3*

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

##### *Forslag 4*

Stortinget ber regjeringen sørge for at standard for drift og vedlikehold i henhold til gjeldende håndbok 111 fortsatt skal gjelde for dagens øvrige riksnett også etter overføring til fylkeskommunene.

##### *Forslag 5*

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.

##### *Forslag 6*

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

##### *Forslag 7*

Stortinget ber regjeringen sørge for at kapasiteten i Oslotunnelen utnyttes bedre gjennom redusert togfølgetid og stasjonsopphold.

##### *Forslag 8*

Stortinget ber regjeringen avvikle eneretten til Posten Norge AS for brevpost under 50 gram samt fjerne konsesjonskravet om lørdagsomdeling av post fra 1. januar 2013. Postens lørdagsomdeling av aviser forutsettes opprettholdt.

##### *Forslag 9*

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

*Forslag 10*

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 11*

Stortinget ber regjeringen utrede og erstatte dagens krav om statslos med krav om statsautorisert los eller lignende, slik at det statlige losmonopolet oppheves.

**Forslag fra Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti:***Forslag 12*

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

*Forslag 13*

Stortinget ber regjeringen omdanne Jernbaneverket til statsforetak.

*Forslag 14*

Stortinget ber regjeringen sette i gang bygging av Stad skipstunnel basert på alternativ Stor Tunnel så snart som mulig, samt legge frem forslag til nødvendig tilleggsbevilgning i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett for 2013. Stortinget ber regjeringen sørge for forskuttering av midler hvis det er nødvendig for å holde fremdrift i saken.

**Forslag fra Fremskrittspartiet:***Forslag 15*

Stortinget ber regjeringen sørge for at det blir utarbeidet en landsdekkende og fylkesvis oversikt over samlet veinett (riks-, fylkes- og kommunale veier) med tilstandsinformasjon. Oversikten fremlegges for Stortinget sammen med forslag til statsbudsjett første gang ved fremleggelse av statsbudsjett for 2014.

*Forslag 16*

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 17*

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 18*

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.

*Forslag 19*

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 20*

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

*Forslag 21*

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.

*Forslag 22*

Stortinget ber regjeringen gjennomføre en forvaltningsmessig revisjon av Bybaneprosjektet i Bergen, både av investering og drift samt måloppnåelse for kollektivtrafikken i Bergen med hensyn til mål og premisser i Bergensprogrammet.

*Forslag 23*

Stortinget ber regjeringen utrede overføring av ansvaret for kollektivtransport fra de respektive fylkeskommunene til bykommunene Bergen, Trondheim og Stavanger.

*Forslag 24*

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

*Forslag 25*

Stortinget ber regjeringen utarbeide egen knutepunktplan for å sikre gode knutepunktsløsninger der flere transportmidler møtes.



*Forslag 26*

Stortinget ber regjeringen innføre en ordning med gratisferger på riksveinettet.

*Forslag 27*

Stortinget ber regjeringen i løpet av 2013 legge frem en finansieringsløsning for å gjennomføre et nasjonalt bredbåndsløft med målsetting om høyhastighetsbredbånd i hele Norge.

*Forslag 28*

Stortinget ber regjeringen legge frem en handlingsplan for å forenkle regelverket slik at utbyggingen av bredbånd ikke blir unødig dyrt.

*Forslag 29*

Stortinget ber regjeringen sørge for at omfang, innhold og kostnader ved dagens ordning vedrørende sikkerhetstiltak på norske flyplasser blir gjennomgått med sikte på reduksjon av kostnader uten reduksjon av sikkerhet.

*Forslag 30*

Stortinget ber regjeringen i løpet av 2013 legge frem en egen stortingsmelding om modernisering av norsk luftfartspolitikkk basert på «Strategi for norsk luftfart» fra juni 2008, fremlagte rapporter om flysikkerheten i norsk luftfart, og Dokument nr. 8:16 (2008–2009).

*Forslag 31*

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 32*

Stortinget ber regjeringen i forbindelse med arbeidet med statsbudsjettet for 2014 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 33*

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

*Forslag 34*

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

*Forslag 35*

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

*Forslag 36*

Stortinget ber regjeringen sørge for å erstatte ekstra prikkbelastning ved trafikkforseelser for bilførere mellom 18 og 24 med pålegg om ekstra opplæring, og peker spesielt på at slik opplæring bør utføres i samarbeid med trafikksikkerhetshallene.

*Forslag 37*

Stortinget ber regjeringen godkjenne 120 km/t som fartsgrense på de beste motorveiene.

*Forslag 38*

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

*Forslag 39*

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

*Forslag 40*

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 41*

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

*Forslag 42*

Stortinget ber regjeringen gå bort ifra kravet om at nye ferger skal være gassdrevne.

*Forslag 43*

Stortinget ber regjeringen legge frem forslag til en nasjonal ekspressbusstrategi innen utgangen av 2013.

*Forslag 44*

Stortinget ber regjeringen i forbindelse med arbeidet med statsbudsjettet for 2014 dele dagens kap. 1350 post 23 i to, slik at det i Jernbaneverkets budsjett får to separate poster for drift og vedlikehold.

*Forslag 45*

Stortinget ber regjeringen legge frem en finansieringsplan for bygging av Ringeriksbanen i forbindelse med statsbudsjettet for 2014.

*Forslag 46*

Stortinget ber regjeringen spesielt gripe inn for å styre aktiv fremdrift av jernbaneutvikling i Bergen både som en del av kollektivsatsing i de største byene og som del i nasjonal strategi om utvikling av transportknutepunkt. Stortinget peker spesielt på at dette arbeidet må gjøres for at et slikt prosjekt skal komme med i ny Nasjonal transportplan 2014–2023.

*Forslag 47*

Stortinget ber regjeringen sørge for at det blir utarbeidet statistikk over direkte og indirekte energiforbruk for de ulike transportformene.

*Forslag 48*

Stortinget ber regjeringen legge til rette for økt bruk av TBM (TunnelBoreMaskiner) ved anbud på nye vei- og jernbanestrekninger.

*Forslag 49*

Stortinget ber regjeringen åpne for konkurranseutsetting av alle jernbanestrekninger i Norge.

*Forslag 50*

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

*Forslag 51*

Stortinget ber regjeringen bruke statlig regulering på samtlige utbyggingsprosjekter på riksveinet og jernbanenettet.

*Forslag 52*

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

*Forslag 53*

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 54*

Stortinget ber regjeringen i løpet av 2013 legge frem egen sak om fornyelse, forenkling og effektiv-

isering av arbeidet med nasjonale transportplaner, særlig tilpasset sterkere statlige styring med stam- og riksveiutbygging.

*Forslag 55*

Stortinget ber regjeringen i løpet av 2013 legge frem melding om utbygging og finansiering av et moderne og effektivt samferdselsstamnett for perioden 2013–2040.

*Forslag 56*

Stortinget ber regjeringen legge frem forslag om statlig fullfinansiering av Oslopakke 3 i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett for 2013, slik at bompengeinnkrevningen kan opphøre innen utgangen av 2013.

*Forslag 57*

Stortinget ber regjeringen overføre ansvaret for havner og farleder fra Fiskeri- og kystdepartementet til Samferdselsdepartementet i forbindelse med statsbudsjettet for 2014.

*Forslag 58*

Stortinget ber regjeringen i sitt forslag til statsbudsjett for 2014 legge opp til en gradvis utfasing av losavgiften i Norge unntatt Svalbard over en fireårsperiode.

*Forslag 59*

Stortinget ber regjeringen straks å sette i gang arbeid med heving av ubåten U-864 og fjerning av kvikksølvlasten i havet utenfor Fedje i Hordaland. Stortinget legger til grunn at det parallelt med dette arbeidet legges frem sak i Stortinget om tidsplan og avklart finansiering.

*Forslag 60*

Stortinget ber regjeringen legge frem handlingsplan for håndtering av alle skipsvrak langs norskekysten.

*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 aksjoner i offentlig regi knyttet til ulykker og utslipp, rutinemessig som en del av et fast evalueringsopplegg, også revideres av Riksrevisjonen.

**Forslag fra Høyre og Kristelig Folkeparti:***Forslag 63*

Stortinget ber regjeringen legge frem en strategi og finansieringsplan for ladestasjoner og infrastruktur for elbil.

*Forslag 64*

Stortinget ber regjeringen opprette en statlig belønningsordning for gang- og sykkelvei.

*Forslag 65*

Stortinget ber regjeringen legge fram en tiltaksplan for økt sykling blant barn og unge.

*Forslag 66*

Stortinget ber regjeringen utarbeide egen sak om alternative finansierings- og organiseringsformer, og beskrive både veg- og jernbaneprosjekter som etter en faglig vurdering dette kan være egnet for.

*Forslag 67*

Stortinget ber regjeringen legge fram egen sak om tiltak for økt bruk av alkoholås.

*Forslag 68*

Stortinget ber regjeringen legge frem en sak om mulig realisering av Stad skipstunnel som et OPS-prosjekt.

**Forslag fra Høyre:***Forslag 69*

Stortinget ber regjeringen fremme sak om OPS-finansiering og -organisering for følgende prosjekter i 2013:

- E39 Rådal–Svegatjørn
- E18 Akershus–Riksgrensen/Ørje
- E18 Vestkorridoren (Oslo–Akershus)
- Jernbaneprosjektet Bergen–Arna (Ulriks-tunnelen).

**Forslag fra Kristelig Folkeparti:***Forslag 70*

Stortinget ber regjeringen fremlegge en statusrapport for universell utforming på alle transportområder.

**10. Komiteens tilråding**

Komiteens tilråding til romertall I–XXII fremmes av Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet.

Komiteens tilråding til romertall XXIII fremmes av Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti.

Komiteens tilråding til romertall XXIV–LII fremmes av Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti.

Komiteen viser til proposisjonen og merkningene og rår Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

A

**Rammeområde 17  
(Transport og kommunikasjon)**

I

På statsbudsjettet for 2013 bevilges under:

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
Utgifter				
456		Direktoratet for nødkommunikasjon		
	1	Driftsutgifter .....	339 746 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i> ..	895 137 000	
1062		Kystverket		
	1	Driftsutgifter, <i>kan nyttes under post 45</i> .....	1 632 530 000	
	21	Spesielle driftsutgifter .....	60 800 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
	30	Nyanlegg og større vedlikehold, <i>kan overføres</i> .....	497 910 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 1</i> .....	190 550 000	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres</i> .....	60 000 000	
	70	Tilskudd Redningsselskapet .....	56 200 000	
1070		Samfunnet Jan Mayen og Loran-C		
	1	Driftsutgifter .....	44 187 000	
1300		Samferdselsdepartementet		
	1	Driftsutgifter .....	139 800 000	
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner .....	32 600 000	
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv. ....	32 100 000	
	72	Tilskudd til samferdselsberedskap .....	2 700 000	
1301		Forskning og utvikling mv.		
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv. ....	14 300 000	
	50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i> .....	142 000 000	
	72	Tilskudd til miljøvennlig transport, Transnova-prosjektet, <i>kan overføres</i> .....	87 200 000	
1310		Flytransport		
	70	Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1311 post 71</i> .....	673 000 000	
1311		Tilskudd til regionale flyplasser		
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap.1310 post 70</i> .....	30 900 000	
1313		Luftfartstilsynet		
	1	Driftsutgifter .....	189 800 000	
1314		Statens havarikommisjon for transport		
	1	Driftsutgifter .....	62 500 000	
1320		Statens vegvesen		
	23	Drift og vedlikehold av riksveger, trafikant- og kjøretøytilsyn m.m., <i>kan overføres, kan nyttes under post 29, post 30, post 31 og post 72</i> .....	8 844 500 000	
	26	Vegtilsyn .....	15 500 000	
	29	Vederlag til OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i> .....	411 000 000	
	30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23, post 29, post 31 og post 72</i> .....	9 105 800 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
	31	Rassikring, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i> .....	966 400 000	
	35	Vegutbygging i Bjørvika, <i>kan overføres</i> .....	101 400 000	
	36	E16 over Filefjell, <i>kan overføres</i> .....	173 900 000	
	37	E6 vest for Alta, <i>kan overføres</i> .....	202 900 000	
	61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene .....	140 000 000	
	62	Tilskudd til rassikring på fylkesvegnettet, <i>kan overføres</i> ..	550 800 000	
	72	Kjøp av riksvegferjetjenester, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i> .....	525 100 000	
1330		Særskilte transporttiltak		
	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport, <i>kan overføres</i> .....	758 900 000	
	70	Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen–Kirkenes	773 900 000	
1350		Jernbaneverket		
	23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	5 186 700 000	
	25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen, <i>kan overføres</i> ...	98 000 000	
	30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	5 261 000 000	
	31	Nytt dobbeltspor Oslo–Ski, <i>kan overføres</i> .....	827 000 000	
1351		Persontransport med tog		
	70	Kjøp av persontransport med tog, <i>kan overføres</i> .....	2 921 300 000	
1354		Statens jernbanetilsyn		
	1	Driftsutgifter .....	58 700 000	
	21	Spesielle driftsutgifter – tilsyn med tau- og kabelbaner og park- og tivolianlegg .....	15 000 000	
1370		Posttjenester		
	70	Kjøp av post- og banktjenester .....	353 000 000	
1380		Post- og teletilsynet		
	1	Driftsutgifter .....	163 900 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i> ..	10 500 000	
	70	Tilskudd til telesikkerhet og -beredskap, <i>kan overføres</i> ....	27 900 000	
1561		IKT-politikk		
	22	Samordning av IKT-politikken, <i>kan overføres</i> .....	13 027 000	
	71	Tilskudd til fri programvare .....	4 500 000	
	72	Tilskudd til forebyggende informasjonssikring .....	6 860 000	
	73	Tilskudd til digital kompetanse .....	2 108 000	
	74	Tilskudd til IKT-standardisering .....	700 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
1562		Internasjonalt IKT-samarbeid og utviklingsprogram		
	1	Driftsutgifter .....	4 430 000	
	70	Tilskudd til internasjonale program, <i>kan overføres</i> .....	33 753 000	
		Totale utgifter		42 742 438 000

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
Inntekter				
3456		Direktoratet for nødkommunikasjon		
	1	Brukerbetaling	75 709 000	
	2	Variable refusjoner	14 000 000	
	3	Faste refusjoner	6 850 000	
4062		Kystverket		
	2	Andre inntekter	10 384 000	
4070		Samfunnet Jan Mayen og Loran-C		
	7	Refusjoner og andre inntekter	5 037 000	
4300		Samferdselsdepartementet		
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet	2 300 000	
4313		Luftfartstilsynet		
	1	Gebyrinntekter	140 400 000	
4320		Statens vegvesen		
	1	Salgsinntekter m.m.	166 600 000	
	2	Diverse gebyrer	306 700 000	
	3	Refusjoner fra forsikringsselskaper	31 800 000	
4350		Jernbaneverket		
	1	Kjørevegsavgift	28 300 000	
	2	Salg av utstyr og tjenester mv.	247 100 000	
	6	Videresalg av elektrisitet til togdrift	281 200 000	
	7	Betaling for bruk av Gardermobanen	98 000 000	
4354		Statens jernbanetilsyn		
	1	Gebyrer for tilsyn med tau- og kabelbaner og park- og tivoli-anlegg	15 000 000	
4380		Post- og teletilsynet		
	1	Diverse gebyrer	154 400 000	
	51	Fra reguleringsfondet	10 000 000	

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
5619		Renter av lån til Oslo Lufthavn AS		
	80	Renter	<u>157 800 000</u>	
5624		Renter av Svinesundsforbindelsen AS		
	80	Renter	<u>32 000 000</u>	
		Totale inntekter		<u>1 783 580 000</u>

## II

## Salg og bortfeste av fast eiendom

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2013 kan selge og bortfeste fast eiendom inntil en verdi av 50 mill. kroner i hvert enkelt tilfelle.

## III

## Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2013 kan:

overskride bevilgningen under  
kap. 1313 post 1

mot tilsvarende merinntekter under  
kap. 4313 post 2

## IV

## Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2013 kan:

overskride bevilgningen under  
kap. 1320 postene 23, 30 og 72

mot tilsvarende merinntekter under  
kap. 4320 postene 1, 2 og 3

## V

## Fullmakt til forskuttering

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2013 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 5 800 mill. kroner. Forskutteringene skal refunderes uten kompensasjon for renter og prisstigning.

sen i Prop. 1 S (2012–2013) 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 1 900 mill. kroner.

## VII

## VI

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2013 kan:

- gjennomføre de investeringsprosjektene som er omtalt i merknadene til kap. 1320 Statens vegve-

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for vedlikeholdsarbeider

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2013 kan forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 23 Drift og vedlikehold av riksveger, trafikant- og kjøretøytilsyn m.m., slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger

5 300 mill. kroner, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 2 300 mill. kroner.

## VIII

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for riksvegferjedriften

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2013 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 3 800 mill. kroner, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 500 mill. kroner.

## IX

Investeringsramme transporttiltak i fylkene

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2013 kan gi tilsagn om rentekompensasjon tilsvarende en investeringsramme på 2 000 mill. kroner over kap. 1320 Statens vegvesen, post 61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene.

## X

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2013 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
Kap. 1354 post 21	Kap. 4354 post 1

## XI

Bestillingsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2013 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

## XII

Tilsagnsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2013 kan gi tilskudd utover gitt bevilgning, men slik at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1350		Jernbaneverket	
	30	Investeringer i linjen	10 mill. kroner



## XIII

## Fullmakt til forskuttering

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2013 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.

## XIV

## Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2013 kan:

1. gjennomføre de investeringsprosjektene som er omtalt i merknadene til kap. 1350 Jernbaneverket i Prop. 1 S (2012–2013) innenfor de kostnadsrammer som der er angitt.
2. forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1350 Jernbaneverket, post 30 Investeringer i linjer og post 31 Nytt dobbeltspor Oslo–Ski, for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsramme overfor Stortinget, likevel slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 400 mill. kroner.

## XV

## Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for vedlikeholdsarbeider

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2013 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.

## XVI

## 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 AS, i 2013 kan:

1. gi NSB AS en restverdigaranti for bokførte verdier på inntil 4 955 mill. kroner.
2. gi NSB AS ytterligere restverdigaranti på oppgraderinger og nyinvesteringer innenfor en ramme på inntil 1 085 mill. kroner.

## XVII

## Overføringer til og fra reguleringsfondet

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2013 kan overføre inntil 10 mill. kroner til eller fra Post- og teletilsynets reguleringsfond.

## XVIII

## Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Justis- og beredskapsdepartementet i 2013 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 456 post 1	kap. 3456 post 2
kap. 456 post 45	kap. 3456 post 2

## XIX

## Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Fiskeri- og kystdepartementet i 2013 kan:

1.

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekt under
kap. 1062 postene 1 og 45 kap. 1070 post 1	kap. 4062 post 2 og kap. 5575 post 74 Kap. 4070 post 7

2. nytte inntil 10 mill. kroner av salgsinntekter fra salg av ikke næringsaktive fiskerihavner under kap. 4062 post 2 til følgende formål under kap. 1062 post 30:
- a) dekning av salgskostnader forbundet med salget
  - b) oppgradering og vedlikehold av fiskerihavner under kap. 1062 post 30.

## XX

## Fullmakt til overskridelser

Stortinget samtykker i at Fiskeri- og kystdepartementet i 2013 kan overskride bevilgningen under kap. 1062 Kystverket, post 21 Spesielle driftsutgifter, med inntil 70 mill. kroner per aksjon dersom det er nødvendig å sette i verk tiltak mot akutt forurensning uten opphold og før Kongen kan gi slikt samtykke.

## XXI

## Bestillingsfullmakter

Stortinget samtykker i at Fiskeri- og kystdepartementet i 2013 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	588,4 mill. kroner
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	3,0 mill. kroner

## XXII

## Tilsagnsfullmakter

Stortinget samtykker i at Fiskeri- og kystdepartementet i 2013 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

B

**Rammeuavhengige forslag**

XXIII

**Oslopakke 3**

Stortinget samtykker i at:

1. Fjellinjen AS i 2013 får fullmakt til å ta opp lån på inntil 1 450 mill. kroner i tråd med vilkårene i omtalen under programkategori 21.30 Vegformål i Prop. 1 S (2012–2013).
2. Fjellinjen AS får tillatelse til å kreve inn bompenger til delvis finansiering av Oslopakke 3. Vilkårene framgår av denne proposisjonen.
3. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå revidert avtale med Fjellinjen AS og fastsette nærmere regler for innkrevingen.

XXIV

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.

XXV

Stortinget ber regjeringen legge frem et nytt og forpliktende opplegg for fornyelse av skiltparken i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett for 2013.

XXVI

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.

XXVII

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

XXVIII

Stortinget ber regjeringen utrede kystriksvei i Finnmark.

XXIX

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

XXX

Stortinget ber regjeringen forsere arbeidet med bygging av midtrekkverk 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 utarbeide en egen ungdomsstrategi for å redusere antallet trafikkulykker som involverer ungdom mellom 16 og 24 år.

XXXIII

Stortinget ber regjeringen i løpet av 2013 legge frem en egen sak om utvikling og finansiering av fremtidige kollektivløsninger i de største byene.

XXXIV

Stortinget ber regjeringen utrede modell for statlig låneordning for samferdselsformål, og legge dette frem for Stortinget i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett for 2013.

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 oversikt over vedlikeholdsetterslepet på jernbanenettet i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett for 2013.

## XXXVII

Stortinget ber regjeringen sette flere av jernbanens drifts- og vedlikeholdsoppgaver ut på anbud for å styrke satsingen på jernbanen.

## XXXVIII

Stortinget ber regjeringen fremskynde planene for ny jernbanetunnel under Oslo.

## XXXIX

Stortinget ber regjeringen konkurranseutsette persontransport på jernbane på flere av strekningene som i dag drives av NSB.

## XL

Stortinget ber regjeringen legge frem en sak om modernisering av organisering og drift av jernbanetransport i Norge.

## XLI

Stortinget ber regjeringen sørge for å stoppe fjerningen av fotgjengerfelt, og at det legges føringer for opprettelse av nye, slik at hensynet til universell utforming ivaretas.

## XLII

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.

## XLIII

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

## XLIV

Stortinget ber regjeringen gjennomføre endringer i planprosessen for å oppnå kortere planleggingstid for store prosjekter.

## XLV

Stortinget ber regjeringen legge frem sak med forslag om tiltak for å redusere planleggingstiden for

veibyggning i Norge, øke planproduksjonen og sikre en planberedskap for utbygging og vedlikehold av et moderne, sikkert og miljøvennlig veinett.

## XLVI

Stortinget ber regjeringen legge frem en sak om praktiseringen av båndlegging og innløsning av eiendom knyttet til planlagte veiprosjekter. 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.

## XLVII

Stortinget ber regjeringen i løpet av 2013 legge frem en egen stortingsmelding om strategi og tiltak knyttet til effektiv sjøtransport og havnestruktur, med virkning fra budsjettåret 2014.

## XLVIII

Stortinget ber regjeringen legge frem sak om bygging av alternativ seilingsled til Bergen indre havn i revidert nasjonalbudsjett for 2013.

## XLIX

Stortinget ber regjeringen i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett for 2013 komme tilbake med en egen plan om betydelig økning av bevilgningsnivået knyttet til nymerking av farleder.

## L

Stortinget ber regjeringen gjennomføre endringer i lostjenesten med sikte på å redusere antall losinger og reduksjon av avgifter og gebyrer knyttet til pålagt lostjeneste. Stortinget peker spesielt på muligheten for å forbedre ordningen med farledsbevis. Stortinget legger til grunn at tiltak ikke øker risikonivået.

## LI

Stortinget ber regjeringen legge til rette for at organisasjoner som driver med redningsarbeid, gis anledning til å benytte det nye Nødnett.

## LII

Stortinget ber regjeringen fremme en sak som omhandler de økonomiske konsekvensene for kommunene og etatene i forbindelse med innføring og drift av det nye Nødnett. Saken må også synliggjøre hvordan de eventuelle merutgiftene skal finansieres.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 29. november 2012

**Knut Arild Hareide**

leder og ordf. for kap. 1062 post 70, kap.  
1300, kap. 4300 og kap. 5619

**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 Ruiten**

ordf. for kap. 1320 postene 35, 36 og  
37

**Jan-Henrik Fredriksen**

ordf. for kap. 1313, kap. 1314, kap.  
4312, kap. 4313 og kap. 4320

**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. 5624

**Bård Hoksrud**

ordf. for kap. 1354, kap. 1380, kap.  
1562, kap. 4354 og kap. 4380

**Gorm Kjærnli**

ordf. for kap. 1350 (unntatt post 31) og kap.  
4350

**Hallgeir H. Langeland**

ordf. for kap. 1301 og kap. 1350 post  
31

**Lars Myraune**

ordf. for kap. 1310, kap. 1370 og kap.  
1561

**Janne Sjelmo Nordås**

ordf. for kap. 1062 post 60 og kap. 1320  
postene 31 og 62

**Magne Rommetveit**

ordf. for kap. 1062 post 30, kap. 1311  
og kap. 1320 post 72

**Ingjerd Schou**

ordf. for kap. 1070, kap. 4070 og kap.  
1351

**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 Stortingets presidentskap, datert 22. november 2012****Prop. 1 S (2012-2013) for Samferdselsdepartementet. Korrigeringer**

Samferdselsdepartementet gir med dette en oversikt over mindre feil som er oppdaget i departementets budsjettproposisjon for 2013, med korrigeringer. I tillegg til gjennomgangen nedenfor, vedlegges to korrigerede tabeller. Disse er vist til under.

- Side 46: I tabellen er kap. 1320 summert til 17 836 600 i forslag 2013. Det skal være 17 838 600, jf. første tabell side 38. Første setning under tabellen side 46 blir da: «Budsjettforslaget for 2013 for Statens vegvesen er totalt på 21 047,3 mill. kr (17 838,6 mill. kr)...»
- Side 55 (første spalte): E6 Øyer – Tretten er vist under prosjekter som planlegges åpnet for trafikk i 2013. Prosjektet er imidlertid planlagt åpnet i desember 2012 (i prosjektomtalen på side 112 står ved årsskiftet 2012/2013.)
- Side 55 (andre spalte): Det er bare E6 Kråkmofjellet nord som blir startet i 2013.
- Side 55 (andre spalte): Har skiftet navn til rv 4 Lunner grense – Jaren, inkl. Lygna sør (pga. forlenging av prosjektet). Altså ikke rv 4 Gran – Jaren, slik det står i proposisjonen.
- Side 77: To feil i tabellene for post 36 og post 37; det står "Sum post 35".
- Side 103: I tabellen er det oppgitt feil prognose for sluttkostnad og kostnadsramme for rv 509 Solasplitten i tekstomtale. Tallene i tabellen på side 102 er korrekte.
- Side 118 (første spalte): Står E8 Riksgrensen – Skibotn i Finnmark, skal være Troms.
- Side 118 (andre spalte): Står "sentrumstiltak på E6 i Skibotn i Finnmark", skal være Troms.
- Side 139 (investeringstabellen):
  - Det er summeringsfeil i tabellen. Vi gjør oppmerksom på at feilene ikke påvirker kolonnene «Forslag 2013» og «Anslag 2014». Tabell med korrekte tall følger vedlagt.
  - Dobbeltspor Farriseidet-Porsgrunn «Rest etter 2014» skal være 4 267 mill. kr (ikke 4 264 mill. kr).
  - Det er summeringsfeil i linjen «Sum nye anlegg»: Sum «Kostnadsramme (P85) skal være 24 660 (ikke 25 394), sum «Styringsramme (P50) skal være 22 103 (ikke 22 770), sum «Forbruk t.o.m 2012» skal være 7 550 mill. kr (ikke 8 276).
- Jernbaneverket har opplyst nytt beløp for Bedre togtilbud i Østlandet, «Forbruk t.o.m 2012» = 965 mill. kr og ikke 848 mill. kr som er fra Prop. 1 for 2012. Det nye tallet inkluderer forbruk i 2011 og ruteplantiltakene var da ikke et eget programområde.
- Det er oppgitt feil sum for Post 31, «Forbruk t.o.m 2012», Jernbaneverket opplyser at riktig sum er 928 mill. kr. inkl 72 mill. kr som var påløpt før post 31 ble opprettet (beløpet som er ført er 1 322 mill. kr). «Rest etter 2014» påvirkes tilsvarende.
- Nye summer for «Rest etter 2014» blir: Post 31=16 693 (ikke 16 299) og «Sum Jernbaneeinvesteringer»= 24 627 (ikke 24 233).
- Side 150, første spalte, opplistingen av plattformforlengelser – «Nye Harestua holdeplass» skal ut, den erstattes av (Nye) Furumo holdeplass (som er riktig spesifisert i linja under).
- Side 154 (første spalte): Differanse mellom bevilgning 2013 og 2012 på post 70 Kjøp av persontransporttjenester skal være 405 mill. kr, ikke 397 mill. kr.
- Side 155 (andre spalte): Det er ikke korrekt at Kongsberg-Eidsvoll er sist ut av lokaltogstrekningene som får nytt materiell. Riktig tekst i avsnittet vil være: Kongsvingerbanen vil få avganger hver time på strekningen Asker-Oslo-Kongsvinger, og nytt materiell skal etter planen fases inn i løpet av første halvår 2014. Nytt materiell settes også inn på strekningen Drammen – Dal som får en dobling av frekvensen til halvtimesfrekvens. Først ut av lokaltogstrekningene som får nytt materiell, er Kongsberg – Eidsvoll, hvor innfasing etter planen skal skje mot slutten av 2012.
- Side 181: I tabell øverst på siden er antall mill. setekm for nærtrafikk i 2009 feil; skal være 4059, ikke 4486. Skyldes at NSB Gjøvikbanen er inkludert her og ikke i påfølgende år.
- Side 186: I tekstomtale og tabell står det at 10 km sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk i utvalgte byer og tettsteder skal bygges i 2013, med samlet oppfølging etter fire år satt til 25 km. Riktige tall skal være hhv. 15 km og 30 km. Dette gir en oppfølging på 51 pst., ikke 42 pst slik det står i tekst og tabell. Korrigert tabell følger vedlagt.

**UNDERVEDLEGG 1****Prop. 1 S Samferdselsdepartementet. Tabell side 139 korrigert.****Nærmere om prioriteringer av investeringer i jernbaneinfrastruktur**

Prosjekter	Kostnads- ramme (P85)	Styrings- ramme (P50)	Forbruk t.o.m. 2012	Forslag 2013	Anslag 2014	(mill. kr)
						Rest etter 2014
Dobbeltspor Lysaker–Asker				6		
Dobbeltspor Sandnes–Stavanger	2 571	2 470	2 215	165	95	
Ganddal godsterminal	754	628	573	31	45	
Fjernstyring Mosjøen–Bodø	675	656	451	7	0	198
Dobbeltspor Barkåker–Tønsberg	1 746	1 597	1 230	57	61	249
Dobbeltspor Holm–Nykirke	6 318	5 408	1 489	900	1 430	1 589
Dobbeltspor Farriseidet–Porsgrunn	6 824	6 347	310	400	1 370	4 267
Dobbeltspor Langset–Kleverud	5 105	4 372	1 011	848	1 167	1 346
ERTMS-Erfaringsstrekning	667	625	271	109	210	100
<i>Sum nye anlegg</i>	<i>24 660</i>	<i>22 103</i>	<i>7 550</i>	<i>2 523</i>	<i>4 378</i>	<i>7 749</i>
<i>Planlegging og grunnerverv</i>				<i>195</i>	<i>190</i>	
<i>Programområder</i>						
Bedre togtilbud i Østlandsområdet			965	938	1 094	185
Kapasitet				346	346	
Stasjoner og knutepunkter				730	730	
Sikkerhet				239	239	
Oslo-Prosjektet	2 131		1 544	290	290	
<i>Sum Programområder</i>				<i>2 543</i>	<i>2 699</i>	<i>185</i>
<i>Sum Post 30</i>				<i>5 261</i>	<i>7 267</i>	<i>7 934</i>
<i>Post 31 Nytt dobbeltspor Oslo–Ski3</i>	<i>(23 400)</i>	<i>(20 000)</i>	928	827	1 552	16 693
<i>Sum Jernbaneinvesteringer</i>				<i>6 088</i>	<i>8 819</i>	<i>24 627</i>

**UNDERVEDLEGG 2****Prop. 1 S Samferdselsdepartementet. Tabell side 186 korrigeret.**

Tabell 4.10 Indikatorar for framkome for gåande og syklande

	Handlings-program- met 2010–2013	Forslag 2013	Oppfølging etter fire år	Venta effekt 2010–2013, pst.
Tal på km samanhengande hovudnett for sykkeltrafikk i utvalde byar og tettstader	59	15	30	51
Tal på km tilrettelagt for gåande og syklande totalt	226	54	167	74