Innst. 450 S

(2012–2013)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Meld. St. 26 (2012–2013)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Nasjonal transportplan 2014–2023

Innhold

Side

1. Innledning og generelle merknader 7
1.1 Sammendrag 7
1.2 Komiteens merknader 7
1.2.1 Generelle merknader fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet 8
1.2.2 Generelle merknader fra Fremskrittspartiet 11
1.2.3 Generelle merknader fra Høyre 24
1.2.4 Generelle merknader fra Kristelig Folkeparti 40

2. Grunnlaget for meldingen 48
2.1 Oppfølging av Nasjonal transportplan 2010–2019 48
2.1.1 Sammendrag 48
2.1.2 Komiteens merknader 48
2.2 Planprosess 50
2.2.1 Sammendrag 50
2.2.2 Komiteens merknader 50
2.3 Metodeutvikling og bruk av samfunnsøkonomiske analyser 54
2.3.1 Sammendrag 54
2.3.2 Komiteens merknader 54

3. Utviklingstrekk og perspektiver 56
3.1 Sammendrag 56
3.2 Komiteens merknader 57

4. Enklere, raskere, sikrere – et framtidsrettet transportsystem 58
4.1 Sammendrag 58
4.2 Komiteens merknader 59
4.2.1 Generelt om grunnlaget for den langsiktige utviklingen av transportnettet 59
4.2.2 Langsiktig strategi for vegnettet 60
4.2.3 Langsiktig strategi for togtilbudet 63
4.2.4 Langsiktig strategi for luftfarten 66
4.2.5 Langsiktig strategi for sjøtransporten 68

5. Målene for transportpolitikken 68
5.1 Sammendrag 68
5.2 Komiteens merknader 69

6. Effektivisering, prosjektorganisering og brukerfinansiering 71
6.1 Sammendrag 71
6.2 Økte rammer stiller nye krav 71
6.2.1 Sammendrag 71
6.2.2 Komiteens merknader 71
6.3 Forutsigbar finansiering og rasjonell gjennomføring 72
6.3.1 Sammendrag 72
6.3.2 Komiteens merknader 72
6.4 Ny ordning for særskilt prioriterte prosjekt 72
6.4.1 Sammendrag 72
6.4.2 Komiteens merknader 72
6.5 Effektivisering av planprosessen 73
6.5.1 Sammendrag 73
6.5.2 Komiteens merknader 74
6.6 Brukerfinansiering 75
6.6.1 Sammendrag 75
6.6.2 Komiteens merknader 76

Side
6.7 Effektivisering i transportetatene og Avinor ... 78
6.7.1 Sammendrag ... 78
6.7.2 Komiteens merknader ... 79
6.8 Statlig kjøp av persontransporttjenester ... 81
6.8.1 Sammendrag ... 81
6.8.2 Komiteens merknader ... 81

7. Økonomiske ressurser ... 82
7.1 Sammendrag ... 82
Hovedprioriteringer innenfor de økonomiske rammene ... 83
7.2 Komiteens merknader ... 84
Kystforvaltning ... 86
Oppfølging Klimaforliket ... 86
Fylkesvegnettet ... 86
Kjøp av riksvegferjetjeneste ... 87
Bymiljøavtaler ... 88
Skredsikring ... 88

8. Regional utvikling og mobilitet i og mellom distriktene ... 89
8.1 Sammendrag ... 89
Nordområdene ... 90
8.2 Komiteens merknader ... 90
Hovedferdselsårer – Veg ... 91
Ferjetilbud ... 92
Jernbane ... 92
Fiskerihavner ... 92
Luftfart ... 92
Nordområdene ... 93
Bredbånd ... 93

9. Byområdene – styrket innsats for kollektivtransport, syklister og fotgjengere ... 94
9.1 Sammendrag ... 94
9.2 Komiteens merknader ... 95
Boliger og kollektivløsninger ... 98
9.3 Hovedutfordringer, helhetlige bymiljøavtaler – tiltak for mer målrettet samarbeid i byområdene ... 98
9.3.1 Sammendrag ... 98
9.3.2 Komiteens merknader ... 99
9.4 Regjeringens sykkelstrategi ... 105
9.4.1 Sammendrag ... 105
9.4.2 Komiteens merknader ... 105
9.4.3 Komiteens merknader til status, utfordringer og tiltak i de fire største byområdene ... 108
9.4.3.1 Oslopakke 3 ... 108
9.4.3.2 Bergensområdet ... 111
9.4.3.3 Trondheimsområdet ... 114
9.4.3.4 Nord-Jæren/Stavangerområdet ... 115
9.4.3.5 Øvrige byregioner ... 116

10. Framkommelighet og konkurransekraft – strategi for en effektiv godstransport ... 118
10.1 Sammendrag ... 118
10.2 Komiteens merknader ... 119
10.2.1 Næringslivets behov for persontransport ... 119
10.2.2 Godsstrategi – Generelt ... 119
10.2.3 Godstransport på veg ... 120
10.2.4 Mer gods på jernbane – økt kapasitet og driftssikkerhet ... 120

Side
10.2.5 Mer godstransport på sjø ... 122
10.2.6 Godstransport med fly ... 124
10.2.7 ITS-ny teknologi skal bidra til å nå transportpolitiske mål ... 124

11. Transportsikkerhet ... 124
11.1 Sammendrag ... 124
Videreutvikle kunnskapsgrunnlaget innen trafikksikkerhet ... 125
11.2 Komiteens merknader ... 125
Midtrekkverk ... 127
Alkolås ... 128
Trygg Trafikk ... 129
MC – motorsykkel ... 129

12. Miljø ... 130
12.1 Sammendrag ... 130
12.2 Komiteens merknader ... 131
Utfordringer ... 131
Klima ... 131
Ren luft og støy ... 132
Naturmangfold og dyrket jord ... 133
Miljø og skipsfart ... 134
Bil- og drivstoffavgifter ... 134

13. Universell utforming – alle skal med ... 136
13.1 Sammendrag ... 136
13.2 Komiteens merknader ... 137
TT-ordningen ... 138

14. Samfunnssikkerhet og beredskap ... 138
14.1 Sammendrag ... 138
14.2 Komiteens merknader ... 139
Klimautfordringene ... 139
Skipstrafikk ... 140
Nødnett ... 140

15. Investeringsprogrammet for transportnettet – prioriteringer i korridorene ... 141
15.1 Sammendrag ... 141
Innledning ... 141
15.2 Komiteens merknader til korridor 1: Oslo–Svinesund/Kornsjø ... 143
15.2.1 Generelt og oppsummering om korridoren ... 143
15.2.2 Riksveginvesteringer i korridoren ... 144
15.2.3 Jernbaneinvesteringer i korridoren ... 145
15.2.4 Investeringer i infrastruktur for luftfart i korridoren ... 149
15.3 Komiteens merknader til korridor 2: Oslo–Ørje/Magnor ... 149
15.3.1 Generelt og oppsummering om korridoren ... 149
15.3.2 Riksveginvesteringer i korridoren ... 150
15.3.3 Jernbaneinvesteringer i korridoren ... 152
15.4 Komiteens merknader til korridor 3: Oslo–Grenland–Kristiansand–Stavanger ... 153
15.4.1 Generelt og oppsummering om korridoren ... 153
15.4.2 Riksveginvesteringer i korridoren ... 154
15.4.3 Jernbaneinvesteringer i korridoren ... 159
15.4.4 Investeringer i infrastruktur for luftfart i korridoren ... 162
15.4.5 Investeringer i infrastruktur for sjøtransport og logistikksenter i korridoren ... 162
15.5 Komiteens merknader til korridor 4: Stavanger–Bergen–Ålesund–Trondheim ... 162
15.5.1 Generelt og oppsummering om korridoren ... 162

Side
15.5.2 Riksveginvesteringer i korridoren ... 163
15.5.3 Jernbaneinvesteringer i korridoren ... 170
15.5.4 Investeringer i infrastruktur for luftfart i korridoren ... 170
15.5.5 Investeringer i infrastrukturen for sjøtransport i korridoren ... 170
15.6 Komiteens merknader til korridor 5: Oslo–Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø ... 171
15.6.1 Generelt og oppsummering om korridoren ... 171
15.6.2 Riksveginvesteringer i korridoren ... 172
15.6.3 Jernbaneinvesteringer i korridoren ... 175
15.7 Komiteens merknader til korridor 6: Oslo–Trondheim med armer til Måløy, Ålesund og Kristiansund ... 176
15.7.1 Generelt og oppsummering om korridoren ... 176
15.7.2 Riksveginvesteringer i korridoren ... 177
15.7.3 Jernbaneinvesteringer i korridoren ... 179
15.7.4 Investeringer i infrastruktur for luftfart i korridoren ... 181
15.7.5 Investeringer i infrastruktur for sjøtransport og logistikksenter i korridoren ... 182
15.8 Komiteens merknader til korridor 7: Trondheim–Bodø med armer til svenskegrensen 182
15.8.1 Generelt og oppsummering om korridoren ... 182
15.8.2 Riksveginvesteringer i korridoren ... 182
15.8.3 Jernbaneinvesteringer i korridoren ... 184
15.8.4 Investeringer i infrastruktur for luftfart i korridoren ... 185
15.9 Korridor 8: Bodø–Narvik–Tromsø–Kirkenes med arm til Lofoten og armer til grensene mot Sverige, Finland og Russland ... 186
15.9.1 Generelt og oppsummering om korridoren ... 186
15.9.2 Riksveginvesteringer i korridoren ... 187
15.9.3 Jernbaneinvesteringer i korridoren ... 191
15.9.4 Investeringer i infrastruktur for luftfart i korridoren ... 192
15.9.5 Investeringer i infrastrukturen for sjøtransport i korridoren ... 193
15.10 Nasjonale turistveger ... 193
15.11 Transportsamarbeid innen Norden ... 194
15.12 Barnas transportplan ... 194

16. Forslag fra mindretall ... 195

17. Komiteens tilråding ... 202

VEDLEGG 1 ... 205

VEDLEGG 2 ... 208

Innst. 450 S

(2012–2013)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Meld. St. 26 (2012–2013)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Nasjonal transportplan 2014–2023

Til Stortinget

1. Innledning og generelle merknader

1.1 Sammendrag

Regjeringen vil utvikle et moderne og framtidsrettet transportsystem som gjør trafikkavviklingen enklere, raskere og sikrere. Dette vil bidra til å styrke næringslivets konkurransekraft, bedre bymiljø og regional utvikling. En robust infrastruktur med god standard vil også bedre trafikksikkerheten og gjøre at transportsystemet i størst mulig grad kan benyttes av alle. Videre vil regjeringen utvikle transportsystemet slik at de miljøskadelige virkningene av transport blir begrenset og bidrar til at Norge omstilles til et lavutslippssamfunn. Oppfølgingen av Klimaforliket har vært sentralt i arbeidet med stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2014–2023.

Regjeringens hovedgrep er å prioritere tiltak for bedre kapasitet og et mer robust vegnett i distriktene, mens det i og omkring byområdene er lagt mest vekt på å utvikle et effektivt kollektivtilbud og økt tilrettelegging for syklister og fotgjengere.

Regjeringen legger til grunn en statlig planramme til veg, jernbane og sjøtransport på 453,1 mrd. kroner ekskl. kompensasjon for mva. I tillegg er det satt av 9,2 mrd. kroner til Belønningsordningen, slik at samlet statlig ramme er 462,3 mrd. kroner i planperioden. Dette gir en samlet økning på om lag 150 mrd. kroner, eller om lag 50 pst. sammenliknet med en videreføring av nivået i 2013. Inklusiv kompensasjon for mva. er samlet planramme 508 mrd. kroner, som er om lag 167 mrd. kroner høyere enn en videreføring av nivået i 2013. I tillegg er det lagt til grunn om lag 98,6 mrd. kroner i bompenger. Samlet sett utgjør dette 606,6 mrd. kroner i tiårsperioden.

Luftfartens infrastruktur har i hovedsak vært selvfinansierende og omfattes ikke av de økonomiske rammene i denne stortingsmeldingen. En stortingsmelding om virksomheten i Avinor er under utarbeiding, og regjeringen vil der komme tilbake med nærmere avklaringer av Avinors rammebetingelser.

1.2 Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Anne Marit Bjørnflaten, Susanne Bratli, Freddy de Ruiter, Gorm Kjernli, Magne Rommetveit og Tone Merete Sønsterud, fra Fremskrittspartiet, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Bård Hoksrud og Arne Sortevik, fra Høyre, Trond Helleland, Lars Myraune og Ingjerd Schou, fra Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, fra Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, og fra Kristelig Folkeparti, lederen Knut Arild Hareide, bygger sin innstilling i hovedsak på samme kapittelinndeling som i Meld. St. 26 (2012–2013).

Komiteen har merket seg at Nasjonal transportplan 2014–2023 er den fjerde i rekken i det plansystemet som ble etablert gjennom St.meld. nr. 46 (1999–2000) Nasjonal transportplan 2002–2011.

Komiteen viser til at komiteen gjennomførte åpne høringer i saken med landsomfattende organisasjoner og fylkeskommuner og Oslo kommune i dagene 6., 7., 13. og 14. mai 2013.

Komiteen viser til vedlagte brev, datert 15. mai 2013, fra Samferdselsdepartementet v/statsråden

om rettinger til meldingen. Videre er vedlagt svar fra Samferdselsdepartementet v/statsråden og fra Fiskeri- og kystministeren v/statsråden (svar nr. 2) på spørsmål fra komiteen på vegne av partifraksjoner.

1.2.1 Generelle merknader fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet er tilfreds med at regjeringen har lagt fram et forslag til Nasjonal transportplan for 2014–2023 som vil utvikle et moderne og fremtidsrettet transportsystem som vil gjøre trafikkavviklingen enklere, raskere og sikrere.

Forslag til ny NTP representerer et historisk kraftig løft for samferdsel, med en planramme på 508 mrd. kroner. Dette tilsvarer en samlet økning på om lag 150 mrd. kroner, eller om lag 50 pst. sammenliknet med en videreføring av nivået i 2013, og er en videreføring av det taktskiftet i samferdselspolitikken som regjeringa gjennomførte da de rødgrønne partiene vant valget i 2005. Den rød-grønne regjeringens samferdselspolitikk viser at vi vil ta Norge videre.

Det legges opp til å bruke vel 311 mrd. kroner på veg, 168 mrd. kroner på jernbane, nær 9,23 mrd. kroner på belønningsordningen og 19,4 mrd. kroner på kystformål i perioden 2014–2023.

Disse medlemmer understreker at til grunn for denne fordelingen ligger en differensiert transportpolitikk som tar hensyn til at de ulike transportformene har ulike egenskaper og at det er forskjellige transportbehov i ulike deler av landet. Målet er å utnytte de enkelte transportformenes fortrinn slik at de dekker transportbehovet til folk og næringsliv best mulig.

Regjeringens forslag til transportplan vil bidra til å bedre bymiljøene og styrke den regionale utviklingen. Det vil bli store reisetidsbesparelser som følge av de foreslåtte investeringene i både veg- og banenett, og transportutgiftene for næringslivet vil reduseres med 78 mrd. kroner som følge av de foreslåtte tiltakene. Regjeringas forslag vil derfor styrke både velferden og næringslivets konkurransekraft. Disse medlemmer har merket seg at oppfølgingen av Klimaforliket har vært sentralt i arbeidet.

VEGFORMÅL

Disse medlemmer viser til at regjeringen legger opp til at det skal brukes 311 mrd. kroner til vegformål i tiårsperioden. Nær 292 mrd. kroner går til riksvegnettet, mens nesten 20 mrd. kroner settes av som et ekstraordinært tilskudd til fylkesveiene.

177 mrd. kroner går til investeringer på riksvegnettet, inkludert 8,7 mrd. kroner til skredsikring. Dette er nær 70 pst. høyere enn nivået i saldert budsjett for 2013.

1 280 kilometer ny riksveg blir åpnet for trafikk. 400 kilometer to- og trefelts riksveger får midtrekkverk. I tillegg kommer 380 kilometer møtefri veg på grunn av ny firefelts veg. Det gir totalt 780 kilometer møtefri veg.

Disse medlemmer er tilfredse med at planen vil bidra til ei utvikling av transportkorridorer som binder landsdeler sammen, og ei utvikling av det norske vegnettet slik at lengre sammenhengende strekninger får god standard. Forbindelsene E6, E10, E16, E18, E39 og E134 er derfor prioritert.

Reisetidsreduksjoner er viktig for regional utvikling. Tiltakene i meldingen vil gi reduserte reisetider i planperioden. Siden 2005 er reisetiden på E39 redusert med 50 minutter. Prosjektene som nå skal realiseres, gjør at reisetiden reduseres med ytterligere 1,5 time. Reisetiden på E6 vil bli betydelig redusert, E16 Oslo–Bergen får redusert kjøretid på 30 minutter og reisetiden på E18 reduseres med 20 minutter.

Den rød-grønne regjeringens samferdselssatsing har bidratt til en svært positiv utvikling i antall drepte og hardt skadde på veg. Antallet drepte er redusert med 30 pst. siden 2005, og nådde i 2012 det laveste tallet siden 1950, med 145 drepte. Dette skyldes både det intensiverte vedlikeholdsarbeidet, og at bygging av firefeltsveg og midtrekkverk har vært prioritert, samt satsing på et bredt spekter av trafikksikkerhetstiltak. Ved inngangen av 2014 vil riksvegnettet ha om lag 770 km møtefri veg. Disse medlemmer er derfor glade for det sterke fokuset på trafikksikkerhet også i denne planen, og viser til at regjeringen legger nullvisjonen til grunn for målet om transportsikkerhet. Målet i planperioden er å halvere tallet på hardt skadde og drepte i vegtrafikken.

Vel 105 mrd. kroner er satt av til drift og vedlikehold av riksveger. Årlige gjennomsnittsbevilgninger til drift og vedlikehold vil ligge nesten 20 pst. høyere enn i 2013. Forfallsveksten vil stoppe tidlig i NTP-perioden. Disse medlemmer er særlig tilfredse med at forfallet vil reduseres i løpet av perioden.

Fylkene har prioritert vegnettet som de tok over fra staten i 2010, og disse medlemmer vil understreke at fylkeskommunene har vist seg som gode vegeiere. Disse medlemmer er enige med regjeringen i at fylkene ikke vil greie å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på fylkesvegnettet uten ekstraordinær statlig finansiering, og støtter at rammetilskuddet til fylkeskommunene styrkes med 10 mrd. kroner i 10-årsperioden. I tillegg legges det opp til en årlig tilskuddsramme til rassikring på fylkesvegnettet, og nær 2,3 mrd. kroner til rentekompensasjonsordningen for transporttiltak i fylkene. Samlet betyr det nær 20 mrd. kroner per år til fylkeskommunene for at de skal kunne heve standarden på fylkesvegnettet.

Disse medlemmer er også tilfredse med at innsatsen på skredsikring aldri har vært høyre enn

den vil bli i kommende 10-årsperiode, og at løftet i NTP 2010–2019 om å bevilge 1 mrd. kroner til rassikring per år overoppfylles. Samlet innsats per år for fylkes- og riksvegnettet vil være på gjennomsnittlig 1,5 mrd. kroner i året.

Jernbaneformål

Disse medlemmer viser til at regjeringen setter av 168 mrd. kroner til jernbane. Et årlig gjennomsnitt på 16,8 mrd. kroner utgjør en økning på nær 49 pst. sammenliknet med 2013-nivå.

Til investeringer er det lagt til grunn om lag 92 mrd. kroner. Av dette er 58 mrd. satt av til utbygging av nær 167 kilometer dobbeltspor på InterCity-strekningene på Østlandet. Innen 2024 skal det være ferdigstilt sammenhengende dobbeltspor fra Oslo til Tønsberg, Hamar og Seut i Fredrikstad. Det betyr at reisetiden fra Oslo til disse tre byene blir redusert med 20–30 minutter på hver strekning, til en reisetid på rundt en time eller mindre.

Disse medlemmer er svært fornøyde med at den rød-grønne regjeringas jernbanesatsing vil fordoble antall kilometer med dobbeltspor. I 2005 var det 220 kilometer dobbeltsporet jernbane. I dag er dette økt til 247 kilometer. I 2024 vil det være 424 kilometer, i 2026 443 kilometer.

På godssiden er det satt av 3,5 mrd. kroner til Alnabruterminalen.

Det settes av 5,2 mrd. kroner til Bergensbanen. Dobbeltsporet mellom Bergen og Arna ferdigstilles, et prosjekt med kostnadsoverslag på 3,4 mrd. kroner. Byggestart blir kanskje allerede i 2013. Regjeringen setter dessuten av rundt 1,5 mrd. kroner til Ringeriksbanen, med oppstart i slutten av planperioden.

3,9 mrd. kroner går til modernisering av Trønderbanen og Meråkerbanen. 1,6 mrd. kroner er satt av til bedre kapasitet på Ofotbanen.

Til drift og vedlikehold settes av om lag 76 mrd. kroner. Det årlige gjennomsnittet til drift og vedlikehold vil dermed ligge 46 pst. over saldert budsjett 2013, og disse medlemmer understreker at med dette beregnes antall forsinkede tog å bli redusert med 40 pst. og antall innstilte tog reduseres med 60 pst.

Sjøformål

Disse medlemmer er også tilfredse med at regjeringas forslag til ny Nasjonal transportplan innebærer ei styrking av tiltakene på sjø. Regjeringa ruster opp sjøveien med 19,4 mrd. kroner i Nasjonal transportplan for 2014–2023, og det er 55 pst. over nivået på bevilgningen i 2013-budsjettet.

Disse medlemmer viser til at regjeringa legger opp til en storstilt satsing på havner og trygge farleder langs hele kysten. 432 mill. kroner årlig er satt av til farleder, noe som er en økning på 258 mill. kroner sammenliknet med årets budsjett. 270 mill. kroner årlig er satt av til fiskerihavner og tilskudd til kommunale fiskerihavneanlegg.

I Nasjonal transportplan ligger også byggingen av verdens første skipstunnel. Regjeringa setter av 1 mrd. kroner til Stad skipstunnel. Disse medlemmer understreker at dette er en stor satsing som vil bidra til sikkerhet og fremkommelighet for alle som ferdes på Stadhavet.

Regjeringa setter også av 3 mrd. kroner for å styrke skipsfarten, og for å få mer gods over på kjøl. Disse medlemmer viser i den forbindelse til «Nærskipsfartsstrategien» som utarbeides av regjeringen for å lykkes med dette. Denne strategien består av tiltak som:

- Utforming av tiltak som stimulerer til økt bruk av nærskipsfart.
- Utforming av en tilskuddsordning for statlig støtte til investeringer i utpekte havner.
- Utforming av en tilskuddsordning for havnesamarbeid og godskonsentrasjon.
- Styrking av forskning og utredning om godstransport på sjø og kombinerte transportløsninger.

Luftfartsformål

Disse medlemmer viser til at spredt bosetting, lange avstander og vanskelig topografi gjør at luftfarten er spesielt viktig i Norge. Et godt, sikkert og effektivt flytilbud er viktig for bosetting, sysselsetting og næringsutvikling både i distrikts-Norge og i sentrale strøk.

Regjeringen vil i neste tiårsperiode opprettholde og videreutvikle et desentralisert lufthavnnett. Ordningen med statlig kjøp av regionale flyrutetjenester videreføres.

Avinor skal sikres rammebetingelser som gjør selskapet i stand til å løse sine oppgaver, og disse medlemmer viser også til sine merknader i Avinors eiermelding, jf. Meld. St. 38 (2012–2013).

Store utfordringer

Disse medlemmer slutter seg til de foreslåtte prioriteringene i forslaget til ny Nasjonal transportplan:

- Øke satsingen på fornying, drift og vedlikehold for å øke påliteligheten og driftssikkerheten.
- Styrke satsingen betydelig til store prosjekt på riksvegnettet, hvor utbygging av E6, E10, E16, E18, E39 og E134 er hovedprioritet.
- Øke det gjennomsnittlige investeringsnivået til jernbanen med mer enn 50 pst., og legge opp til en dobling av satsingen på store prosjekt. Dette innebærer blant annet utbygging av InterCity, og

utbygging og modernisering av jernbanen i Bergensregionen, Trøndelag og Ofotbanen.
- Helhetlige bymiljøavtaler og belønningsordningen for å oppnå målet i Klimaforliket.
- Styrke fylkeskommunenes evne til å ta igjen forfallet på fylkesveger.
- Ytterligere styrke satsingen på skredsikringstiltak for å sikre trygg og pålitelig transport for folk og næringsliv i hele landet.
- Sikre Avinor rammebetingelser som gjør selskapet i stand til å opprettholde og videreutvikle et fremtidsrettet og effektivt lufthavnnett i hele landet
- Sette av midler til å utforme og følge opp tiltak for å styrke maritim transport og nærskipsfarten.

Utfordringene er store, men disse medlemmer mener at forslaget til ny NTP svarer på disse utfordringene.

ØKT SATSING PÅ SAMFERDSEL

Disse medlemmer viser til at den kraftige satsningen på samferdsel som den rød-grønne regjeringa har gjennomført, har gitt klare resultater som:

- Reisetidsreduksjoner på riksvegnettet.
- Økt punktlighet og regularitet for person- og godstog.
- Styrket fremkommelighet for lokal kollektivtransport, syklende og gående.
- Bedre trafikksikkerhet på veg.
- Bedre sikkerhet til sjøs og tilrettelegging for at havnene kan utvikle seg til intermodale knutepunkter.
- Et mer universelt utformet og tilgjengelig transportsystem.

Disse medlemmer er også tilfreds med at årlige klimagassutslipp har vært tilnærmet stabile fra transportsektoren siden 2007, grunnet blant annet avgiftspolitikk, kollektivtiltak m.m.

Disse medlemmer viser til at den rød-grønne regjeringa overtok ansvaret for en sektor som hadde vært underfinansiert og underprioritert av regjeringa Bondevik II. Manglende satsing på vedlikehold og investeringer i både veg- og banenett, hadde satt den nasjonale infrastrukturen under kraftig press. Reformene regjeringa Bondevik II gjennomførte i Jernbaneverket, hadde tappet etaten for verdifull kompetanse. Den rød-grønne regjeringa har økt ambisjonene kraftig for sektoren, finansiert nødvendig vedlikehold og overoppfylt vedtatte transportplaner. Fremkommeligheten har økt som følge av regjeringens satsing.

Disse medlemmer viser til at alle vegprosjekt som opprinnelig var planlagt igangsatt i 2010–2013, og som det planteknisk har vært mulig å igangsette, vil være startet opp i perioden. Dette omfatter 30 store investeringsprosjekter på veg. Alle varslede, store skredsikringsprosjekter er startet opp. Dette har resultert i reisetidsreduksjoner og reduserte avstandskostnader. Driftsstabiliteten på jernbanen er blitt betydelig bedre, som følge av intensiverte vedlikeholdsarbeider. Nær alle farledsprosjekter og fiskerihavneprosjekter i Kystverkets handlingsprogram 2010–2013 er gjennomført eller startet opp, samt at flere prosjekter er fremskyndet.

Disse medlemmer understreker at transportsektoren i Norge står overfor store utfordringer, som følge av globalisering, inntektsvekst og kraftig befolkningsvekst. Samtidig må sektoren, særlig i byområdene, utvikles i en mer miljøvennlig retning for å begrense klimagassutslipp og andre miljøskadelige virkninger. Disse medlemmer er derfor tilfreds med at regjeringen vil føre en offensiv transportpolitikk for å øke kapasiteten og gjøre transportsystemet sikrere.

Disse medlemmer deler regjeringens overordnede mål for transportpolitikken, om å:

«tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling».

MER EFFEKTIV BRUK AV RESSURSENE

Disse medlemmer vil vise til at bevilgningene til Statens vegvesen, Jernbaneverket og Kystverket har økt fra rundt 17 mrd. kroner i 2005 til vel 30 mrd. kroner i 2013, og det legges med dette opp til en ytterligere økning. Disse medlemmer er derfor tilfreds med at regjeringen foreslår tiltak for å:

- Sikre forutsigbar finansiering og rasjonell gjennomføring slik at prosjektkostnadene blir lavest mulig, og prosjektene tidlig kan komme befolkning og næringsliv til gode. Det etableres en ny ordning for særskilt prioriterte prosjekter, som i større grad vil sikre at det er fremdriften i prosjektene som bestemmer bevilgningene til de prioriterte prosjektene. Prosjekt på InterCity-strekninger, elektrifisering av Trønderbanen og konkrete prosjekter på E39 samt E10 peker seg ut som aktuelle.
- Få en mer sammenhengende utbygging av lengre strekninger, slik at en får bedre ressursutnyttelse.
- Effektivisere planprosessene; Det er et mål at planleggingstiden skal halveres for store infrastrukturprosjekter. Statlige myndigheter skal praktisere en tydelig og tidlig medvirkning i plansaker.
- Effektivisere bompengeordningen slik at mer av bompengeinntektene går til de bompengefinansierte prosjektene.

– Bedre effektiviteten i Statens vegvesen og Jernbaneverket gjennom et eget program. Kravene til effektivisering skal ligge på 10–15 pst.
– Sikre effektiv drift av Avinor.

Det er viktig å sikre en mest mulig effektiv bruk av ressursene innenfor sektoren, og disse medlemmer har merket seg at flere høringsinstanser, som blant annet NHO har uttrykt tilfredshet med de foreslåtte tiltakene.

UNIVERSELL UTFORMING

Disse medlemmer er tilfreds med regjeringens vektlegging av at hele reisekjeder blir universelt utformet, som også uttrykt av brukerorganisasjonene på komiteens høringer om planen.

1.2.2 Generelle merknader fra Fremskrittspartiet

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at transport er en forutsetning for markedsøkonomien og for at man skal ha en høy levestandard i Norge også i fremtiden. Det er ikke mulig for næringslivet å verken importere eller eksportere varer uten transport, og uten import og eksport kan heller ikke Norge eller andre land utnytte sine konkurransefortrinn. Disse medlemmer viser til at dårlig norsk infrastruktur rammer norske bedrifter, og et godt eksempel på dette er at eksportverdien av fersk norsk fisk synker for hver eneste time en kjølecontainer blir forsinket. Det samme gjelder også mellom ulike landsdeler og mellom enkeltmennesker, for uten transport kan man heller ikke ha noe velfungerende arbeidsmarked. Markedsøkonomi og transport er egentlig to sider av samme sak, og dette er ekstra tydelig i enkelte u-land med dårlig infrastruktur og uten tilgang til havet.

Disse medlemmer viser til at Sverige i motsetning til Norge har investert strategisk i infrastruktur gjennom flere tiår. Mens Norge ifølge Opplysningsrådet for Veitrafikkens (OFVs) publikasjon «Kjøretøy og samfunn 2012» per 1. januar 2012 bare hadde 374,6 km motorvei, hadde Sverige på samme tidspunkt hele 1 920 kilometer motorvei. Mer geografisk utfordrende land som Sveits og Østerrike kommer også godt ut sammenlignet med Norge. Nedprioriteringen av de viktigste norske veistrekningene gjør at Norge også ligger langt bak på større internasjonale sammenligninger. I Global Competitiveness Report 2012–2013 blir veistandarden i Norge rangert på 84. plass i verden, bak land som Mali (82), Nicaragua (75), Kenya (72) og Albania (56). Når man ser nærmere på en del av utviklingslandene som slår Norge, ser man at land lett kan komme høyere på listen ved å investere strategisk i noen få, men svært viktige hovedveier.

Disse medlemmer viser til at det i Øst-Europa og store deler av verden nå bygges infrastruktur i rekordfart – nettopp fordi det er en klar sammenheng mellom transport, kjøpekraft og levestandard. Norge er et av verdens aller rikeste land per innbygger i kroner og øre, men dette skyldes i stor grad norske naturressurser som har muliggjort høy verdiskaping til tross for dårlige transportløsninger. Disse medlemmer mener at Norge som en rik oljenasjon burde være forbildet på infrastruktur i Europa, istedenfor at diskusjonen skal handle om hvorvidt Norge har Europas dårligste hovedveier eller ikke.

Disse medlemmer mener at noe av det aller viktigste å få på plass er et motorveinett mellom de største byene i landet med tilknytninger til det svenske stamnettet. Det betyr blant annet sammenhengende motorvei med fartsgrense på 120 km/t på E6 Svinesund–Oslo–Trondheim–Steinkjer og E18/E39 Ørje–Oslo–Kristiansand–Stavanger. Disse medlemmer mener at det også bør investeres i andre viktige veier over hele landet, og at målet bør være at alle de viktigste riksveiene bør kunne trafikkeres av modulvogntog på 25 meter. Dette vil disse medlemmer gjennomføre uten bompengefinansiering, men med avklarte, forutsigbare og langsiktige finansielle rammer basert på full statlig finansiering.

Disse medlemmer viser til at bosettingsmønsteret i Norge nå er inne i en periode med store omveltninger, og dette betyr at forutsetningene for norsk samferdselspolitikk også er i endring. Befolkningen i byområdene øker, og forventes å øke kraftig i årene fremover. Samtidig opplever mange kommuner fraflytting. Bare i Oslo og Akershus er befolkningen forventet å øke fra 1,2 millioner i 2012 til 1,6 millioner i 2040, og de andre byområdene ligger ikke langt etter. Dette er noe samferdselspolitikken må ta høyde for fremover.

Disse medlemmer viser til at det særlig er på vei at Norge henger etter, men Norge er absolutt ikke i forkant når det gjelder annen infrastruktur heller. På jernbane har man aldri greid å skille ordentlig mellom hvilke strekninger som er viktige, hvilke strekninger som er mindre viktige, hvilke strekninger som bør prioriteres for godstransport og hvilke strekninger som bør prioriteres for persontransport.

Økonomiske rammer

Disse medlemmer ønsker et opplegg for Nasjonal transportplan 2014–2023 med følgende rammer sammenlignet med regjeringens forslag (i mill. kroner):

Fremskrittspartiet vs. regjeringen

	Regjering NTP 2014–2023 årlig	**Regjering samlet ramme**	**FrP samlet ramme tillegg**
Vegformål	31 155	311 550	289 646
Jernbaneverket	16 781	167 810	52 688
Kystverket	1 940	19 400	4 750
Sum	**49 876**	**498 760**	**347 083**
Belønningsordning	923	9 230	10 000
Sum statlige midler	**50 799**	**507 990**	**357 083**
Annen finansiering	9 800	98 000	-97 500
Sum		**605 990**	**454 583**

Disse medlemmer viser til følgende tabell som spesifiserer det finansielle opplegget ytterligere:

Totalramme Fremskrittspartiet NTP 2014–2023 i mrd. kroner				
Rammer for Fremskrittspartiets NTP	Totalbeløp	Byggetid	2014–2023	2014–2043
Riksveiinvesteringer via budsjett	100	30	33	100
Riksveiinvesteringer via selskap	376	30	124	376
Sum vei	476 sum		158	
Etterslep vedlikehold riksveier	25	10	25	25
Etterslep vedlikehold fylkesveier	55	15	37	55
Skredsikring riks- og fylkesveier	1,2 årlig		12	36
Jernbane via budsjett	45	30	15	45
Jernbane via selskap	125	30	38	125
Sum jernbane	171		53	
Storbypakke	40	30	13	40
Bypakke	15	30	5	15
Trafikksikkerhet	1 årlig		10	30
Kollektiv	1 årlig		10	30
Riksveiferjer	2 årlig		20	60
Drift og vedlikehold riksveier	1 årlig		10	30
Sjøtransport investering		30	5	12
Statlig inndekn. annen finansiering			97,5	97,5
Total Fremskrittspartiets tillegg			455	1077
Regjeringens NTP 2014–2023			507	

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen øke rammen i Nasjonal transportplan 2014–2023 med 454,5 mrd. kroner sammenlignet med rammen i Meld. St. 26 (2012–2013). Stortinget ber regjeringen bruke følgende fordeling:

Kap. 1320 Statens vegvesen	Påplussinger fra Fremskrittspartiet
Post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold	+35,00 mrd. kroner
Post 30 Riksveiinvesteringer via statsbudsjett	+33,00 mrd. kroner
Post 31 Rassikring	+6,00 mrd. kroner
Post 62 Tilskudd rassikring fylkesveinett	+6,00 mrd. kroner
Post 63 (Ny) Tilskudd vedlikehold fylkesveier	+37,00 mrd. kroner
Post 72 Kjøp av riksveiferje/utvides til fylkesferjer	+20,00 mrd. kroner
Post 99 (Ny) Anslag annen finansiering dekkes av staten	+97,50 mrd. kroner

Kap. 1322 Jernbane SF	
Post 95 Kapitalinnskudd	+38,00 mrd. kroner

Kap. 1324 Riksvei SF	
Post 95 Kapitalinnskudd	+124,00 mrd. kroner

Kap. 1330 Særskilte transporttiltak	
Post 60 Særskilte tilskudd kollektivtransport	+10,00 mrd. kroner
Post 80 (Ny) Storbypakke (Oslo, Bergen, Stavanger, Trondheim)	+13,00 mrd. kroner
Post 81 (Ny) Bypakke	+5,00 mrd. kroner
Post 82 (Ny) Trafikksikkerhetstiltak	+10,00 mrd. kroner

Kap. 1350 Jernbaneverket	
Post 30 Investering i linjen	+15,00 mrd. kroner

Kap. 1062 Kystverket	
Post 30 Nyanlegg (Stad skipstunnel)	+1,00 mrd. kroner
Post 45 Nyanskaffelser/vedlikehold farleder	+2,50 mrd. kroner
Post 65 (Ny) Utvikling godshavner	+1,50 mrd. kroner
SUM Fremskrittspartiets påplussinger	+454,50 mrd. kroner
+ Regjeringens NTP 2014–2023	507,99 mrd. kroner
Sum Fremskrittspartiets NTP 2014–2023	+962,49 mrd. kroner

Stortinget ber regjeringen prioritere motorveiutbygging og oppgradering av eksisterende motorvei på følgende strekninger:

- Rv. 22 Lillestrøm–Fetsund med bru over Glomma
- E18 Riksgrensen/Ørje–Oslo–Kristiansand
- E6 Riksgrensen/Svinesund–Oslo–Trondheim–Steinkjer
- E39 Kristiansand–Stavanger
- E16 Sandvika–Hønefoss
- Rv. 4 Oslo–Mjøsbrua
- Rv. 2 Riksgrensen/Magnor–Kongsvinger
- E39 Stavanger–Bergen
- Rv. 25/ Rv. 3 Hamar–Elverum
- E16 Hønefoss-Gardermoen–Kongsvinger
- Rv. 35 Hokksund–Åmot
- E134 Drammen–Bergen
- Rv. 19 fergefri forbindelse Østfold–Vestfold

Stortinget ber regjeringen særlig prioritere jernbaneinvesteringer på følgende strekninger:

- Østfoldbanen Oslo–Halden–Sverige
- Dovrebanen Oslo–Lillehammer
- Vestfoldbanen Oslo–Skien
- Kongsbergbanen
- Kongsvingerbanen
- Gjøvikbanen Oslo–Gjøvik–Dovrebanen
- Jernbanetunnel og ny T-banetunnel under Oslo sentrum
- Fornebubanen

- A-husbanen
- Forbindelse mellom Follobanen og Alnabru
- Jærbanen
- Ofotbanen
- Ringeriksbanen Sandvika–Hønefoss
- Østfoldbanen Østre linje
- Sørvestbanen Porsgrunn–Brokelandsheia
- Bergensbanen
- Sørlandsbanen
- Gamle hovedbanen»

Disse medlemmer vil videre fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen opprette et infrastrukturfond pålydende 500 mrd. kroner, der 75 pst. av avkastningen øremerkes samfunnsøkonomisk lønnsomme veiprosjekter og 25 pst. øremerkes samfunnsøkonomisk lønnsomme jernbaneprosjekter.»

Langsiktig og forutsigbar finansiering av store samfunnsøkonomisk lønnsomme prosjekter

Disse medlemmer vil finansiere samfunnsøkonomisk lønnsomme vei- og jernbaneprosjekter gjennom statlige infrastrukturselskaper, Riksvei SF og Jernbane SF, som skal investere i nye samfunnsøkonomisk lønnsomme vei- og jernbaneprosjekter. Dette prinsippet brukes allerede innen norsk luftfart, der statseide Avinor eier 46 norske flyplasser. Prinsippet brukes også av Statnett som eier det norske kraftnettet. Fordelen med infrastrukturselskaper som Avinor og Statnett er at de kan bygge ut infrastruktur uavhengig av de årlige statsbudsjettene. Dette gjør det mulig å bygge ut store sammenhengende prosjekter, og selskapene kan også lånefinansiere sine investeringer. Grunnen til at det bare er samfunnsøkonomisk lønnsomme prosjekter som finansieres av statlige infrastrukturselskaper i Fremskrittspartiets modell, er at man ikke kan se på prosjekter som er åpenbart samfunnsøkonomisk ulønnsomme som investeringer. Prosjekter som ikke er samfunnsøkonomisk lønnsomme må derfor finansieres over de årlige statsbudsjettene. Rent regnskapsteknisk fører infrastrukturselskaper i motsetning til staten resultatorienterte regnskaper, som betyr at man skiller mellom investeringer (i balansen) og kostnader (i årsregnskapet).

Disse medlemmer viser til at Avinor finansieres gjennom taxfree og flyplassavgifter, mens Statnett finansieres indirekte av alle som kjøper strøm. Disse medlemmer ønsker å finansiere nye statlige infrastrukturselskaper på vei og jernbane gjennom direkte omplassering av statlig finanskapital. På lang sikt kan man imidlertid kanskje se for seg en mulighet for at statlige infrastrukturselskaper i større grad kan finansieres gjennom at bil- og drivstoffavgiftene går direkte til infrastrukturselskapene, men dette er noe man eventuelt bør ta stilling til i fremtiden.

Disse medlemmer viser til at Stortinget ikke har forutsetninger for å si nøyaktig hvilke prosjekter som det vil være naturlig å plassere i statlige infrastrukturselskaper, siden dagens analyser knyttet til nytte/kost er mangelfulle. Disse medlemmer vil samtidig påpeke at noen prosjekter imidlertid er åpenbart samfunnsøkonomisk lønnsomme. Cambridge Systematics har brukt alternative beregningsmodeller og beregnet at en satsing på utvalgte motorveiprosjekter i Norge kan gi en samfunnsøkonomisk gevinst på 3,49 for hver krone investert, og har sett på fremtidige motorveier Oslo–Bergen og Kristiansand–Stavanger. Nye beregninger fra Statens vegvesen viser at man for hver krone som investeres i Oslotrafikken får igjen 2,43 kroner. Analyser fra andre land viser at man gjerne får 5 kroner igjen for hver krone som brukes på vei. Det kan altså være mer lønnsomt å investere penger i Norge enn i utenlandske aksjer og statsobligasjoner.

Disse medlemmer vil i Stortingets behandling av Nasjonal transportplan 2014–2023 anta at norske hovedveier som E6 Svinesund–Oslo og E18/E39 Oslo–Kristiansand–Stavanger er samfunnsøkonomisk lønnsomme. På grunn av at reisetid og reisetidsforutsigbarhet er viktige i korrekte analyser for samfunnsøkonomisk lønnsomhet, vil sannsynligvis infrastruktur som muliggjør dagpendling inn til de største byene som Oslo, Bergen, Stavanger/Sandnes og Trondheim også være svært samfunnsøkonomisk lønnsom. Dette vil også i stor grad gjelde det mest av infrastrukturprosjekter knyttet til øvrige norske byer over en viss størrelse.

Disse medlemmer viser til at det for Fremskrittspartiet er svært viktig med bedre kost-nyttemodeller grunnet ønsket om å skille ut investeringer fra de årlige statsbudsjettene. Et skille mellom drift og investeringer forutsetter at man på en objektiv måte kan dokumentere at sentrale infrastrukturinvesteringer ikke er «penger ut av vinduet».

Disse medlemmer mener at det må være romslige økonomiske rammer knyttet til investeringer i åpenbart lønnsomme prosjekter, fordi dette er penger som det norske samfunnet vil få igjen. Disse medlemmer påpeker at alternativet til å investere i lønnsom norsk infrastruktur er pengeplasseringer i for eksempel utenlandske statsobligasjoner med lang tidshorisont. Når det gjelder ulønnsomme prosjekter, må man etter disse medlemmers mening derimot være forsiktig slik at man ikke sløser bort skattebetalernes penger.

Disse medlemmer ønsker et nasjonalt sammenhengende motorveinett, og viser til at dette inkluderer følgende strekninger:

- E18 Riksgrensen/Ørje–Oslo–Kristiansand
- E6 Riksgrensen/Svinesund–Oslo–Trondheim–Steinkjer
- E39 Kristiansand–Stavanger
- E16 Sandvika–Hønefoss
- Rv. 4 Oslo–Mjøsbrua
- Rv. 2 Riksgrensen/Magnor–Kongsvinger
- E39 Stavanger–Bergen
- Rv. 25/rv. 3 Hamar–Elverum
- E16 Hønefoss–Gardermoen–Kongsvinger
- Rv. 35 Hokksund–Åmot
- E134 Drammen–Bergen
- Rv. 19 fergefri forbindelse Østfold–Vestfold

Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet fremmet følgende forslag til revidert nasjonalbudsjett 2013:

«Stortinget ber regjeringen opprette et statlig selskap, Riksvei SF, som skal foreta samfunnsøkonomisk lønnsomme veiinvesteringer.»

«Stortinget ber regjeringen opprette et statlig selskap, Jernbane SF, som skal foreta samfunnsøkonomisk lønnsomme jernbaneinvesteringer.»

Disse medlemmer viser til at hvert selskap tilføres 10 mill. kroner i oppstartskapital slik at selskapene raskt kan tilføres betydelige investeringsmidler og prosjektportefølje.

Finansiering av samfunnsøkonomisk ulønnsomme prosjekter over de årlige statsbudsjettene

Disse medlemmer viser til at Norge er et langstrakt og tynt befolket land, og mange av vei- og jernbaneprosjektene vil være samfunnsøkonomisk ulønnsomme uansett hva slags modeller som brukes for å beregne samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Samtidig kan slike prosjekter gi en høy verdi for de som bruker infrastrukturen. For slike prosjekter vil disse medlemmer derfor videreføre dagens modell med finansiering av investeringer og drift direkte over statsbudsjettet. Dersom et veiprosjekt på en strekning går fra å være samfunnsøkonomisk ulønnsom til å være samfunnsøkonomisk lønnsom, kan prosjektet flyttes over i de statlige infrastrukturselskapene.

Ett transportdepartement og ett transporttilsyn

Disse medlemmer viser til at ansvaret for samferdsel og infrastruktur i dag er spredd over flere departementer. Samferdselsdepartementet har ansvar for vei og jernbane. Fiskeri- og kystdepartementet har ansvar for havnene og farledene. Fornyings-, administrasjons- og kirkedepartementet har ansvar for bredbånd og IKT. Justisdepartementet har ansvaret for nødnettet. Disse medlemmer ønsker ett transportdepartement som har ansvaret for land-, vann- og lufttransport, inkludert havner, flyplasser og transportterminaler, og bredbånd- og IKT-infrastruktur. Dette vil gjøre prioriteringene mellom de forskjellige sektorene enklere og mer oversiktlig.

Disse medlemmer vil samtidig opprette et transporttilsyn med ansvar for at all transport skjer under tryggest mulige forhold. Det finnes i dag flere tilsyn, blant annet Jernbanetilsynet og Luftfartstilsynet. Disse tilsynene bør slås sammen til ett tilsyn som ivaretar all infrastruktur, inkludert veinettet som i dag ikke har noe uavhengig tilsyn. Granskingskommisjonen skal selvfølgelig fortsatt ha en uavhengig rolle.

Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen omorganisere det nåværende Samferdselsdepartementet til et Transportdepartement med ansvar for alt innenfor transport til lands, vanns og i luften, samt all virksomhet som er en naturlig del av transportvirksomheten, herunder havnevirksomhet.»

«Stortinget ber regjeringen etablere et Statens transporttilsyn som får til oppgave å drive kontroll av all transport til lands (vei og jernbane), vanns og luft og havnevirksomhet for å påse at alle regler, særlig sikkerhetsbestemmelser, følges. Tilsynet skal ha et særlig fokus på ulykkesutsatte veistrekninger»

«Stortinget ber regjeringen legge frem plan for effektivisering av Vegdirektoratet/Statens vegvesen i forbindelse med ordinært budsjett for 2014.»

Modeller for samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Disse medlemmer mener at man bør ha et godt beslutningsgrunnlag når man skal vurdere hvilke infrastrukturinvesteringer som skal prioriteres, slik at man får mest mulig nytte ut av hver krone. Staten bruker derfor kost-nytte-analyser som har en del til felles med nåverdiberegningene i privat sektor. Dessverre er det store svakheter ved dagens kost-nytte-analyser i staten, og dette bidrar til systematisk nedprioritering av infrastrukturinvesteringer. De store svakhetene ved kost-nytte-vurderingene gjør det også vanskeligere kun å forholde seg til samfunnsøkonomisk lønnsomhet når man skal velge hvilke samferdselsprosjekter som bør prioriteres først. Disse medlemmer viser til sine merknader om

dette i innstillingens kapittel 2.3.2. I utgangspunktet verken kan, eller skal, Stortinget detaljregulere hvordan samfunnsøkonomiske analyser skal se ut. Det finnes eksperter og uavhengige fagmiljøer som tar seg av dette. Disse medlemmer mener imidlertid at Stortinget har en rolle når det gjelder å si ifra om åpenbare mangler i de samfunnsøkonomiske analysene, som for eksempel når reisetidsbesparelser er utelatt.

Bygge effektive, sikre og miljøvennlige riksveier

Disse medlemmer viser til at riksveinettet inkluderer de viktigste veiene i Norge, og er i dag omtrent identisk med det som tidligere ble omtalt som stamveier. Mange riksveier er helt sentrale europaveier med stor nasjonal betydning for Norge, blant annet E6 som knytter Nord- og Sør-Norge sammen, og E18/E39 som dekker en tett befolket kyststripe fra Oslo til Kristiansand og videre til Stavanger. Disse medlemmer vil i Stortingets behandling av Nasjonal transportplan 2014–2023 primært prioritere de aller viktigste veiene, der gapet mellom norsk og europeisk veistandard er størst. All erfaring viser dessuten at nye flerfeltsveier med midtrekkverk og sikkerhetssoner gir drastiske reduksjoner i antall drepte og hardt skadde på veiene.

Ruste opp fylkesveiene og tilbakeføre øvrige riksveier til staten

Disse medlemmer viser til at Norge er et lite land med 5 millioner innbyggere. Allikevel har Norge tre politiske forvaltningsnivåer: stat, fylke og kommune. Disse medlemmer ønsker å nedlegge fylkene, og isteden styrke kommunene. For noen år siden mistet fylkene ansvaret for sykehusene, og fylkene stod da igjen nesten uten oppgaver. Istedenfor å nedlegge fylkene og spare skattebetalerne for en stor utgift, begynte de rød-grønne å se etter oppgaver man kunne overføre til fylkene. Løsningen ble den såkalte «forvaltningsreformen» der man overførte over 17 000 kilometer av de aller dårligste riksveiene til fylkene, tilsvarende 60 pst. av riksveinettet. Forfallet på veiene som ble overført ble da beregnet til over 25 mrd. kroner. Ifølge en ny kartlegging fra Statens vegvesen er fylkesveiforfallet nå på 45–75 mrd. kroner. Fylkene har ikke de samme mulighetene til å finansiere veier som det staten har, og overføringen av veier har derfor ført til dårlige veier. Det er trist at regjeringen har ofret store deler av veinettet utelukkende for å holde sine egne fylkestingspolitikere i aktivitet. Disse medlemmer mener i motsetning til Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet at staten skal ha hovedansvaret for det norske veinettet. Alt annet er å betrakte som ansvarsfraskrivelse.

Disse medlemmer minner om at Fremskrittspartiet vil omgjøre forvaltningsreformen som fra 1. januar 2010 medførte at staten overførte sitt ansvar for ca. 17 000 km riksveier til landets fylkeskommuner. Disse medlemmer minner også om at Fremskrittspartiet vil avvikle ordningen med fylkeskommuner. Disse to forholdene vil medføre at staten overtar ikke bare veier som før 1. januar 2010 var riksveier, men også de viktigste av fylkesveiene som var fylkesveier før forvaltningsreformen trådte i kraft. Disse medlemmer understreker at en slik endring i veiforvaltningen i Norge har som mål at veistandard, veivedlikehold og veidrift skal bli bedre for veibrukerne. Ikke bare vil disse medlemmer fjerne vedlikeholdsetterslepet dagens fylkesveinett i løpet av 15 år, men også gjennom en ny forvaltningsreform sørge for statlig finansiering av en modernisering av dagens fylkesveier.

Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme en sak om å overføre fylkesveiene fra fylkene til staten og kommunen, der veiene som tidligere var klassifisert som øvrige riksveier overføres tilbake til staten, og øvrige veier fordeles mellom staten og kommunene.»

Ferger

Disse medlemmer viser til at riksveifergene utgjør en integrert del av det nasjonale riksveinettet, og er en avgjørende faktor i næringslivets transportkostnader. Disse medlemmer mener at riksveiferger bør ses på som en del av riksveien, og derfor vil gjøre bruken av riksveiferger gratis. Disse medlemmer har derfor gjentatte ganger fremmet forslag om prøveprosjekt med gratis riksveiferger, blant annet i representantforslaget Dokument nr. 8:54 (2006–2007). Regjeringen har igangsatt et prøveprosjekt på tre mindre fergestrekninger istedenfor på større riksveifergestrekninger med stor trafikk, men dette kan sees på som en utsettelse av innføringen av gratisferger.

Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at fergesamband klassifisert som riksveiferge, får full statlig finansiering over statsbudsjettet, inkludert ferger som etter forvaltningsreformen ble omklassifisert fra riksveiferger til fylkesveiferger.»

«Stortinget ber regjeringen endre retningslinjene for fergeavløsningsprosjekter slik at staten heretter dekker samlede finansieringskostnader i inntil 50 år.»

«Stortinget ber regjeringen utvide pågående forsøk med gratis ferge til å omfatte et av de nåværende større riksveiferjesambandene i en periode på 2 år, og peker spesielt på ferjesambandet Halhjem–Sandvikvåg på E39 i Hordaland.»

BOMPENGER, KØPRISING OG RUSHTIDSAVGIFT

Disse medlemmer viser til at den rød-grønne regjeringen i statsbudsjettet for 2013 la opp til at bilistene skulle betale ca. 55 mrd. kroner til staten for å kjøpe, eie og bruke bil. Av dette går ca. 18 mrd. kroner til drift og bygging av statens veier. Det er selvfølgelig legitimt at bilistene tar en del av regningen ved veiene, men per i dag betaler folk som bruker bil alt for mye sammenlignet med hva de får igjen. Det blir derfor helt urimelig at folk flest som kjører bil skal betale bompenger, køprising og rushtidsavgift på toppen av det de allerede betaler i bilavgifter. Nedenfor er en tabell som viser detaljene de siste årene knyttet til det bilistene skal betale inn, basert på tall som har blitt innhentet fra de årlige avgiftsproposisjonene til statsbudsjettet:

	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_2-avgift	4 730	4 900	4 755	4 823	4 662
Sum bilavgifter	55 609	55 804	52 802	48 149	50 665

Mens regjeringen i statsbudsjettet for 2013 bare ville investere 6,75 mrd. kroner av skattepengene i riksveiene, skulle bompengeselskapene finansiere nye riksveier for 9,25 mrd. kroner. Dette må bilistene betale tilbake i dyre dommer med både rente- og innkrevingskostnader som kommer på toppen av de 9,25 milliardene.

Den største enkeltavgiften, nemlig engangsavgiften på nye biler, 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.

I departementets svar på spørsmål 197 fra finanskomiteen/Fremskrittspartiets fraksjon av 7. oktober 2011, kommer det frem at den totale gjelden til bompengeselskapene var på om lag 17,2 mrd. kroner per 31. desember 2010. I departementets svar på spørsmål 211 fra finanskomiteen/Fremskrittspartiets fraksjon av 8. oktober 2012, kommer det frem at den totale gjelden til bompengeselskapene var på om lag 25 mrd. kroner per 31. desember 2011. Regjeringen legger også 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 (inkludert bompengefinansiert fylkesvei). Dette er i hovedsak lån som bilistene må tilbakebetale på sikt. Disse medlemmer mener for øvrig at det ikke skal være noen automatikk i at økte kostnader i bompengeprosjekter automatisk løftes over på folk flest gjennom bompenger.

Rushtidsavgift er enda mer usosialt enn vanlige bompenger, fordi man først og fremst går etter dem som er helt avhengig av bil om morgenen og ettermiddagen til for eksempel å få barn frem og tilbake fra barnehage.

Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge fram sak om statlig overtakelse av bompengegjeld i eksisterende bompengeselskaper, samt finansiering over de årlige statsbudsjettene slik at innkreving av bompenger opphører umiddelbart.»

«Stortinget ber regjeringen hvert år fremover legge frem en komplett oversikt overfor Stortinget over

brutto bompenger, innkrevingskostnader, finansieringskostnader og netto bompenger for samtlige bompengeprosjekter i Norge.»

«Stortinget ber regjeringen legge frem en sak om å oppheve den lovmessige adgangen til bompengeinnkreving på offentlige veier.»

Fartsgrenser

Disse medlemmer ønsker å få bygget motorveier mellom de største byene i Norge, og viser til at all erfaring tilsier at motorvei bidrar til å redusere antallet drepte og hardt skadde i trafikken med 80–90 pst. Disse medlemmer viser til at den norske maksimalfartsgrensen på 100 km/t er den laveste maksimalfartsgrensen i hele Europa med unntak av Island, og at Danmark til sammenligning har 130 km/t, Sverige 110 km/t med 120 km/t som forsøksordning, og Finland 120 km/t.

Da Sverige økte fartsgrensen fra 110 km/t til 120 km/t på prøvestrekninger, økte gjennomsnittsfarten med bare 3,5 km/t. I Danmark medførte en økning i fartsgrensene på de beste motorveiene fra 110 km/t til 130 km/t en økning i gjennomsnittsfarten på 1 km/t. Når man på bakgrunn av seriøs samferdselsforskning har valgt høyere fartsgrenser i resten av Europa, er det vanskelig å se hvorfor Norge skal være et annerledesland på dette området.

Trygg Trafikk i Østfold sa i 2005 ja til 120 km/t på E6 i fylket. Argumentet var at enkelte norske veier er like gode som veiene i Sverige, og at økt hastighet ikke fører til flere ulykker. Trygg Trafikk snudde imidlertid i forbindelse med valgkampen 2009. Statens vegvesen har selv foreslått 110 km/t på de beste norske veiene, med har blitt sablet ned grunnet såkalte miljøhensyn, og ikke utifra et trafikksikkerhetsperspektiv.

Disse medlemmer ønsker å bygge ut det norske motorveinettet for å øke sikkerheten, og mener det norske motorveinettet må dimensjoneres for 130 km/t samtidig som fartsgrensen på de aller beste norske motorveiene økes. Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen dimensjonere nye trygge norske motorveier til en maksimalfartsgrense på 130 km/t.».

Storbysatsing, T-bane, buss, taxi og andre kollektivløsninger

Disse medlemmer viser til 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 derfor at staten har et særlig ansvar for å finansiere moderniseringen av transportnettet i de fire største byene. Disse medlemmer viser til at befolkningen i byområdene øker – og forventes å øke kraftig i årene fremover. De nasjonale framskrivningene for Osloregionen legger til grunn en vekst på inntil 310 000 innbyggere fram til 2020, og ytterligere 600 000 innen 2040.

Disse medlemmer mener at det er fullt mulig å investere seg ut av samferdselsutfordringene i hovedstadsområdet, og at det er feil at staten overlater finansieringen av nødvendig infrastruktur i Osloområdet til bilistene. Disse medlemmer har fremmet forslag om statlig fullfinansiering av Oslopakke 3 i blant annet representantforslaget Dokument 8:57 S (2011–2012). Disse medlemmer vil for øvrig vise til sine merknader i innstillingens kapittel 9.2.

Kollektivtransportstrategi og belønningsordning

Disse medlemmer mener at staten må finansiere en større del av kollektivtransport i de største byene direkte, basert på mål om transport og faktisk målt transport og uavhengig av transportform. Det betyr at Staten må ta en langt større andel av investeringene ved helt essensiell kollektivutbygging i de største norske storbyene. Hvis man overlater finansieringsbyrden til byene alene, risikerer man at fremtidig fremkommelighet i byområdene blir svært dårlig.

Disse medlemmer er positive til utviklingen av kollektivknutepunkter for å lette overgangen mellom transportformene, men ikke hvis dette fører til enda hardere restriksjoner på utbygging andre steder. Disse medlemmer ser samtidig at reduksjon av transportavstander har miljømessige konsekvenser, og ønsker derfor en liberal politikk knyttet til for eksempel tomteutnyttelse.

Disse medlemmer viser til at de største norske byene har gode erfaringer med bykommunalt ansvar for kollektivtransporten. 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 i den forbindelse vise til sine merknader om dette i innstillingens kapittel 9.2.

Disse medlemmer viser til at midlene i belønningsordningen for kollektivtransport blir svært skjevt fordelt mellom de norske byene. Nedenfor følger en 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 1.7.2012	Kroner pr. innbygger
Oslo		618 238	0
Bergen	150 mill. kroner	265 268	565,47
Trondheim	110 mill. kroner	177 293	620,44
Stavanger		128 074	0
Kristiansand	60 mill. kroner	83 758	716,35
Tromsø		69 668	0
Sarpsborg/Fredrikstad		129 824	0
Drammen/Buskerudbyen	100 mill. kroner	156 154	640,39
Skien/Porsgrunn		88 112	0
I alt	411 mill. kroner	1 716 389	239,46

Disse medlemmer ønsker å erstatte dagens belønningsordning med statlig kjøp av kollektivtransport i de største byene, uavhengig av om det går på vei eller på skinner. 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.

BUSS

Disse medlemmer viser til at buss er et svært viktig og effektivt kollektivt transportmiddel i Norge, både i byområdene og ellers i landet.

Disse medlemmer viser til at det norske ekspressbussnettet i dag har om lag 8 millioner reiser (inklusiv flybussene), og at tilbudet er viktig for distriktene.

Disse medlemmer viser til at ekspressbusser har et rekordlavt energiforbruk per personkilometer, og kan faktisk være mer miljøvennlige enn elektriske tog når man tar høyde for indirekte energiforbruk og energitap i kraftproduksjonen. Ekspressbusser har dessuten en bedre flatedekning med flere stoppesteder sammenlignet med tog. Disse medlemmer ønsker å legge til rette for egne prioriterte busskorridorer i transportkorridorene. Dårlig koordinering mellom usubsidierte ekspressbusser og fylkesfinansierte lokalbusser gjør at ekspressbussene enkelte steder har mistet inntektsgrunnlaget fordi de ikke får lov til å stoppe, og fordi rutene ikke harmonerer.

Disse medlemmer viser til at dagens politikk med å ta betaling for anløp på bussterminaler, holdeplasser og flyplasser gir dårlige konkurransevilkår for busstrafikken. Disse avgiftene fører til at tilbudet blir dårligere enn det burde ha vært. Ekspressbussene og flybussene får dårligere konkurransevilkår enn dagens togtilbud som får kjørevegsavgiften dekt på for eksempel Gardermobanen gjennom offentlig kjøp, og ingen avgift på Værnes. Disse medlemmer mener at det bør utarbeides en form for refusjonsordning til busselskapene for disse kostnadene hos Avinor, og det bør vurderes å gi fylkeskommunene pålegg om ikke å ta betalt for anløp på offentlige terminaler for ordinær ekspressbusstransport.

Disse medlemmer fremmet ved behandlingen av statsbudsjettet for 2013 et forslag der det ble tatt til orde for en nasjonal ekspressbusstrategi.

Disse medlemmer påpeker at superbuss er et godt alternativ til satsing på bybaneløsninger i norske byområder, med vesentlig lavere investerings- og driftskostnader enn for skinnegående løsninger. Superbusskonseptet er en kombinasjon av (dedikert) infrastruktur, systemer og bussmateriell som gjerne har høyere kapasitet enn vanlige busser.

Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede bedre tilrettelegging og koordinering for ekspressbusser i hver enkelt transportkorridor.»

T-BANE

Disse medlemmer viser til at T-banen er en effektiv transportform med stor kapasitet som ikke tar opp verdifullt areal i byen, og som sørger for at folk kommer frem uavhengig av trafikkork og feilparkerte biler. Bygging av T-bane reduserer dessuten behovet for store investeringer i andre transportløsninger. Disse medlemmer mener at staten må bidra med midler til ny T-banetunnel gjennom Oslo sentrum, samt utvidelse av T-banen til Fornebu og A-hus.

Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiet, Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti onsdag 29. mai 2013 ble enige om å forplikte staten til å bidra med halvparten av det en ny T-bane mellom Majorstuen og Fornebu vil koste. Disse medlemmer mener at banen bør bygges så snart som mulig.

Trikk/bybane

Disse medlemmer anbefaler ikke videre utbygging av bybaner, fordi bybaner (light rail) ikke er koblet til det nasjonale jernbanenettet og krever mye reservert gategrunn. Det er også mange problemer knyttet til trikk/bybane hver eneste vinter. Bybaner fremstår derved som en transportmessig mindre effektiv løsning.

Taxi

Disse medlemmer viser til at taxinæringen er en svært detaljregulert bransje, der lokale myndigheter gjennom behovsprøving bestemmer hvor mange taxier det skal være forskjellige steder i landet. Dette ville ha vært helt utenkelig i de fleste andre bransjer, og det finnes for eksempel ingen instans som regulerer antall butikker eller spisesteder. Kravet om tallfesting av antall drosjeløyver fører til en unødvendig politisk debatt mellom dem som ønsker å ivareta drosjeeierens interesser av å ha færrest mulig konkurrenter på veiene, og dem som ønsker at forbrukerne i størst mulig grad skal ha tilgang til drosjer med kort ventetid hele døgnet. Disse medlemmer vil åpne for at bedrifter innen drosjenæringen kan organiseres på samme måte som vanlige bedrifter, ved at den enkelte drosjesentral/drosjebedrift får lov til å anskaffe drosjer og selv ansette de sjåførene de selv ønsker. Antallsbegrensningen knyttet til løyver må bort.

Disse medlemmer understreker viktigheten av at politiet følger opp hensyn til taxibrukernes trygghet, og at lovkravene knyttet til både skikkethet og kjentmannsprøve overholdes når det utstedes kjøreseddel for taxi.

TT-ordningen

Disse medlemmer viser til at TT-ordningen er et transporttilbud til personer med forflyttingshemming som ikke kan benytte kollektivtransport. Denne ordningen drives av fylkeskommunene, og transportene gjennomføres i de fleste tilfeller med taxi. Problemene med dagens ordninger er at det er store forskjeller fra fylke til fylke, og at det blant annet oppstår vanskeligheter når man skal forflytte seg på tvers av fylkesgrensene. TT-ordningen er nemlig avhengig av fylkeskommunens økonomi og hvor mye penger som avsettes til ordningen. Disse medlemmer mener at det bør utarbeides nasjonale retningslinjer for kvalitet og kvantitet for TT-transporten, og en finansieringsordning som sikrer TT-transport i tråd med de nasjonale retningslinjene.

Bygge jernbane der jernbanen kan konkurrere

Disse medlemmer viser til at det politiske Norge på jernbaneområdet aldri har greid å skille ordentlig mellom hvilke strekninger som er viktige, hvilke strekninger som er mindre viktige, hvilke strekninger som bør prioriteres for godstransport og hvilke strekninger som bør prioriteres for persontransport. Også her er disse medlemmer tydelige på hva som må gjøres. Disse medlemmer vil satse på jernbane både til persontransport i befolkningstette områder, og til godstransport over lange avstander. Disse medlemmer prioriterer kryssingsspor for lange godstog på strekninger som er velegnet for godstransport, men der det ikke er trafikkgrunnlag for å bygge dobbeltspor til persontrafikken.

Disse medlemmer viser til at tog har vist seg å være en fornuftig transportløsning rundt de aller største byene i Norge. Disse medlemmer prioriterer derfor dobbeltspor på blant annet Østfoldbanen Oslo–Halden, Vestfoldbanen Oslo–Skien, Dovrebanen Oslo–Lillehammer og Gjøvikbanen Oslo–Gjøvik(–Dovrebanen).

Disse medlemmer viser til at Oslotunnelen 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 InterCity-strekningene Oslo–Halden, Oslo–Skien og Oslo–Lillehammer. På Østlandet vil disse medlemmer i tillegg til InterCity-triangelet prioritere dobbeltspor på Ringeriksbanen og Gjøvikbanen. 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, enn at det bygges lyntog på tvers av landsdelene som uansett ikke kan konkurrere med fly.

Nei til lyntog

Disse medlemmer viser til at lyntog er tog med hastighet på over 250 kilometer i timen med svært få stoppesteder som erstatter nasjonal flytrafikk. Jernbaneverket la i 2012 frem Høyhastighetsutredningen. Utredningen viste at samfunnsøkonomien var negativ for samtlige strekninger som ble undersøkt, og at høyhastighetsutredningen ikke vurderer noen av de potensielle lyntogstrekningene som lønnsomme med mindre staten tar hele investeringskostnaden. Dette er ikke overraskende når man vet at tett befolkede lyntogland som Kina, Japan, Tyskland og Italia har et helt annet befolkningsgrunnlag enn Norge for lyntog. Transportøkonomisk Institutt (TØI) har regnet ut at prisen for en lyntogbillett fra Oslo til Trondheim vil kunne komme på 6 000 kroner, og en tur/retur-billett vil da bli omtrent dobbelt så dyr.

Lyntog krever lange transportetapper, men ifølge TØI er gjennomsnittsreisen til befolkningen på bare 12 km, og 74 pst. av reisene på under 10 km. 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 høyhastighetsbane i Norge, der staten verken påtar seg risiko-, investerings- eller driftskostnader. Oslo–Göteborg er sannsynligvis den eneste strekningen som kan vise seg å være hensiktsmessig å bygge ut til høyhastighetsbane en eller annen gang i fremtiden, men dette forutsetter at Sverige allerede har investert i de nødvendige linjene på svensk side av grensen.

Sørge for effektiv konkurranse i innenlands luftfart

Disse medlemmer viser til at flyrutene i Norge er av avgjørende betydning for mobilitet i befolkningen og flyrutene er det eneste landsdekkende kollektivtilbudet, dersom man ser bort ifra taxi.

Disse medlemmer mener at luftfarten gjennom hele virksomhetskjeden må baseres på konkurranse for å gi passasjerene det beste tilbudet til lavest mulig pris. Staten bør legge til rette for friest mulig konkurranse for utvikling, drift og vedlikehold av flyplassene. Dagens situasjon der Avinor eier de aller fleste flyplassene vil på lang sikt ikke være god nok til å sikre konkurransen mellom flyplassene. Staten bør legge til rette for konkurranse om kontrakter for drift, vedlikehold og utvikling av våre flyplasser, med veldefinerte kvalitets- og sikkerhetskrav. Staten bør vurdere et bredt spekter av modeller og former for avvikling av Avinor som monopolist på området. Der lufthavner som ikke er lønnsomme ønskes opprettholdt, skal dette skje ved konkurranse om laveste anbud for å drive på angitt nivå.

Inntil Avinors monopol er avviklet, bør Avinor få anledning til å beholde mer av sine inntekter slik at disse inntektene kan reinvesteres i flyplassene. Flere flyplasser må utvides de neste årene, blant annet noen av de største flyplassene som bidrar mest til inntjeningen. Disse medlemmer vil i den forbindelse vise 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 og tredje rullebane på Gardermoen, utbygging av terminalfasiliteter på Flesland og utvikling av flyplassen på Værnes.

Disse medlemmer viser til det omfattende investeringsprogram som Avinor AS står overfor i årene fremover for å møte forventet vekst i etterspørsel etter lufttransport. Disse medlemmer viser til at det aller meste av Avinors virksomhet er brukerfinansiert. Disse medlemmer viser videre til at nye myndighetspålagte krav også påvirker investerings- og driftsvolum hos Avinor. I lys av dette mener disse medlemmer at staten i løpet av planperioden ikke skal ta utbytte fra Avinor AS. Samtidig understreker disse medlemmer at arbeid for å redusere kostnadsvekst og øke konkurransekraft i selskapet må forsterkes. Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at det ikke tas utbytte fra Avinor AS i NTP-perioden 2014–2023»

Disse medlemmer ønsker på sikt statlige kjøp av flyplasstjenester på småflyplassene finansiert over de årlige statsbudsjettene istedenfor kryssfinansiering, og viser til at dagens system kan skape uforutsigbarhet når det gjelder finansieringen av mindre flyplasser i dårlige tider.

Disse medlemmer ønsker en liberal politikk når det gjelder bygging, utvidelse og drift av flyplasser, særlig der det er snakk om bruk av privat kapital. Dette innebærer blant annet at disse medlemmer ønsker å fjerne de begrensningene som er pålagt Torp og Rygge, som ikke er eid av Avinor-systemet. Like konkurransevilkår for lufthavnene på Rygge og Torp må også omfatte åpningstider, og åpningstidsbestemmelser må håndheves på en måte som ikke oppfattes urimelig. Disse medlemmer ønsker å 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. Disse medlemmer stiller seg også positive til bygging av andre flyplasser utenfor Avinor-systemet, for eksempel Arendal Lufthavn Gullknapp.

Disse medlemmer mener at staten bør finansiere hoveddelen av de nye myndighetspålagte tiltakene knyttet til sikkerhet, spesielt krav til rullebane og taksebane samt sikkerhetsområde rundt rullebanen.

Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen i løpet av 2014 legge frem en egen stortingsmelding om modernisering av norsk luftfartspolitikk basert på 'Strategi for norsk luftfart' fra juni 2008, og fremlagte rapporter om flysikkerheten i norsk luftfart.»

«Stortinget ber regjeringen arbeide for en betydelig reduksjon i 'securitykostnader' på norske flyplasser i løpet av de nærmeste årene og gi Stortinget til-

bakemelding på egnet måte om resultatene av dette arbeidet.»

Flytte godstransport fra vei og jernbane til sjø

Disse medlemmer viser til at Norge har en langstrakt kystlinje der forholdene i utgangspunktet ligger godt til rette for sjøtransport. Sjøen er i motsetning til motorveier og jernbane en gratis transportåre uten store investeringsbehov, men stiller krav til effektive havner og godt utbygget landbasert infrastruktur. Sammenligner man kapasiteten på de forskjellige transportmidlene ser en at et tog har en kapasitet tilsvarende 20 semitrailere, mens et skip kan ta over ti ganger så mange semitrailere som toget.

Disse medlemmer påpeker at Norge til tross for sin tusenårige maritime tradisjon dessverre har ikke holdt tritt med utviklingen, og infrastrukturen knyttet til norsk sjøtransport stammer i mange tilfeller fra sjøfartens tidligere epoker. Effektiv skipstransport forutsetter ofte at skipene er store nok, og derfor fraktes i dag mye gods fra de store havnene i Nederland, Belgia og Tyskland videre til Norge med trailer og tog. Göteborg er i dag Norges viktigste havn. Disse medlemmer vil derfor satse på et lavere antall nasjonale havner med riksveitilknytning, fordi det er viktig at pengene ikke blir strødd for tynt utover.

Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiets stortingsgruppe tidligere har fremmet et 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 mener ny teknologi innenfor sjøkart, farledsmerking og navigasjonshjelpemidler vil øke presisjonen og sikkerheten ved navigering betraktelig. Disse medlemmer mener det må satses ytterligere på installasjon av slike viktige hjelpemidler for å øke sikkerheten ved ferdsel til sjøs.

Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge frem en full gjennomgang av sjøtransportens avgifter og gebyrer, med sikte på forenklinger og reduksjoner i det samlede nivået for å styrke sjøtransportens relative konkurranseevne.»

«Stortinget ber regjeringen legge frem en nasjonal havnestrategi der man satser på et mindre antall nasjonale havner med riksveitilknytning.»

Bygge Stad skipstunnel

Disse medlemmer viser til at vind-, strøm- og bølgekombinasjonen ved Stad på Vestlandet gjør havstrekningen til et spesielt krevende område langs norskekysten. Kombinasjonen av havstrømmer og undersjøisk topografi skaper spesielt komplekse og uforutsigbare bølgeforhold. Svært høye bølger kommer fra ulike kanter samtidig og skaper kritiske situasjoner. Forholdene innebærer også at tunge bølger kan henge igjen flere dager etter at vind har stilnet. Det innebærer vanskelige seilingsforhold selv på dager med lite vind. Det har de siste 20 årene vært gjennomført en rekke utredninger knyttet til skipstunnel ved Stad. Kystverket konkluderte i 2007 med at en skipstunnel vil gi en positiv samfunnsøkonomisk nytte, og anbefalte regjeringen å gå inn for Stad skipstunnel med en stor tunnelprofil mellom Moldefjorden og Kjødepollen. Denne konklusjonen står seg fortsatt godt. Disse medlemmer ønsker derfor å igangsette byggingen av Stad skipstunnel basert på alternativ Stor tunnel i 2014 med full statlig finansiering.

Oljevern

Disse medlemmer viser til at trafikken langs norskekysten kommer til å øke kraftig i årene fremover, blant annet på grunn av økt internasjonal handel og økt russisk olje- og gassvirksomhet. En sterk og tillitvekkende oljevernberedskap langs Norskekysten er viktig av hensyn til Norges internasjonale anseelse knyttet til eksport av fisk, Norge som internasjonalt turistreisemål og Norges anseelse som miljønasjon.

Disse medlemmer viser til at Stortinget i 2005 behandlet en egen stortingsmelding om sjøsikkerhet og oljevernberedskap. Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet fremmet den gang et felles forslag om å sikre en slepebåtkapasitet langs hele norskekysten med en normal responstid på 6 timer, og maksimalt 12 timer basert på seilingsleden langs kysten. Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet har imidlertid ombestemt seg, og er nå helt imot.

Disse medlemmer viser til at grunnstøtingen av skipet «Full City» utenfor Langesund i Telemark den 31. juli 2009 viste at oljevernberedskapen langs norskekysten er for dårlig. Litt over et halvt år før ulykken skrev Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre følgende i sine merknader 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

må at en må ha et apparat med kort responstid og moderne utstyr for å bekjempe akutt forurensning, dersom uhellet først er ute.»

De rød-grønne regjeringspartiene Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet hevdet derimot i den samme innstillingen at de systematisk hadde styrket oljevernberedskapen, og avfeide opposisjonspartienes velbegrunnede bekymring. «Full City»-ulykken har ført til at oljevernberedskapen i Norge har blitt bedre, blant annet har det kommet på plass økt slepebåtberedskap, men det er fortsatt mye som gjenstår. Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiets stortingsgruppe i sine alternative statsbudsjetter for de siste årene derfor har måttet fremmet forslag om tilleggsbevilgninger til oljevernberedskapen.

Disse medlemmer viser til at WWF gjør et viktig arbeid knyttet til opplæring av frivillige mannskaper innen oljevernberedskap i strandsonene gjennom prosjektet «Ren Kyst», og frivillig oljevernberedskap rykket inn på kort varsel etter «Full City»-havariet utenfor Langesund. Prosjektet «Ren Kyst» gir mye oljevernberedskap for pengene, og frivillige krefter har en naturlig plass innenfor oljevernberedskapen i fremtiden også. Disse medlemmer ønsker samarbeidsavtaler om oljevern med aktører som ferdes langs kysten, f.eks. Hurtigruten, Redningsselskapet, fiskeflåten og handelsflåten. Disse medlemmer ser for seg at slike samarbeidsavtaler kan føre til bedre oljevern ved at staten ved en akutt katastrofesituasjon betaler de private aktørene for oljevernberedskap.

Disse medlemmer viser til sitt forslag i Dokument 8:166 S (2010–2011) og Dokument 8:13 S (2009–2010) om å få på plass en handlingsplan for forsterket oljevernberedskap.

Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge frem en plan for å styrke oljevernberedskapen, inkludert depotutstyr, håndtering av skipsvrak og rutinemessig evaluering av oppryddningsaksjoner.»

Lostjenesten

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 losavgiftene, 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 losavgiftene. Dette betyr at en større del av varetransporten kan flyttes fra veiene til jernbanen og over på sjøen. Dette må gjøres over flere år, og disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2013 inneholdt kutt i losavgiften på 168 mill. kroner, og at det parallelt ble fremmet forslag 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 at dagens krav til lostjeneste er på enkelte områder utdatert. Disse medlemmer har spesielt merket seg ønsket fra sjøtransportnæringen og fra brukere av sjøtransport om en endring i opplegg for og kostnader ved lostjenesten. Det Norske Veritas la i 2006 frem en evalueringsrapport om lostjenesten, der det ble konkludert 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. Disse medlemmer er særlig opptatt av å se på muligheten for å forbedre ordningen med farledsbevis, og viser til følgende forslag i Innst. 271 S (2010–2011):

«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.»

Disse medlemmer viser til at bestemmelsen om statslos i praksis gir 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 rederiloser, og at eldre loser presses ut av arbeidsmarkedet. Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiets Bård Hoksrud har tatt opp dette med statsråden i skriftlig spørsmål Dokument nr. 15:1406 (2010–2011) til fiskeri- og kystminister Lisbeth Berg-Hansen.

Flåtefornyelse

Disse medlemmer viser til at gjennomsnittsalderen på den norske nærskipsflåten er omkring 30 år, og at det er et behov for modernisering av nærskipsfartsflåten. Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2013, jf. Innst. 3 S (2012–2013), der det ble foreslått å øke avskrivningssatsen for saldogruppe e) skip mv. fra 14 pst. til 20 pst, tilsvarende en skattereduksjon på 34 mill. kroner.

Disse medlemmer viser til at dagens godsbåter som trafikkerer kyststrekningen Bergen–Kirkenes er av gammel årgang, og snart moden for utskiftninger. Nor-Lines som i dag står for driften av skipe-

ne, har flagget ut fra Norge til Færøyene. Norge trenger en moderne godsbåtflåte med mindre utslipp og helst med gassdrift og med god lastekapasitet på både tørrlast og fryselast, og fartøy som tilfredsstiller seilingsleden på kysten. Disse medlemmer viser til viktigheten av at vi har en tilfredsstillende samferdsel og gods levering i distrikts Norge, og påpeker at sjøveien for mange er det eneste alternativet.

1.2.3 Generelle merknader fra Høyre

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til Høyres transportplan (HTP) som er en overordnet strategi og som er Høyres alternativ til Nasjonal transportplan. Disse medlemmer viser til at Høyres transportplan beskriver Høyres løsninger på de største samferdselsutfordringene, nemlig å ta igjen det store etterslepet på investeringer og vedlikehold.

RASKT FREM – SIKKERT HJEM

Nye ideer og bedre løsninger

Disse medlemmer viser til at man i fremtidens velferdssamfunn vil være avhengig av de prioriteringene som gjøres i dag. Infrastruktur er et viktig virkemiddel for å sikre vekst og velferd for fremtidige generasjoner. Samferdselsutfordringene i Norge handler dels om bevilgninger, dels om et stadig mer akutt behov for modernisering og nye løsninger. Etter åtte år med rød-grønn regjering har vi sett en sektor som er overmoden for modernisering og effektivisering. Planleggingstiden for nye prosjekter bør halveres gjennom flere ulike tiltak.

Disse medlemmer mener at helhetlig planlegging av lengre strekninger, bedre beregninger av den reelle verdien av samferdselsprosjektene for hele samfunnet og mindre politisk detaljstyring, vil være med på å effektivisere samferdselssektoren og gjøre kvaliteten på beslutningene bedre.

Disse medlemmer understreker at nye finansierings- og utbyggingsmodeller vil bidra til at vei- og banestrekninger blir bygget raskere og vedlikeholdt bedre. Store utbygginger bør organiseres som egne offentlig eide enheter med selvstendig resultatansvar. En slik organisering av prosjektet Oslo–Ski (Follobanen) ville gjort det mulig å redusere gjennomføringstiden for prosjektet med 40 pst. ifølge et notat utarbeidet av Advansia for NHO. En slik organisering vil kunne være en riktig løsning for flere vei- og jernbaneprosjekter.

Disse medlemmer viser videre til TØI-rapport 1104/2010. Den viser at konkurranseutsettingen av Gjøvikbanen har resultert i lavere kostnader for det offentlige, et bedre tilbud til de reisende, flere reisende og like gode betingelser for de ansatte[1]. Mer konkurranse på jernbanesporet vil bidra til mer fornøyde reisende, flere passasjerer og mer effektiv drift.

Disse medlemmer har høyere ambisjoner for samferdselsområdet enn dagens regjering, og vil ta i bruk nye ideer og bedre løsninger for å få fart på utbyggingen.

Flere og bedre veier, og en raskere jernbane

Disse medlemmer viser til de viktigste punktene i Høyres transportplan:

- Øke investeringsmidlene til vei og jernbane med 35 mrd. kroner sammenlignet med regjeringens forslag, men 10–15 av disse skal dekkes inn med effektiviseringstiltak innenfor egne rammer.
- Ta i bruk nye organiserings- og finansieringsformer i vei- og jernbanebygging der dette er ønsket lokalt, gjerne i samarbeid med private.
- Ha en visjon om at ingen skal omkomme i trafikken som følge av dårlig veistandard på riksveiene.
- Etablere et infrastrukturfond på 50 mrd. kroner for å starte arbeidet med å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på vei- og jernbane.
- En mer kraftfull kollektivutbygging er nødvendig for å sikre storbyområdene godt miljø og fleksibel trafikkflyt.

Organisering av samferdselssektoren

Disse medlemmer slår fast at det viktigste er at det bygges, ikke hvem som gjør jobben. Det er statens ansvar å sørge for at befolkningen har et godt nett av veier, jernbane, kaier og flyplasser. Men det er ikke nødvendigvis slik at staten selv bør gjøre all jobben. Det finnes mange måter å organisere samferdselssektoren på. I noen sammenhenger er det fornuftig at staten selv gjør jobben, i andre er det eksterne aktører som er bedre egnet.

Disse medlemmer ønsker bedre prioriteringer og bedre veistandard. I dag er Stortinget involvert på detaljnivå i alle nye utbygginger, noe som fordyrer og forsinker prosjektene. Det er ingen grunn til at Stortinget skal vedta utbygginger av mindre vei- og jernbaneprosjekter, prioritere mellom ulike varianter av vedlikehold eller behandle rassikring av stamveinettet. Stortinget bør vedta nasjonale planer med mål, rammer, tiltak og finansiering, mens fagpersonene bør få ansvaret for detaljene og gjennomføringen.

Disse medlemmer mener organiseringen av sektoren vil avgjøre effektiviteten i sektoren. Den rød-grønne regjeringen ser ut til å ha prioritert byråkratiet. Difi-rapport 2011–10 viser at Norge, sammenlignet med våre naboland, har omtrent dobbelt så mange samferdselsbyråkrater i forhold til folketallet.

1. https://www.toi.no/article29638-4.html

For eksempel har Statens vegvesen siden 2009 fått over 1 000 flere ansatte. I tillegg til dette brukte Vegvesenet hele 2,4 mrd. kroner på konsulentkjøp, bare i 2012.

Disse medlemmer understreker at det selvfølgelig er viktig å ha mange nok ansatte med den riktige kompetansen, slik at Vegvesenet holder god fremdrift og nødvendig kontroll på investeringer og drift. Samtidig ser vi at antallet veibyråkrater i Norge er høyest i Norden, også om vi ser på antall ansatte i rene tall eller fordelt på antall kilometer vei. Tall fra Trafikverket og Statens vegvesen viser også forskjeller. I Sverige forvalter veibyråkratene mer enn dobbelt så mange km vei per antall ansatte enn sine norske kolleger. Dette viser at det finnes store effektiviseringsmuligheter i forvaltningen av vei og jernbane.

Prosjektorganisering

Disse medlemmer ønsker å overlate ansvaret for hele strekninger til egne prosjektorganisasjoner. Særlig store utbygginger må organiseres særskilt fremfor å integreres i etatenes ordinære drifts- og forvaltningsoppgaver. Stortinget bør vedta de overordnede retningslinjene med forpliktende rammer for organisering, ferdigstillelse av hver strekning, kostnader og finansiering. Så skal det være opp til selskapet selv hvordan de vil gå frem for å løse bestillingen.

Disse medlemmer mener erfaring tilsier at prosjektene på denne måten vil kunne bli raskere ferdige, og rimeligere, enn ved ordinær utbygging. En studie gjennomført av Advansia har for eksempel antydet at utbyggingstiden for jernbanestrekningen Oslo–Ski kunne blitt gjennomført omtrent 40 pst. raskere, fordi man har muligheten til å se utbygging mer i sammenheng.

Disse medlemmer mener det hadde vært hensiktsmessig å organisere eksempelvis hele Inter-City-utbyggingen i et eget overordnet utbyggingsselskap, men med egne utbyggingsenheter for hver delstrekninger. Disse medlemmer mener også at det bør prøves ut organisering av utbygging og drift av egne veistrekninger som egne prosjektselskaper underlagt Vegdirektoratet.

Offentlig-privat samarbeid (OPS)

Disse medlemmer mener offentlig-privat samarbeid (OPS) er en av mange løsningene på problemene i samferdselssektoren. Disse medlemmer viser til at regjeringen selv sier at 1 av 5 store prosjekter i Nasjonal transportplan ligger bak skjema. En rapport fra Rådgivende ingeniørers forening har slått fast at E18 i Vestfold kunne ha stått ferdig i løpet av 7 år – og ikke 24 – dersom man hadde tenkt mer helhetlig i utbyggingen. Offentlig-privat samarbeid er en metode som bidrar til å løse disse problemene. OPS er ikke en mirakelkur. Det er en praktisk løsning på et faktisk problem.

Disse medlemmer viser til at offentlig-privat samarbeid gir mer vei og jernbane for pengene, kortere byggetid og høy kvalitet på infrastrukturen. Disse medlemmer ønsker derfor å starte flere store OPS-prosjekter både på vei og jernbane. Den forrige borgerlige regjeringen var med å starte opp tre prosjekter med OPS på veisektoren. Erfaringene fra disse var svært positive. Veiene har, ifølge en evaluering fra TØI og Dovre International, blitt ferdigstilt raskere enn med tradisjonell gjennomføring[1].

Disse medlemmer viser til at den budsjettmessige behandlingen av OPS innebærer at investeringene over statsbudsjettet blir fordelt utover en lengre tidsperiode enn ved tradisjonell finansiering. Investeringsvolumene vil altså øke, men den direkte effekten i statsbudsjettet blir jevn over flere år. Disse medlemmer ønsker å sette i gang flere OPS-prosjekter årlig. OPS-selskapet som bygger ut veien får som regel ansvaret for å skaffe finansiering til prosjektet, men det trenger ikke å være tilfellet. Hvis det gjøres på riktig måte, kan staten bidra til en finansieringspakke i OPS-prosjekter. Slik kan finansieringskostnadene reduseres.

Disse medlemmer viser til at Høyre vil starte følgende prosjekter som offentlig-privat samarbeid i neste NTP-periode:

(Disse er ikke i prioritert rekkefølge*. Hensiktsmessige enkeltstrekninger startes opp.)

1. E18 Oslo–Asker («Vestkorridoren»)
2. Alnabruterminalen
3. E16 Bjørum–Skaret
4. Ringeriksbanen
5. E18 Telemark/Aust-Agder*
6. E16 Kløfta-Kongsvinger (gjenstående)
7. Rv. 3 Østerdalen
8. E16 Valdres–Filefjell
9. E6 i Hedmark og Oppland*
10. E134 Drammen–Haugesund*
11. E39 «Hordfast» og «Møreaksen»
12. Rv. 555 Sotrasambandet
13. E16 Arna-tunnelen
14. E6 «Trondheimsveien»*
15. E136 Ålesund–Oppland grense*
16. Saltenpakke 2
17. Regionpakke Tromsø*

I tillegg vil disse medlemmer ha en nærmere utredning av ny Oslofjord-forbindelse.

Disse medlemmer viser til at OPS innebærer at en offentlig utbygger bestiller en konkret vei- eller jernbanestrekning og definerer hvilken standard

1. https://www.toi.no/article19465-4.html

og kvalitet man ønsker å ha bygget. Vinneren av anbudet får ansvar for utbyggingen, og en relativt stor grad av frihet til å planlegge og gjennomføre arbeidet. Utbyggeren bruker sin kompetanse, innovasjonsevne og erfaring til å bygge veien på best mulig måte. Som en del av kontrakten får utbyggeren også i oppdrag å vedlikeholde veien eller banestrekningen, som regel i rundt 25 år. Første betaling fra staten blir som regel ikke gitt før prosjektet står ferdig. Staten kan også starte betalingen på et tidligere tidspunkt for å redusere rentekostnadene og fremtidige forpliktelser. Når 25 år er gått, tilbakeføres veien eller jernbanestrekningen til staten igjen. I bytte mot denne totalpakken betaler staten årlig en fast sum til entreprenøren inntil kontrakten utløper. OPS-kontrakter kan formuleres på svært mange ulike måter. Mange mulige krav til bruksrett, standard og kvalitet kan inkluderes dersom dette er ønskelig. OPS kan gjennomføres både med og uten bompengebetaling. I OPS-kontrakten bestemmes det når prosjektet skal stå ferdig. Som regel får utbyggeren en økonomisk straff dersom det blir forsinkelser. En privat entreprenør har derfor sterk motivasjon til å bygge effektivt. I tillegg vil en utbygger ønske å bli raskt ferdig med en utbygging fordi maskiner og mennesker som bindes opp til prosjektet har en alternativ anvendelse.

Disse medlemmer vil vise til at OPS er tidligere brukt tre steder i Norge: E18 Grimstad–Kristiansand, E39 Klett–Bårdshaug og E39 Lyngdal–Flekkefjord. Transportøkonomisk institutt (TØI) gjorde i 2007 en evaluering av disse tre veiprosjektene. Sammenlignet med en tradisjonell gjennomføring hadde OPS gitt mellom 52 og 65 pst. kortere byggetid og 10–15 pst. lavere byggekostnad.

Disse medlemmer viser til at OPS gir fem hovedfordeler:

Vedlikeholdsgaranti

Disse medlemmer viser til at vedlikeholdsetterslepet på norske veier er enormt. Det er et symptom på at vedlikehold nedprioriteres. I prosjekter som utføres ved hjelp av OPS, blir vedlikehold en del av pakken. Den private utbyggeren sørger for at vei- eller jernbanestrekningen holdes i forskriftsmessig stand helt til veien overleveres til staten etter 25 år. OPS-kontrakten gir i tillegg utbyggeren et kraftig insentiv til å tenke langsiktig når prosjektet bygges. Det vil nemlig lønne seg å prioritere langsiktige kvalitetsløsninger som gjør vedlikeholdet enklere.

Raskere utbygging

Disse medlemmer viser til at en privat entreprenør vil bruke sin kompetanse til å gjennomføre arbeidet effektivt. Og så har utbyggeren gode grunner til å bli raskt ferdig med prosjektet når gravemaskinene først er rullet frem. De tre OPS-veiene som er gjennomført i Norge, ble ifølge TØI-rapport 890/2007 bygget mellom 35 pst. og 48 pst. prosent raskere enn sammenlignbare tradisjonelle prosjekter.

Forutsigbar finansiering

Disse medlemmer viser til at OPS gir forutsigbar finansiering for utbyggeren. På denne måten blir det mulig å ha en mer rasjonell fremdrift. Man er ikke avhengig av årlige budsjettvedtak i Stortinget for å fastsette fremdrift.

Innovasjon

Disse medlemmer viser til at en privat utbygger i en OPS-kontrakt kan stå friere til å velge nye løsninger. På en av OPS-veiene, E39 i Sør-Trøndelag, installerer OPS-selskapet for eksempel helt flunkende nye LED-lys i tunnelene. LED-teknologien gir bedre lys for bilistene og reduserer strømregningen. Energibesparingen er 40 pst. sammenlignet med tradisjonell belysning. I en tunnel gir det en besparelse på cirka 200 000 kW/t i året. Kontrasten er stor til den delen av E39 som ikke er en OPS-vei. I Hordaland og Sogn og Fjordane ble fem tunneler mørklagt høsten 2012. Årsaken var jordfeil i strømanlegget. Hadde dette vært en OPS-vei, ville bilistene sluppet å kjøre i stummende mørke. Da ville OPS-selskapet som hadde ansvaret for veien vært forpliktet til å reparere lyset umiddelbart.

Forsikring mot kostnadssprekker

Disse medlemmer viser til at en OPS-kontrakt gjør at kostnadsoverslag, sløsing og byggefeil blir den private entreprenørens ansvar. Utbyggeren får derfor svært gode grunner til ikke å senke kvaliteten på verken kostnadsanslag eller utbygging. Bilister og skattebetalere blir heller ikke sittende igjen med regningen dersom det går galt. Man har flere eksempler på at flunkende ny motorvei blir rammet av telehiv, og må bygges på nytt. Det har skjedd rv. 2 ved Kløfta og på E18 i Østfold. Resultatet er at samfunnet påføres ekstra kostnader.

Disse medlemmer viser til at det britiske finansdepartementet undersøkte i 2003 en rekke britiske prosjekter ex post (faktiske kostnader) og fant at 88 pst. av OPS-prosjektene ble bygget til rett tid eller tidligere, mot 30 pst. av andre prosjekter (kilde: European Investment Bank: Economic and Financial Report 2006/01). Særlig når det gjaldt veiprosjekter kom OPS godt ut: 100 pst. av veiprosjektene ble ferdigstilt i tide. 72 pst. av de tradisjonelle prosjektene hadde kostnadsoverskridelser, mens kun 21 pst. av OPS-prosjektene fikk høyere sluttsum enn estimert.

Disse medlemmer vil understreke at internasjonale erfaringer viser at kostnadssprekk er nor-

malen i store infrastrukturprosjekter. Den danske forskeren Bent Flyvbjerg har laget følgende oversikt:

	Antall prosjekter	Gjennomsnittlig kostnadsoverskridelse (%)	Standardavvik
Jernbane	58	44,7 %	38,4
Broer og tunneler	33	33,8 %	62,4
Veier	167	20,4 %	29,9

Kilde: Bent Flyvbjerg: «*Survival of the unfittest: Why the worst infrastructure get built.*» Oxford Review of Economic Policy 2009: 344-367.

Disse medlemmer vil bemerke at OPS-motstandere ofte viser til en rapport fra European Investment Bank som argument for at OPS-prosjekter er dyrere enn tradisjonelle investeringsprosjekter[1]. Dette fordi rapporten antyder at kostnadene ved kontraktsinngåelse av OPS-prosjekter er 24 pst. høyere enn for tradisjonelle prosjekter. Dette endres imidlertid når prosjektene er ferdigstilt og de faktiske kostnadene summert opp. Rapporten dokumenterer at de totale kostnadene da er like store, fordi de tradisjonelle prosjektene vanligvis har overskridelser. I rapporten blir det allerede på første side slått fast at den ikke kan brukes til å vurdere hvorvidt OPS er bra eller dårlig. Det er derfor begrenset hva rapporten faktisk kan anvendes til i det offentlige ordskiftet.

Byggemetoden offentlig-privat samarbeid kan gi flere fordeler:

- Halvert byggetid.
- Sammenhengende utbygging av lange strekninger.
- Garanterte utbyggingskostnader – ingen budsjettsprekker.
- Kan være rimeligere enn tradisjonell utbygging.
- Byggekvalitet som tilpasses veiens eller jernbanelinjens totale levetid (utbygger er selv ansvarlig for vedlikeholdet)
- Garanti for skikkelig vedlikehold så lenge OPS-kontrakten løper (25 år).
- Økt innovasjon i valg av løsninger.

Disse medlemmer vil understreke at det gjelder å bruke OPS på riktig måte. OPS må ikke brukes til:

- Å realisere prosjekter som ellers ikke ville ha blitt bygget.
- Å skjule deler av offentlig pengebruk.
- Å bygge prosjekter der det offentlige har helt spesielle behov for fleksibilitet.

1. European Investment Bank: Economic and Financial Report 2006/01

Disse medlemmer viser til at mange vei- og jernbaneprosjekter er uegnet til bruk av OPS. For å benytte OPS, bør følgende kriterier være oppfylt:

- Prosjektet bør ha en viss størrelse.
- Utbyggeren (det offentlige) må ha en klar mening om hvilken funksjon prosjektet skal ha.
- Ansvarsområder mellom bestiller og utbygger må være klart definerte. OPS-kontrakten må utformes presist og ikke etterlate rom for tvil.

Disse medlemmer viser til at flere miljøer har tatt til orde for å bruke OPS som utbyggingsmetode. Statens vegvesen, Jernbaneverket, Transportøkonomisk institutt, NHO, Trygg Trafikk, Møreforskning, Vista Analyse, Opplysningsrådet for Vegtrafikk er positive til bruk av den norske OPS-modellen.

Bedre planlegging

Disse medlemmer ønsker mer helhetlig planlegging, og å bruke bedre planleggingsverktøy for å fullføre jobben.

Forenkling og kvalitetssikring

Disse medlemmer vil forenkle plansystemet ved å begrense bruk av konseptvalgutredning (KVU) / kvalitetssikring av konseptvalget (KS1) til å omfatte prosjekter der det er klare konseptuelle valg. Ordningen med KVU/KS1 bør samtidig videreutvikles slik at resultatet av dette arbeidet kan gi klarere føringer før prosjektplanleggingen etter plan- og bygningsloven starter.

Disse medlemmer mener det bør brukes en bred medvirkning i planprosessene, og løsninger uten støtte bør siles ut så tidlig som mulig. Disse medlemmer ønsker klare nasjonale retningslinjer for vektlegging av jordverninteresser og bolig- og transportutbygginger i storbyområdene, for å avklare hvilke soner som kan utvikles på tross av at det er dyrket mark der i dag. I tillegg må det utarbeides en prosedyre for bevaring/flytting av god matjord ved

utbygging av dyrket mark. Kommunene må få en garanti eller avtale som gjør at de kan løfte saker opp på et høyere nivå allerede i startfasen av en lokal prosess. En forpliktende avtale med staten må gi kommunene en garanti for at ikke statens system kan forsinke og hale ut lokale utbyggingsprosesser.

Disse medlemmer vil også trappe opp bruken av statlig planregulering av større transportkorridorer av stor nasjonal betydning, for å sikre raskere utbygging. Det bør være et sett med enkle kriterier som automatisk utløser statlig plan og/eller statlig godkjenning av planprogram.

Helhetlig og forpliktende planlegging

Disse medlemmer mener Nasjonal transportplan skal være en helhetlig plan for alle de norske transportgrenene, hvor disse ses i sammenheng med hverandre og vurderes opp mot ulike scenarier for utvikling. I denne bør det også utarbeides en nasjonal motorveiplan og en kollektivstrategi for storbyområdene. Forskning bør også inngå som en del av transportplanleggingen, slik at man har best mulig kunnskap som grunnlag for alle avveininger.

Disse medlemmer er av den oppfatning at det bør etableres et avtaleverk mellom kommune og stat for samarbeid om infrastrukturutbygging i forbindelse med Nasjonal transportplan (NTP). Samtidig bør innsigelsesadgangen for statlige myndigheter begrenses, slik at denne ikke virker unødig hemmende på boligbygging og lokal handlefrihet. Synergier og gjensidig påvirkning må avklares for at det skal bli lettere å gjøre de optimale veivalgene. Disse medlemmer vise til at Høyres oppskrift er planlegging og utbygging av helhetlige prosjektløsninger, som omfatter større deler av en korridor, for eksempel E6 gjennom Gudbrandsdalen og E39 Stavanger–Bergen. For Jernbaneverket vil dette eksempelvis være nødvendig for InterCity-strekningene. Tilgjengelighet for bevegelseshemmede (universell utforming) bør inngå som en integrert del av alle forpliktende planer. Ved planlegging av nye stamveitraseer bør man også inkludere tilrettelegging for nødvendige fasiliteter for langtransporten i samarbeid med private. Dessuten bør det utarbeides en plan for forvaltning av vannveiene (kanalene).

Abc-planlegging

Disse medlemmer mener at en viktig del av planleggingen, særlig i byområdene, er at infrastruktur inngår som en naturlig del av byplanlegging- og utvikling – også kalt abc-planlegging. Eksempelvis bør virksomheter lokaliseres i områdene som er best egnet ut fra typen og mengden transport denne vil generere, og områdenes tilgjengelighet med ulike transportmidler.

FINANSIERING

Disse medlemmer mener en alt for liten del av statsbudsjettet brukes på vei i dag. Dagens regjering prioriterer ikke samferdsel høyere enn det forrige borgerlige regjering gjorde. Dagens rød-grønne regjering har riktignok økt bevilgningene til samferdsel når vi ser på faktiske tall, men har i dag en utgiftsside som er rundt 300 mrd. kroner (reelt) større enn statsbudsjettet i 2005. i 2005 var bevilgningene til Samferdselsdepartementet 3,39 pst. av statsbudsjettet. I 2013 var dette tallet 3,43 pst.

Disse medlemmer mener det nå er nødvendig med en kraftig økning i statlige bevilgninger til nybygging og vedlikehold innenfor samferdselssektoren. Disse medlemmer vil bruke avkastningen av oljefondet til å bygge opp et samfunn som har økonomisk bæreevne for velferd i fremtiden.

Disse medlemmer viser til at det i 2012 ble det brukt rundt 31 mrd. kroner over statsbudsjettet på Samferdselsdepartementet. Samtidig har handlingsrommet økt som følge av at flere «oljekroner» finner veien til statsbudsjettet. Handlingsregelen sier at det økte handlingsrommet skal brukes til vekstfremmende skattelettelser, forskning/utdanning og infrastruktur. Hvordan hadde samferdselssatsingen sett ut dersom vi hadde brukt 1/3 av det økte handlingsrommet på vei? Da skulle bevilgningene ligget på rundt 55 mrd. kroner, ikke 31 mrd. kroner. For de syv årene 2006–2012 ville dette utgjort cirka 60 mrd. kroner i økte samferdselsinvesteringer. Tallene er basert på NHOs beregninger av det økte handlingsrommet.

Disse medlemmer har en pragmatisk holdning til hvilke finansieringsløsninger som skal brukes. Prosjektets egenskaper bør avgjøre hvilken finansieringsløsning som velges, sammen med tidligere erfaringer, forskning og kunnskap fra andre land. Disse medlemmer vil utvikle bevilgnings- og budsjettformer som avklarer finansiering for de store prosjektene når de vedtas.

Disse medlemmer vil i større grad vektlegge realinvesteringer i den infrastrukturen som gir økt vekstkraft for norsk økonomi. Dette er i tråd med Stortingets føringer da handlingsregelen ble vedtatt i 2001. Disse medlemmer viser til at Høyre mener at handlingsregelen bør følges opp ved at regjeringen årlig rapporterer til Stortinget hvordan økningen i oljepengebruk er blitt anvendt. Disse medlemmer viser til at Høyre også mener at regjeringen årlig skal rapportere til Stortinget på forpliktelser til fremtidige bevilgninger som er inngått gjennom OPS-prosjekter.

Budsjettfinansiering

Disse medlemmer viser til at budsjettfinansiering har vært den tradisjonelle måten å finansiere samferdselsprosjekter på. Penger bevilges årlig over

det statsbudsjettet som legges frem hvert år i oktober. Budsjettfinansiering av større sammenhengende prosjekter må ses i sammenheng over flere år. Dagens system med avgrensede årlige bevilgninger gjør at utbyggingene tar lenger tid og, ifølge en rapport[1] fra Rådgivende ingeniørers forening, blir 10–30 pst. dyrere. Disse medlemmer viser til at Høyre vil ha på plass løsninger som forhindrer slike uønskede utbyggingsstopp. For inneværende NTP-periode økte Høyre regjeringens investeringsramme med 15 mrd. kroner. Dette har Høyre fulgt opp i hvert budsjettår.

Disse medlemmer vil legge en ramme for neste 10-årsperiode som har et høyere ambisjonsnivå enn regjeringens plan, med 35 mrd. kroner mer til infrastruktur. Dette vil utgjøre 20 mrd. kroner i investeringsmidler over statsbudsjettet til vei[2], herunder OPS-bidrag, og 15 mrd. kroner til jernbane, kollektivtransport og belønningsordning. I tillegg kommer årlig 200 mill. kroner ekstra til rentekompensasjonsordningen for fylkesveiene. De økte bevilgningene til veiinvesteringer vil trappes opp mot slutten av NTP-perioden for å ta høyde for økte OPS-bidrag når veiene står ferdige til bruk.

Oversikt statlige midler i NTP, hele perioden

Alle tall i mrd. kroner, inkl. mva.	**NTP 2014–2023**	**NTP 2014–2023** Høyre
Vei (inkl. ekstra rammer til fylkeskommuner)	311,6	331,6
Jernbane og kollektivtransport (inkl. Belønningsordningen)	176,3	191,3
Farled	19,7	19,7
Effektiviseringstiltak	0,0	-15,0
Sum	**507,6**	**527,6**

Oversikt statlige midler i NTP, hele perioden

Alle tall i mrd. 2013-kroner, eks. mva.	**NTP 2010–2019**	**NTP 2014–2023**	**NTP 2014–2023 (Høyre)**
Vegformål	230,0	265,9	285,9
Jernbane og kollektivtransport	96,7	176,3	191,3
Farled	11,4	19,4	19,4
Effektiviseringstiltak	0	0,0	-15,0
Sum	**338,1**	**461,6**	**481,6**

Bompengefinansiering

Disse medlemmer aksepterer bompengefinansiering der dette er nødvendig. Samtidig er det viktig at det er en balanse mellom brukerfinansiering og statlige / offentlige midler. Å vente på statlige midler kan ta lang tid. Bompenger kan være nøkkelen til å komme høyere opp på prioriteringslisten over statlige midler. Man kjøper seg prioritert plass. Bompengefinansiering av infrastruktur skjer fordi lokalbefolkning, lokalpolitikere og lokalt næringsliv tar initiativ til bompengeprosjekter.

Disse medlemmer viser til at norske bompengeselskaper stiller store beløp til disposisjon for vegbygging. Disse medlemmer viser til at Høyre har som mål å bygge flere veier, raskere. Disse medlemmer viser til at Høyre vil prioritere mer penger til vei over statsbudsjettet, men også akseptere bompenger der hvor det er nødvendig for å få gjennomført prosjekter og hvor det er ønsket lokalt/regionalt. Samtidig er det viktig at driften av bompengeprosjektene forbedres, slik at disse bruker minst mulig på administrasjon og at pengene går dit det skal: til nye veier. Disse medlemmer mener at regjeringen årlig skal rapportere til Stortinget på forpliktelser til fremtidige bevilgninger som er inngått gjennom OPS-prosjekter.

Lavere rentekostnader

Disse medlemmer vil peke på at de fleste store statlige samferdselsprosjekt i Norge i dag blir bygget ut ved hjelp av bompenger. Hver gang regjeringen gir grønt lys for et bompengeprosjekt, blir det tatt opp et lån. Bompengeselskapet som har ansvaret, får som regel en lånegaranti fra én eller flere fylkeskommuner og får derfor lavere rentebetingelser. Noen ganger låner norske banker penger til norske

1. Rådgivende ingeniørers forening (RIF): Bygging av E18 i Vestfold, mars 2013.
2. Veiinvesteringer beregnes inklusiv merverdiavgift fra 2012.

veier. Andre ganger er det internasjonale finansinstitusjoner som Nordic Investment Bank (NIB) og European Investment Bank (EIB). Kommunalbanken, heleid av den norske stat, er imidlertid den største aktøren i markedet. I 2012 hadde banken lånt ut hele 23,8 mrd. kroner til norske veier.

Disse medlemmer mener at problemet med dagens ordning er at den kan virke fordyrende og at den ikke styrker vår nasjonale kompetanse på infrastrukturfinansiering. Å konsentrere denne kunnskapen vil bidra til å videreutvikle det norske fagmiljøet på samferdselsområdet. I tillegg er norske renter for tiden lave. Den norske stat er svært kredittverdig. Dersom det gis en form for statlige garantier, vil det være mulig å senke rentekostnadene til norske samferdselsprosjekter.

Disse medlemmer viser til at Storbritannias regjering har opprettet en «grønn» investeringsbank som ledes av uavhengige eksperter. Banken skal velge ut og finansiere de prosjektene som best bidrar til å gjøre Storbritannia til et lavutslippsland. London School of Economics' «Growth Commission» har også anbefalt å opprette en infrastrukturbank med et lignende mandat, nemlig å tilby statsgarantert finansiering til de prosjektene som ekspertene mener bidrar til vekstkraft og økonomisk utvikling. I Sverige fungerer Riksgälden som statens bank og forvalter lån. Riksgälden har finansiert infrastrukturprosjekter som Arlandabanen.

Disse medlemmer mener at det finnes flere fremgangsmåter for å redusere rentekostnadene. Disse medlemmer viser til at Høyre ønsker å starte en grundig utredning av dette spørsmålet, med den hensikt å redusere det beløpet norske bilister må betale i bompenger. Utstedelse av langsiktige infrastrukturobligasjoner, gjerne rettet mot livselskaper og andre med behov for plassering av penger i statsgaranterte papirer, kan være en løsning. En annen løsning kan være å opprette en egen statlig institusjon som kan sørge for billigere finansiering av vei, jernbane og andre store samferdselsprosjekter. Denne banken bør stå fri til å velge finansieringsprosjekter på markedsmessige vilkår. En tredje løsning kan være statlige garantier utstedt gjennom et garantiinstitutt. Dette er eksempler på modeller som må utredes.

Vedlikeholdsfond

Disse medlemmer vil peke på at ordinære bevilgninger ikke er tilstrekkelig til å få de dårlige veiene og jernbanen opp på en akseptabel standard. Disse medlemmer ønsker en avsetning i et eget vedlikeholdsfond for riksveier og jernbane på 50 mrd. kroner i tillegg til ordinære midler. Med 4 pst. avkastning vil dette gi et årlig disponibelt beløp på omtrent 2 mrd. kroner. Denne avkastningen skal øremerkes å ta igjen det enorme etterslepet på vedlikehold av riksveier og jernbane.

SAMFUNNSØKONOMISK LØNNSOMHET OG VEKSTKRAFT

Bedre beregninger av lønnsomhet og mernytte

Disse medlemmer viser til at politikere og fagpersoner trenger et best mulig beslutningsgrunnlag for å gjøre riktige prioriteringer. Beslutningsgrunnlaget må i størst mulig grad reflektere virkeligheten og de reelle mulighetene i prosjektalternativene. De modellene som benyttes i dag til utregning av lønnsomhet i samferdselsprosjekter er ikke gode nok, og gir en unaturlig lav beregnet samfunnsnytte. Disse medlemmer støtter hovedtrekkene i det regjeringsoppnevnte Hagen-utvalgets forslag til endringer.

Hagen-utvalget ble satt ned av Finansdepartementet for å gi en anbefaling når det gjelder bruken av samfunnsøkonomiske analyser. Hovedkonklusjonene var

- Nytten av tid og verdien av statistisk liv realprisjusteres tilsvarende realveksten i BNP per innbygger.
- Risikojustert kalkulasjonsrente tilrås til 4 pst. de første 40 år, så 3 pst. de neste 35 år og etter 75 år settes renten til 2 pst.
- Den vanlige analyseperioden for prosjektene justeres fra 25 til 40 år.
- Det brukes tilleggsanalyser for mulige ringvirkninger av samferdselsprosjekter, og bedre oppfølging av hvordan det faktisk gikk i etterkant.
- At klimagassutslipp prises likt i alle analyser.
- Verdien av et statistisk liv foreslås til 30 mill. 2012-kroner for alle sektorer, og for barns sikkerhet fordobles beregnet verdi.

Ved bygging av store infrastrukturprosjekter kan det også være hensiktsmessig å foreta beregning av andre mulige gevinster, såkalt «mernytte», som et innspill til de politiske vurderingene av hvilke prosjekter som skal realiseres. Et eksempel kan være E39 Hordfast, som ifølge Statens vegvesens beregninger[1] vil ha en nettonytte på 21,8 mrd. kroner totalt i løpet av prosjektets levetid. I tillegg har beregningen av såkalt mernytte anslått verdien til å kunne bli 10,8 mrd. kroner årlig[2].

1. Statens vegvesen: E39 Aksdal – Bergen Tilleggsutgreiing
2. Statens vegvesens E39-rapport: Delprosjekt samfunn, Victor Normans SNF-analyse av E39 og SNF Arbeidsnotat 33/12, Tørrskodd Vestland av Per Heum, Eva Benedicte Norman, Victor D. Norman og Linda Orvedal.

FLERE OG BEDRE VEIER

Disse medlemmer registrerer at det norske veinettet er for dårlig utbygd og vedlikeholdt. Det trengs betydelig økte bevilgninger til investeringer og vedlikehold.

Disse medlemmer viser til at den rødgrønne regjeringen har økt budsjettene til vei i reelle kroner, men likevel bare klart å levere ca. 2 km mer riksvei hvert år enn det Høyre var med og levere fra 2002–2005[1]. Regjeringen Bondevik II bygde 43,75 km per år i snitt, Stoltenberg II har bygd 45,9 km per år i snitt[2]. For å få fart og retning på arbeidet med å binde de store byene i Norge sammen ønsker disse medlemmer en egen nasjonal motorveiplan.

Et selvstendig vegvesen

Disse medlemmer vil omdanne Statens vegvesen til et statlig foretak, slik at det får en friere og mer operativ stilling enn i dag. Statens vegvesen må strømlinjeformes til å produsere optimal planlegging, bestilling og styring av prosjektene. Oppgaven skal være å sørge for at de som er best egnet får bygget vei raskest, best og billigst.

Et uavhengig vegtrafikktilsyn

For å styrke trafikksikkerhetsarbeidet og redusere antall trafikkulykker vil disse medlemmer opprette et uavhengig veitrafikktilsyn. Tilsynet skal ha ansvaret for tilsyn med både veier, kjøretøy og trafikanter. Lover og forskrifter må tilpasses den nye ordningen.

Mer penger

Disse medlemmer viser til at Høyres store økning i bevilgninger til investeringer og annen organisering som OPS, vil bety at man kan prioritere en rekke veiprosjekter gjennom ordinære bevilgninger. Disse medlemmer mener at det må lages planer for alle aktuelle strekninger med stort oppgraderingsbehov, og at bygging iverksettes så raskt som mulig etter at planene er godkjent. Eksempler på strekninger som kunne blitt startet og/eller gjennomført raskere med Høyres økte bevilgninger på 20 mrd. kroner[3]:

- Rv. 23 Drammen–Oslofjordtunnelen
- E18 Østfold (gjenværende parsell)
- Rv. 4 Gran–Jaren
- E39 Kristiansand–Stavanger
- Rv. 9/rv. 13 Setesdalen–Vangsnes
- Rv. 614 Kystvegen, 45 minutters-regionen i Sogn og Fjordane
- E16 Voss–Sogn og Fjordane grense
- E6 Trondheim øst
- E6 Helgeland
- E105 Kirkenes–Russland grense

Forfall

Disse medlemmer ser det som meget uheldig at forfallet på norske veier har blitt enormt. Vedlikeholdsetterslepet på riksveinettet er på 25–40 mrd. kroner[4], mens tilsvarende tall for fylkesveiene er på 45–75 mrd. kroner[5]. Det blir bygget nye veier hvert år, men samtidig forfaller eksisterende veinett. Disse medlemmer viser til Høyres forslag om vedlikeholdsfond på 50 mrd. kroner, og at dette ville gjort det mulig å begynne å ta igjen forfallet.

Fylkesveier

Disse medlemmer viser til at de tidligere stamveiene ble omgjort til riksveier og de tidligere riksveiene ble overført til fylkeskommunene fra 2010. Fylkene eier nå to tredjedeler av veinettet. Regjeringen klarte ikke å oppfylle de tekniske kravene til standarden på veiene før overføringen, og har heller ikke evnet å kompensere fylkene tilstrekkelig for dette. For å gjøre det billigere for fylkene å oppgradere veiene innførte regjeringen rentekompensasjonsordningen. I NTP for 2014–2023 foreslo regjeringen å avvikle muligheten for nye lån fra denne ordningen, på tross av at det opprinnelig var satt av midler frem til 2019. Disse medlemmer mener ordningen bør videreføres innenfor en ramme på 200 mill. kroner i rentekompensasjon per år ut over de inngåtte forpliktelsene.

«Det skal føles trygt å kjøre bil på norske veier»

Disse medlemmer viser til at dette er Høyres visjon for trafikksikkerhetsarbeidet. Mange smale og dårlig vedlikeholdte veier bidrar til at mange mister livet og blir hardt skadet i ulykker. Der hvor kjørefeltene ikke er adskilt tross høy trafikk kan selv små feilgrep gi fatale konsekvenser, fordi sikringstiltakene er for dårlige. Det er politikeres ansvar å dempe konsekvensene av menneskelig svikt i trafikken. Dette kan gjøres ved å redusere sjansen for at feilvurderinger inntreffer (førertiltak), ved at kjøretøyet er

1. Siden 2005 har også statsbudsjettet økt med 300 mrd. kroner, korrigert for inflasjon.
2. Regjeringens svar på Høyres budsjettspørsmål nummer 176. Dette er omtrentlige tall første åtte år, fordi tallene er korrigert for forvaltningsreformen.
3. Listen er ikke uttømmende, men gir eksempler på type prosjekt/strekning som kan prioriteres gjennom finansiering på ordinært vis.
4. Hva vil det koste å fjerne forfallet på riksvegnettet? Statens vegvesen rapporter nr. 75, februar 2012.
5. Hva vil det koste å fjerne forfallet på fylkesvegnettet? Statens vegvesen rapporter nr. 183 februar 2013.

sikkert utstyrt (kjøretøytiltak) og ved å redusere sjansen for at feilvurderingene får fatale utfall (veitiltak).

Disse medlemmer viser til at 147 mennesker livet på norske veier i 2012, og at veldig mange av disse omkom i møteulykker[1]. Disse medlemmer mener det er behov for en forpliktende overordnet trafikksikkerhetsstrategi med utgangspunkt i NTP. Staten har et viktig ansvar for trafikksikkerheten gjennom standarden på veiene. Men bilistene selv har også et stort ansvar. Ulykker i trafikken skyldes ikke bare dårlige veier, men også dårlige avgjørelser fra enkeltsjåfører. Disse medlemmer viser til at Høyres nullvisjon tar utgangspunkt i det statlige ansvaret:

Disse medlemmer viser til Høyres nullvisjon: Innen 2024 skal ingen bli drept som følge av veiens tilstand.

Tiltak på vei

Disse medlemmer mener det må settes klare mål for hva som er en god vei. Kun med en klar definisjon vil det følge en forpliktelse, og således mulighet til å stille klare krav til veistandard. Veiene skal vedlikeholdes fortløpende og utbedres når de ikke er i henhold til fastlagt standard. Disse medlemmer mener også at det er viktig med en sterkere satsing på rassikring og trygge veiskuldre.

Disse medlemmer viser til at over 70 pst. av dødsulykkene skyldes frontkollisjoner og utforkjøringer[2]. Forskning viser at 50 pst. av utforkjøringene krysser motgående kjørefelt og skjer på venstre siden av veien. Med midtrekkverk estimerer Statens vegvesen ut fra 2011-tall, at dersom kravene til ÅDT (årsdøgnstrafikk) reduseres fra 8 000 til 6 000, vil man kunne redusere antall mennesker som dør i trafikken hvert år med 50–60 sammenliknet med i dag[3]. Disse medlemmer mener derfor at dette må bli nye krav for når veier skal forbedres til møtefri standard. Som langsiktig målsetting mener disse medlemmer at dette kravet bør reduseres ytterligere til 4 000 ÅDT, som etter samme beregning er anslått å redusere antallet drepte med ytterligere 15 liv i året.

Disse medlemmer viser til at Høyre over år har prioritert raskere utbygging av møtefrie veier, som midtrekkverk. I perioden 2009 til 2013 foreslo disse medlemmer flere milliarder kroner mer enn regjeringen til trafikksikkerhetstiltak. I NTP 2009–2019 lovet regjeringen at den skulle bygge 750 km «midtrekkverk og andre mindre trafikktryggleiksutbetringar». Det har imidlertid blitt lite midtrekkverk. Totalt på disse fire årene vil det ferdigstilles 67 km midtrekkverk på to- og trefeltsveier. Dette er 233 km mindre enn lovet[4].

Førertiltak

Disse medlemmer viser til at kunnskap om ulike risikofaktorer og sikkerhetsutstyr i trafikken påvirker trafikantenes mulighet og vilje til å velge en sikker adferd. Disse medlemmer mener det er viktig å styrke det holdningsskapende arbeidet for å redusere antallet som kjører i ruspåvirket tilstand, kjører uforsvarlig fort og/eller aggressivt eller som ikke bruker sikringsutstyr og dermed er overrepresentert i ulykkesbildet. Den samlede trafikk- og føreropplæringen må gi alle en god forståelse av trafikantenes personlige samfunnsansvar og gi gode trafikale holdninger og ferdigheter. Derfor er disse medlemmer også i mot å redusere aldersgrensen for å kunne få førerkort. Disse medlemmer ønsker å dra nytte av den teknologiske utviklingen innenfor intelligente transportsystemer (ITS) slik at sjansen for menneskelig svikt reduseres. Disse medlemmer mener at et synlig og aktivt politi også er viktig.

Kjøretøytiltak

Disse medlemmer viser til at den norske bilparken består av om lag 2,3 millioner kjøretøy, med en gjennomsnittsalder på 10,2 år. Bilene er i snitt19 år når de vrakes. Disse medlemmer mener at grunnen til at de blir så gamle er at avgiftssystemet ikke prioriterer sikre biler. Snarere tvert imot. Nyere og sikrere biler er som regel tyngre enn eldre biler på grunn av konstruksjonsforskjeller og vekten av sikkerhetsutstyr. I dagens avgiftssystem diskrimineres de sikreste bilene fordi vekt er en viktig del i avgiftsberegningen. Disse medlemmer ønsker å endre avgiftene i en retning som oppmuntrer til en tryggere og mer miljøvennlig bilpark.

JERNBANEN PÅ SKINNER

Disse medlemmer registrerer at jernbanen fremdeles er preget av en monopolkultur hvor gamle løsninger gir dårlig styring og mangelfull kapasitet. Resultatet er stadige forsinkelser, forsinkede og dyre prosjekter, overfylte tog og en synkende godsandel.

Disse medlemmer viser til at regjeringen Bondevik II etterlot seg en jernbane på bedringens vei. Punktligheten hadde økt fra 70 pst. til over 90 pst. i perioden, bevilgningene hadde økt, omstilling av Jernbaneverket var underveis og bransjen forberedte seg på konkurranseutsetting av vedlikeholds-

1. Statistisk sentralbyrå (SSB).
2. Kilde: Nei til frontkollisjoner
3. Brev fra Statens vegvesen med referanse: 2011/035173-010.
4. Prop. 1 S 2012-2013 http://www.regjeringen.no/nb/dep/sd/dok/regpubl/prop/2012-2013/prop-1-s-20122013.html?id=703164

oppgaver som ville gjøre Jernbaneverket sterkere i bestillerrollen, mer moderne og med et tydelig brukerfokus. I løpet av 14 dager fikk de rød-grønne stanset omstillingen midt i gjennomføringen. Dermed uteble gevinstene ved omstillingen, bevilgningene til omstilling ble kuttet og Jernbaneverkets mulighet til å utføre sine oppgaver var kraftig svekket. Viktig kompetanse gikk tapt. Det uansvarlige kursskiftet ble foretatt uten utredning og uten analyse av konsekvensene.

Disse medlemmer ser at bevilgningene til jernbanetiltak i perioden 2000–2010 har økt med hele 68 pst. Disse medlemmer ser samtidig har dette ikke har bedret driftsstabiliteten og avviklingen av togtrafikken[1]. Investeringsbevilgningene har i all hovedsak vært som forutsatt. Til tross for dette var om lag 70 pst. av investeringsprosjektene ikke igangsatt som planlagt, og rundt 60 pst. av de prosjektene som ble igangsatt ble ferdigstilt senere enn planlagt. Et flertall av disse prosjektene ble også betydelig dyrere (35 til 54 pst.) enn opprinnelig anslått. Disse medlemmer er bekymret for at forfallet er stort og at etterslepet på jernbanen er estimert til hele 200 mrd. kroner[2].

Disse medlemmer mener jernbanesektoren er overmoden for nye ideer og bedre løsninger.

En fristilt og effektiv jernbaneorganisasjon

Disse medlemmer vil fortsette moderniseringen av Jernbaneverket til et profesjonelt byggherreselskap med toglederfunksjon. En del av problemet i dag er manglende forutsigbarhet i finansieringen i jernbaneutbygginger. Disse medlemmer mener derfor det er nødvendig å rette opp dette ved å omdanne Jernbaneverket til et eget selskap. Dette vil ha muligheten til å ta opp lån, og selv kunne styre mer av sine prioriteringer innenfor de overordnede retningslinjene.

Disse medlemmer mener selskapet skal styre utviklingen og driften av jernbanens infrastruktur. Stortinget skal vedta overordnede retningslinjer, men ikke detaljstyre prioriteringene. Selskapet overtar eierskap og administrasjon av stasjonsbygninger og stasjonsområder. Jernbaneverket vil slik få inntekter som kan brukes til investeringer i jernbanenettet, slik Avinor har med flyplassene.

Disse medlemmer viser til at Høyres mål er økt lønnsomhet i togdriften. Samtidig er det viktig at Jernbaneverket yter effektiv service til alle togoperatører. For at operatørene ikke skal bli skadelidende ved forsinkelser og feil som skyldes Jernbaneverket, mener disse medlemmer at det trengs en nøyere vurdering av incentivstrukturen. Kjørevegsavgift er en av modellene som bør vurderes.

Disse medlemmer mener at selve utførelsen av vedlikeholdsoppgavene i størst mulig grad skal utføres av private bedrifter i et marked med fri konkurranse. Jernbaneverket skal selv utføre minst mulig drifts- og vedlikeholdsarbeid, begrenset til de oppgavene som er nødvendige av mangel på et effektivt marked eller av beredskapshensyn.

Disse medlemmer mener også at store utbygginger som InterCity, Ringeriksbanen, dobbeltspor Stavanger–Egersund og Ofotbanen bør organiseres som egne utbyggingsprosjekter, med mulighet for ulike typer finansiering og mulighet til å ta opp lån.

ERTMS

Disse medlemmer mener at det snarest mulig bør legges frem en egen konkret plan for konvertering av signalsystemene på jernbanestrekningene i Norge til den europeiske standarden, ERTMS. I Stortingets behandling av saken bør også finansieringsmidler sikres.

Togmonopolet må avvikles

Disse medlemmer viser til at det i dag bare er driften på Gjøvikbanen som er konkurranseutsatt i Norge. Disse medlemmer mener at flere jernbanestrekninger bør utsettes for konkurranse. Erfaringen fra Gjøvikbanen og andre land har vist at dette vil kunne gi bedre effektivitet, bedret regularitet og et bedre tilbud for de reisende. NSB og andre operatører, som f.eks. Flytoget (som topper punktlighetsstatistikken), vil konkurrere om passasjerene og godstrafikken på de ulike strekningene.

Disse medlemmer mener at togmonopolet bør avvikles, og at andre enn NSB og Flytoget bør få lov til å frakte norske togpassasjerer. Disse medlemmer viser til at dette også er fremsatt som et krav fra EU i Jernbanepakke IV, og skal bidra til bedre styring og lavere kostnader innenfor jernbanesektoren. Disse medlemmer mener at flere jernbanestrekninger bør konkurranseutsettes gradvis, og at det på sikt vil kunne bli aktuelt å konkurranseutsette alle norske jernbanestrekninger. Samtidig er det viktig å understreke at disse medlemmer ikke ønsker en modell som i New Zealand, der et offentlig togmonopol ble erstattet av et privat monopol. Det tjener ikke samfunnets beste. Det er viktig med en sunn konkurranse med utgangspunkt i best mulig kvalitet til brukerne.

1. Riksrevisjonens undersøkelse om utbygging og fornyelse av jernbaneinfrastrukturen. Dokument 3:13 (2011-2012)
2. Rådgivende Ingeniørers forening, State of the Nation lagt frem 10. mars 2010.

Høyhastighet

Disse medlemmer vil sørge for at alle nye jernbaneutbygginger dimensjoneres for 250 km/t. Disse medlemmer viser til at det haster med utbygging av dobbeltspor på InterCity-strekningene i Østlandsområdet, men at kryssingsspor på viktige godstraseer og skinnegående transport i og rundt de store byene også må raskt på plass.

Disse medlemmer går ikke inn for lyntog som går i 330 km/t og koster 1 000 mrd. kroner. Disse medlemmer vil peke på sin modell som den samme som Høyhastighetsutredningen anbefalte for InterCity-triangelet, med en dimensjonering på 250 km/t. Dersom det bygges linjer for 250 km/t, betyr dette at sporet kan brukes både av høyhastighetstog (langdistansetog), hurtige regionaltog (intercity) og godstog.

Disse medlemmer viser til at for reiselivet vil en jernbane med høyere hastighet og mer konkurranse kunne gi Norge som reisemål et fantastisk utgangspunkt for en ny type turisme, hvor man på en komfortabel måte får sett en større del av landet på kortere tid enn det som er mulig i dag.

Gods fra vei til bane

For å gjøre jernbane til et mer konkurransedyktig transportmiddel mener disse medlemmer at godstog skal kunne prioriteres i nettet mellom kl. 18.00 og 05.00, i tillegg til langdistansetog. Det er i dag en viss konkurranse om godstransporten på jernbane. NSBs datterselskap Cargo Net har likevel tilnærmet monopol på mange strekninger. Konkurrenter melder om dårlig lønnsomhet grunnet uforutsigbarhet og ugunstige konkurransevilkår.

Ofotbanen

Disse medlemmer viser til at Narvik i dag er Nord-Norges ledende logistikk-knutepunkt. Skal Narvik være i stand til å ivareta og utvikle denne posisjon, må nødvendig infrastruktur på plass. Dette vil kreve store investeringer fremover. Disse medlemmer mener den beste løsningen vil være at ansvaret for linjen overføres til et selvstendig prosjektselskap, eventuelt i samarbeid med private.

Effektive godsterminaler

Disse medlemmer viser til at navet i godstransporten på norske jernbaneskinner er Alnabruterminalen. Denne er estimert til å ha en levetid frem til 2019[1]. Etter dette hevder NHO og Jernbaneverket at det ikke vil være mulig å holde terminalen i drift med dagens løsninger. Jernbaneverket ønsker en trinnvis utbygging av terminalen, i samarbeid med private. Dette støtter disse medlemmer. I tillegg er det viktig at planarbeidet for nye terminaler i Bergen og Trondheim forseres.

Det er ikke gunstig for konkurransen at dominerende aktører i markedet drifter terminalene. Disse medlemmer mener det er viktig å få på plass en konkurransenøytral eierstruktur av alle offentlige godsterminaler, med like driftsvilkår overfor alle operatører. Terminaltjenestene bør enten settes på anbud eller være mulig for togoperatørene å utføre selv.

Kryssingsspor

Disse medlemmer viser til at utbygging av dobbeltspor og kryssingsspor vil føre til bedre regularitet for godtransporten. For å få opp godsandelen mener disse medlemmer det er helt nødvendig med flere og lengre kryssingsspor flere steder i landet. Dette er avgjørende for å få bedret økonomien og forutsigbarheten i fraktmetoden. Disse medlemmer mener viser til at Høyre har foreslått en egen handlingsplan for en slik målrettet utbygging.

STORBYENE VOKSER

Disse medlemmer viser til at befolkningen vokser raskt, særlig i byregionene. Når utbyggingen av veier og kollektivløsninger blir hengende etter befolkningsveksten, skaper det press på boligpriser med mer pendling, mindre fritid og lengre køer.

Disse medlemmer viser til at de største byregionene i Norge har store problemer med trafikkavvikling, høye boligpriser og periodevise miljøproblemer. Felles for de store norske storbyregionene er at de alle opplever en kraftig vekst i befolkningstall. Disse medlemmer mener at for å sikre disse regionene bærekraft på sikt, og for at storbyene ikke skal kveles av kø, er det avgjørende at det tenkes nytt rundt transportløsningene for både by og pendlingsomland. I tillegg må kapasiteten på eksisterende kollektivtilbud økes til å tilfredsstille eksisterende og kommende etterspørsel.

Disse medlemmer vil samarbeide tett med kommuner og fylker for å sikre en utbygging av nye boliger og nye kollektivløsninger som henger sammen. Disse medlemmer viser til at regjeringen har valgt konflikt fremfor samarbeid med storbyene i arbeidet med å bygge ut kollektivtilbudet. Det bør etableres strategiske måltall for utviklingen i kollektivtilbudet, og slik gjøre det enkelt å sammenlikne storbyregionenes resultater opp mot hverandre. Disse medlemmer vil prioritere utbygging av InterCity- og pendlertog til storbyene, og at kollektivsatsingen sees i sammenheng med jernbanesatsin-

1. Kvalitetssikring av konseptutredning for fornyelse og utvidelse av Alnabru godsterminal. Utarbeidet av Terramar AS, Oslo Economics AS og HUPAC Intermodal SA for Samferdselsdepartementet juni 2012.

gen. Det er viktig at prisen for de miljøvennlige alternativene er konkurransedyktig.

Disse medlemmer vil konkurranseutsette driften av kollektivløsningene der hvor det er hensiktsmessig og gir et bedre tilbud til brukerne. Samtidig er det viktig at beredskapssystemene er solide og effektive. Et bedre samarbeid med kommuner og fylker om kollektivtransporten vil kunne gi et bedre tilbud, redusere prispresset i boligmarkedet og bidra til mindre trengsel. Disse medlemmer vil utnytte mulighetene intelligente transportsystemer (ITS) gir for bl.a. best mulig fremkommelighet for kollektivtrafikken. Ansvaret for driften av lokaltrafikken bør overføres til kommunene slik som under Bondevik II-regjeringen.

Disse medlemmer viser til Høyres kollektivvisjon[1]: «Høyre skal bidra til at storbyregionene i 2030 har utviklet et bærekraftig kollektivnett basert på de smarteste transportløsningene, innovativ og miljøvennlig teknologi, enkelt tilgjengelig for alle.»

Disse medlemmer viser også til at Høyres visjon for storbyregionene i 2030 baseres på følgende fire mål:

1. Klimagassutslippene og lokale luftutslipp fra transportsektoren må reduseres betydelig.
2. De fleste personreiser foretas med kollektive transporttilbud, til fots eller på sykkel.
3. Kollektivtilbudet i storbyregionene skal være pålitelig og tilgjengelig for alle.
4. Et effektivt transportnett som legger grunnlaget for raskere og mer bærekraftig økonomisk vekst.

Belønningsordningen

Disse medlemmer vil øke belønningsordningen for kollektivtiltak for å fremme bedre kollektivtrafikk i de store byene.

En av forutsetningene bak ordningen fra 2004 var at «det er en lokal beslutning hvilke tiltak som iverksettes». Disse medlemmer mener det fremdeles bør være opp til de lokale myndigheter å avgjøre hvilke tiltak som er best egnet for å oppnå ønsket effekt. Staten bør premiere resultatene, ikke enkelte virkemidler.

Disse medlemmer viser til at regjeringen har økt de totale bevilgninger i tråd med klimaforlikene og er nå oppe i en total sum på 673 mill. kroner. Disse medlemmer ønsker å øke dette beløpet gradvis til 1 mrd. kroner årlig. For 2013 foreslo disse medlemmer å øke bevilgningene til belønningsordningen med ytterligere 200 mill. kroner, særlig for å sikre midler til storbyområder som ikke har latt seg presse av regjeringen til å innføre rushtidsavgift.

Det må bli enklere å veksle mellom transportmidlene

Disse medlemmer viser til at et effektivt kollektivnett forutsetter god trafikantinformasjon og felles, enkle betalingsløsninger som senker brukerterskelen og som gjør det enklere å reise kollektivt. Disse medlemmer mener derfor at det bør innføres nasjonale standarder for elektroniske billetteringssystemer, og vurderes om dette kan kombineres med Autopass-systemet.

Disse medlemmer mener kvaliteten på knutepunktene er viktige; både gangavstander, universell utforming, kort ventetid, fysisk komfort og gode parkeringsmuligheter for sykkel og bil. Undersøkelser har vist at dette senker brukerterskelen, slik at flere reiser kollektivt. Disse medlemmer ønsker å gjøre det attraktivt for kommunene å legge til rette for intermodal transport. Det innebærer at man vil opprette en belønningsordning for kommuner som fører en areal- og transportpolitikk som bidrar til å forenkle overgangen fra en transportform til en annen. Dette gjelder både for tilgjengelighet til og samordning av godsterminaler, og for persontransport, hvor holdeplasser og passasjerterminaler må utvikles helhetlig.

Mer sykling

Disse medlemmer mener det bør satses på sykkel som fremkomstmiddel, blant annet gjennom egne sykkelekspressveier til bykjerne og sentraliserte næringsområder. Det bør også tilrettelegges for egne sykkeltraseer som en del av nye veiprosjekter.

Stabile økonomiske rammebetingelser

Med dagens måte å finansiere utbygging, drift og vedlikehold av infrastrukturen mener disse medlemmer det er lite sannsynlig at kollektivtilbudet noen gang vil bli tilstrekkelig godt til at visjon, strategier og mål kan nås. Disse medlemmer mener det må utvikles nye, stabile inntektskilder slik at kollektivnettet blir funksjonelt og attraktivt. Statlige bevilgninger til kollektivtrafikken må prioritere storbyområdene, da det er her potensialet er størst.

Disse medlemmer mener en annen hovedutfordring er at stadig flere kollektivtiltak finansieres med bompenger. Lykkes man med å få ned biltrafikken vil det samtidig kunne svekke finansieringen av et annet transporttilbud med høyere etterspørsel.

Disse medlemmer mener staten bør bidra til medfinansiering av kollektivtrafikk som er av nasjonal interesse. Korridorene med stort kundegrunnlag bør prioriteres. Disse medlemmer viser til at Høyre vil ha en opptrappingsplan som sikrer de stat-

1. Høyres kollektivplan fra 2011: Levende byer – nye løsninger.

lige bevilgningene til storbyregionenes kollektivnett. Tilskuddene til drift må økes gradvis til et bevilgningsnivå på minimum 1 mrd. kroner i årlige driftstilskudd.

Konkurranse

Disse medlemmer viser til at konkurranse er et virkemiddel for å sikre passasjerene best mulig tilbud til en rimeligst mulig pris. Kollektivtransporten må konkurranseutsettes på mest mulig hensiktsmessig måte. Disse medlemmer mener at kontrakter må være langsiktige og tilbudskonkurranse bør være den mest vanlige anbudsformen. Anbudsprosesser og kontrakter bør være basert på klare og forpliktende nasjonale kvalitetsmål med regional tilpassing, som fremkommelighet, punktlighet, frekvens, komfort og miljøutslipp. Det er viktig at transporttilbudet hele tiden tilpasses etterspørselen og endringer i reisemønstre, ønsker og behov. Det bør derfor utvikles mer dynamiske kontrakter som stimulerer operatørene til å videreutvikle tilbudet underveis i kontraktsperioden.

Disse medlemmer ser det som problematisk at et statlig togselskap er i ferd med å få en såpass dominerende markedsposisjon innenfor bussmarkedet. Det er viktig at statlige virksomheter er med og legger til rette for sunn konkurranse innenfor denne sektoren, både på lokale, regionalt og landsdekkende strekninger. Det er derfor nødvendig at NSB selger ut en stor del av sitt busselskap.

Statlig medansvar for bybaner og superbusser

Disse medlemmer vil ha en betydelig økning i bevilgninger til nye bane- og bussløsninger. Det bør tildeles statlige investeringstilskudd etter prinsippet om like store lokale tilskudd til prosjektene (50/50 tilskudd). Den statlige medfinansieringen skal utbetales over tid og begynne ved prosjektenes oppstart.

Disse medlemmer mener at utbygging av bybaner og/eller separate kollektivtraseer bør skje gjennom bruk av prosjektfinansiering hvor offentlige garantier og/eller offentlig-privat samarbeid sørger for mest mulig effektiv og innovativ utbygging.

Disse medlemmer mener gode eksempler på bybaneprosjekter som kan være aktuelle for tilskudd fra denne posten er bybaneprosjektene i Bergen og Stavanger, miljøpakken i Trondheim, Fornebubanen i Akershus og ny T-banetunnel i Oslo.

NORGE I EUROPA

Disse medlemmer viser til at landene i EU bygger et stadig større og mer integrert nettverk av transportårer. I Sverige og Danmark legges det stor vekt på koblinger mot resten av EU. Denne utviklingen må Norge være med på.

Disse medlemmer ser at det innenfor EU er langsiktige transportpolitiske mål å balansere økonomisk vekst, sosial velferd og bevaring av miljøet. Derfor pågår det stadig omfattende arbeid knyttet til blant annet:

- Ulykker
- Køer
- Forurensning
- Optimalisert utnyttelse av hver transportform
- Overganger mellom transportmidler (intermodalitet)
- Innovasjon og forskning
- Effektivitet
- Bærekraftig utvikling
- Offentlig-privat samarbeid som finansieringsmodell

Disse medlemmer mener et fremtidig norsk EU-medlemskap vil gi oss en større mulighet til å bidra i fremtidig utvikling av transportsektoren i Europa.

Skandinavisk transportstrategi

Som en videreutvikling av Gøteborg–Oslo-samarbeidet (GO-samarbeidet), og for å sikre best mulig grenseoverskridende løsninger, ønsker disse medlemmer en felles skandinavisk transportstrategi.

Utenlandske entreprenører i Norge

Disse medlemmer viser til at alle store infrastrukturelementer som brokasser, stål og annen teknisk utrustning er gjenstand for internasjonale anbud og leveranser. Prosjekteringsleveranser er ofte internasjonalisert i store selskap, som regel med utenlandsk opprinnelse. For å sikre en god konkurranse mener disse medlemmer det er viktig at anbudene også tilrettelegges for internasjonal deltakelse, blant annet ved at anbudsdokumentene er tilgjengelig på engelsk.

SJØFART

Disse medlemmer viser til at Norges kystlinje er en viktig del av transportsystemet vårt. For disse medlemmer er det viktig at vi får fart på utviklingen med å overføre mer av godstransporten fra vei til sjø. I dag taper dessverre sjøtransporten markedsandeler til veinettet. For å snu trenden og øke sjøtransportens konkurransekraft må rammebetingelsene for sjøfarten være konkurransedyktige sammenliknet med andre transportformer. For å snu utviklingen, mener disse medlemmer det trengs det en helhetlig, målrettet og kraftig satsing. Transportplanleggingen i NTP må bli bedre og mer koordinert. I forbindelse med NTP bør det også be-

handles en helhetlig kyststrategi. Transportformene må ses i sammenheng og planressursene må styrkes.

Disse medlemmer mener at havnene må være attraktive for persontrafikk med både ferger, cruisebåter og andre. Det må være enkelt å skifte transportform til og fra ferger og skip. Disse medlemmer vil også sikre drift av Hurtigruten av hensyn både til lokalbefolkning, turistnæringen og lokalt næringsliv.

Beredskap

Disse medlemmer mener at sikkerhet på sjøen og et høyt beredskapsnivå langs hele kysten er viktige oppgaver. Disse medlemmer vil styrke sjøsikkerheten og beredskapen mot utslipp og ulykker til sjøs. Som et ledd i dette arbeidet er det viktig å sikre at Redningsselskapets maritime rednings- og beredskapstjeneste langs hele kysten kan holdes på et forsvarlig nivå. Det må også være god overvåking av trafikk langs norskekysten og arbeidet med oppgradert merking av hurtigbåt- og hovedleder må fullføres. Statens havarikommisjon for transport bør også få mulighet til å etterforske alvorlige ulykker med fritidsbåt.

Stad skipstunnel vil ha stor betydning for næringslivet fordi den bidrar til stabile rammevilkår og redusert ventetid. Prosjektet vil knytte sammen Vestlandet på en helt ny måte. Disse medlemmer mener at dette bør vurderes som et OPS-prosjekt.

Gods fra vei til sjø

Disse medlemmer viser til at markedet er det viktigste instrumentet for å sikre at veksten skjer på de riktige stedene. Samtidig er markedet avhengig av de riktige incentivene. På grunn av de synkende markedsandelene for gods til sjøs mener disse medlemmer at det er på tide at staten bidrar som en strategisk partner for å realisere de nasjonale målene om gods langs sjøen. For å få til dette er det nødvendig med sterkere virkemidler. Disse medlemmer viser til at Høyre stiller seg derfor positiv til nye prosjekter som «Base til base», med formål å stimulere sjøtransporten langs kysten. Det trengs en mer aktiv tilrettelegging, og disse medlemmer har foreslått å starte et samhandlingsprogram for å styrke konkurranseevnen til sjøtransporten.

Disse medlemmer viser til at økt godstransport til sjøs vil være et viktig bidrag for å nå klimamålene. Transportøkonomisk institutt har beregnet et potensial for overføring av gods fra lastebiler til sjø og jernbane med 25 pst. av det totale transportarbeidet lastebilene har i dag (4,9 tonnkm). Når godset skal lenger enn 25 km, bør sjø eller bane være foretrukket reisemetode, særlig når det er snakk om stykkgods. 10–15 pst. av stykkgodset bør det være realistisk å kunne overføre[1]. I tillegg tilsier vekstprognosene at det vil være en kraftig økning av transportbehovet i årene fremover. Disse medlemmer ønsker å legge til rette for at sjø tar en vesentlig andel av veksten.

Økonomiske rammebetingelser

Disse medlemmer vil innføre en ny ordning hvor Kystverket skal administrere en tilskuddsordning som kommunene og havnene kan søke om midler fra, etter bestemte kriterier. Slike kriterier kan eksempelvis være:

- Samfunnsøkonomisk lønnsomme utbyggingsprosjekter.
- Kommunene må selv dekke en prosentandel av prosjektet.
- Utbygging av LNG-terminaler, landstrømanlegg og miljøprosjekter.

Avgiftsnivå

For å stimulere økning i godstransport med skip, mener disse medlemmer at avgiftene må være på et nivå som ikke er avskrekkende der sjøtransport kan være et reelt alternativ til bil, tog eller fly. Disse medlemmer vil redusere de norske havne- og farvannsavgifter, dersom beregninger viser at reduksjonene kan medføre markert overgang av godstransport fra vei til sjø.

Lostjenesten

Disse medlemmer viser til at lostjenesten er en viktig del av det forebyggende sikkerhetsarbeidet til sjøs. Samtidig er det viktig at denne er effektiv og målrettet.

Disse medlemmer viser til at etter forrige endring av avgiften fikk eksempelvis et rederi, nærmest over natten, en økning i antall losinger på 30 pst. Etter den nye forskriften måtte flere selskaper plutselig ha los om bord, selv om de har kjørt langs kysten med erfarne kapteiner og med farledsbevis i en rekke år. Dette er lite hensiktsmessig og svekker sjøveien som alternativ. Lostjenesten bør effektiviseres som et ledd i å sikre næringen trygge og rimelige vilkår.

Modernisere havneloven

Havneloven er moden for en gjennomgang. Disse medlemmer mener at denne bør gjennomgås med sikte på å endre paragrafer som står i veien for effektiv drift og byutvikling.

1. TØI-rapport 1165/2011

LUFTFART

Disse medlemmer viser til at flytrafikken er en sentral del av det norske transportnettet, og at det er viktig å sørge for rammevilkår som sikrer et godt flytransporttilbud og en nødvendig oppgradering av flyplasser og rullebaner. Det er viktig at konkurransen mellom flyplassene skjer på like vilkår.

Bedre løsninger for luftfarten

Disse medlemmer registrerer at luftfarten lenge har vært preget av høy konkurranse og økonomiske nedgangstider. I Norge har det vært uroligheter knyttet til flygeledersituasjonen, med store forsinkelser som resultat. Disse medlemmer mener at tårntjenestene og flynavigasjon bør konkurranseutsettes. Det bør etableres et sterkere nordisk samarbeid for underveistjenestene. I tillegg mener disse medlemmer at kravet om at alle flygeledere må snakke norsk, bør fjernes. Dette er et unødvendig krav siden flygeledernes arbeidsspråk uansett er på engelsk.

Disse medlemmer mener mer konkurranse vil gi bedre forutsigbarhet, sikre mer stabile og kostnadseffektive tjenester, og det vil øke tilgangen på kompetanse blant annet til flygeledere. Resultatet vil bli færre forsinkelser og et bedre tilbud til de reisende.

Konkurransedyktige rammebetingelser

Disse medlemmer viser til at i mange andre deler av Europa er det nedgang eller stagnasjon i flytrafikken. Samtidig ser vi at flytrafikken i Norge stadig øker. I 2012 økte passasjertrafikken til og fra Avinors lufthavner med nærmere 5 pst. Avinor sier imidlertid at det er tegn til utflating[1]. Flysikkerheten må uansett prioriteres høyt.

Norske lufthavner bør være attraktive for utenlandske selskaper som ønsker å ha ruter til og fra Norge. Avinor bør ha tilstrekkelige midler til å bygge ut sikkerhetskritisk infrastruktur.

Flytrafikken forurenser betydelig mer enn jernbane. Samtidig ser vi at det i dag skjer mye innovasjon på området, og at det ser ut til at bransjen står overfor viktige endringer i klimavennlige retning. Disse medlemmer mener uansett at det er nødvendig å bidra til å fremme konkurransedyktig luftfart, spesielt der hvor luftfarten ikke har mer miljøvennlige konkurrenter. I hovedsak er dette over lange avstander, mellomlange distanser innenlands og i Skandinavia.

1. http://www.avinor.no/avinor/presse/_nyhetsarkiv?REKORDÅR_FOR_AVINOR&id=181-153388

Effektivisering av flyplasstrukturen

For å sikre at flyplasstrukturen er mest mulig rasjonell, mener disse medlemmer at det er på tide med en gjennomgang. Et eksempel på behovet for rasjonalisering er ny storflyplass Helgeland. For å legge til rette for ytterligere vekst i Helgelandsregionen er det et behov for en samordnet flyplassstruktur. Dette vil bedre forholdene for viktig lokalt næringsliv som fiskeri, reiseliv, offshorenæring og tradisjonell industri. Disse medlemmer mener at ny storflyplass Helgeland må realiseres så raskt som mulig, lokalisert på Hauan, Mo i Rana.

MILJØ OG KLIMA

Disse medlemmer viser til at transportbehovet vokser og klimautslippene ser ut til å øke. Den norske, grønne energirevolusjonen går altfor sakte. Arbeidet med implementering av Klimaforliket går sent og effekten er lav[2].

Disse medlemmer er overbeviste om at ny teknologi vil være et viktig virkemiddel til å få redusert miljøbelastningen i både vei- og kollektivtrafikken. Ny kjøretøyteknologi og nye drivstofftyper vil sannsynligvis hjelpe myndighetene til å nå eksisterende klimamål på lang sikt. Samtidig handler miljø om mye mer enn å oppfylle internasjonale forpliktelser og nasjonale mål.

Bilavgiftene skal oppmuntre til en grønnere hverdag

Disse medlemmer vil endre bilavgiftene til en miljøbasert avgiftsordning. Menneskers og bedrifters transportbehov forsvinner ikke ved innføring av stadig flere og høyere avgifter. Disse medlemmer vil ha avgifter og belønningsordninger med mening. Bilavgiftene bør utformes slik at de oppfordrer til miljøvennlig transport, ikke som en straff for å velge å kjøpe bil.

Disse medlemmer mener at man ved å endre på hele bilavgiftssystemet slik at det knyttes opp mot bilens utslipp, vil man oppfordre bileiere til å kjøpe biler som er mindre forurensende for miljø og klima. Det forutsettes at avgiftene gir de samme inntektene til staten som i dag. Forslaget betyr at sterkt forurensende biler vil bli dyrere enn i dag, mens de mest miljøvennlige bilene blir rimeligere.

Disse medlemmer vil øke vrakpanten for de eldste og mest forurensende bilene vesentlig. Samtidig vil disse medlemmer fortsette arbeidet med å endre bilavgiftene for å premiere miljøvennlige biler.

2. SSB, «Samferdsel og miljø 2009» og Klimakur 2020 Felles merknader til St.meld. nr. 34 (2006-2007) mellom partiene: Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre.

Miljøvennlige byer

Disse medlemmer viser til at den miljøvennlige byen ikke er spredt over store arealer. Fortetting av eksisterende bebygde områder, og konsentrert bolig- og næringsutbygging rundt kollektive knutepunkter er viktig for å redusere behovet for biltransport. For å få dette til er man avhengig av et godt samarbeid på tvers av kommunegrenser og forvaltningsnivåer.

Disse medlemmer registrerer at de norske storbyene har utfordringer med lokale luftforurensningsproblemer, særlig knyttet til utslipp av NO_x og lokale luftforurensningspartikler. Lokale myndigheter må ha politiske verktøy som kan tas i bruk dersom dette skulle være hensiktsmessig. Samtidig er det også uheldig om nasjonal klimapolitikk bidrar til at de lokale luftforurensningsproblemene øker.

Disse medlemmer mener etablering av landstrøm i havnene kan bidra til vesentlig mindre lokal luftforurensning, reduserte utslipp av klimagasser og mindre støy. Skip som ligger til kai i storbyenes havner bør pålegges å benytte landstrøm der dette er tilgjengelig. Unntak skal være dersom skipene anvender LNG eller NO_x- og/eller SO_x-reduserende tiltak i havn.

Klimanøytral kollektivtransport

Disse medlemmer vil innføre krav om at alle nye drosjer, ferger, rutebåter og dieseltog skal gå på utslippsfrie eller klimanøytrale drivstoff innen utgangen av 2022. Det bør også vurderes å innføre lignende krav i nye taxikonsesjoner.

Disse medlemmer viser til at teknologi muliggjør klimavennlige drivstoff i kombinasjon med bensin. På denne måten introduseres nye drivstoff, som biodrivstoff, hydrogen og elektrisitet, samtidig som det kan fylles bensin på tanken dersom det utslippsfrie drivstoffet ikke er tilgjengelig. Samtidig må det stimuleres til utbygging av infrastruktur for klimavennlig drivstoff.

Disse medlemmer ser frem til at 2. generasjons biodiesel kommer på markedet og kan brukes i alle dieselkjøretøy slik de er i dag.

Klimanøytrale offentlige kjøretøy

Disse medlemmer mener den beste måten å påvirke bruk av miljøvennlige kjøretøy, er ved å gå foran med et godt eksempel. Disse medlemmer vil innføre krav om at alle nye kommunale, fylkeskommunale og statlige kjøretøyer går på CO_2-fritt eller CO_2-nøytralt drivstoff innen utgangen av 2018.

Disse medlemmer viser til at dersom alle offentlige etaters transportmidler drives av CO_2-fritt eller CO_2-nøytralt drivstoff vil det øke etterspørselen både etter klimavennlige biler og klimavennlig drivstoff. Økt etterspørsel bidrar til økt tilgjengelighet og lavere priser. Dette vil komme både privatpersoner og bedrifter til gode ved innkjøp og drift av nye biler.

OPPSUMMERING AV HØYRES TRANSPORTPLAN

Disse medlemmer vil vise til oppsummering av Høyres transportplan (i uprioritert rekkefølge):

1) Høyre vil ta i bruk nye organiserings- og finansieringsformer i vei- og jernbanebygging der dette er ønsket lokalt, gjerne i samarbeid med private.
2) Stortinget bør vedta nasjonale planer med mål, rammer, tiltak og finansiering, mens fagpersonene bør få ansvaret for detaljene og gjennomføringen.
3) Høyre vil sette i gang flere store OPS-prosjekter på vei og bane, slik at man raskt får bygget ut mye mer.
4) Høyre vil halvere planleggingstiden ved å planlegge mer helhetlig, med bedre planleggingsverktøy.
5) Høyre foreslår å øke investeringsmidlene til vei og jernbane med 35 mrd. kroner sammenlignet med regjeringens forslag, men 10–15 av disse skal hentes med effektiviseringstiltak innenfor egne rammer.
6) Høyre ønsker at en større del av avkastningen fra Statens pensjonsfond utland («Oljefondet») tas i bruk som investeringer i veier, jernbane og annen samferdselsinfrastruktur.
7) Høyre vil sørge for at finansiering av vei, jernbane og andre store samferdselsprosjekter kan skje på beste mulige vilkår og dra nytte av statens kredittverdighet.
8) Høyre ønsker et eget vedlikeholdsfond for vei og jernbane på 50 mrd. kroner.
9) Høyre støtter hovedtrekkene i det regjeringsoppnevnte Hagen-utvalgets[1] forslag til endringer.
10) For å få fart og retning på arbeidet med å binde de store byene i Norge sammen, ønsker Høyre en egen nasjonal motorveiplan.
11) Høyre vil omdanne Statens vegvesen til et statlig foretak, slik at det får en friere og mer operativ stilling enn i dag.
12) For å styrke trafikksikkerhetsarbeidet og redusere antall trafikkulykker vil Høyre opprette et uavhengig veitilsyn. Tilsynet skal ha ansvaret for tilsyn med både veier og kjøretøy.
13) Høyre mener at rentekompensasjonsordningen for fylkesveiene må videreføres.

1. Hagen-utvalget: NOU 2012: 16, Samfunnsøkonomiske analyser

14) Høyre mener at det er behov for en forpliktende overordnet trafikksikkerhetsstrategi, med utgangspunkt i NTP.
15) Høyres nullvisjon: Innen 2024 skal ingen bli drept som følge av veiens tilstand.
16) Høyre ønsker nye og lavere krav til hvor mye trafikk det skal være på en vei før midtrekkverk bygges.
17) Høyre vil fortsette moderniseringen av Jernbaneverket til et profesjonelt byggherreselskap med toglederfunksjon. Dette skal ha eierskap til infrastruktur som stasjoner og kjøreveier.
18) For å bedre fremkommeligheten og driftsstabiliteten for jernbanen, mener Høyre at det bør legges frem en plan for konvertering av signalsystemene til den europeiske standarden, ERTMS.
19) Høyre mener at togmonopolet bør avvikles.
20) Høyre vil sørge for at alle nye jernbaneutbygginger dimensjoneres for 250 km/t.
21) Høyre mener at det er viktig å få på plass en konkurransenøytral eierstruktur av alle offentlige godsterminaler, med like driftsvilkår overfor alle operatører.
22) For å få opp godsandelen mener Høyre at det er nødvendig med trinnvis utbygging av Alnabruterminalen og en handlingsplan for flere og lengre kryssingsspor flere steder i landet.
23) Høyre mener at statlig forvaltningsnivå skal samarbeide tett med kommuner og fylker for å sikre en utbygging av nye boliger og nye kollektivløsninger som henger sammen.
24) Det bør etableres strategiske måltall for utviklingen i kollektivtilbudet, slik at det blir enkelt å sammenlikne storbyregionenes resultater opp mot hverandre.
25) Høyre vil planlegge for full utbygging av Inter-City-strekningene i Østlandsområdet, prioritere kryssingsspor på viktige godstraseer og skinnegående transport i og rundt storbyene.
26) Høyre vil utnytte mulighetene intelligente transportsystemer (ITS) gir i transportsektoren, eksempelvis for trafikksikkerhet og kollektivtrafikken.
27) Høyres kollektivvisjon: Høyre skal bidra til at storbyregionene i 2030 har utviklet et bærekraftig kollektivnett basert på de smarteste transportløsningene, innovativ og miljøvennlig teknologi, enkelt tilgjengelig for alle.
28) Høyre ønsker å øke belønningsordningen gradvis til 1 mrd. kroner årlig.
29) Høyre ønsker å gjøre det attraktivt for kommunene å legge til rette for intermodal transport med å opprette en belønningsordning for forenkling av overgangen fra en transportform til en annen.
30) Høyre mener at det bør satses på sykkel som fremkomstmiddel, blant annet gjennom egne sykkelekspressveier til bykjerne og sentraliserte næringsområder.
31) Høyre vil ha en opptrappingsplan som sikrer de statlige bevilgningene til storbyregionenes kollektivnett. Tilskuddene til drift må økes gradvis til et bevilgningsnivå på minimum 1 mrd. kroner i årlige driftstilskudd.
32) Høyre vil ha en betydelig økning i bevilgninger til nye bane- og bussløsninger. Det bør tildeles statlige investeringstilskudd etter prinsippet om like store lokale tilskudd til prosjektene (50/50 tilskudd).
33) For å sikre best mulig grenseoverskridende løsninger ønsker Høyre en felles skandinavisk transportstrategi.
34) I forbindelse med NTP bør det også behandles en helhetlig kyststrategi.
35) Høyre mener at Stadt skipstunnel bør vurderes som et OPS-prosjekt.
36) Høyre har som mål at mer av godtransporten skal transporteres sjøveien.
37) Høyre vil innføre en ny tilskuddsordning til havneformål. Ordningen skal forvaltes av Kystverket.
38) Høyre vil effektivisere lostjenesten.
39) Høyre mener at havneloven bør gjennomgås med sikte på å endre paragrafer som står i veien for effektiv drift og byutvikling.
40) Høyre mener at tårntjenestene bør konkurranseutsettes og at det må etableres et sterkere nordisk samarbeid for underveistjenestene.
41) Høyre vil bidra til å fremme konkurransedyktig luftfart, spesielt der hvor luftfarten ikke har mer miljøvennlige konkurrenter.
42) Bilavgiftene bør utformes slik at de oppfordrer til miljøvennlig og sikker transport, ikke som en straff for å kjøpe bil.
43) Høyre mener at skip som ligger til kai i storbyenes havner bør pålegges å benytte landstrøm der dette er tilgjengelig.
44) Høyre vil innføre krav om at alle nye drosjer, ferger, rutebåter og dieseltog skal gå på utslippsfrie eller klimanøytrale drivstoff innen utgangen av 2022.
45) Høyre vil innføre krav om at alle nye kommunale, fylkeskommunale og statlige kjøretøyer går på CO_2-fritt eller CO_2-nøytralt drivstoff innen utgangen av 2018.

1.2.4 Generelle merknader fra Kristelig Folkeparti

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til Kristelig Folkepartis alternative ramme for Nasjonal transportplan 2013–2014 hvor det legges opp til en økning i NTP-perioden på 27,92 mrd. kroner ut over regjeringens forslag.

Dette medlem viser til forslag og hovedtabell, og fremmer følgende forslag:

«1. Rammene til samferdselsformål i planperioden 2014–2023 økes med 17,92 mrd. kroner ut over regjeringens forslag slik at midler som stilles til rådighet for samferdselsformål, økes med 27,92 mrd. kroner, jf. fordeling i følgende tabell:

Økonomiske rammer, avvikende fra regjeringens forslag. Årlig gjennomsnitt. Mill. 2013-kroner.

Formål	Regjeringens forslag NTP 2014–2023	Kristelig Folkepartis forslag NTP 2014–2023	Økning
Kap. 1350 Jernbaneverket	16 781	17 381	600
Kap. 1330 post 71[1)]	-	250	250
Kap. 1330 post 60 Belønningsordning kollektivtiltak	923	1423	500
Kap. 1320 post 61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	228	1000	772
Kap. 1330 post 61 Tilskudd bybaner	-	200	200
Kap. 1320 post 23/30 Statens vegvesen	31 155	31 605	450
Kap. 1301 post 72[2)] Infrastruktur El-bil Transnova		20	20
Effektiviseringsgevinst			-10
Sum økning			1 792

[1)] Ny post: Belønningsordning for gang- og sykkelvei.

[2)] 50 mill. kroner første fire år.

2. Økte midler innenfor disse hovedrammene fordeles i tråd med Kristelig Folkepartis merknader i Innst. 450 S (2012–2013).»

Dette medlem viser til at samferdsel er et viktig satsingsområde for Kristelig Folkeparti, der hovedmålene framkommelighet, tilgjengelighet, trafikksikkerhet og miljøhensyn legges til grunn for politikken.

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. Storbyene og byområdene har særskilte behov, og det er særdeles viktig å møte transportutfordringene i våre byer med en offensiv nasjonal politikk for bedre kollektivløsninger. Befolkningsøkningen er sterk og transportbehovet vil øke betydelig bare i inneværende planperiode.

Gode transportløsninger er avgjørende for folks hverdag, både for skolereiser, jobbreiser, for næringslivet og til og fra fritidsaktiviteter. Samferdselsløsningene legger viktige føringer for hvor folk velger å bosette seg, og for hvor det blir etablert virksomheter og arbeidsplasser. Dette medlem viser til at det er et mål for Kristelig Folkeparti at folk skal kunne ferdes trygt, enkelt og mest mulig miljøriktig, og at et offentlig utbygd transportnett skal fremme bosetting og næringsliv i hele landet.

Dette medlem vil at infrastrukturen i større grad tilfredsstiller morgendagens behov. Dette medlem vil sørge for at det blir økt fremkommelighet, færre flaskehalser og tryggere og mer miljøvennlig transport. I og omkring de største byene vil dette medlem prioritere satsing på kollektivtransport slik at disse allerede sterkt trafikkbelastede områdene blir i stand til å ta imot den store befolkningsveksten prognosene tilsier, uten at det går utover bokvalitet, trafikkavvikling og miljø.

Dette medlem prioriterer økt satsing på kollektivtransport i og rundt de store byene, og en sterkere satsing på veibygging og vedlikehold av veier i distrikt og mellom store byer for å binde regioner sammen.

Dette medlem viser til forslag fra Kristelig Folkeparti om en «Barnas transportplan». Det er viktig å legge barneperspektivet til grunn også innen samferdsel. Det handler blant annet om å skape tryggere veier, flere gang- og sykkelveier og universell utforming av transportmateriell. Et slikt perspektiv

vil også gi folkehelsegevinster, ved at man legger til rette for gående og syklende.

By- og regionalpolitikk

Dette medlem mener det må arbeides for bedre fortetting og høyere bygninger rundt sentrale kollektivknutepunkt etter modell fra Oslos fjordby- og Bjørvika-utbygging. Her er boliger, næringsvirksomhet, butikker og restauranter plassert sammen for å skape gode og levende bysamfunn med høy livskvalitet for innbyggerne. Dette medlem mener det trengs en sterkere satsing på kollektivtrafikk og bedre offentlig samordning av politikken. Fremtidens norske byer må i større grad baseres på kollektivtrafikk, sykling og gange. Det er bra for det globale klimaet og den lokale luftkvaliteten og det er bra for jordvernet. Det er bra for folks mulighet til å være sammen i stedet for å stå i bilkø. Skulle all trafikk som i dag går fra Asker til Oslo skje ved bilkjøring, hadde man behøvd en 16-felts motorvei, ifølge Statens vegvesen. Dette medlem mener bilen er en høyst nødvendig transportform, men dette medlem vil samtidig peke på behovet for å redusere biltrafikk i større byer, og slik at mer persontransport overføres til buss, trikk og bane.

I pressområdene må det legges til rette for utbygging av kollektivtrafikk til nye utbyggingsområder. Erfaringer fra Bergen og Oslo viser at boligbygging følger etter dersom utbyggingen av kollektivtransport er troverdig og reell. På Østlandet er jernbanen mye av løsningen på transportutfordringen. Forsinkelser og innstillinger i trafikken her får en dominoeffekt til andre regioner og landsdeler. Derfor er det riktig å prioritere utbygging av InterCity-forbindelsene på Østlandet.

Dette medlem mener Nasjonal transportplan i større grad må bli et verktøy for helhetlig transportplanlegging der transportformene ses i sammenheng. Samferdselsprosjekter må planlegges slik at det stimuleres til at utbyggingsmønsteret rettes mot sentrale kollektivknutepunkt i byer og tettsteder og mot sentrumsnære områder med muligheter for utbygging med mindre arealkonflikter.

Dette medlem viser til at befolkningsveksten stiller helt nye krav til et moderne transportsystem. Generell økonomisk vekst, økt bilhold og økt arbeidspendling øker presset på transportsystemet. Det må satses på kollektive løsninger i og rundt de store byene, og staten må ta et tydeligere ansvar for utvikling av gode kollektivtilbud i byene. Dette medlem mener det trengs en ambisiøs og helhetlig kollektivstrategi. Det er behov for flere bypakker, der stat og kommune inngår i forpliktende partnerskap hvor statlige investeringer, trafikkstyringsmodeller og byutvikling er blant elementene. Avtalene må gå over flere år slik at det er mulig å planlegge langsiktig.

Dette medlem mener det er behov for nye finansieringsmuligheter slik at større prosjekter, både på vei og bane, kan gjennomføres i sammenheng. Det må etableres en ordning der staten stiller lånemidler til disposisjon for samferdselsprosjekter. Betjeningen av lånene må skje i form av bevilgninger over statsbudsjettet og gjennom andre finansieringsformer. Det må også åpnes for flere prosjekter med prosjektfinansiering og offentlig-privat samarbeid (OPS).

Dette medlem mener det trengs en styrket satsing på gang- og sykkelveier. Mange av de daglige reisene i en by kan foretas til fots eller på sykkel dersom forholdene ligger til rette for det. Her må staten bidra med større bevilgninger, og Dette medlem viser til sitt forslag om statlig belønningsordning for bygging av trygge gang- og sykkelveier.

Planlegging

Planleggingen av veier tar for lang tid. Dette medlem vil korte ned planprosessene. Berørte parter sammen med alle statlige etater må involveres tidlig i prosessen. Dette medlem vil åpne opp for økt bruk av statlige reguleringsplaner der det er hensiktsmessig. Det er også viktig at det settes av mer planleggingsmidler. Gode samferdselsløsninger forutsetter et godt samspill mellom nasjonale, regionale og lokale myndigheter. Dette medlem viser til at det i dag tar i gjennomsnitt ni år å planlegge ny vei. Selv etter at det er fattet beslutning om et nytt veiprosjekt, er det fortsatt langt frem før veien står ferdig. Det er en rekke formelle planprosesser som skal gjennomføres, med politisk behandling både lokalt, regionalt og nasjonalt.

Dette medlem mener det er nødvendig å effektivisere planprosessene. Planleggingstiden må kortes ned og prosessen må effektiviseres samtidig som hensynet til demokrati, miljø og rettssikkerhet ivaretas. Dette medlem mener det trengs en ny tilnærming til hvordan en planlegger, prosjekterer, bygger og drifter veiene.

Dette medlem 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.

Dette medlem peker på at det er et stort avvik mellom transportbehovene i befolkningen og næringsliv og veistandard. Norge har over tid fått et

økende gap mellom transportbehov og standarden på infrastrukturen. Dette medlem mener et sentralt premiss for å møte utfordringene på veiene er tidshorisonten for planlegging av ny vei. Det er nødvendig å øke planinnsatsen på offentlige veier for å redusere gapet mellom transportbehov og veistandard. Dette medlem mener økt bruk av statlig plan er av tiltakene som må vurderes der det er hensiktsmessig. Dette medlem mener videre at staten må samkjøre og koordinere de ulike etatenes interesser i langt større grad, og på en mer effektiv måte, enn i dag. Dette medlem mener det er nødvendig med en fornyelse og effektivisering av samferdselssektoren, og mener at redusert planleggingstid for nye veiprosjekt må være sentralt i denne fornyelsen.

Veinettet

Dette medlem mener veipolitikken må legge til grunn en totaltenkning om at hovedferdselsårene skal holde en god standard. Det må systematisk satses på oppgradering og prioritering av noen store prosjekter i hver stortingsperiode.

Riksveinettet (tidligere stamveier) i Norge er preget av dårlig standard, og er ikke tilpasset dagens trafikkmengde. Mange riksveier har en svært viktig funksjon som interregionale transportkorridorer ved at de effektivt knytter sammen fylker og regioner. God kvalitet og tilstrekkelig vedlikehold av disse veiene er avgjørende for både næringsliv og befolkning i hele landet.

Fylkesveier

Dette medlem viser til at fylkene har overtatt «øvrige riksveier», mange av disse i relativt dårlig stand. Spesielt for broer, tunneler og kaier viser det seg at det er særlig store etterslep på vedlikehold. Samtidig har størrelsen på kjøretøyer økt, og dette gir spesielle utfordringer. Staten må følge opp med tilstrekkelige bevilgninger til fylkeskommunene slik at de er i stand til å ta hånd om dette vedlikeholdet på en god måte. Dette medlem er svært kritisk til regjeringens nedprioritering av fylkesveiene. Dette medlem har merket seg at regjeringen i forkant av Senterpartiets landsmøte varslet en bevilgning på 10 mrd. kroner til fylkesveinettet, fordelt over ti år. Nå viser det seg imidlertid at regjeringen tar tilbake betydelige beløp ved å fjerne rentekompensasjonsordningen. Dette medlem mener regjeringen gir med den ene hånden og tar med den andre. Dette medlem mener det trengs en mer offensiv satsing på fylkesveiene, og vil videreføre rentekompensasjonsordningen med en ramme på 1 mrd. kroner årlig i planperioden.

Ny organisering – Bedre vei raskere

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 at 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 fortsatt ikke vil foreta de nødvendige fornyelsesgrepene for å unngå klattvise utbygginger og uforutsigbar finansiering. Regjeringens motstand mot offentlig-privat samarbeid og andre typer prosjektfinansiering er lite fremtidsrettet. Dette medlem merker seg at regjeringen ønsker å gi inntrykk av at det nå skal bygges mer sammenhengende og helhetlig ved at enkelte prosjekter eventuelt skal kunne gis en særskilt status. Regjeringen anerkjenner dermed problemene knyttet til klattvis utbygging og uforutsigbar finansiering, men uten at det leveres løsninger på de store utfordringene vi står overfor. Dette medlem er positiv til at enkelte prosjekt skal vurderes som særskilt prioriterte prosjekt, men mener at tiltakene som presenteres er langt fra tilstrekkelig og kan ikke kalles en reform slik dette medlem har etterlyst. Dette medlem mener det må innføres reell prosjektfinansiering i norsk samferdselspolitikk. Dette medlem vil endre finansierings- og gjennomføringsmodellene slik at vei- og baneprosjekter kan bygges raskere og mer effektivt. Dette medlem viser til at under den rød-grønne regjeringen har prosjekter blitt stående på vent, penger har stått ubrukt og utbyggingen har vært treg og stykkevis. OPS, forutsigbar finansiering med forpliktende budsjettvedtak for hele prosjekter, lånefinansiering og offentlige eide AS eller statsforetak må være sentrale elementer i fornyelsen av norsk samferdselspolitikk.

Kysten

Dette medlem mener det er viktig med et godt ferge- og båttilbud langs kysten. Når det gjelder ferger, vil dette medlem prioritere fergeavløsningsprosjekter på riksveiene og på strekninger med åpenbar samfunnsgevinst. Frekvens, åpningstid og kapasitet vil være viktig å prioritere der fergeavløsning ikke er aktuelt. For bedre å kunne bruke båt som transportmiddel, realisere målet om mer gods fra vei til sjø og gi tryggere transport, må Stad skipstunnel bygges.

Dette medlem vil bygge opp under målsettingen om overføring av gods fra vei til bane og sjø til beste for liv og helse, klima, miljø og øvrig sam-

funnsøkonomi. Staten må legge til rette for utvikling av de viktigste havnene og må prioritere tiltak som legger til rette for transportkjeder som kombinerer bruk av veier, jernbane og havner på en god og helhetlig måte.

Dette medlem mener nærskipsfarten må styrkes. For å styrke norsk nærskipsfart er det nødvendig å forbedre nærskipsfartsflåtens rammebetingelser, gjøre norsk eierskap attraktivt, og sikre konkurransekraft innen Europa. Sjøtransporten kan løse viktige utfordringer innen samferdselssektoren. Analyser fra Transportøkonomisk institutt viser at en reduksjon i avgiftsnivået for sjøtransport er et viktig tiltak for å stimulere til økt overføring av transport fra land til sjø.

Dette medlem mener det trengs en helhetlig gjennomgang av avgiftspolitikken i sjøtransporten for å bedre og forenkle rammebetingelsene for nærskipstransporten.

Dette medlem viser til representantforslag, dokument 8:73 S (2012–2013) fra Kristelig Folkeparti, der det foreslås en rekke tiltak for å styrke nærskipsfarten i Norge. Det har nå gått hele ni år siden regjeringen Bondevik II la frem skipsfartsmeldingen i april 2004, St.meld. nr. 31 (2003–2004) Vilje til vekst – for norsk skipsfart og de maritime næringer. Dette medlem viser til at sjøtransportens infrastruktur i langt større grad er brukerfinansiert enn landtransportens infrastruktur. Sjøtransporten har nærmere 30 ulike gebyrer og avgifter å forholde seg til. Nærskipsfartens konkurranseflate mot landtransporten gjør at forskjellene i gebyr- og avgiftsnivået mellom transportformene er avgjørende for deres konkurransekraft. De siste årene har det blitt både flere og høyere avgifter og gebyrer for sjøtransporten, og forskjellene mellom landtransport og sjøtransport har økt i favør av landtransport.

Luftfart

Flytrafikken står for en viktig del av persontrafikken. I mange regioner er fly eneste alternativ. I slike regioner må det sikres et tilstrekkelig flytilbud. Kortbanenettet vil fremdeles være viktig i norsk samferdselspolitikk. Togtilbudet må utvikles slik at det blir mer konkurransedyktig mot fly der dette er mulig.

Luftfartens rammebetingelser må tilpasses den strukturelle og markedsmessige utviklingen, og for å sikre et robust system bør flysikringsvirksomheten skilles ut fra Avinors lufthavndrift. Tårntjenestene bør konkurranseutsettes, og det må etableres et sterkere nordisk samarbeid for underveistjenestene for å øke tilgangen på kompetanse.

Dette medlem viser til at regjeringen Bondevik II foretok betydelig modernisering av norsk luftfart blant annet gjennom omdannelsen av Luftfartsverket til et statlig aksjeselskap. Som følge av omstillingen fikk det nye Avinor helt andre muligheter enn det som var tilfellet for det gamle Luftfartsverket. Avinor kunne utvikle seg og legge gode investeringsplaner for fremtiden, noe som har gitt Avinor en forutsigbarhet og en frihet til å møte et marked i endring. Dette medlem mener det nå er nødvendig med nye forbedringer. Dette medlem konstaterer at den rød-grønne regjeringen ikke har foretatt nødvendige fornyelsesgrep i løpet av snart åtte år ved makten. Dette medlem mener rammebetingelsene for luftfarten ikke er godt nok tilpasset den strukturelle og markedsmessige utviklingen i sektoren. Dette medlem mener tårntjenestene bør konkurranseutsettes, og det må etableres et sterkere nordisk samarbeid for underveistjenestene for å sikre bedre forutsigbarhet, mer stabile og kostnadseffektive tjenester, samt øke tilgangen på kompetanse og flygeledere.

Dette medlem viser til at Danmark og Sverige har iverksatt forenklinger for reisende i transfer til en innenlandsk flyplass. Det har i flere år har vært et økende behov også i Norge for å få på plass et system for mer smidig tollbehandling for transferpassasjerer. Dette medlem mener det nå er på tide å ta de nødvendige grep og viser for øvrig til forslag fra Kristelig Folkeparti om modernisering av norsk luftfart, jf. Dokument 8:22 (2012–2013).

Jernbane

Dette medlem vil ha bedre togtilbud og opprusting av jernbanenettet. I første omgang må InterCity-strekningene omkring de store byene bygges ut. En raskere, mer punktlig og moderne jernbane kan bli den største distrikts- og regionalpolitiske satsingen for Norge i nyere tid. Det må nå arbeides målrettet for realisering av dette. Dette medlem vil ha full utbygging av InterCity så raskt som mulig, og viser til Jernbaneverkets InterCity-utredning hvor det konkluderes med at full IC-utbygging kan realiseres i løpet av 10–13 år. Kostnadsoptimal fremdrift kan i følge utredningen være 13 år. Dette medlem mener at avklart sluttdato og forutsigbar finansiering er avgjørende for rask gjennomføring, noe også Jernbaneverket påpeker i sin utredning. Dette medlem mener det bør legges opp til en raskere fremdrift enn det regjeringen nå planlegger for. Dette medlem vil derfor at regjeringen fremmer ny sak for Stortinget slik at utbygging av hele InterCity-triangelet kan realiseres innen 2026.

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. Kristelig Folkeparti øker rammene til jernbane i planperioden. 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 ny Ringeriksbane er et viktig tiltak for et mer konkurransedyktig 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. Dette medlem 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. Dette medlem mener realisering av Ringeriksbanen er avgjørende dersom Bergensbanen skal ha en framtid som mer enn en godsbane. Dette medlem mener det nå er det på tide å ta et stort løft for denne banestrekningen.

Dette medlem 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. Dette medlem forventer at Samferdselsdepartementet bidrar til å fortsette planarbeidet for Ringeriksbanen, og at det startes reguleringsarbeid etter plan- og bygningsloven, slik at ambisjonsnivået for utbygging 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.

Infrastrukturfond

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. 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.

Datatrafikk

Dette medlem mener et godt utbygget bredbåndsnett er viktig for å minimere avstandsulemper. Bredbånd er viktig for hele landet, og der det ikke er markedsmessig lønnsomt bør staten ha et særlig fokus på utbyggingsmulighetene. Dette er også et miljøtiltak innen samferdsel, da man kan spare mye transport/flyreiser ved å bruke tekniske løsninger i samarbeidet.

Sykkel

Det ligger et stort potensial i sykkelen som transportmiddel. Dette medlem vil derfor legge til rette for mer bruk av sykkel ved sammenhengende hovednett for syklister i byer og tettsteder. En revisjon av trafikkreglene må klargjøre syklistenes rettigheter og forpliktelser, og samtidig gjøre det tryggere å være syklist. Dette medlem 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. Dette medlem er bekymret for en utvikling hvor sykkelandelen går ned. Tilrettelegging for økt sykkeltrafikk, og en økt sykkelandel har store samfunnsøkonomiske gevinster når det gjelder miljø, trafikkavvikling og folkehelse. 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. Dette medlem peker i den forbindelse på Kongsberg og Tønsberg som i 2009 har sykkelandeler på 10 og 11 pst.

Dette medlem 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. Dette medlem mener den statlige innsatsen må styrkes. Dette medlem er bekymret for at sykkelandelen blant barn og unge voksne (13–17 år) går kraftig med, og mener det bør gjennomføres tiltak for å snu denne uheldige trenden. Dette medlem ber derfor regjeringen fremlegge en tiltaksplan for økt sykling blant barn og unge. Dette medlem understreker at frivillige organisasjoner spiller en viktig rolle i arbeidet for å øke sykling blant barn og unge. Dette medlem viser til kapittel 9.4 hvor dette medlem fremmer forslag om en tiltaksplan for økt sykling blant barn og unge.

Dette medlem viser til den målrettede satsingen på sykkel og sykkelveier som flere av våre byer

legger opp til i sine transport- og arealplaner. Dette medlem peker på at kommuner og fylkeskommuner har et betydelig ansvar for å legge til rette for trafikksikre løsninger for gående og syklende. Staten må også trå til med finansiering for å sikre at tilstrekkelig midler bevilges dette formålet. Dette medlem mener derfor det må opprettes en statlig støtteordning som belønner kommuner som satser på bygging av gang- og sykkelvei.

Dette medlem viser for øvrig til sitt forslag om en statlig belønningsordning for gang- og sykkelvei, samt forslag om tiltaksplan for økt sykling blant barn og unge.

Kollektivsatsing i storbyregionene

I og rundt de større byene vil kollektivtransport være den klart viktigste løsningen for å takle fremtidens befolkningsvekst. Dette medlem mener at staten bør ta et større ansvar for medfinansiering av kollektivutbygging i de større byene, enten dette dreier seg om T-bane, bybaner eller andre løsninger. I tillegg må belønningsordningen for kollektivtransport styrkes, være forutsigbar og gjøres mer langsiktig. Finansieringsbyrden for store og helt nødvendige kollektivtiltak kan ikke overlates til byene alene. Dette medlem viser til den svært vellykkede satsingen fra regjeringen Bondevik II med å få på plass belønningsordningen for kollektivtrafikk. Dette medlem viser til Kristelig Folkepartis alternative planramme hvor Belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene styrkes med 5 mrd. kroner.

Dette medlem mener det er nødvendig at staten tar et større direkte ansvar for utbygging av bybaner og viser i den forbindelse til sitt forslag om å opprette en statlig støtteordning for bybaner. Dette medlem foreslår at det settes av 2 mrd. kroner til dette i planperioden, jf. Kristelig Folkepartis alternative planramme. Ut over dette mener dette medlem at staten skal gå i dialog med Bergen kommune med sikte på å få på plass en ordning med 50 pst. statlig finansiering av videre utbygging av bybanen. Bybanen i Bergen er en suksess og det er gjort tiltak for å gjøre det billigere og enklere å reise kollektivt i Bergen. Dette medlem mener staten må inn med betydelige bidrag for å sikre videre utbygging av Bybanen i Bergen. Dette medlem viser ellers til sine merknader om bybaner og bybanen i Bergen i kapittel 9.3, og videre til forslag om å innføre skattefritak for arbeidsgiverbetalte kollektivkort i kapittel 9.3.

Miljøvennlig kjøretøy

Dette medlem viser til at rammevilkårene for elbil er fastsatt av Stortinget gjennom klimaforliket, og at det er bred enighet om at insentivordningene for å få flere til å bruke elbil skal opprettholdes. Dette medlem 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. Dette medlem mener det er viktig at utviklingen følges opp av økt utbygging av ladeinfrastruktur. Dette medlem mener det trengs en overordnet strategi og en finansieringsplan for infrastruktur. Dette medlem mener staten må innta en aktiv og koordinerende rolle i samspill med fylker, kommuner og private aktører. Dette medlem vil vise til at Oslo kommune har en egen utbyggingsplan og at kommunen i tillegg støtter privat utbygging gjennom det kommunale Klima- og energifondet. Her støttes hvert ladepunkt med inntil 60 pst av etableringskostnad eller maksimalt 10 000 kroner. Akershus fylkeskommune har en tilsvarende ordning. Dette medlem vil at staten skal avsette midler til utbygging av ladeinfrastruktur. Dette medlem viser til at Kristelig Folkeparti i sin alternative planramme foreslår at det settes av 200 mill. kroner i første fireårsperiode til dette formålet gjennom Transnova. Dette medlem viser til sitt forslag om en strategi og finansieringsplan for ladestasjoner og infrastruktur for elbil.

Grønnere avgiftssystem

Dette medlem viser til Innst. 2 S (2012–2013) der Kristelig Folkeparti foreslår grep for å vri skatt- og avgiftssystemet i en grønnere retning. Kristelig Folkeparti foreslår fem års fritak for årsavgift ved kjøp av ny miljøbil i Norge, etter mønster av den svenske ordningen. Avgiftsfritaket vil gi et ekstra insentiv til å vektlegge lavt CO_2-utslipp ved kjøp av ny bil. Videre foreslår Kristelig Folkeparti momsfritak ved leasing av elbiler, momsfritak ved kjøp og leasing av elbilbatteri, og det foreslås å frita nullutslippsbiler fra fordelsbeskatning.

Dette medlem viser til at Stortinget ved behandlingen av klimameldingen, jf. Meld. St. 21 (2011–2012), sluttet seg til målet om at gjennomsnittlig utslipp fra nye personbiler i 2020 ikke skal overstige 85 g CO_2/km. Bilavgiftene skal bidra til omlegging til en mer miljø- og klimavennlig bilpark. Dette medlem slutter seg til målet i klimaforliket om reduksjon i de gjennomsnittlige utslippene fra nye personbiler i 2020 til 85 g/km, men viser til at det må foretas betydelige endringer i bilavgiftene dersom målet skal nås. Dette medlem viser til rapporten «Norske bilavgifter fram mot 2020» utarbeidet av NAF, NBF og BIL. Av rapporten fremgår det at målet forutsetter en økning i elbilenes andel av nybilsalget fra dagens nivå på 2,9 pst. til 10 pst. i 2020 (16 000 elbiler), og at plug-in-hybridens andel må øke fra 0,1 pst. til 18,8 pst. i samme periode. I tillegg må gjennomsnittsutslippet fra fossilt drevne biler

være på maks 109 gram i 2020. Nøkkelen for å få til en slik utvikling i bilsalget er ifølge bilorganisasjonene å legge til rette for en hurtigere utskifting av bilparken gjennom reduserte bilavgifter på de mest miljøvennlige bilene, slik at gjennomsnittsalderen på norske biler kommer ned på EU-nivå.

Dette medlem viser til at Norge har den eldste bilparken i Vest-Europa. Gjennomsnittlig levealder på biler i Norge er ifølge rapporten 19 år, mot et gjennomsnitt i EU på 14–15 år. I Norge er 3 av 4 biler som selges, bruktbiler. Nesten halvparten av alle biler som årlig omsettes i Norge, er 12 år gamle eller eldre. I 2012 var mer enn 600 000 biler eldre enn gjennomsnittlig levealder for biler i Vest-Europa på 14,3 år, dvs. 1997-modell eller eldre. Dersom disse 600 000 eldste bilene ble tatt av veien og erstattet med nye biler, ville de samlede CO_2-utslippene fra veitrafikken bli redusert med snaut 10 pst.

Dette medlem viser til at redusert levealder på bilparken vil ha mye å si for trafikksikkerheten. Nye biler har en mye høyere sikkerhetsstandard enn gamle. En moderne bil er optimalisert for å takle kollisjoner både gjennom konstruksjon og materialbruk og ved hjelp av elektroniske hjelpemidler som skal bedre både den aktive og passive sikkerheten. Dette medlem viser til at raskere fornyelse av bilparken vil bidra til økt sikkerhetsnivå, og færre drepte og hardt skadde i trafikken.

Dette medlem mener det er behov for en helhetlig gjennomgang av bil- og drivstoffavgiftene og viser i den forbindelse til Dokument 8:77 S (2012–2013) forslag fra Kristelig Folkeparti om endring av bilavgiftene for å sikre mer miljøvennlige og trafikksikre biler.

Dette medlem mener miljøkriterier må benyttes mer aktivt ved utlysning av transportanbud for å stimulere til de mest miljøvennlige løsningene på de aktuelle strekningene. Parallelt må utvikling og bruk av miljøvennlige kjøretøy stimuleres og premieres gjennom avgiftssystemet.

Nordisk samarbeid

Dette medlem mener det er avgjørende for konkurranseevne og klimapolitikk at det nordiske transportnettet fungerer optimalt, ettersom en stor del av transporten krysser landegrensene. Dette medlem viser til at mobiliteten i Norden blir stadig viktigere. Da er det viktig for Nordens innbyggere at planlegging av infrastruktur ikke stopper ved grensene. Dette medlem viser til rekommandasjon vedtatt i Nordisk Råd høsten 2012 om blant annet å utarbeide en felles nordisk strategi for utvikling og investeringer i transportinfrastruktur, og en plan for forbedring av forbindelsene mellom de mest folkerike delene av Norden. Dette medlem vil be regjeringen om, i samarbeid med de andre Nordiske land, å følge opp anbefalingen fra Nordisk Råd. Dette medlem vil videre understreke betydningen av å utvikle langsiktige strategier for det nordiske transportnettet. Dette medlem viser til sitt forslag fremmet i innstillingens kapittel 15.10 om en Nordisk transportplan.

Universell utforming

Dette medlem viser til at regjeringens målsetting i 2009 var å ha et fullstendig universelt utformet transportsystem innen 2020. Nå er det samme målet satt til 2025. Universell utforming er lovfestet i diskriminerings- og tilgjengelighetsloven som trådte i kraft 1. januar 2009. Nyanskaffelser og større utbedringer skal være universelt utformet. Utbedringer på eksisterende løsninger er ikke tidfestet, men det gjenstår svært mye arbeid. Dette medlem vil påpeke at det fremdeles dessverre er slik mange steder at markedskrav veier tyngre enn hensynet til bevegelseshemmede og svaksynte. Dette medlem 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. 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. Dette medlem mener det er nødvendig med en helthetlig satsning for å nå målet om et mer universelt utformet transportsystem. Det krever tilstrekkelige bevilgninger, men og 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 vil at regjeringen fremlegger for Stortinget en statusrapport for universell utforming på alle transportområder.

Barnas transportplan – trygghet for barna

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 om en egen «Barnas transportplan». Dette medlem mener at vi i langt større grad må se trafikkutfordringene med barnas øyne. En egen Barnas transportplan vil være et viktig verktøy for å definere særlige utfordringer hva angår trafikksituasjonen for barn og unge. Dette medlem mener det trengs en bred gjennomgang av utfordringene, og konkrete forslag til tiltak som kan gjøre hverdagen tryggere og sikrere for barn og unge som ferdes i trafikken. Dette medlem mener alle barn og unge skal ha rett til trygg

skolevei. Plikten til å gå på skole må følges av en rett til å komme trygt til og fra. Barn og unge skal kunne ferdes trygt til og fra skole og fritidsaktiviteter. Dette medlem viser til at slik situasjonen er i dag, ferdes barn, syklister, rullestolbrukere og barnevogner mange steder i samme kjørefelt som tungtrafikk, biler og traktorer, noe som etter dette medlems mening er helt uakseptabelt. Dette medlem mener det må satses langt mer på utbygging av trygge skoleveier, gang- og sykkelveier. Det trengs mer planleggingsressurser og mer penger til investeringer. Dette medlem viser til at antall ulykker som involverer myke trafikanter, øker. Utbedring og bygging av gang- og sykkelveier langs skoleveiene er viktig for barnas sikkerhet, og kommer også den øvrige befolkningen til gode.

2. Grunnlaget for meldingen

2.1 Oppfølging av Nasjonal transportplan 2010–2019

2.1.1 Sammendrag

I Nasjonal transportplan 2010–2019 la regjeringen til grunn en samlet planramme på 322 mrd. 2009-kroner, fordelt med 219 mrd. kroner til vegformål, 92 mrd. kroner til Jernbaneverket og 11 mrd. kroner til Kystverket. Dette innebar et kraftig løft for transportsektoren sammenliknet med tidligere planer.

Etter framlegget av Nasjonal transportplan 2010–2019 viste det seg at behovet for vedlikehold var høyere enn anslått. De årlige bevilgningene til drift og vedlikehold til Statens vegvesen og Jernbaneverket har derfor i perioden 2010–2013 ligget betydelig over nivået varslet i Nasjonal transportplan 2010–2019.

I oppfølgingen av Nasjonal transportplan 2010–2019 vil alle vegprosjekt som opprinnelig var planlagt igangsatt i perioden 2010–2013, og som det planteknisk har vært mulig å starte opp, være startet opp i perioden.

På jernbane har bl.a. endrede planforutsetninger medført at investeringsprosjektene ikke er fulgt opp like raskt som forutsatt i Nasjonal transportplan 2010–2019.

Nær alle farledsprosjekt og fiskerihavneprosjekt i Kystverkets handlingsprogram 2010–2013 er gjennomført eller startet opp.

Transportpolitikken er innrettet etter mål knyttet til framkommelighet og regional utvikling, transportsikkerhet, miljø og universell utforming. Den kraftige satsingen som regjeringen la opp til i Nasjonal transportplan 2010–2019 har gitt god måloppnåelse i form av:

- Reisetidsreduksjoner på riksvegnettet.
- Økt punktlighet og regularitet for gods- og persontog.
- Styrket framkommelighet for lokal kollektivtransport, syklende og gående.
- Bedre trafikksikkerhet på veg.
- Bedre sikkerhet til sjøs og tilrettelegging for at havnene kan utvikle seg til intermodale knutepunkt.
- Et mer universelt utformet og tilgjengelig transportsystem.

Årlige klimagassutslipp fra transportsektoren har vært tilnærmet stabile siden 2007 selv om transportvolumet har økt. Dette skyldes bl.a. avgiftspolitikk, ulike tekniske endringer/tiltak, kollektivtiltak og omsetningskrav for biodrivstoff.

2.1.2 Komiteens merknader

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, vil understreke at det er behov for nye ideer og bedre løsninger for å sikre at mer av samferdselsmidlene går til investeringer. Regjeringen overoppfyller på drift og administrasjon, og underoppfyller på investeringer.

Flertallet viser i den anledning til Prop. 1 S (2012–2013) for Samferdselsdepartementet. Her finner man følgende tabell:

	Oppfølging av NTP 2010–2013 etter fire år, i pst.
Statens vegvesen (kap. 1320)	100,3
– Drift og vedlikehald mv. (post 23 og 26)	108,0
– Vederlag til OPS-prosjekt (post 29)	99,1
– Investeringar (post 30, 31, 36, 37 og 62)	95,0

	Oppfølging av NTP 2010–2013 etter fire år, i pst.
– Rentekompensasjon for transporttiltak i fylka (post 61)	–
– Kjøp av riksvegferjetenester (post 72)	104,7
Jernbaneverket (kap. 1350)	103,5
– Drift og vedlikehald (post 23)	110,5
– Investeringar (post 30 og 31)	96,9

Flertallet viser til at alle investeringspostene er underoppfylt, mens drift og administrasjonspostene er overoppfylt. Dette er et symptom på regjeringens manglende gjennomføringskraft, og viser behovet for nytenking i samferdselssektoren.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at den samlede planrammen i Nasjonal transportplan 2002–2011 var på om lag 68 mrd. kroner for perioden 2002–2005, og oppfølgingen i de årlige budsjettene resulterte i at planrammen ble underoppfylt med 2,8 mrd. kroner. Tilsvarende var planrammen for Nasjonal transportplan 2006–2015 samlet i første fireårsperiode i underkant av 75 mrd. kroner, og denne rammen ble overoppfylt med 4,7 mrd. kroner Nasjonal transportplan 2010–2019 la opp til en økonomisk ramme på 100 mrd. kroner mer enn de to foregående NTP. Samlet planramme for perioden 2010–2013 er på vel 105 mrd. kroner, og ved utgangen av perioden vil rammen være overoppfylt med 1,7 mrd. kroner.

Disse medlemmer derfor svært tilfreds med regjeringens satsning på samferdsel gjennom de siste åtte år med en flertallsregjering. Ikke bare er ambisjonene for norsk infrastruktur langt høyere enn under Bondevik II-regjeringen, den rød-grønne regjeringen er også den første regjeringen som overoppfyller de nasjonale transportplanene. Ressursinnsatsen er kommet på et langt høyere nivå, og oppfølgingen har blitt mer forutsigbar.

Regjeringen prioriterte i Nasjonal transportplan 2010–2019 en kraftig økning av vedlikeholdet. Dette var nødvendig etter at vedlikeholdet hadde vært nedprioritert over flere år. Til tross for dette viste det seg at vedlikeholdsetterslepet var høyere enn antatt, og disse medlemmer understreker derfor at de årlige bevilgningene til drift og vedlikehold har i den siste fireårsperioden ligget betydelig over det varslede nivået i NTP.

Regjeringen prioriterte videre i Nasjonal transportplan 2010–2019 et løft i satsningen på store veginvesteringer, og en betydelig satsning på jernbaneinvesteringer. Disse medlemmer er svært tilfreds med at årlig rammenivå for Statens vegvesen er over 6 mrd. kroner høyere enn for perioden 2002–2005, og at den rød-grønne regjeringen har tredoblet investeringene i jernbanen i denne perioden.

Disse medlemmer viser til at den rød-grønne regjeringens samferdselssatsning har resultert i bedre fremkommelighet. Alle vegprosjekt som opprinnelig var planlagt igangsatt i 2010–2013, og som det planteknisk har vært mulig å igangsette, vil være startet opp i perioden. Dette omfatter 30 store investeringsprosjekter på veg. Alle varslede, store skredsikringsprosjekter er startet opp. Dette har resultert i reisetidsreduksjoner og reduserte avstandskostnader. Driftsstabiliteten på jernbanen er blitt betydelig bedre, som følge av intensiverte vedlikeholdsarbeider. Nær alle farledsprosjekter og fiskerihavneprosjekter i Kystverkets handlingsprogram 2010–2013 er gjennomført eller startet opp, samt at flere prosjekter er fremskyndet.

Disse medlemmer viser videre til at den rød-grønne regjeringens samferdselssatsning har bidratt til en svært positiv utvikling i antall drepte og hardt skadde på veg. Antallet drepte er redusert med 30 pst. siden 2005, og nådde i 2012 det laveste tallet siden 1950, med 145 drepte. Dette skyldes både det intensiverte vedlikeholdsarbeidet, og at bygging av firefelts veg og midtrekkverk har vært prioritert, samt satsing på et bredt spekter av trafikksikkerhetstiltak. Ved inngangen av 2014 vil riksvegnettet ha om lag 770 km møtefri veg.

Disse medlemmer er også tilfreds med at årlige klimagassutslipp fra transportsektoren er tilnærmet stabile siden 2007. Dette skyldes et målrettet arbeid av den rød-grønne regjeringen, som bl.a. styrking av CO_2-komponenten i engangsavgiften, kollektivtiltak og omsetningskrav for biodrivstoff på 3,5 pst.

Disse medlemmer viser til at regjeringen siden 2005 har prioritert samferdsel høyt og at bevilgningene har økt kraftig. Siden 2005 har realveksten til samferdsel vært over 60 pst., tre ganger så mye som veksten i statsbudsjettets samlede utgifter. I tillegg har regjeringen akkurat lagt fram en ny NTP med en styrking på ytterligere 50 prosent. Disse medlemmer viser til at det nå bevilges over 14 mrd. kroner mer til veg og bane per år enn i 2005, og at regjeringen i NTP legger opp til en fortsatt historisk sterk vekst til samferdsel.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre er skuffet over at regjeringspartiene Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet ifølge Prop. 1 S (2012–2013) var hele 1 206,2 mill. kroner på etterskudd på riksveiinvesteringer i forhold til sin egen NTP.

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 i Innst. S. nr. 300 (2008–2009) la opp til et langt høyere investeringsnivå.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til behandlingen av forrige Nasjonal transportplan, og merknadene i Innst. S. nr. 300 (2008–2009), jf. St.meld. nr. 16 (2008–2009).

Disse medlemmer viser til at det siste statsbudsjettet til den forrige borgerlige regjeringen gav en bevilgning til Samferdselsdepartementet som tilsvarte 3,39 pst. av det samlede statsbudsjettet. I statsbudsjettet for 2013 får Samferdselsdepartementet en bevilgning som tilsvarer 3,43 pst. Disse medlemmer viser til at statsbudsjettets utgifter (ekskl. lån og petroleum) var 628,6 mrd. kroner i 2005. I budsjettforslaget for 2013, har dette økt til 1036,9 mrd. kroner. Dersom man justerer for prisveksten i perioden (KPI), bruker regjeringen i dag 305,4 mrd. kroner mer enn i 2005. Det blir således en smal sak å skryte av økte bevilgninger målt i kroner og øre.

UNIVERSELL UTFORMING

Komiteen viser til at arbeidet med universell utforming av knutepunkter og holdeplasser ikke er kommet så langt som forventet, bl. a. grunnet mer omfattende planprosesser enn først antatt. Dette er derfor et arbeid som fremover må ha høy prioritet innen de enkelte etatene.

2.2 Planprosess

2.2.1 Sammendrag

Det ligger en omfattende og inkluderende prosess bak denne meldingen. Departement, etater, fylkeskommuner, storbykommuner og organisasjoner har vært trukket med i prosessen. De statlige transportetatene (Jernbaneverket, Statens vegvesen og Kystverket) og Avinor har vært hovedaktører i forberedelsen av NTP. Det tverretatlige arbeidet har vært ledet av Statens vegvesen.

Arbeidet har vært basert på gjeldende ansvarsdeling mellom forvaltningsnivåene, men med enda sterkere medvirkning fra fylkeskommunene som følge av forvaltningsreformen og sterkere vekt på sammenhengen mellom regionalt og nasjonalt transportnett. Forvaltningsreformen har gitt fylkeskommunene større muligheter for å prioritere mellom tiltak for veg og kollektivtrafikk med sikte på å utvikle et helhetlig og robust transportsystem på regionalt nivå.

I tillegg til fylkeskommunene, er de fire største byene trukket særskilt inn i planarbeidet og en representant fra fylkesrådmannskollegiet har deltatt i etatenes og Avinors styringsgruppe for å få en sterkere kopling mellom forvaltningsnivåene.

Etatene og Avinor la fram sitt planforslag 29. februar 2012. Planforslaget er et viktig innspill til arbeidet med stortingsmeldingen.

Det er i tillegg gjennomført flere store utredninger, jf. spørsmålet om høyhastighetsjernbane i Norge og Nordområdeutredningen.

Det er gjennomført en rekke konseptvalgutredninger (KVU-er) med tilhørende ekstern kvalitetssikring (KS1) for de prosjektene med kostnadsanslag over 750 mill. kroner.

Transportetatene og Avinors planforslag ble sendt på høring med frist ut juni 2012. Høringsuttalelsene er tilgjengelige på Samferdselsdepartementets nettsider. Departementene mottok om lag 170 høringsuttalelser. Alle fylkeskommunene og de fire største bykommunene har gitt uttalelser.

Fylkeskommunene og de største byene er samstemte i sin omtale av statlig planprosess. De ber om at Stortinget våren 2013 må fatte vedtak om mer effektive plan- og beslutningsprosesser, og bruk av prosjektfinansiering ved store utbyggingsprosjekt. Høringsopplegget og -uttalelser er nærmere omtalt i kapittel 2.3.2 i meldingen.

2.2.2 Komiteens merknader

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, vil fremholde at etatene, Avinor AS og departementene har gjennomført en omfattende og god prosess før fremleggelsen av forslaget til ny NTP. Det er positivt at fylkeskommuner, storbykommuner og organisasjoner har vært trukket med i prosessen, og at næringslivet er blitt hørt i kontaktmøter. Flertallet viser videre til at det har vært gjennomført flere store utredninger som forarbeid til ny NTP, som høyhastighetsutredningen og Nordområdeutredningen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Norge trenger bedre veier og bedre jernbane, men utbyggingen forhindres av at planleggingsprosessen tar alt for lang tid. En oversikt fra Statens vegvesen viser at planprosessen tar ni år, hvorav hele fire år på kommunedelplan. Disse medlemmer mener at det er nødvendig å

kutte planleggingstiden knyttet til samferdselsprosjekter til tre år. Disse medlemmer mener at statlig regulering skal være hovedregelen ved bygging av infrastrukturprosjekter av nasjonal betydning, forutsigbar finansiering av hele prosjektet skal foreligge ved oppstart av planprosessen, det skal stilles krav til ferdigstillelsesår, innsigelsesmulighetene skal strammes inn, statlige innsigelser skal koordineres og kravet til ekstern kvalitetssikring reduseres.

Disse medlemmer viser til at Sverige har lykkes med å skille infrastruktur og politikk, og dette er en av grunnene til at Sverige har et overlegent motorvei- og jernbanenett. For eksempel har E4 fra Helsingborg til Nord-Sverige 707 km motorvei, mens norske E6 ligger langt etter. I Sverige er det nemlig Vägverket som fordeler veibevilgningene etter faglige og etterprøvbare kriterier, mens den svenske regjeringen og Riksdagen kun trekker opp de store linjene i politikken. Da slipper man at enkeltprosjekter blir gjenstand for hestehandel mellom partiene. Hvor mye man vil investere i for eksempel vei og jernbane, er et ideologisk spørsmål. Hvorvidt man skal investere veipengene i prosjekt A eller prosjekt B har i utgangspunktet lite med ideologi eller politikk å gjøre.

Disse medlemmer viser til sitt representantforslag Dokument nr. 8:82 S (2007–2008) om at båndlegging av eiendom i forbindelse med samferdselsprosjekter automatisk følges opp med tilbud om innløsning. Saken ble behandlet i Innst. S. nr. 245 (2007–2008), der Fremskrittspartiet stod alene om forslaget om innløsning til markedsverdi. Disse medlemmer har fremmet forslag om å få fremlagt en sak om praktiseringen av båndlegging og innløsing av eiendom knyttet til planlagte veiprosjekter, der det ble spesielt bedt om å få avklart 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.

Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen gjennomføre en betydelig reduksjon av planleggingstiden for samferdselsprosjekter med målsetting om å redusere planleggingstiden til tre år».

«Stortinget ber regjeringen bruke statlig regulering på alle motorveistrekninger i NTP 2014–2023.»

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen gjennomføre en betydelig reduksjon av planleggingstiden for samferdselsprosjekter, i første rekke med mål om å halvere tidsbruken.»

«Stortinget ber regjeringen fremme en sak som presenterer ulike løsninger for hvordan Stortinget i fremtiden skal kunne vedta nasjonale planer med mål, rammer, tiltak og finansiering, og hvordan fagetatene kan overta ansvaret for detaljer og gjennomføring.»

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti mener at det er nødvendig å effektivisere planprosessene. Planleggingstiden må kortes ned og prosessen må effektiviseres. Dette medlem viser til sine merknader om dette temaet under kapittel 6.5 Effektivisering av planprosessen, samt representantforslag fra Kristelig Folkeparti Dokument 8:22 S (2011–2012) om mer effektive planprosesser for raskere realisering av nye veiprosjekter.

Offentlig-privat samarbeid (OPS)

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til at et offentlig-privat samarbeid (OPS) er en langsiktig samarbeidsavtale mellom det offentlige og en privat aktør om leveranse av offentlige tjenester. Risikoen i et OPS fordeles slik at partene i samarbeidet tar på seg risikoen de selv er best i stand til å ta høyde for og å kontrollere. Dette betyr gjerne at den private aktøren tar på seg den kommersielle risikoen, mens det offentlige tar på seg den politiske risiko gjennom kontraktsfestede garantier om stabile og forutsigbare rammebetingelser. I Norge er det imidlertid ikke vanlig at den private parten tar på seg kommersiell risiko i veiprosjekter.

Hvis staten for eksempel ønsker å bygge og drifte en vei i 30 år fremover ved hjelp av tradisjonell konkurranseutsetting, vil myndighetene spesifisere faktorer som veibredde, veitykkelse og type asfalt. I et optimalt OPS spesifiserer man gjerne outputs isteden – for eksempel at veien skal ha kapasitet til 40 000 biler i døgnet som kjører i 100 km/t, samtidig som man er minst mulig konkret når det gjelder hvordan oppdraget skal løses. Dette betyr blant annet at privat sektor selv må regne ut om det på lang sikt lønner seg for dem å bygge en billig vei som krever mye vedlikehold, eller om det lønner seg å bygge en dyr vei som krever lite vedlikehold. Lengden på kontrakten gjør at aktører som bygger billig på bekostning av høye vedlikeholdsutgifter, kan tape penger på slik kortsiktighet. Når prosjektet om 20 eller 30 år avsluttes, overtar da myndighetene infrastrukturen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at offentlig-privat

samarbeid (OPS) er en lånefinansiering som skal betjenes av framtidige bevilgninger og dermed kan sammenlignes med å kjøpe på kreditt. I de aller fleste sammenhenger er det dyrere å kjøpe på avbetaling enn å betale kontant, samt at det offentlige får billigere lån enn private bedrifter. I tillegg til den delen som lånefinansieres til en relativt høy rente er det vanlig at deler av utgiften dekkes inn via bompenger. Disse medlemmer viser til at OPS er prøvd ut på tre veier i Norge. To av disse ble startet under regjeringen Stoltenberg I i 2001 fordi man ønsket å få erfaringer med OPS. Men etter å ha evaluert disse prosjektene, sier disse medlemmer nei takk til OPS, fordi det gir mindre vei for pengene. Disse medlemmer viser til at i 2013 går 435 mill. kroner av samferdselsbudsjettet til de tre OPS-selskapene. I tillegg til dette, bidrar bilistene på de tre strekningene med 230 mill. kroner i året i bompenger. Dersom Høyres OPS-liste fra forrige NTP skulle vært lagt til grunn, ville disse beløpene vært mangedoblet.

Disse medlemmer viser til at mange europeiske land som tidligere benyttet OPS, nå går bort fra denne finansieringsformen da den er betydelig dyrere enn å finansieres prosjektene direkte over statsbudsjettet. Dette er også en av grunnene til at den svenske regjeringen ledet av norske Høyres søsterparti i den svenske transportplanen skriver at det er hevet over tvil at staten låner billigere enn et privat selskap, og at kapitalkostnadene for staten vil øke ved å velge OPS som finansieringsform.

Disse medlemmer viser til spørsmål (Dokument nr. 15:1259 (2012–2013)) stilt i Stortinget 30. april 2013 og besvart 8. mai 2013

«Hvis man legger en nedbetalingsperiode på 23 år til grunn og en rentesats som tilsvarer den rentesatsen dagens OPS-prosjekter har, hvor mye høyere vil de samlede finansieringskostnadene for de 17 prosjektene som Høyre foreslår i sin alternative nasjonale transportplan bli, sammenlignet med en ordinær finansieringsmodell?

http://stortinget.no/no/Saker-og-publikasjoner/Sporsmal/Skriftlige-sporsmal-og-svar/Skriftlig-sporsmal/?qid=57275»

I svaret fremkommer utregninger som viser at rv. 555 Sotrasambandet ville blitt 2,5 mrd. kroner dyrere, mens E16 Kløfta–Kongsvinger ville blitt 1,9 mrd. kroner dyrere dersom man velger OPS fremfor ordinært bompengefinansiering. Disse medlemmer viser også til at Høyre i Klassekampen 22. mai 2013 mener de ekstra utgiftene vil bli dekket inn i form av bompenger. Disse medlemmer viser videre til svaret der er tenkt, men ikke usannsynlig, regneeksempel viser at Høyres forslag til OPS-prosjekter i NTP vil gi årlige utgifter på rundt 7 mrd. kroner i perioden 2020–2041, med avslutning av lån- og rentenedbetalinger i 2045. Disse medlemmer mener det er hevet over tvil at tradisjonell finansiering er betydelig billigere både for staten, men også for bilistene i de prosjektene der bompenger er en del av finansieringen.

Disse medlemmer mener prosjektorganisering, som kan være en del av OPS, kan gi raskt og rasjonell fremdrift. Men disse medlemmer viser til at offentlige prosjekter, som fellesprosjektet E6 og Dovrebanen langs Mjøsa, bygges like raskt som OPS-prosjektene. Dermed er det for disse medlemmer tydelig at det er bedre både for bilistene og skattebetalerne at man videreutvikler flere prosjekter med dette som mal, fremfor å starte flere OPS-prosjekter som vil gi mindre vei for pengene enten finansieringen kommer fra staten eller delvis som bompenger.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre er positive til økt bruk av offentlig-privat samarbeid, både innenfor veibygging og andre områder. Bygninger er for eksempel svært velegnet for modellen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet peker på at enkelte partier synes å bruke OPS som erstatning for egen manglende finansiering av veiprosjekter, og for å skjule at bruk av OPS uten statlig finansiering faktisk innebærer fortsatt omfattende og økende bruk av bompenger. Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede bruk av offentlig-privat samarbeid (OPS) basert på statlig fullfinansiering.»

«Stortinget ber regjeringen i løpet av 2014 legge frem egen sak om bruk av nye finansieringsløsninger for å sikre statlig finansiering av investeringer innenfor samferdselssektoren.»

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at en typisk OPS-kontrakt strekker seg gjerne over 20 år eller mer, og involverer store investeringer i infrastruktur som OPS-et nedbetaler over tid. Et OPS kan dekke sine kostnader gjennom egenandeler fra brukerne, stykkprisfinansiering fra staten eller faste overføringer.

Komiteens medlemmer Høyre vil understreke at regjeringspartienes tallgrunnlag ikke gir et riktig bilde av finansieringskostnadene ved bruk av OPS. Tabellene nedenfor viser beregninger basert på mer realistiske forutsetninger.

Rv. 555 Sotrasambandet

	OPS	Bompenger	Kommentar
Lånebehov	5000	5000	Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023 og Dokument nr. 15:1259 (2012–2013)
Rente	4,10 %	3,60 %	Hentet fra Dokument nr. 15:1245 (2012–2013)
Diskonteringsrente	4,50 %	4,50 %	Hentet fra Dokument nr. 15:1245 (2012–2013)
Løpetid (år)	25	15	
Renter og avdrag (mill.)	5012	4907	Nåverdien av renter og avdrag
Differanse	105		

E16 Slomarka–Nybakk (gjenværende strekning av Kløfta–Kongsvinger)

	OPS	Bompenger	Kommentar
Lånebehov	2450	2450	Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023 og Dokument nr. 15:1259 (2012–2013)
Rente	4,10 %	3,60 %	Hentet fra Dokument nr. 15:1245 (2012–2013)
Diskonteringsrente	4,50 %	4,50 %	Hentet fra Dokument nr. 15:1245 (2012–2013)
Løpetid (år)	25	15	
Renter og avdrag (mill.)	2456	2404	Nåverdien av renter og avdrag
Differanse	52		

Som det fremgår av de to tabellene, er det ikke snakk om en kostnadsdifferanse på milliarder. Regnet i dagens verdi, blir finansieringen av rv. 555 105 mill. kroner dyrere med OPS. Finansieringen av E16 blir 52 mill. kroner dyrere. Det må understrekes på det sterkeste at dette utelukkende viser finansieringselementet i prosjektet. Vedlikeholdskostnader er ikke med i dette regnestykket. Disse kostnadene blir på lang sikt bedre håndtert av et OPS-selskap, fordi utbyggeren har sterkere incentiver til å unngå vedlikeholdsetterslep. OPS gir en garanti mot kostnadssprekker, så lenge ikke staten endrer kravspesifikasjoner underveis. Verdien av denne kostnadsgarantien er heller ikke tatt med i beregningen. TØI-rapport 890/2007 viser at OPS-modellen gjør det mulig å oppnå en vesentlig raskere ferdigstilling av veiprosjekter. Dette gjør at samfunnet får nytte av veien på et langt tidligere tidspunkt enn ved tradisjonell gjennomføring. Denne positive effekten er heller ikke med i regnestykket. Samlet fremstår OPS derfor som en attraktiv pakke. TØI-rapporten slår fast at OPS gir «bedre ressursutnyttelse». På bakgrunn av disse beregninger er det ikke mulig å si at OPS samlet sett blir dyrere enn ved tradisjonell gjennomføring. Det må derfor understrekes at man ikke kan feste tillit til regjeringspartienes utregninger.

Disse medlemmer vil vurdere tiltak som kan senke finansieringskostnadene til OPS-prosjekter, for eksempel gjennom å inkludere en (markedsmessig) statlig refinansieringsgaranti i OPS-pakken. Det kan også være aktuelt at staten stiller med en begrenset del av egenkapitalen i OPS-selskapet, som en del av totalpakken.

Disse medlemmer vil vise til at regjeringspartiene setter likhetstegn mellom OPS i veisektoren og bompengefinansiering. Det er ikke riktig. Det er fullt mulig å inngå offentlig-privat samarbeid med statlig fullfinansiering. Disse medlemmer vil understreke at Klassekampens artikkel 22. mai 2013 ikke gir et korrekt bilde. Offentlig-privat samarbeid kan samlet sett føre til lavere kostnader for bilister, fordi vedlikeholdet er bedre, veien bygges raskere og fordi bompengeandelen kan være lavere enn hva regjeringen legger opp til.

Disse medlemmer viser til at byggetempoet er høyere på OPS-prosjekter. Utvalget i tabellen nedenfor.

	Lengde (km)	Gjennomførings-tid (mnd.)	Meter per måned
E18 Krosby–Knapstad	8	36	222
E18 Langåker–Bommestad	8	32	250
E18 Sky–Langangen	9,5	34	279
E18 Kopstad–Gulli	12	39	308
E18 Gutu–Kopstad	33	89	371
E39 Renndalen–Staurset	14,7	34	432
OPS E39 Lyngdal–Flekkefjord	17,5	28	625
E6 Moss–Riksgrensen	63	95	663
E6 Dal–Minnesund	19,3	25	772
OPS E39 Klett–Bårdshaug	21,9	27	811
OPS E18 Grimstad–Kristiansand	38,3	39	982

Det understrekes av OPS-prosjektene inkluderer tid brukt til prosjektering, mens de øvrige ikke inkluderer det samme. Dette er altså en underestimering av byggetempoet på OPS-prosjekter.

2.3 Metodeutvikling og bruk av samfunnsøkonomiske analyser

2.3.1 Sammendrag

Det pågår et løpende metode- og modellutviklingsarbeid knyttet til bl.a. samfunnsøkonomiske analyser og tverrsektorielle transportanalyser.

Samfunnsøkonomiske analyser blir i hovedsak gjort for investeringsprosjekt. Det arbeides med å inkludere drift og vedlikehold.

I forståelse med Finansdepartementet er det gjort enkelte endringer i samsvar med ekspertutvalgets tilrådninger (jf. NOU 2012:16 Samfunnsøkonomiske analyser 3. oktober 2012).

Disse endringene ligger til grunn for analysene i denne meldingen, og er som følger:

- Kalkulasjonsrenten er nå 4 pst. (tidligere 4,5 pst.).
- Analyseperioden er nå 40 år (tidligere 25 år).
- Restverdiberegninger må som tidligere foretas i de tilfellene infrastrukturens levetid er lengre enn analyseperioden. Beregningsmåten er endret fra en skjematisk formel til en videreføring av netto nyttestrømmer fra analyseperiodens slutt til prosjektets levetid er nådd. Dette vil i praksis ha størst betydning for deler av jernbaneinfrastrukturen og farledsutbedringer og fiskerihavner.

I nytte-kostnadsanalyser inngår virkninger som ikke omsettes i markeder, og hvor det derfor ikke finnes markedspriser. Disse verdiene blir anslått gjennom verdsettingsstudier og er nå oppdatert basert på Den norske verdsettingsstudien (TØI/Sweco rapport 1053/2010).

Til Nasjonal transportplan 2014–2023 har transportetatene og Avinor utviklet en felles ny metode for å beregne klimagasseffekt av utbygging og drift av ny infrastruktur samt omfattende oppgraderinger i transportsektoren. Dette gjør at klimagassutslippene er sammenliknbare mellom sektorene.

2.3.2 Komiteens merknader

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser til det pågående arbeidet for å utvikle bedre og mer effektive metoder og modeller knyttet til bl.a. samfunnsøkonomiske analyser og tverrsektorielle transportanalyser. I denne forbindelse er NOU 2012:16 Samfunnsøkonomiske analyser av 3. oktober 2012 særlig viktig.

Flertallet viser til at politikere og fagpersoner trenger et best mulig beslutningsgrunnlag for å gjøre riktige prioriteringer. Beslutningsgrunnlaget må i størst mulig grad reflektere virkeligheten og de reelle mulighetene i prosjektalternativene.

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

«Stortinget ber regjeringen raskest mulig implementere hovedanbefalingene i NOU 2012:16 Samfunnsøkonomiske analyser i statens veileder i samfunnsøkonomisk analyse.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet er tilfredse med at flere av anbefalingene i NOU 2012:16 er fulgt opp og inngår

som en del av analysene forut for denne transportplanen, som en nedjustering av kalkulasjonsrenta til 4 pst. og at analyseperioden er utvidet fra 25 til 40 år.

Disse medlemmer er positive til utvalgets enstemmige innstillinger. Som en del av behandlingen av utvalgets rapport har den vært på offentlig høring. Høringen er nå avsluttet. Disse medlemmer imøteser regjeringens videre behandling av utvalgets innstilling

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre vil vise til at i 2012 kom Hagen-utvalget med NOU 2012:16. I rapporten foreslås det blant annet at man utvider analyseperioden fra 25 til 40 år, og der restverdier etter 40 år baseres på fremtidig nytte og ikke på beregnede regnskapsverdier med basis i kostnadene på investeringstidspunktet. Det er bra at dette har blitt fulgt opp.

Cambridge Systematics la i juli 2012 frem rapporten «Norwegian Road Network Strategic Assessment: Re-examining the Estimation of Costs and Benefits of Investments in Road Transport in Norway». Et interessant moment med denne rapporten er at inkludering av samfunnsøkonomisk verdi av reisetidspålitelighet er nesten like stor som den samfunnsøkonomiske verdien av reisetidsbesparelser, dvs. at den samfunnsøkonomiske lønnsomheten knyttet til reisetid blir nesten dobbelt så stor når man tar med reisetidspålitelighet.

Disse medlemmer viser til svar på spørsmål 3.

Dagens modeller for beregning av kost-nytte tar heller ikke høyde for at økte infrastrukturinvesteringer kan frigjøre nye eiendommer, samt øke verdien av eksisterende tomter. Bjørvika-tunnelen på E18 er blant de tydeligste eksemplene på dette, fordi prosjektet fremstod som samfunnsøkonomisk ulønnsomt til tross for at noen av Norges dyreste tomter ble frigjort til utbygging av boliger, kontorer og butikker. Den innsparte gjennomsnittlige reisetiden ved å bygge tunnelen var imidlertid svært liten satt opp imot byggekostnadene.

Disse medlemmer viser til at det også er andre variabler som man bør se nærmere på. Hagen-utvalgets NOU peker blant annet på realprisjustering av verdien til et statistisk liv (VSL), at den økonomiske verdien av et statistisk liv (VSL) foreslås satt til 30 mill. 2012-kroner for alle sektorer, tilleggsanalyser knyttet til regionale ringvirkninger og lik prising av klimagassutslipp i alle analyser basert på kvotepriser.

Disse medlemmer viser til svar på spørsmål 19. Disse medlemmer mener at reduksjon i transportkostnader for samfunnet og andre sparte samfunnskostnader som følge av bygging av moderne, sikre og miljøvennlige veier og jernbane, må inngå i finansieringsgrunnlaget for NTP. Dagens finansieringsgrunnlag inneholder investeringer og kostnader, men samfunnsmessig effekt (dvs. samfunnsnytten) er ikke tatt med.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet fremmet i 2010 et representantforslag om endringer i beregningsmetode for samfunnsøkonomisk nytte av investeringer i vei og jernbane, jf. Dokument 8:149 S (2009–2010). I dette representantforslaget ble det tatt til orde for å øke beregnet levetid av vei- og jernbane fra 25 til 60 år, at verdien av folks tid økes fra 60 til 200 kroner timen, fjerning av forutsetningen om samfunnsøkonomisk tap begrunnet med tap av skatteinntekter ved finansiering av prosjektet, og reduksjon av avkastningskravet fra 4,5 pst. til 2,5 pst.

Tidsverdi er et viktig element i beregninger av samfunnsøkonomisk nytte knyttet til investeringer i samferdselstiltak, og i representantforslag Dokument 8:149 S (2009–2010) fra 2010 tok disse medlemmer til orde for å øke tidsverdien betydelig. Spørsmålet er hvor mye en time mindre i for eksempel kø egentlig er verdt for den enkelte. Transportøkonomisk Institutt så i 2012 nærmere på problemstillingen, og kom med flere interessante konklusjoner i TØI Report 1238/2012. Rapporten peker blant annet på at mens tidsverdien for enkeltpersoners reisetid på kollektivreiser under 100 kilometer er ganske lik over hele land, er den korrekte nasjonale tidsverdien for bilreiser under 100 kilometer vesentlig høyere i Oslo enn det den er nasjonalt. Dette henger sammen med at de som kjører bil i Oslo har høy inntekt og verdiskaping.

Dagens metoder for beregning av samfunnsøkonomisk lønnsomhet fanger som nevnt opp innsparing i reisetid, selv om man kan diskutere hva tidsverdien skal være. Det analysene ikke fanger opp er reisetidspålitelighet. I den virkelige verden må man sette av 60 minutter hvis man vet at det tar mellom 30 og 60 minutter å kjøre fra A til B, selv om bilturen i snitt vil ta for eksempel 35 minutter. Hvis man bygger en ny vei, vil man ikke bare kunne redusere gjennomsnittlig reisetid, man vil også kunne øke reisetidspålitelighet. Det er altså stor forskjell på en vei som alltid tar 35 minutter å kjøre, og en vei som det i gjennomsnitt tar 35 minutter å kjøre, men der man må sette 60 minutter på grunn av uforutsigbar kødannelse.

I forbindelse med nye samferdselsprosjekter legges det inn 20 pst. samfunnsøkonomisk tap i kostnyttekalkulasjoner i nye infrastrukturprosjekter. Logikken bak dette er at økte statlige infrastrukturinvesteringer finansieres med skatteskjerpelser, og at samferdselsinvesteringer derved fører lavere produktivitet i økonomien. Norske statsfinanser er imidlertid helt annerledes enn i de aller fleste land, fordi den norske staten hvert eneste år har et stort overskudd

som plasseres i Statens pensjonsfond utland. Disse medlemmer mener derfor at det blir feil å legge inn et samfunnsøkonomisk tap på 20 pst. i de norske beregningsmodellene for kost-nytte av samferdselsprosjekter, siden hovedalternativet til å investere i norsk vei og jernbane er å la Statens pensjonsfond utland (tidl. Oljefondet) plassere pengene i utenlandske aksjer og obligasjoner.

I samtlige nytte-kostvurderinger i Nasjonal transportplan 2010–2019 er nåverdien av fremtidig nytte vurdert etter en kalkulasjonsrente på 4 pst. Avkastningskravet i Oljefondet over tid er også 4 pst, til tross for at dette burde inkludere en økt risikopremie i forhold til innenlandske infrastrukturinvesteringer med antatt lav risiko. Samtidig låner Norge ut penger til land som Tyskland og Danmark til mellom 1 og 2 pst. rente, gjennom oljefondets pengeplasseringer i utenlandske statsobligasjoner med lang løpetid. Den norske styringsrenten er per dags dato (18. februar 2013) på bare 1,5 pst. Sverige har for øvrig i årevis hatt lavere kalkulasjonsrente enn Norge.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen inkludere reisetidsforutsigbarhet i statens veileder i samfunnsøkonomiske analyser.»

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti vil peke på at de modellene som benyttes i dag til utregning av lønnsomhet i samferdselsprosjekter ikke er gode nok, og gir en unaturlig lav beregnet samfunnsnytte. Disse medlemmer støtter hovedtrekkene i det regjeringsoppnevnte Hagen-utvalgets forslag til endringer. Regjeringen må forsere arbeidet med å implementere anbefalingene.

3. Utviklingstrekk og perspektiver

3.1 Sammendrag

Internasjonale drivkrefter og trender vil legge sterke føringer på transportutviklingen i Norge framover. Nasjonale utviklingstrekk, perspektiver og transportbehovet er beskrevet i kapittel 3.2 i meldingen.

For å håndtere avviket mellom det sterkt økende transportbehovet i årene som kommer og den standarden vi har på infrastrukturen, vil regjeringen føre en offensiv transportpolitikk. Befolkningsveksten krever betydelig økt kapasitet i transportsystemet.

Tilrettelegging for miljøvennlig transport og arealplanlegging som reduserer transportbehovet er nødvendig for å oppfylle viktige deler av Klimaforliket; slik som målet om at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas av kollektivtransport, sykkel og gange. Dette for å bidra til at Norge omstilles til et lavutslippssamfunn. Samtidig skal det legges til rette for å overføre godstransport fra veg til sjø og bane.

Regjeringen har lagt særlig vekt på følgende forhold:

- Ifølge SSB (mellomalternativet) vil det være 6 millioner innbyggere i Norge i 2029. Fram mot 2040 vil folketallet vokse i alle landets fylker, og veksten ventes å bli sterkest i Oslo, Akershus og Rogaland. Befolkningen i Oslo vil øke fra 613 000 innbyggere i 2012 til 832 000 i 2040.
- Av hensyn til framkommelighet, klima, lokalt miljø og arealknapphet er det nødvendig å øke jernbanens kapasitet, slik at denne kan ta sin del av oppgaven med å håndtere transportetterspørselen rundt de største byene.
- Et godt utbygget vegnett er avgjørende for store deler av næringslivets transporter og for å legge til rette for livskraftige regioner der folk kan bo og arbeide. Statens vegvesens stamnettutredning viser at det er behov for store utbygginger for å gi hovedkorridorene god standard.
- Et godt flyrutetilbud har stor betydning for bosetting, sysselsetting og næringsutvikling i både distrikts-Norge og i sentrale strøk.
- De siste års erfaringer viser at det er spesielt store utfordringer knyttet til drift- og vedlikehold av infrastrukturen. Prioriteringer har gitt vesentlig bedre samsvar mellom bevilgninger og behov. Nye beregninger viser imidlertid at det fortsatt er stort behov for ressurser til å ta igjen etterslepet på vegnettet og tilhørende oppgraderinger.
- Det ventes en vekst i godstransporten på 35–40 pst., målt i tonnkm fram til 2040. Transportsystemet må ha tilstrekkelig kapasitet til å håndtere denne veksten, samtidig som det legges til rette for at mer gods transporteres på sjø og bane.
- Tilstanden på fylkesvegnettet er mange steder dårlig.
- I de største byområdene må kollektivtransporten styrkes i det omfanget som er nødvendig for at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas av kollektivtransport, sykkel og gange.

Det er den enkelte transportbruker og transportør som velger transportløsning innenfor de rammene den internasjonale utviklingen og den nasjonale transportpolitikken setter for transportområdet. Norske myndigheters handlingsrom og virkemidler er særlig knyttet til utvikling av den nasjonale transportinfrastrukturen, bl.a. gjennom investeringer og rammebetingelser for sektoren. I tillegg påvirker myndighetene transportbruk, transportbehov og transportetterspørsel gjennom nasjonale virkemidler.

Regjeringens ambisjoner for samferdselssektoren vil i mange tilfeller ikke la seg realisere uten ny kunnskap om teknologi, finansiering eller organisering. Store deler av forskningsaktiviteten hviler tungt på internasjonalt forskningsarbeid, og at norske forskningsmiljøer derfor knytter seg opp mot det som skjer spesielt i Norden og i Europa. Samtidig er det behov for å opprettholde egne fagmiljø, for å kunne omsette forskningsresultater til norske forhold og for å beholde spisskompetanse på områder hvor Norge har fortrinn.

3.2 Komiteens merknader

Komiteen viser til beskrivelser av internasjonale utviklingstrekk hvor effekter av globaliseringa også gjør seg sterkt gjeldende på transportområdet. Økt handel, inntektsvekst, fallende kostnader, mer åpen økonomi, teknologisk utvikling er blant noen viktige årsaker til en betydelig økt person og godstransport internasjonalt.

Komiteen mener at det er mange positive effekter av globaliseringa, men at det også knytter seg betydelige utfordringer til denne.

Komiteen registrerer at det pågår en debatt om utstrakt kabotasjekjøring, sosial dumping og transportsikkerhet. Komiteen mener at det er viktig å følge denne utviklinga nøye i samarbeid med bransjen og de ansattes organisasjoner. Komiteen mener at det er viktig å se om det er mulig å iverksette tiltak mot f.eks. sosial dumping som er iverksatt på andre områder i det norske arbeidslivet.

Komiteen har merket seg også at utviklinga av transportsystemet handler både om å håndtere forventa befolkningsvekst, men samtidig utvikle robuste bo- og arbeidsmarkeder slik at man kan opprettholde og styrke bosettingen i mindre sentrale strøk.

Komiteen har også merket seg at godstrafikken i Norge i stor grad foregår på vei og sjø, men lite på jernbane. Når det gjelder persontransporten, er bildet enda mer tydelig i favør av vei. Komiteen erkjenner at dette til en viss grad har geografiske årsaker, men er tilfreds med at man legger opp en mer offensiv strategi for å få god over på sjø og bane, samt at man har en tydelig satsing på jernbane og øvrig kollektivtransport innenfor persontransporten.

Komiteen mener at det er en forutsetning at man baserer samferdselspolitikken på forskningsbasert, grundig kunnskap. Komiteen er derfor glad for at man går nøye gjennom de modeller man i dag har og oppdaterer disse. Komiteen er også tilfreds med at man har satt i gang større forskningsprogram som SMARTRANS som skal avsluttes i 2014 og at Forskningsrådet utreder hvilke kunnskapshull det finnes på transportområdet.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, vil særlig peke på menneskeskapte miljø- og klimaproblemer som en av vår tids største utfordringer. Målet om å begrense global oppvarming til under to grader er helt avgjørende for å kunne oppnå en bærekraftig utvikling. Dette vil kreve kraftige reduksjoner i klimautslipp.

Flertallet ser at transportområdet spiller en viktig rolle i arbeidet med å nå to-graders målet og vil peke på utviklingstrekk med produksjon, handel og inntektsvekst som fører til økt transport. Flertallet mener at det er viktig at man både nasjonalt og internasjonalt klarer å møte denne utviklingen med fokus på miljøvennlig teknologi og transportformer.

Flertallet viser også til EU sin hvitbok om transport av 28. mars 2011 hvor man bl.a. tar sikte på en reduksjon i klimautslipp fra transportområdet på 60 pst. i 2050. Dette tenkes gjort ved bl.a. kutt i utslipp, miljøvennlig drivstoff, satsing på jernbane, gods fra vei til bane og sjø.

Flertallet er tilfreds med at norske myndigheter støtter visjonen som er uttrykt i Hvitboken og understreker behovet for å utvikle en politikk som gjør det mulig å møte utfordringene som er beskrevet.

Flertallet har også merket seg at områder som ambisiøse miljøstandarder og klimapolitikk, transportpolitikk som differensierer mellom tettbygde og spredtbygde strøk og et høyt nivå på sikkerhet og trygghet i transportsektoren, fremheves som av spesiell interesse for Norge.

Flertallet ser at den internasjonale utviklinga også får betydning for transportutviklinga i Norge. Kombinert med en sannsynlig høy inntektsvekst vil dette føre til økende transportbehov. Økt handel og transport gir også vekst i godstransporten innenlands.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser for øvrig til regjeringas godsstrategi i NTP.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Norge er inne i en fase med stor befolkningsvekst i de største byene, og at dette er blant de viktigste demografiske utviklingstrekkene. Disse medlemmer mener derfor at staten har et særlig ansvar for å finansiere moderniseringen av transportnettet i de fire største byene. Disse medlemmer viser til sine merknader om byområdene generelt, og hvert enkelt storbyområde, i innstillingens kapittel 9 med underkapitler.

Disse medlemmer har merket seg at transporten av norsk import og eksport er beregnet å gi en samlet vekst på 35–40 pst. målt i tonnkm fram til

2040. Disse medlemmer mener at veksten i de lange transportene tilsier sammenhengende utbygging av veier og jernbane i korridorer, og at dette står i kontrast til mangelen på helhetstenkning som alltid har preget norsk samferdselspolitikk.

Disse medlemmer viser til svar på spørsmål 24. Disse medlemmer har merket seg at regjeringens egne tall bekrefter jernbanens lave andel av hhv. gods- og persontransport, et forhold som har vært gjennomgående i hele etterkrigstiden. Likevel ser det ut som om regjeringen overprioriterer jernbane og underprioriterer vei; forsterket gjennom årlige statsbudsjetter der veibrukerne får langt mindre igjen til vei enn det de betaler inn gjennom skatt, avgifter og bompenger og jernbanebrukerne uten å betale noen særavgift får et omfattende årlig tilskudd; i 2013 nesten 15 mrd. kroner. Fra svaret siteres:

«Med utgangspunkt i begrunnelsen i punkt i) anses ikke statlige investeringer fordelt på veg og bane i forhold til fordeling av transportarbeid som en relevant problemstilling. Fordelingen av statlige investeringer mellom veg og jernbane er begrunnet i behovene for å utvikle veg og togtilbud framover. Dette gir en relativt høyere ramme til investeringer i jernbaneinfrastruktur, enn det transportarbeidet skulle tilsi.

Fordelingen av statlige riksveg- og baneinvesteringer i planperioden og transportarbeid fordelt på transportmiddel i 2011 er vist i tabellen nedenfor. Både de korridorfordelte og de ikke-korridorfordelte investeringene er inkludert, fordi begge kategoriene vil bli brukt i korridorene og hører derfor med i en totaloversikt.

Tabell: Transportarbeid og statlige investeringer på riksveg og jernbane i planperioden

	Veg	Bane
Gods (tonnkm)	50 pst.	7 pst.
Person (personkm)	88 pst.	5 pst.
Statlige investeringer (mill. kr)	176 990	92 240»

Disse medlemmer viser til svar på spørsmål 34. Disse medlemmer har merket seg at når det gjelder markedsandeler innenfor persontransportarbeidet, nøyer Samferdselsdepartementet seg med å svare at for situasjonen i 2024 fylkesvis og i de fire største byene legges TØI-prognoser til grunn, og uten hensyn til infrastrukturprosjekter eller politikk foreslått i Meld. St. 26 (2012–2013). Disse medlemmer finner det bemerkelsesverdig at regjeringen ikke har større tro på effekt av egen politikk gjennom kommende 10-års periode at den tør å vise frem konkret effekt av sin bredt omtalte og påståtte omfattende satsing på kollektivtransport gjennom fastlagte mål i 2024.

Et annet flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til befolkningsvekst og økonomisk vekst fører til økt behov for transportarbeid. Gode transportløsninger blir derfor nødvendig dersom vi skal utvikle Norge videre. Det er et stort behov for å investere i fremtidens infrastruktur. Det er et godt prinsipp å bruke avkastningen fra fordelene naturen har skjenket oss, til å veie opp for ulempene naturen har påført oss. Det er med andre ord riktig og viktig å bruke det økte handlingsrommet petroleumsressursene har gitt oss, til å knytte landet vårt tettere sammen.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti vil peke på 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. Det skulle gjøres gjennom investeringer i forskning, utdanning, vekstfremmende skattelettelser og infrastruktur. Regjeringen har i hovedsak brukt handlingsrommet til andre formål. Tiltak som styrker produktiviteten og vekstevnen på lengre sikt har kommet i bakgrunnen. NHO har beregnet at rundt 2 av 10 kroner av det økte handlingsrommet under Stoltenberg-regjeringene har vært brukt etter handlingsregelens intensjoner. Under den forrige borgerlige regjeringen var dette tallet 9 av 10.

4. Enklere, raskere, sikrere – et framtidsrettet transportsystem

4.1 Sammendrag

Regjeringen vil:

- Utvikle et moderne og framtidsrettet transportsystem som gjør det enklere, raskere og sikrere å reise og frakte gods i framtiden.
- Sørge for et robust transportnett for å håndtere transportutviklingen og bidra til å realisere lavutslippssamfunnet.
- Utvikle et helhetlig transportnett som bygger på fordelene ved de ulike transportformene og styrker samspillet mellom dem.
- Utvikle et transportsystem som binder sammen regioner og landsdeler, bidrar til robuste bo- og arbeidsmarkedsregioner, gir god framkommelighet og bidrar til effektiv næringstransport gjennom gode koplinger til godsknutepunkt av nasjonal betydning.
- Ha som ambisjon å binde Vestlandet sammen gjennom en opprustet og ferjefri E39. Hovedsatsingen på E39 i planperioden er på strekninger mellom fjordkryssingene. Regjeringen legger i

utgangspunktet til grunn at videre planlegging skal ta sikte på ferdigstilling av ferjefri E39 i løpet av en tjueårsperiode.
- Utvikle et transportsystem der veksten i persontransporten i storbyområdene tas med kollektivtrafikk, sykkel og gange. Togtilbudet må samvirke best mulig med annen kollektivtransport, og ha en sentral rolle i å forbedre tilbudet for arbeidsreiser og lokal- og regionaltrafikk rundt de større byområdene. Regjeringen vil i planperioden prioritere å bygge ut og modernisere jernbanen på det sentrale Østlandet, i Bergensregionen og i Trøndelag.
- Prioritere utbyggingen av InterCity-strekningene høyt gjennom å:
  - Ferdigstille nytt dobbeltspor Oslo–Ski (Follobanen) innen utgangen av 2020. Follobanen vil gi en betydelig forbedring av togtilbudet både for reisende med lokal- og IC-tog.
  - Ferdigstille sammenhengende dobbeltspor til Tønsberg, Seut/Fredrikstad og Hamar innen utgangen av 2024.
  - Legge opp til ytterligere tilbudsforbedringer på IC-strekningene innen utgangen av 2026.
  - Planlegge videre med sikte på ferdigstilling av IC-strekningene i 2030.

- Utvikle et transportsystem der lufthavnnettet sikrer befolkningen god tilgang på flytransport i hele landet basert på sektorens høye sikkerhetsnivå.
- Utvikle et transportsystem der sjøtransporten har en «motorvegstandard», med effektiv seiling fra kai til kai, god sikkerhet og god framkommelighet, samt tilbys en effektiv havnestruktur.
- Legge til rette for at sjøtransport er en integrert del av transportsystemet, konkurransedyktig med hensyn til miljøegenskaper og tar en større del av godstransportene enn i dag.

Regjeringen vil utvikle et mer miljøvennlig og effektivt transportsystem, der mest mulig av trafikkveksten i både gods- og persontransport tas av miljøvennlige transportmidler. Det skal innrettes slik at trafikanter og transportører kan velge ulike transportløsninger til ulike formål.

Regjeringens langsiktige ambisjon innebærer økt kapasitet på jernbane og annen kollektivtransport i og rundt de største byene, bedre framkommelighet på vegene i og mellom regionene og videreutvikling av et framtidsrettet og effektivt lufthavnnett i hele landet. Økt trafikksikkerhet på hele vegnettet vil bli prioritert, mens det høye sikkerhetsnivået på øvrige transportformer opprettholdes. Regjeringen vil legge til rette for en effektiv havnestruktur og sikker og miljøvennlig sjøtransport.

Regjeringen har som mål å møte den økte etterspørselen etter persontransport i byområdene med kollektivtransport, sykkel og gange.

Vegnettet skal gi effektive transportløsninger for befolkning og næringsliv. Nettet binder regioner og landsdeler sammen og knytter Norge til utlandet.

Regjeringen har prioritert tiltak på riksvegnettet ut fra en helhetlig vurdering hvor større utbygginger ses i sammenheng med utvikling av vegnettet gjennom tiltak som finansieres over programområdene.

Regjeringen prioriterer høyest å ferdigstille igangsatte prosjekt.

For at målet fra klimameldingen og Klimaforliket skal nås, må jernbanens fortrinn utnyttes. Dette innebærer at jernbanens kapasitet økes betydelig, samt at konkurransekraften forbedres bl.a. i form av redusert reisetid i de markedene der dette er spesielt viktig.

I lys av de store transportutfordringene i storbyområdene de nærmeste tiårene legges det ikke opp til å bygge egne høyhastighetsbaner i Norge i kommende planperiode.

Samferdselsdepartementet vil, i samråd med Oslo kommune og Akershus fylkeskommune, gi Jernbaneverket, Statens vegvesen og Ruter i oppdrag å utarbeide en KVU for økt transportkapasitet for jernbane, T-bane og øvrig kollektivtrafikk i Oslo-området.

Lufthavnene er en viktig del av Norges transportinfrastruktur. En framtidsrettet utvikling av lufthavnnettet vil sikre et godt tilbud for privatpersoner og næringsliv både i distriktene og sentrale områder. Luftfartens infrastruktur har i hovedsak vært selvfinansierende og omfattes ikke av de økonomiske rammene i Nasjonal transportplan.

Regjeringen vil:

- Ha en helhetlig tilnærming til maritim infrastruktur for å sikre framkommelighet og sikkerhet i stamnettet.
- Ha en høy standard for utforming av innseilingskorridorer til de utpekte havnene og til viktige stamnetthavner.
- Ta et større ansvar for utviklingen av nærskipsfarten, og innenfor dette bidra til at havnene utvikler og effektiviserer sin virksomhet.

4.2 Komiteens merknader

4.2.1 Generelt om grunnlaget for den langsiktige utviklingen av transportnettet

Komiteen viser til at det ventes en befolkningsvekst kombinert med en fortsatt økonomisk vekst i perioden, og etterspørselen etter transport også vil vokse. Særlig i byområdene vokser befolkningen, og det gir utfordringer for fremkommelighe-

ten. Samtidig har stamveinettet og jernbanen både behov for opprustning og utbygging slik at landet bindes tettere sammen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet vil peke på at et fremtidsrettet transportsystem er fleksibelt og utnytter de enkelte transportformenes fortrinn og legger til rette for best mulig samspill mellom dem. Regjeringen legger opp til et mer miljøvennlig og effektivt transportsystem, der mest mulig av transportveksten i både gods- og persontransport tas av miljøvennlige transportmidler. Disse medlemmer støtter dette.

Disse medlemmer har merket seg at regjeringens mål med den nasjonale transportplan er å tilrettelegge for at det blir enklere, raskere og sikrere å reise og frakte gods i Norge.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre understreker at hovedmålet med transportsystemet er at flest mulig skal komme raskt frem og trygt hjem. Befolkningsvekst og økonomisk vekst gir økt transportbehov. Disse medlemmer understreker at transportnettet må utvikles i takt med denne veksten.

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

«Stortinget ber regjeringen legge til rette for at en større del av avkastningen fra Statens pensjonsfond utland («Oljefondet») tas i bruk som investeringer i veier, jernbane og annen samferdselsinfrastruktur.»

4.2.2 Langsiktig strategi for vegnettet

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet har merket seg at regjeringen legger opp til bedre samordning av prosjekt og tiltak tidsmessig og geografisk. Dette innebærer helhetlig planlegging og utbygging av lengre strekninger der mindre tiltak inkluderes, som trafikksikkerhetstiltak, universell utforming og tilrettelegging for gående og syklende. Resultatet blir færre plan- og anbudsprosesser og mer effektiv ressursbruk. Raskere gjennomføring gir også raskere nytterealisering, raskere ferdigstilling og mer vei for pengene. Disse medlemmer er glad for dette og støtter opp om en slik strategi.

Disse medlemmer viser til at det meste av innenriks transportarbeid utføres på vegnettet, og at dette utgjør grunnstrukturen i transportsystemet. Regjeringen legger opp til at riksvegnettet skal utvikles slik at fremkommeligheten øker, trafikksikkerheten bedres betraktelig, og at vegnettet er godt tilrettelagt for kollektivtrafikk, gående og syklende.

Disse medlemmer viser til at regjeringen har som ambisjon å binde Vestlandet sammen gjennom en opprustet og ferjefri E39. I transportplanen legges det opp til oppstart av en rekke prosjekter mellom Kristiansand og Trondheim, og videre planlegging av andre. For noen prosjekter gjenstår det betydelig planlegging før de er byggeklare. E39 går gjennom seks fylker, som står for om lag halvparten av all tradisjonell norsk eksport. Standarden på veien er varierende, og videre utvikling av veien mellom fjordkryssingene innebærer både firefeltsvei der trafikkgrunnlaget tilsier det, og tofeltsvei med midtrekkverk og forbikjøringsfelter, eller tofeltsvei der trafikkgrunnlaget er mindre. En opprustet og ferjefri E39 vil ha stor betydning for næringsliv og personer langs kysten, og disse medlemmer støtter regjeringens ambisjon om ferjefri E39 på 20 år.

Disse medlemmer deler målet om at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektiv, sykkel og gange. Det krever en omlegging av dagens transportsystem i flere byer. Disse medlemmer viser til sine merknader under kapittel 9.

Disse medlemmer deler regjeringens syn på en satsing i korridorene som binder landsdeler og regioner sammen, og gir trygge og effektive forbindelser til utlandet. Regjeringen prioriterer særlig E6, E10, E16, E18, E39 og E134. Disse veiene har en stor del av transportarbeidet mellom landsdelene og har vesentlig betydning for bosetting og næringsliv utenfor Oslo. Regjeringen prioriterer høyest og ferdigstille igangsatte prosjekter, dernest en videreutvikling av det øvrige riksveinettet. Skredsikring og andre tiltak innenfor programområdene prioriteres der de gir størst nytteeffekt.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, har merket seg at regjeringens prioriteringer i denne planen blant annet innebærer sammenhengende firefeltsvei på E6 fra Svinesund til Brumunddal, og en kraftig forbedring av E6 på strekninger videre nordover helt til Finnmark. E10 og rv. 85 mellom Tjeldsund og Sortland rustes opp

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Kristelig Folkeparti har videre merket seg at E16 vil ha sammenhengende firefeltsvei fra Kløfta til Kongsvinger og viktige prosjekter ferdigstilles fra Sandvika og vestover. E18 vil være ferdig utbygd gjennom Østfold og til Vinterbro i Akershus, og det vil være sammenhengende firefeltsvei fra

Oslo til Langangen i Telemark. På E39 vil Rogfast stå klart og avløse ferja over Boknafjorden, en rekke prosjekter mellom de andre fjordkryssingene prioriteres. På E134 bygges det nye tunneler over Haukeli. Disse medlemmer viser for øvrig til sine merknader om transportkorridorene under kapittel 15.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at det bør være en konkret langsiktig målsetting at Norge får et nasjonalt motorveinett med fire felter eller mer mellom de største byene. Disse medlemmer vil blant annet peke på viktigheten av å få bygd ut sammenhengende motorvei på strekningen E18/E39 Oslo–Kristiansand–Stavanger. Disse medlemmer mener videre at målet bør være at alle de viktigste riksveiene bør kunne trafikkeres av modulvogntog på 25 meter, og viser til sitt forslag om dette i Dokument 8:93 S (2012–2013).

Disse medlemmer vil for øvrig vise til sine generelle merknader om nasjonalt motorveinett i innstillingens kapittel 1.2.2, samt merknader i de enkelte transportkorridorene. Disse medlemmer legger særlig vekt på samfunnsøkonomisk lønnsomhet, redusere reisetid og rushtidsforsinkelser.

Disse medlemmer viser til svar på spørsmål 65, og har merket seg følgende fra svaret:

«Anslag for framtidig behov til drift og vedlikehold vil også være beheftet med usikkerhet. Statens vegvesen har i sitt arbeid med NTP 2014-2023 estimert det årlige behovet for midler til drift og vedlikehold for å stanse videre vekst i forfallet på riksvegnettet. Analysen er kvalitetssikret av Det Norske Veritas, og denne bekrefter den betydelige usikkerheten som er knyttet til slike estimat. Regjeringen har lagt til grunn at innsatsen til drift og vedlikehold vil bli trappet opp i løpet av planperioden, og at veksten i forfallet på vegnettet vil stoppe tidlig i planperioden. Regjeringen planlegger å bruke gjennomsnittlig om lag 1 040 mill. kroner årlig til fornyingstiltak i planperioden slik at forfallet på riksveger kan reduseres. Sammen med midler til drift og vedlikehold vil dette innebære at forfallet reduseres i løpet av tiårsperioden.

Regjeringen foreslår i NTP 2014-2023 en styrking av rammetilskuddet til fylkene som kan benyttes til å ruste opp fylkesvegnettet. Rammen settes til 10 mrd. kr i perioden, og vil være en del av det fylkeskommunale rammetilskuddet innenfor Kommunal- og regionaldepartementets budsjett. Det er den enkelte fylkeskommune som prioriterer de økonomiske midlene på sitt fylkesvegnett, også hvor mye som skal avsettes til drift og vedlikehold. For at forfallet ikke skal øke må det settes av nok midler til drift og vedlikehold. Dersom fylkeskommunene ønsker å redusere forfallet, må det settes av ytterligere midler til drift, vedlikehold og fornyelse.

Det er som vist til ikke mulig å gi årlige anslag for vedlikeholdsetterslepet. Det vil være naturlig at det gis en statusvurdering ved hver rullering av NTP».

Disse medlemmer registrerer at også dette svaret bekrefter at regjeringens strategi når det gjelder vedlikeholdsetterslep på riksveier er at vekst i etterslep skal stoppes og samlet etterslep reduseres. Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet har som mål at vedlikeholdsetterslepet på riksveinettet skal være fjernet i løpet av neste 10-årsperiode.

Disse medlemmer registrerer også at regjeringen fortsatt gir fylkeskommunene en betydelig del av det økonomiske ansvaret for å ruste opp tidligere riksveier overført til fylkene gjennom forvaltningsreformen og som var i dårlig stand ved reformens oppstart 1. januar 2010. Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet har som mål at vedlikeholdsetterslepet på dagens fylkesveinett skal være fjernet i løpet av 15 år.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at det meste av transportarbeidet i Norge gjennomføres på veinettet. Riksvegnettet må utvikles, slik at fremkommeligheten og tryggheten kan forbedres. Der det er derfor nødvendig med flere, bedre og tryggere av veier. Veinettet må også legge til rette for effektiv kollektivtransport samt syklende og gående. Disse medlemmer vil understreke behovet for en mer rasjonell og helhetlig gjennomføring av samferdselsprosjekter. Det må derfor planlegges og bygges lengre strekninger. Færre plan- og anbudsprosesser gir mer vei igjen for pengene. En raskere gjennomføring, fortrinnsvis ved bruk av nye måter å organisere prosjekter på, vil gi en tidligere nytterealisering og en stor gevinst for samfunnet.

Disse medlemmer ønsker å knytte landet sammen ved å bygge flere, bedre og raskere veier. Landsdeler, byområder og arbeidsmarkedsregioner får et større vekstpotensial når avstandsulemper reduseres.

Disse medlemmer vil knytte sammen Vestlandet gjennom å bygge en opprustet, mer moderne og ferjefri E39. Veien går gjennom seks fylker, og er svært viktig for både eksportnæringer og privatpersoner langs hele kysten. Ferjefri E39 bør stå ferdig 20 år etter at transportplanen er vedtatt, forutsatt at man tar i bruk nye organiseringsmodeller og ny teknologi. Helhetlig planlegging blir spesielt viktig når veien skal realiseres.

Disse medlemmer viser til at det bør satses på korridorutbygginger som gir effektive forbindelser mellom regioner. Prioriterte strekninger bør være E6, E8, E10, E16, E18, E39, E134 samt rv. 7/rv. 52. Disse veiene har regional betydning for bosetting og næringsliv i hele landet. Disse medlemmer har merket seg at en rekke vegprosjekter etter planen skal gjennomføres i neste tiårsperiode. Blant annet gjelder dette utbygging av firefeltsveier på E6, E16 og

E18. E134 og E10 vil også utbedres. Disse medlemmer ønsker en egen nasjonal motorvegplan for å få fart og retning på arbeidet med å binde sammen de store byene i Norge.

Disse medlemmer mener at det må settes klare mål for hva som er en god vei. Kun med en klar definisjon vil det følge en forpliktelse, og således mulighet til å stille klare krav til veistandard.

Disse medlemmer finner det uheldig at forfallet på norske veier har blitt betydelig. Statens vegvesen har i sin rapport nr. 75, februar 2012, «Hva vil det koste å fjerne forfallet på riksvegnettet?», estimert at vedlikeholdsetterslepet på riksveinettet har nådd 25–40 mrd. kroner. Tilsvarende tall for fylkesveiene er på 45–75 mrd. kroner i følge Statens vegvesens rapport nr. 183, februar 2013, «Hva vil det koste å fjerne forfallet på fylkesvegnettet?». Det blir bygget nye veier hvert år, men samtidig forfaller eksisterende veinett. Dette er tegn på et strukturelt problem i norsk samferdselssektor, og nye organiseringsmetoder er nødvendig.

Disse medlemmer viser til at den rød-grønne regjeringen har økt budsjettene til vei målt i kronebeløp, men likevel bare klart å levere ca. 2 km mer riksvei hvert år enn den forrige borgerlige regjeringen var med å levere fra 2002–2005. Siden 2005 har statsbudsjettets utgiftsside vokst med over 300 mrd. kroner (reelle priser).

Disse medlemmer vil fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen bygge vei og jernbane raskere gjennom å redusere planleggingstiden, samordne innsigelser bedre og organisere større vei- og jernbaneutbygginger som egne prosjekter der offentlig-privat samarbeid brukes som gjennomføringsstrategi.»

«Stortinget ber regjeringen sette i gang følgende OPS-prosjekter i løpet av kommende NTP-periode:

1) E18 Oslo–Asker («Vestkorridoren»)
2) Alnabruterminalen
3) E16 Bjørum–Skaret
4) Ringeriksbanen
5) E18 Telemark/Aust-Agder (i hensiktsmessige strekninger)
6) E16 Kløfta–Kongsvinger (gjenstående)
7) Rv. 3 Østerdalen
8) E16 Valdres–Filefjell
9) E6 i Hedmark og Oppland (i hensiktsmessige strekninger)
10) E134 Drammen–Haugesund (i hensiktsmessige strekninger)
11) E39 «Hordfast» og «Møreaksen»
12) Rv. 555 Sotrasambandet
13) E16 Arna-tunnelen
14) E6 «Trondheimsveien» (i hensiktsmessige strekninger)
15) E136 Ålesund–Oppland grense (i hensiktsmessige strekninger)
16) Saltenpakke 2
17) Regionpakke Tromsø (i hensiktsmessige strekninger)»

«Stortinget ber regjeringen utrede mulighetene for å redusere kapitalkostnadene og lånebelastningen ved OPS- og bompengeprosjekter, fortrinnsvis ved å gi selskapene tilgang på statlige lån til markedsmessige betingelser, statlige refinansieringsgarantier til markedsmessige betingelser eller andre målrettede tiltak der statens kredittverdighet benyttes til å redusere finansieringsrisiko.»

«Stortinget ber regjeringen videreføre rentekompensasjonsordningen for fylkesveiene.»

«Stortinget ber regjeringen utforme bilavgiftene slik at de oppfordrer til miljøvennlig og sikker transport.»

Komiteens medlemmer fra Høyre foreslår videre:

«Stortinget ber regjeringen opprette et vedlikeholdsfond på 50 mrd. kroner, der avkastningen er øremerket vedlikehold av vei og jernbane.»

Disse medlemmer viser for øvrig til omtale av dette temaet i Høyres generelle merknader i kapittel 1.2.3, samt de korridorspesifikke merknadene under kapittel 15.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti mener at 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 at det må satses på flere, bedre og sikrere veier. Dette medlem viser til Kristelig Folkepartis forslag om å etablere et infrastrukturfond med en ramme på 50 mrd. kroner for å få fart på investeringene, også slik at større utbygginger kan gjennomføres mer helhetlig med forutsigbar finansiering.

Dette medlem fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen opprette et infrastrukturfond med en ramme på 50 mrd. kroner, slik at større utbygginger i større grad gjennomføres helhetlig og med mer forutsigbar finansiering.»

Dette medlem viser til nærmere omtale av Kristelig Folkepartis veisatsing i generell merknad kapittel 1.2.4.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, foreslår:

«Stortinget ber regjeringen utarbeide en egen nasjonal motorveiplan, enten som tillegg til statsbudsjettet 2014 eller som egen stortingsmelding.»

4.2.3 Langsiktig strategi for togtilbudet

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, ser at bevilgningene til jernbanetiltak i perioden 2000–2010 har økt med hele 68 pst. Flertallet ser samtidig har dette ikke har bedret driftsstabiliteten og avviklingen av togtrafikken[1]. Investeringsbevilgningene har i all hovedsak vært som forutsatt. Til tross for dette var om lag 70 pst. av investeringsprosjektene ikke igangsatt som planlagt, og rundt 60 pst. av de prosjektene som ble igangsatt ble ferdigstilt senere enn planlagt. Et flertall av disse prosjektene ble også betydelig dyrere (35 til 54 pst.) enn opprinnelig anslått. Flertallet er bekymret for at forfallet er stort og at etterslepet på jernbanen er estimert til hele 200 mrd. kroner[2].

Flertallet viser til at Fremskrittspartiets, Høyres og Kristelig Folkepartis mål er økt lønnsomhet i togdriften. Samtidig er det viktig at Jernbaneverket yter effektiv service til alle togoperatører. For at operatørene ikke skal bli skadelidende ved forsinkelser og feil som skyldes Jernbaneverket, mener flertallet at det trengs en nøyere vurdering av insentivstrukturen.

Flertallet fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge en forpliktende plan for konvertering av signalsystemene til den europeiske standarden ERTMS»

«Stortinget ber regjeringen iverksette tiltak som styrker konkurransen i markedet for godstransport med jernbane, slik at det blir mer attraktivt å frakte gods på skinner.»

«Stortinget ber regjeringen øke jernbanetransportens konkurransekraft ved å forsere bygging av kryssingsspor på viktige godsstrekninger».

1. Riksrevisjonens undersøkelse om utbygging og fornyelse av jernbaneinfrastrukturen. Dokument 3:13 (2011-2012)
2. Rådgivende Ingeniørers forening, State of the Nation lagt frem 10. mars 2010.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at regjeringens ambisjon er en jernbane der togtilbudet spiller en sentral og strukturerende rolle i kollektivsystemet rundt de store byene. Tilbudet utvikles der det er størst potensial og der det er mest samfunnsmessig effektivt. Togtilbudet skal bidra til å utvide bo- og arbeidsmarkedsregioner og gjøre reisene mer effektive. Godstransporten utvikles der det er eller ventes størst transportvolum. Fjerntogstrekningene er viktige for gods, men også som et supplement til flytrafikk og veitransport. En videre utvikling av jernbanen er viktig for at målene i klimameldingen og klimaforliket skal nås.

Disse medlemmer har merket seg at tre store utredninger ligger til grunn for transportplanen på jernbaneområdet: Høyhastighetsutredningen, kapasitetsutfordringer i Oslo-området og togtilbudet på InterCity(IC)-strekningene. Mye av dette arbeidet gjenspeiles i transportplanen regjeringen la frem, men utredningene pekte også lenger enn den kommende tiårsperioden, og vil kunne ha relevans også for kommende transportplaner. I kommende tiårsperiode prioriterer regjeringen å bygge ut jernbanen rundt de store byene, særlig InterCity på Østlandet.

Disse medlemmer viser til at nybygde linjer og tiltak som gjennomføres de neste årene, vil redusere reisetiden på flere av fjerntogstrekningene betydelig og vil kunne inngå i et eventuelt framtidig høyhastighetsnett. Traseene for ny infrastruktur på IC-strekningene tilrettelegges for 250 km/t på de strekningene der det ikke innebærer vesentlige merkostnader sammenlignet med en hastighet på 200 km/t. Disse medlemmer har merket seg at Naturvernforbundet i høringen presenterte trafikktall som viser at fjerntogene står for en betydelig del av persontrafikken på bane målt i personkilometer. Disse medlemmer mener storsatsingen på IC-strekningene også skal være et ledd i en langsiktig utvikling for trafikkvekst på våre fjerntogstrekninger.

Disse medlemmer vil peke på at behovet for en ny jernbanetunnel i Oslo virker åpenbar i overskuelig framtid. Regjeringen legger opp til at det settes i gang en KVU for økt transportkapasitet for jernbane, T-bane og øvrig kollektivtrafikk i Oslo-området.

Disse medlemmer deler regjeringens syn på viktigheten av InterCity-utbyggingen. I planperioden legges det opp til sammenhengende dobbeltspor til Tønsberg, Hamar og Seut/Fredrikstad innen utgangen av 2024. Dette vil gi mulighet til flere avganger i dag til disse byene, og første trinn er halvtimesfrekvens hele driftsdøgnet. Alle IC-reisende vil få glede av reisetidsreduksjoner. Dette første trinnet av IC-utbyggingen, vil gi reisetid på rundt en time til de nevn-

te byene, og vil gjøre områdene innenfor til et mer integrert arbeids- og næringsområde. Det vil også styrke byene langs strekningene som regionsentra. Disse medlemmer forutsetter at kommunene langs strekningene følger opp ved å legge til rette for tettstedsutvikling nær stasjonene, med både arbeidsplasser og boliger.

Disse medlemmer er glad for at regjeringen skisserer en videre plan for utbygging av InterCity. Vi er ikke i mål før hele InterCity er bygd ut. Fra 2026 legges det opp til nye tilbudsforbedringer, med halvtimesfrekvens til Skien og Sarpsborg, og bedre godskapasitet på Dovre- og Østfoldbanen. Videre legger regjeringen til grunn at videre planlegging av strekningene til Skien, Lillehammer og Halden skal ta sikte på ferdigstilling i 2030. Endelig fremdriftsplan vil ses i sammenheng med utredningene om gods og persontransport på det sentrale Østlandet, og kapasiteten inn mot og gjennom Oslo. Disse medlemmer ser frem til det videre arbeidet, og legger til grunn at hele InterCity skal stå ferdig i 2030.

Disse medlemmer forutsetter at man i de planprosessene som denne utbyggingen krever, også ivaretar planlegging for en raskest mulig utbygging av dobbeltspor til Halden, Lillehammer og Skien.

Disse medlemmer har også merket seg at flere av byene som vil omfattes av den siste utbyggingsdelen av InterCity, har behov for relativt rask planavklaring på trasévalg og liknende for å komme videre med sin egen byplanlegging. Disse medlemmer vil understreke viktigheten av raske planavklaringer på disse overordna spørsmålene, slik at ikke all byfornyelse og -planlegging settes på vent i flere år.

Disse medlemmer registrerer for øvrig at regjeringen også legger opp til å styrke togtilbudet i og rundt Bergen, Trondheim og Stavanger, og er glade for at også folk i andre deler av landet vil nytte godt av regjeringens tog satsing.

Disse medlemmer viser til at regjeringen regjeringen Bondevik II var en katastrofe for norsk jernbane. De satte i gang en ideologisk motivert omstillingsprosess som sørget for at svært mye kritisk jernbanekompetanse forsvant fra Jernbaneverket. Konsekvensene av dette har Jernbaneverket slitt med i lang tid. Disse medlemmer vil videre vise til at både investeringene og vedlikeholdet av jernbane var svært lavt i 2001–2005, og at det derfor var få driftsavvik på jernbanen i denne perioden. Det har dessuten medført at vedlikeholdet av jernbanen har vært krevende de siste årene, fordi veldig mye trenger utskifting, og mye som skulle vært vedlikeholdt tidligere ikke er blitt det. Disse medlemmer er glade for at regjeringen siden 2005 har snudd en negativ trend for jernbanen, ved å satse på både nyinvesteringer og vedlikehold.

Disse medlemmer er tilfreds med at Ringeriksbanen prioriteres i siste seksårsperiode, og legger til grunn at Ringeriksbanen vil bli bygd.

Disse medlemmer vil peke på at Ringeriksbanen både er viktig for å knytte Ringerike nærmere med Oslo og derigjennom la regionen bidra til å dempe presset på de mest sentrale strøkene. Men banen er også av stor betydning for å kutte reisetiden mellom Oslo og Bergen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ønsker full intercityutbygging innen 2025. På Østlandet vil disse medlemmer i tillegg til intercitytriangelet særlig prioritere Ringeriksbanen og Gjøvikbanen. Disse medlemmer vil advare mot at en målsetting om fjerntogtilbud som alternativ til flytrafikken går på bekostning av godstransporten. Disse medlemmer viser til sine generelle merknader om jernbane i innstillingens kapittel 1.2.2.

Disse medlemmer vil videre vise til sitt forslag i innstillingens kapittel 15.7.3 der regjeringen bes fremme ny sak for Stortinget slik at utbygging av hele InterCity-triangelet kan realiseres innen 2025. Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen redegjøre for tiltak for å fjerne vedlikeholdsetterslepet på jernbanenettet og sammenhengen mellom vedlikeholdssituasjon og arbeidet med punktlighet på jernbanen i forbindelse med ordinært statsbudsjett for 2014.»

Disse medlemmer viser til svar på spørsmål 15. Disse medlemmer viser også til regjeringens egen omtale langsiktig togstrategi på side 59 og 60 i forslag til ny NTP. Der heter det bl.a.:

«Togets relative fortrinn i Norge er størst når det gjelder å transportere store personstrømmer inn og ut av de store byene i rushtid.»

Til tross for denne langsiktige strategien overlater regjeringen bygging av jernbane i de største byene utenfor Oslo – som i dag har begrenset jernbanenett og mye bussbasert kollektivtransport – til regionale myndigheter gjennom bompengefinansierte tiltak. Det gir ulik behandling av de største byene, og medfører at om det bygges banebaserte løsninger, kan det bli bybaner (light rail) og ikke utvidelse av dagens jernbanenett. Disse medlemmer mener at dette er grunnleggende feil i forhold til behovet for økt kapasitet innenfor kollektivtransport i de største byområdene. Derfor vil disse medlemmer blant annet ha utbygging av jernbane i Bergen til hhv. Flesland flyplass via Oasen bydel (30 000 innbyggere) og

Åsane bydel (40 000 innbyggere). Derfor vil disse medlemmer bygge Ringeriksbanen som del av et fullt IC-nett på Østlandet. Derfor mener disse medlemmer at kjøp av persontransporttjenester over statsbudsjettet bør inngå som en del av planrammene for NTP. Disse medlemmer mener derfor at dagens ordning med kjøp av persontransport på tog over statsbudsjettets kap. 1351 også må omfatte bussbasert og bybanebasert transport.

Disse medlemmer viser til svar på spørsmål 67:

«Samferdselsdepartementet viser til svar på spørsmål nr. 26.

For å få en best mulig ressursutnyttelse er det i Nasjonal transportplan 2014-2023 lagt vekt på å prioritere vedlikehold for å bedre ytelsen i jernbaneinfrastrukturen, snarere enn for å redusere et beregnet etterslep. Vedlikeholdet av jernbaner med høy trafikk og høy slitasje er prioritert framfor vedlikeholdet av baner med lav trafikk og lav slitasje. Dette gir samlet sett en bedre ressursutnyttelse med hensyn til driftsstabiliteten i trafikkavviklingen.

Jernbaneverket har beregnet et samlet etterslep på 16 mrd. 2013-kr. Beregningene er usikre og gir ikke grunnlag for fordeling per hoved(bane)strekning. I hele NTP-perioden er det satt av tilstrekkelige midler i forhold til å fjerne etterslepene innen publikumsarealer, maskinfornyelse og drenering/underbygningstiltak. Jernbaneverket anslår at det samlede etterslepet vil være i størrelsesorden 11-12 mrd. 2013-kr i 2023»

Disse medlemmer har merket seg at ved utløpet av 10-årsperioden vil det gjenstå mer enn 70 pst. av det oppgitte vedlikeholdsetterslepet på jernbaneinfrastrukturen i 2013. Disse medlemmer antar dette vil påvirke punktligheten og sikkerheten i jernbanenettet negativt gjennom hele planperioden.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at regjeringen Bondevik II etterlot seg en jernbane på bedringens vei. Punktligheten hadde økt fra 70 pst. til over 90 pst. i perioden, bevilgningene hadde økt, omstilling av Jernbaneverket var underveis og bransjen forberedte seg på konkurranseutsetting av vedlikeholdsoppgaver som ville gjøre Jernbaneverket sterkere i bestillerrollen, mer moderne og med et tydelig brukerfokus. I løpet av 14 dager fikk de rød-grønne stanset omstillingen midt i gjennomføringen. Dermed uteble gevinstene ved omstillingen, bevilgningene til omstilling ble kuttet og Jernbaneverkets mulighet til å utføre sine oppgaver var kraftig svekket. Viktig kompetanse gikk tapt. Det uansvarlige kursskiftet ble foretatt uten utredning og uten analyse av konsekvensene.

Disse medlemmer mener også at store utbygginger som InterCity, Ringeriksbanen, dobbeltspor Stavanger–Egersund og Ofotbanen bør organiseres som egne utbyggingsprosjekter, med mulighet for ulike typer finansiering og mulighet til å ta opp lån.

Disse medlemmer ønsker en jernbane som spiller en sentral rolle for transportsystemet i Norge. Jernbanetilbudet må være så bra at det blir til et naturlig valg for både korte og lengre reiser. Norsk jernbane er til en viss grad er preget av en monopolkultur hvor gamle løsninger gir dårlig styring og mangelfull kapasitet. Resultatet er stadige forsinkelser, forsinkede og dyre prosjekter, overfylte tog og en synkende godsandel. Det er behov for en ny giv i jernbanesatsingen. Disse medlemmer mener at togtilbudet må utvikles for å utvide bo- og arbeidsregioner. Godstransporten må forbedres, slik at den blir et attraktivt alternativ.

Disse medlemmer viser til det store behovet for investeringer i jernbaneinfrastruktur. Det må dimensjoneres for høyere hastigheter, bygges flere dobbeltspor og bygges flere kryssingsspor. Dette er meget viktig for å styrke jernbanenes konkurranseevne både på persontransport og godshåndtering. Disse medlemmer vil peke på at investeringer samferdselssektoren kan gå hånd i hånd med et mål om å redusere de nasjonale klimagassutslippene. Jernbane er et godt eksempel på dette. Det bør være en hovedprioritet i samferdselspolitikken å intensivere utbygging av en konkurransedyktig infrastruktur for miljøvennlig og ressurssparende gods- og persontrafikk på skinner.

Disse medlemmer understreker behovet for å tenke nytt organisering av store utbyggingsprosjekter innenfor jernbane; som dobbeltspor i InterCity-triangelet og Ringeriksbanen. Disse medlemmer mener at det må satses betydelig både på nærtrafikk, som skal være en del av kollektivtilbudet i tettbefolkede områder, og fjerntrafikken som må ha som siktemål å avløse flytrafikk. Disse medlemmer oppfordrer kommuner og fylkeskommuner til fortetting og tettstedsutvikling langs jernbanestrekninger.

Disse medlemmer ønsker å satse på InterCity-strekninger i og rundt de store byene. Utbygging av slike strekninger gir reisetidsreduksjoner for mange mennesker. I NTP-perioden legges det opp til sammenhengende dobbeltspor til Tønsberg, Hamar og Seut/Fredrikstad innen utgangen av 2024. Disse medlemmer ønsker en raskere gjennomføring av utbyggingen i InterCity-triangelet og mener at man bør vurdere nye organiserings-, planleggings- og finansieringsmodeller for å oppnå dette. Disse medlemmer ønsker også at Ringeriksbanen bygges, og at byggestart kommer innen utgangen av planperioden i NTP 2014–2023. Regjeringen har ikke satt av midler til bygging av banen. Ringeriks-

banen egner seg godt som et forsøksprosjekt med alternativ organisering i jernbanesektoren. Disse medlemmer vil også understreke viktigheten av å bedre togtilbudet rundt Bergen, Trondheim og Stavanger.

Disse medlemmer vil vise til at ny Ringeriksbane er et viktig tiltak for et mer konkurransedyktig moderne togtilbud. Ringeriksbanen omfatter en ny jernbanelinje mellom Sandvika i Bærum og Hønefoss i Ringerike. Ringeriksbanen vil forkorte Bergensbanen og reisetiden med om lag 50 minutter. Ringeriksbanen vil også gi Ringerike en direkte baneforbindelse til Oslo og bidra til å gjøre toget mer attraktivt enn bilbruk. Disse medlemmer viser til at Stortinget 27. oktober 2010 vedtok å bygge 17 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. Disse medlemmer mener realisering av Ringeriksbanen er avgjørende dersom Bergensbanen skal ha en framtid som mer enn en godsbane. Disse medlemmer mener det nå er det på tide å ta et stort løft for denne banestrekningen.

Disse medlemmer 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. Disse medlemmer forventer at Samferdselsdepartementet bidrar til å fortsette planarbeidet for Ringeriksbanen, og at det startes reguleringsarbeid etter plan- og bygningsloven, slik at ambisjonsnivået for utbygging 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.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge til rette for at godstog og langdistansetog skal kunne prioriteres i jernbanenettet mellom kl. 18.00 og 05.00.»

«Stortinget ber regjeringen dimensjonere alle nye jernbaneutbygginger for 250 km/t.»

Disse medlemmer viser ellers til omtalen av dette temaet i sine generelle merknader i kapittel 1.2.3.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til Høyres transportplan, og mener at planlegging av Ringeriksbanen bør fremskyndes til første del av NTP-perioden, fortrinnsvis i 2018. Disse medlemmer mener at det bør benyttes statlig reguleringsplan, noe de særlig berørte kommunene, Ringerike og Hole gir klar tilslutning til. Disse medlemmer mener også at KVU ikke er nødvendig i et utbyggingsprosjekt som Ringeriksbanen, der det allerede er gjort svært mange konseptuelle valg med tanke på at det skal bygges en jernbane. Disse medlemmer mener at prosjektet bør bygges ut ved hjelp av OPS.

4.2.4 Langsiktig strategi for luftfarten

Komiteen mener at flytransport utgjør en viktig del av transportsystemet i Norge. Vår geografi og topografi gjør luftfarten viktig også som regional aktør mellom de lokale flyplassene. For å sikre et godt flytilbud i hele landet vil komiteen videreføre ordningen med kjøp av ulønnsomme flyruter.

Komiteen har merket seg at hovedvekten av Avinors investeringsmidler vil gå til de fire store lufthavnene, der det største enkeltprosjektet er ny terminal ved Gardermoen. Komiteen deler synet på at det er viktig å sørge for effektive lufthavner med tilstrekkelig kapasitet på de største flyplassene. Komiteen registrer at Avinor i tillegg har planlagt tiltak og utvidelser på en rekke av de andre flyplassene i landet, og er glad for dette. Komiteen viser til omtalen i proposisjonen, og til merknader fra komiteen under kapittel 15, transportkorridorene.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, peker på at en sunn konkurranse mellom norske lufthavner er viktig for å utvikle passasjertilbudet. Profesjonell forvaltning av luftfartsinfrastrukturen gir et bedre passasjertilbud. Flertallet vil understreke at private flyplasser som 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. Konkurranse virker skjerpende på alle parter. Flertallet understreker konkurransevilkårene 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 mener at Samferdselsdepartementet må ta en mer aktiv rolle for å sikre overføring av areal for andre rullebane på Flesland flyplass fra Forsvaret til Avinor.

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.»

«Stortinget ber regjeringen konkurranseutsette tårntjenestene ved norske flyplasser.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti ser positivt på at Avinor planlegger videre med sikte på en investering i ny lufthavn på Helgeland i Mo i Rana og ny lufthavn i Hammerfest, og at det blir arbeidet videre med utredninger av spørsmålet om ny løsning for lufthavn i Lofoten. Disse medlemmer legger i tråd med regjeringens forslag til grunn at Avinor vil bli tilført midler for å kunne gjennomføre investeringer i nye lufthavner på Helgeland og i Hammerfest. Disse medlemmer forutsetter en god framdrift i planleggingen av disse, men vil understreke at utbyggingsprosjektene fra myndighetenes side vil bli behandlet i sammenheng med hvert enkelt prosjekt.

Disse medlemmer viser videre til at en bredere vurdering av regionale konsekvenser av eventuell endring i lufthavnstruktur, vil være en del av det videre arbeidet. Disse medlemmer støtter regjeringens forslag og forutsetter en god framdrift både i Avinors videre planlegging av nye lufthavner og i regjeringens arbeid med avklaringer og en bredere vurdering av regionale konsekvenser.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine merknader om Helgeland lufthavn i innstillingens kapittel 15.8.4.

Disse medlemmer peker på at det haster med å sikre nødvendig areal for henholdsvis tredje og andre rullebane ved Gardermoen og Flesland flyplass. Disse medlemmer mener at areal på østsiden av dagens rullebaner på Gardermoen må sikres. For de berørte kommunene på Øvre Romerike er det problematisk at dette forholdet ikke blitt avklart, ettersom store arealer underlegges usikkerhet når det gjelder fremtidig disponering. Dette gjelder i enda større utstrekning hensyn som må vises knyttet til støybelastninger en ny rullebane gir til nye områder. For flyplasskommunene, med Ullensaker i en særstilling hva gjelder vekst som følge av flyplassens ringvirkninger, er det spesielt viktig med større grad av visshet å forholde seg til enn man har i dag. Disse medlemmer viser til forslag nr. 71 til Prop. 1 S (2012–2013), jf. Innst. 13 S (2012–2013), som lød som følger:

«Stortinget ber regjeringen sørge for rask avklaring om plassering av 3. rullebane på OSL Gardermoen, med sikte på raskere byggestart for nødvendig kapasitetsøkning.»

Disse medlemmer viser til sine generelle merknader om luftfart i innstillingens kapittel 1.2.2.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at regjeringen Bondevik II foretok betydelig modernisering av norsk luftfart. Disse medlemmer viser til fornyelsen og omdannelsen av Luftfartsverket til et statlig aksjeselskap. Som følge av omstillingen fikk det nye Avinor helt andre muligheter enn det som var tilfellet for det gamle Luftfartsverket. Avinor kunne utvikle seg og legge gode investeringsplaner for fremtiden, noe som har gitt Avinor en forutsigbarhet og en frihet til å møte et marked i endring. Disse medlemmer mener at det nå er nødvendig med nye forbedringer. Disse medlemmer konstaterer at den rød-grønne regjeringen ikke har foretatt nødvendige fornyelsesgrep i løpet av snart åtte år ved makten. Disse medlemmer mener at rammebetingelsene for luftfarten ikke er godt nok tilpasset den strukturelle og markedsmessige utviklingen i sektoren. Disse medlemmer mener at tårntjenestene bør konkurranseutsettes, og at det må etableres et sterkere nordisk samarbeid for underveistjenestene for å sikre bedre forutsigbarhet, mer stabile og kostnadseffektive tjenester, samt øke tilgangen på kompetanse og flygeledere.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen om å konkurranseutsette tårntjenestene og etablere et sterkere nordisk samarbeid for underveistjenestene.»

«Stortinget ber regjeringen bidra til å fremme konkurransedyktig luftfart, spesielt der hvor luftfarten ikke har mer miljøvennlige konkurrenter.»

Komiteens medlemmer fra Høyre vil understreke at flytrafikken er en sentral del av det norske transportnettet. Det er viktig å sørge for rammevilkår som sikrer et godt flytransporttilbud og en nødvendig oppgradering av flyplasser og rullebaner. Flytilbudet, både innenriks og utenriks, er av stor betydning for konkurransekraften til norske bedrifter. Luftfarten har lenge vært preget av høy konkurranse og slik bør det forbli. Mer konkurranse vil gi bedre forutsigbarhet, sikre mer stabile og kostnadseffektive flytjenester. I mange andre deler av Europa er det nedgang eller stagnasjon i flytrafikken. Samtidig ser vi at flytrafikken i Norge stadig øker. I 2012 økte passasjertrafikken til og fra Avinors lufthavner med nærmere 5 pst. Norske lufthavner bør være attraktive for utenlandske selskaper som ønsker å ha ruter til og fra Norge. Avinor bør ha tilstrekkelige midler til å bygge ut sikkerhetskritisk infrastruktur.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser for øvrig til Dokument 8:22 S (2012–2013), forslag fra representanter fra Kristelig Folkeparti om modernisering av norsk luftfart, samt nærmere omtale av temaet under generell merknad kapittel 1.2.4.

4.2.5 Langsiktig strategi for sjøtransporten

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, har merket seg at sjøtransporten de siste tiårene har tapt markedsandeler i forhold til veitransporten. Denne utviklingen har skjedd selv om det er bred politisk enighet om at mer varetransport skal gå sjøveien. Etter flertallets mening er forklaringene på dette sammensatt, men de samfunnsmessige konsekvensene av dette negative. En stadig økende mengde tungtrafikk på veiene som kunne vært erstattet av varetransport på sjø og bane, medfører stor og til dels unødvendig belastning på veinettet med køer, ulykker, forurensing og økte kostnader som resultat.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at regjeringen legger opp til en styrket innsats for sjøtransporten. Særlig for å få mer gods over på kjøl, men også der båt brukes til å frakte personer. Regjeringen legger opp til at sjøtransportens konkurranseevne skal styrkes i perioden, med systematisk satsing på økt sikkerhet, fremkommelighet og effektivisering. En rekke farledstiltak er foreslått, med prioritet til stamnettet og stamnetthavnene. Det største enkeltprosjektet er byggingen av Stad skipstunnel som foreslås oppstartet i siste seksårsperiode. Også vedlikehold av navigasjonsinnretningene gis et løft i transportplanen. Disse medlemmer vil for øvrig vise til sine merknader under kapittel 10 godstransport, og kapittel 15 prioriteringer i transportkorridorene.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Norge har en langstrakt kystlinje der forholdene i utgangspunktet ligger godt til rette for sjøtransport. Disse medlemmer ønsker økt sjøtransport, og vil bidra til dette gjennom bedre rammebetingelser som økt avskrivningssats for saldogruppe e) skip mv. fra 14 pst. til 20 pst, endring i opplegg for og kostnader ved lostjenesten, utfasing av losavgiften i Norge unntatt Svalbard over en fireårsperiode, og en nasjonal havnestrategi. Disse medlemmer viser til sine generelle merknader om sjøtransporten i innstillingens kapittel 1.2.2, samt sine anmodningsforslag. Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede en ordning med kjøp av sjøbasert godstransportkapasitet innenlands for å øke overgang fra landbasert til sjøbasert godstransport.»

Komiteens medlemmer fra Høyre viser også til Høyres maritime strategi og merknadene under kapittel 10.2.5. Disse medlemmer vil understreke betydningen av å ha en helhetlig satsing for sjøtransport. I dag taper dessverre sjøtransporten markedsandeler til veinettet. For å snu trenden og øke sjøtransportens konkurransekraft må rammebetingelsene for sjøfarten være konkurransedyktige sammenliknet med andre transportformer. For å snu utviklingen trengs det en helhetlig, målrettet og kraftig innsats. Regjeringen gjør ikke nok. Disse medlemmer viser til de synkende markedsandelene for gods som fraktes sjøveien. Denne situasjonen gjør det nødvendig at staten bidrar som en strategisk partner for å realisere de nasjonale målene om gods langs sjøen. Det vil være positivt med nye prosjekter som «Base til base», med formål å stimulere sjøtransporten langs kysten.

Disse medlemmer for øvrig viser til omtalen av dette temaet i sine generelle merknader i kapittel 1.2.3.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til sine merknader under kapittel 10.2.5 om mer godstransport på sjø. Dette medlem viser for øvrig til Kristelig Folkepartis representantforslag, Dokument 8:73 S (2012–2013), hvor det foreslås en rekke tiltak for å styrke nærskipsfarten i Norge for å få mer gods over på sjø.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge til rette for at skip som ligger til kai i offentlige havner, bør pålegges å benytte landstrøm der dette er tilgjengelig.»

5. Målene for transportpolitikken

5.1 Sammendrag

Regjeringens overordnede mål for transportpolitikken er å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling. Målstrukturen i planperioden er presentert i kapittel 5 i meldingen, og ligger til grunn for prioriteringene i meldingen.

Regjeringen har som mål å bedre framkommeligheten og redusere avstandskostnadene for å styrke konkurransekraften i næringslivet og for å bidra til å

opprettholde hovedtrekkene i bosettingsmønsteret. Det er beregnet at de store veg- og baneprosjektene gir reduserte transportkostnader på nærmere 223 mrd. kroner over prosjektenes levetid. I distriktene er det beregnet sparte transportkostnader på veg på om lag 47 mrd. kroner. De bedriftsøkonomiske transportkostnadene for næringslivet som følge av veg- og jernbaneinvesteringene er beregnet til å bli redusert med vel 78 mrd. kroner.

Videre er det beregnet at den foreslåtte innsatsen vil føre til at:

- Det oppnås reisetidsgevinster på 15 til 30 minutter på jernbanestrekningene fra Oslo til Skien, Lillehammer og Halden, og på strekningen Trondheim–Steinkjer.
- Reisetiden på strekningene E6/E136 Oslo–Ålesund og E6 Bodø–Tromsø reduseres med rundt 30 minutter. Også strekningene E39 Stavanger–Bergen, E6 Tromsø–Alta og E6 Oslo–Trondheim vil få betydelige reisetidsforbedringer.
- 1 280 km riksveg åpnes for trafikk.
- 400 km to- og trefelts riksveger vil få midtrekkverk. I tillegg kommer møtefri veg pga. ny firefelts veg.
- Om lag 370 km riksveg vil få gul midtlinje.
- Det tilrettelegges i alt 750 km for gående og syklende på riksvegnettet i planperioden, av dette om lag 240 km i byer og tettsteder.

I tillegg vil midlene som settes av i bypotten til bymiljøavtalene gi positive effekter, bl.a. gjennom utbygging av kollektivfelt, tiltak for gående og syklende og tiltak for universell utforming.

Regjeringen har lagt nullvisjonen til grunn for målet om transportsikkerhet. Målet i planperioden er å halvere tallet på hardt skadde og drepte i vegtrafikken. I luftfart, sjøfart og på jernbane er målet at det høye sikkerhetsnivået skal opprettholdes og styrkes i planperioden.

Regjeringen har som overordnet mål for arbeidet med samfunnssikkerhet og beredskap innen transportsektoren å forebygge uønskede hendelser og minske følgene av disse hvis de skulle oppstå. For regjeringen vil det i planperioden være viktig å prioritere samfunnssikkerhetstiltak som bidrar til å sikre høy grad av framkommelighet og pålitelighet i transportsystemet, enten det er veg, bane, luft eller sjø.

Regjeringen vil at transportsektoren skal bidra til å redusere klimagassutslippene i tråd med Norges klimamål slik de er redegjort for i Klimameldingen, jf. Meld. St. 21 (2011–2012) Norsk klimapolitikk, og i Klimaforliket, jf. Innst. 390 S (2011–2012), herunder bidra til at Norge omstilles til et lavutslippssamfunn. I planperioden legger regjeringen særlig vekt på å redusere transportsektorens bidrag til klimagassutslipp, lokal luft- og støyforurensning, tap av naturmangfold og inngrep i dyrket jord. Regjeringen vil føre en restriktiv linje for omdisponering av dyrket jord og ta hensyn til naturmangfold gjennom alle planfaser, byggefasen og ved drift og vedlikehold av transportnettet. Eksisterende lovverk og planprosesser åpner også for å benytte kompensasjon som tiltak.

Regjeringen har som mål at transportsystemet skal være universelt utformet. Regjeringen vil bidra til at hele reisekjeder blir universelt utformet, slik at transportsystemet i så stor grad som mulig kan benyttes av alle. Tiltak i planperioden er beregnet å føre til at over 900 holdeplasser på riksvegnettet og i overkant av 100 kollektivknutepunkt vil bli universelt utformet. Videre planlegges det større oppgraderinger, herunder tiltak for økt tilgjengelighet og universell utforming på 40–80 eksisterende jernbanestasjoner.

5.2 Komiteens merknader

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet har merket seg at ved den forrige nasjonale transportplanen (2010–2019) ble det lagt til grunn en ny målstruktur for styringa av den nasjonale transportpolitikken. Målene viser hvordan man innretter transportpolitikken for å bidra til vekst og utvikling i hele landet. Resultatene av dette etter den første fireårsperioden er omtalt i kapittel 2 i denne transportplanen, og som viser at den økte innsatsen på samferdselsområdet har hatt god effekt sett opp mot de langsiktige målene.

Disse medlemmer er derfor tilfreds med at regjeringen vil videreføre hovedtrekkene i målstrukturen for planperioden 2014–2023. Hovedmålene peker fram mot en ønsket tilstand og er ikke tid- eller tallfesta.

Disse medlemmer slutter seg til hovedmålene for transportpolitikken som er som følger:

- Bedre framkommelighet og reduserte avstandskostnader for å styrke konkurransekraften i næringslivet, og for å bidra til å opprettholde hovedtrekkene i bosettingsmønsteret.
- En visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i transportsektoren.
- Begrense klimagassutslipp, redusere miljøskadelige virkninger av transport, samt bidra til å oppfylle nasjonale mål og Norges internasjonale forpliktelser på helse- og miljøområdet.
- Et transportsystem som er universelt utformet.

Disse medlemmer har merket seg at virkemidlene for å nå disse målene er som følger:

- For å bedre framkommelighet og redusere avstandskostnadene vil man øke kapasiteten, og

gjøre transportnettet mer robust i og mellom landsdeler og regioner, og å utvikle effektive kollektivløsninger i og rundt byområdene.
- Når det gjelder transportsikkerhet legger man nullvisjonen til grunn. Målet i planperioden er å halvere tallet på hardt skadde og drepte. Dette ambisiøse målet vil kreve stor innsats fra alle aktører i trafikksikkerhetsarbeidet.
- For å nå miljømålene, vil man redusere negative klima- og miljøpåvirkninger av transport. I planperioden legges det særlig vekt på å redusere transportsektorens bidrag til klimagassutslipp, lokal luft- og støyforurensing, tap av naturmangfold og inngrep i dyrket mark. Målene i Klimameldingen, jf. Meld. St. 21 (2011–2012) Norsk klimapolitikk, om at veksten i persontransport i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange, følges opp.
- Målsettingene om at transportsystemet skal være universelt utformet skal nås gjennom konkrete tiltak og bred innsats for å bidra til at hele reisekjeder blir universelt utformet. For å nå dette målet er det viktig at både stat, fylkeskommunene og kommunene bidrar, i tillegg til transportselskapene.

Disse medlemmer har merket seg at kompetanse og kapasitet i hele sektoren er viktige faktorer for å kunne gjennomføre tiltakene i meldingen. Det gjelder både planleggingskompetanse og byggherrekompetanse i transportetatene, hos entreprenørene og på rådgivningssiden. Når det gjelder kapasitet, handler det om samling av tiltak, samlet planlegging, utbygging av lengre strekninger samt økt bruk av totalentrepriser.

Disse medlemmer har merket seg at prioriteringer, tiltak og strategier som er foreslått i meldingen, er innrettet mot høyest mulig måloppnåelse i planperioden.

Disse medlemmer er tilfreds med at man har fokus på å redusere risikoen for kostnadsøkninger ved å forbedre planleggingen, systematisk markeds- og leverandørutvikling, gode gjennomføringsstrategier og kontraktstrategier og kvalitetssikring av kostnadsoverslag.

Disse medlemmer er glad for at man har fokus på å kvalitetssikre, og er tilfreds med at det også pågår et systematisk arbeid for å effektivisere planprosessene i transportsektoren.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet er enig i at det bør være en konkret målsetting å bedre framkommelighet og reduserte avstandskostnader for å styrke konkurransekraften i næringslivet. Disse medlemmer legger særlig vekt på samfunnsøkonomisk lønnsomhet, redusert reisetid og rushtidsforsinkelser, og mener at det er fullt mulig å investere seg ut av rushtidsproblemene i samtlige norske byer. Når det gjelder regjeringens målsetting om å opprettholde hovedtrekkene i bosettingsmønsteret, vil disse medlemmer vise til sine merknader om regional utvikling i innstillingens kapittel 8.2.

Disse medlemmer er enige i regjeringens hovedmålsetting nummer to om at «en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i transportsektoren», og viser til sine merknader om transportsikkerhet i innstillingens kapittel 11.2.

Disse medlemmer er uenige i regjeringens tredje hovedmålsetting om å «begrense klimagassutslipp, redusere miljøskadelige virkninger av transport, samt bidra til å oppfylle nasjonale mål og Norges internasjonale forpliktelser på helse- og miljøområdet», og viser til sine merknader om miljø i innstillingens kapittel 12.2.

Disse medlemmer har merket seg regjeringens hovedmålsetting nummer fire er «et transportsystem som er universelt utformet», og viser til sine merknader om dette temaet i innstillingens kapittel 13.2.

Disse medlemmer ønsker enkle og kvantifiserbare målsettinger knyttet til norsk samferdsel, og viser til Fremskrittspartiets representantforslag Dokument 8:2 S (2010–2011). Disse medlemmer påpeker at et symptom på manglende kvantifiserbare målsettinger er at innhenting av objektiv kvantitativ informasjon om den reelle situasjonen på veinettet ikke har blitt prioritert.

Disse medlemmer viser til svar på spørsmål 21. Disse medlemmer vil peke på at informasjon som sammenligner vei- og banestandard i Norge med nordiske og europeiske land det er naturlig å sammenligne seg med, mangler. Disse medlemmer mener at det ikke minst skyldes at en slik sammenligning faller lite heldig ut for Norge. Disse medlemmer vil peke på at både vei- og jernbanestandard i Norge er til dels betydelig dårligere enn i andre land. Dette til tross for at Norge gjennom de siste åtte årene er blitt betydelig rikere. Disse medlemmer mener at det er nødvendig at det i Norge nå blir tatt et avgjørende grep for å løfte nasjonal infrastruktur gjennom investering med oljepenger i nasjonal infrastruktur, og viser til sitt forslag til økonomiske rammer for ny NTP 2014–2023. Disse medlemmer mener at sammenligning med andre tall på nøkkelområder for kvalitet i vei- og jernbanesystemet må inngå i NTP som grunnlag for å fastsette behov og mål.

Disse medlemmer viser til svar på spørsmål 20. Disse medlemmer konstaterer at det mangler avklarende anslag for mål og måloppnåelse i for-

slag til ny Nasjonal transport ved utløpet av 10-års planperiode i 2023. Fra svaret siteres:

«Statens vegvesen har angitt at det er mulig å gjennomføre dette i et 20 – 30 års perspektiv. Med de prioriteringene det er lagt opp til de kommende ti årene vil vi være et godt stykke på vei.»

Disse medlemmer ser fra svaret at det er gitt en kort oppsummering av hovedmålene for planperioden, men dette gir begrenset verdi fordi totalbehov og endelig mål mangler.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti vil understreke betydningen av en fornuftig målstyring i offentlig sektor. Dette gjelder også transportområdet, og det er derfor positivt at man innenfor rammene av Nasjonal transportplan nå legger til grunn en klar målstruktur. Disse medlemmer merker seg at målene peker frem mot en ønsket tilstand og ikke er tid- eller tallfestet.

Disse medlemmer mener hovedmålene i transportpolitikken bør være følgende:

- Utvikling av livskraftige bo- og arbeidsregioner over hele landet.
- Reduserte avstandskostnader og bedre fremkommelighet.
- Tryggere trafikk og bedre sikkerhet for reisende. Et mål om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde.
- Reduksjon i klimagassutslippene og bedre lokalmiljø.
- Styrket konkurransekraft for næringslivet.
- Tilgjengelighet for alle, en universell utforming av transportsystemet.
- Raskere gjennomføringstid av samferdselsprosjekter gjennom bruk av nye metoder.
- Mer effektiv ressursbruk i transportsektoren.
- Utvikling av kompetente fagmiljø.

Disse medlemmer viser til at et av målene i transportplanen er å bedre framkommeligheten og redusere avstandskostnadene for å styrke konkurransekraften. Disse medlemmer støtter dette og vil understreke at investeringer i infrastruktur bedrer vekstevnen og således bidrar til å sikre fremtidens velferd. Intensjonen bak handlingsregelen var å benytte det økte handlingsrommet til vekstfremmende tiltak.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser ellers til generell merknad under kapittel 1.2.4 med omtale av Kristelig Folkepartis hovedprioriteringer og mål for transportpolitikken, og hvor også dette temaet omtales nærmere.

6. Effektivisering, prosjektorganisering og brukerfinansiering

6.1 Sammendrag

Regjeringen vil:

- Sikre rasjonell gjennomføring og sammenhengende utbygging.
- Legge til rette for forutsigbar finansiering gjennom egne vedtak.
- Sørge for god gjennomføring ved prosjektorganisering og fastsatt sluttdato for spesielt prioriterte prosjekt.
- Redusere planleggingstiden betydelig for store infrastrukturprosjekt.
- Forenkle og effektivisere bompengeinnkrevingen med sikte på lov- og forskriftsfesting av de viktigste prinsippene for bompengefinansiering.
- Stille økte krav til effektivitet i transportetatene, slik at det kan frigjøres ressurser til utvikling av infrastrukturen.

6.2 Økte rammer stiller nye krav

6.2.1 Sammendrag

Bevilgningene til de statlige transportetatene har økt betydelig i de to foregående fireårsperiodene. Korrigert for effektene av forvaltningsreformen i 2010 og oppheving av vegfritaket i merverdiavgiftsloven f.o.m. 2013, har de samlede årlige bevilgningene til Statens vegvesen, Jernbaneverket og Kystverket økt fra rundt 17 mrd. kroner i 2005 til 30 mrd. kroner i 2013, målt i 2013-kroner. Det har i tillegg vært en betydelig økning i nivået på bompenger. Regjeringen legger i meldingen opp til en ytterligere økning.

6.2.2 Komiteens merknader

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, vil understreke at økte bevilgninger til samferdselssektoren krever en mer effektiv ressursbruk. Målet må være en mest mulig effektiv forvaltning av samferdselsmidlene.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet støtter regjeringen i at den kraftige økningen i bevilgninger til samferdselssektoren, stiller økte krav til effektiv bruk av ressursene.

6.3 Forutsigbar finansiering og rasjonell gjennomføring

6.3.1 Sammendrag

Den aktivitetsøkning regjeringen legger opp til krever forutsigbar finansiering i tillegg til effektivisering og fleksibilitet i organisering.

Rasjonell gjennomføring gjør at prosjektene kan ferdigstilles raskere, gir lavere utbyggingskostnader og gjør det mer attraktivt for entreprenører å investere langsiktig i produktivitetsforbedringer og organisasjonsutvikling. Det vil også gjøre det mer attraktivt for utenlandske entreprenører å etablere prosjektorganisasjoner i Norge. Transportetatenes dialog med bransjen viser at både internasjonale og nasjonale aktører kan bygge et større volum enn i dag. Det ser ut til at markedet så langt har tilpasset seg økningen i aktivitet uten at det har ført til vesentlig økt prispress.

6.3.2 Komiteens merknader

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, vil vise til at noen av utfordringene i samferdselssektoren har vært klattvis utbygging, overskridelser av budsjetter og treg fremdrift. Flertallet ønsker å ta nye metoder i bruk for å få til en mer rasjonell gjennomføring av prosjekter.

Flertallet vil understreke behovet for en tett dialog med nasjonal og internasjonal bransje. Dette er nødvendig å tiltrekke nye aktører og ny kompetanse for å sikre en effektiv gjennomføring av større samferdselsprosjekter. Økt konkurranse om prosjektene vil bidra til lavere press i bygg- og anleggsmarkedet.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet er tilfredse med at regjeringen både tar grep som reduserer planleggingstida, og initierer en finansieringsmodell som sikrer rasjonell utbygging. Dette sikrer raskere gjennomføring, lavere utbyggingskostnader og det blir mer attraktivt for entreprenører å investere langsiktig i produktivitetsforbedringer og organisasjonsutvikling.

Disse medlemmer viser til at blant annet NHO uttalte seg positivt om disse tiltakene på komiteens høring, og mente at den nye ordningen for forutsigbar finansiering viser at regjeringen har vært lydhøre overfor næringslivet og deres behov.

Disse medlemmer vil understreke at store samferdselsprosjekter i dag i all hovedsak bygges rasjonelt. Utfordringen er at en rekke nye prosjekter er langt større enn tidligere.

Disse medlemmer vil særlig understreke betydningen av at regjeringen har overoppfylt de to foregående transportplanene, og at dette derfor har skapt en større forutsigbarhet innenfor samferdselssektoren. Videre er disse medlemmer tilfreds med at diversifiserte kontraktsformer utarbeides, og at større grad av sammenhengende utbygging av lengre strekninger gjennomføres, som E6 Gardermoen–Kolomoen, og E18 i Vestfold.

Komiteens medlem fra Høyre og Kristelig Folkeparti har merket seg at regjeringen ønsker å gi inntrykk av at det nå skal bygges mer sammenhengende og helhetlig. Regjeringen anerkjenner dermed problemene knyttet til klattvis utbygging og uforutsigbar finansiering, men uten at regjeringen leverer løsninger på de store utfordringene man står overfor. Disse medlemmer er positive til at enkelte prosjekt skal vurderes som særskilt prioriterte prosjekt, men mener at tiltakene som presenteres er langt fra tilstrekkelig og kan ikke kalles en reform slik dette medlem har etterlyst. Disse medlemmer mener at det må innføres reell prosjektfinansiering i norsk samferdselspolitikk. Disse medlemmer vil endre finansierings- og gjennomføringsmodellene slik at vei- og baneprosjekter kan bygges raskere og mer effektivt. Disse medlemmer viser til at under den rød-grønne regjeringen har prosjekter blitt stående på vent, penger har stått ubrukt og utbyggingen har vært treg og stykkevis. Offentlig-privat samarbeid (OPS), forutsigbar finansiering med forpliktende budsjettvedtak for hele prosjekter, lånefinansiering og offentlige eide AS eller statsforetak må være sentrale elementer i fornyelsen av norsk samferdselspolitikk.

6.4 Ny ordning for særskilt prioriterte prosjekt

6.4.1 Sammendrag

For å sikre en effektiv bruk av de midlene som planlegges faset inn, vil regjeringen etablere en ny ordning for særskilt prioriterte prosjekt. Et «Prioritert prosjekt» kan bestå av flere enkeltstrekninger/parseller.

Gjennom en slik finansiering og organisering vil de prioriterte prosjektene sikres forutsigbar finansiering og rasjonell gjennomføring innenfor eksisterende budsjettsystem. Den samlede prosjektporteføljen som utpekes som prioriterte prosjekt må være en begrenset del av de samlede rammene for veg og jernbane.

6.4.2 Komiteens merknader

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, er tilfreds med at det er fremdriften i det enkelte prosjektet som vil avgjøre bevilgningene, og ikke omvendt.

Et annet flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, har merket seg regjeringens forslag om ny prosjektordning. Dette flertallet mener at regjeringen fortsatt ikke har fjernet den politiske risikoen ved samferdselsbevilgninger. I den foreslåtte ordningen står stortingsflertallet fortsatt fritt til å endre på årets bevilgning, og man er således «like langt» hva gjelder den politiske risikoen knyttet til prosjektbevilgninger. Andre metoder, som f.eks. prosjektfinansiering gjennom et eget selskap, vil gi en fullstendig forutsigbarhet i finansieringen.

Dette flertallet viser til svar på spørsmål 10. Dette flertallet registrerer fra svaret at løsningen ligger langt fra prosjektfinansiering slik det ofte praktiseres, og der det er en av mange viktige forutsetninger at det foreligger avklart, langsiktig og forutsigbar finansiering i tillegg til fastsatt tid for ferdigstillelse. Dette flertallet registrerte at det gjennom høringen på Stortinget om ny NTP, kom kommentarer fra en rekke høringsparter om at denne nye ordningen i beste fall fremstår som uklar og som et forsøk på å fremstille politisk pynt på nåværende finansieringsordning som fornyelse av finansieringssystemet.

Dette flertallet foreslår:

«Stortinget ber regjeringen utrede modell for statlig låneordning for samferdselsformål, og legge dette frem for Stortinget i forbindelse med nasjonalbudsjettet for 2014.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet har merket seg at regjeringen vil etablere en ny ordning for særskilt prioriterte prosjekter. Dette vil sikre de prioriterte prosjektene forutsigbar finansiering og rasjonell gjennomføring innenfor eksisterende budsjettsystem.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti vil understreke at hovedregelen må være at fremdriften i det enkelte prosjekt styrer bevilgningene – og ikke omvendt. At dette nå fremstilles som en nyhet av regjeringspartiene, tyder på at det er store muligheter for effektivisering i transportsektoren.

KAPASITET OG KOMPETANSE INNENFOR JERNBANEFAGENE

Komiteen viser til at mangel på kapasitet og kompetanse innen jernbanetekniske fag forsinker arbeidet med forbedring av jernbanenettet. Komiteen vil i den forbindelse vise til Innst. 166 S (2012–2013) fra kontroll- og konstitusjonskomiteen om Riksrevisjonens undersøkelse om utbygging og fornyelse av jernbaneinfrastrukturen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at tilstrekkelig kapasitet og kompetanse innenfor jernbanefagene har vært en stor utfordring, og at omstillingen regjeringen Bondevik II gjennomførte i Jernbaneverket medførte at mange med helt nødvendig fagkompetanse valgte å slutte. Det har vært krevende å erstatte denne kompetansen. Dette, sammen med behovet for ny kompetanse som følge av de store utfordringene Jernbaneverket overfor, nødvendiggjør at arbeidet med å sikre nødvendig kompetanse og kunnskap fortsatt må ha høy prioritet.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti understreker at det er viktig å utvikle Jernbaneverket til å bli et baneselskap om kan levere infrastruktur av høy kvalitet. For å få til dette blir det nødvendig å sikre jernbanefaglig kompetanse. Dette må prioriteres dersom man skal kunne gjennomføre en vellykket omstillingsprosess.

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

«Stortinget ber regjeringen styrke satsingen på jernbanefaglig utdanning, blant annet ved å gjøre den mer uavhengig av Jernbaneverket».

6.5 Effektivisering av planprosessen

6.5.1 Sammendrag

Planleggingstid og ressursbruk til planlegging har økt de siste årene. Med økte bevilgninger følger behov for større planproduksjon. For store bane- og vegprosjekt tar det i gjennomsnitt om lag 10 år fra planleggingen starter til byggestart.

Den lange planleggingstiden er et resultat av mange ulike delprosesser som involverer flere sektorer, forvaltningsnivå og myndigheter.

Effektiv planlegging og planproduksjon har etter regjeringens syn avgjørende betydning for å nå målene i Nasjonal transportplan. De økte bevilgningene til investering og drifts- og vedlikeholdsoppgaver de senere årene har ytterligere aktualisert behovet for raskere og mer effektive planleggingsprosesser.

Regjeringen har som mål å halvere planleggingstiden for store samferdselsprosjekt. For å få til dette:

– Skal statlige myndigheter praktisere en tydelig og tidlig medvirkning i plansaker.

- Skal det utarbeides veiledende frister for utarbeiding av planer og behandling av samferdselsprosjekt.
- Kan behandlingen av konseptvalgutredningen (KVU) og kvalitetsikringsrapporten (KS1) i større grad avklare hovedlinjer i trasé/korridorvalg og utbyggingsstandard, for å forenkle planleggingen etter plan- og bygningsloven. I tillegg kan det være aktuelt å samordne behandlingen av KVU/KSI og planprogram i større grad.
- Vil statlig plan brukes mer aktivt i samferdselssaker.

6.5.2 Komiteens merknader

Komiteen har merket seg at regjeringen har som mål å halvere den totale planleggingstiden for store samferdselsprosjekt. I dag tar det om lag ti år fra planleggingen starter til byggestart for store prosjekter. Komiteen mener at det er uholdbart at det tar så lang tid.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet er positiv til regjeringens forslag til tiltak for å få ned planleggingstiden. Statlige myndigheter må samordne sine innsigelser og involvere seg langt tidligere i planprosessen. Det skal utarbeides veiledende tidsfrister for utarbeiding av planer og behandling av samferdselsprosjekter. Disse medlemmer understreker at også Miljøverndepartementet er ansvarlig for å behandle saker raskest mulig.

Behandlingen av konseptvalgsutredninger (KVU) og ekstern kvalitetssikring (KS1) kan i større grad avklare hovedlinjer i trasé/korridorvalg, og samordning av behandling av KVU/KS1, og planprogram kan skje i større grad. Disse medlemmer er også positiv til at regjeringen vil bruke statlig plan mer aktivt for å korte ned planleggingstiden. Dette vil særlig være hensiktsmessig der flere kommuner er involvert, eller der det er konflikter mellom lokale, regionale og nasjonale interesser.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine merknader om planprosessen i innstillingens kapittel 2.2.2.

Disse medlemmer viser til svar på spørsmål 36. Disse medlemmer konstaterer at regjeringen ikke kan gi er klart svar på når målet om halvering av planleggingstiden skal være på plass. Disse medlemmer konstaterer også at dette målet bare skal gjelde store samferdselsprosjekt, og stiller seg undrende til det. Disse medlemmer registrerer også fra svaret at regjeringen i beste fall fremstår som uklar omkring i hvilket omfang statlig reguleringsplan skal brukes som virkemiddel for å halvere planleggingstid. Disse medlemmer etterlyser en tidfestet målsetting og et bedre og mer avklart virkemiddelbruk for å realisere tidfestet halvering av planleggingstid som disse medlemmer også mener må gjelde generelt – ikke bare for de største prosjektene.

Disse medlemmer viser til svar på spørsmål 18. Disse medlemmer har fra svaret merket seg at regjeringen ikke vil tidfeste når målet om halvering av planleggingstid for store samferdselsprosjekt skal være på plass, og peker på at det fremstår som en uklar og uforpliktende målsetting. Videre har disse medlemmer merket seg at regjeringen gjennom svaret demper effekten av bruk av statlig reguleringsplan i dette arbeidet, og mener at det fremstår som passivt. Riktignok har disse medlemmer notert seg at «Ferjefri E39» er ett av de prosjektene som skal vurderes som «særskilt prioritert prosjekt», men også at regjeringen vil se på planlegging av det viktige nasjonale prosjektet oppstykket og bare med delvis bruk av statlig plan. Disse medlemmer mener at dette vil kunne forsinke gjennomføringstiden, og anbefaler prosjektfinansiering, prosjektorganisering og bruk av statlig plan på hele prosjektet.

Disse medlemmer viser til svar på spørsmål 37 som bekrefter at det betydelig beløp å spare – foruten spart planleggingstid – på å heve grensen for å gjennomføre KVU/KS1.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti ønsker å forenkle plansystemet ved å begrense bruk av konseptvalgutredning (KVU)/ kvalitetssikring av konseptvalget (KS1) til å omfatte prosjekter der det er klare konseptuelle alternativer som må vurderes. Ordningen med KVU/KS1 bør samtidig videreutvikles slik at resultatet av dette arbeidet kan gi klarere føringer før prosjektplanleggingen etter plan- og bygningsloven starter. Disse medlemmer ønsker klare nasjonale retningslinjer for vektlegging av jordverninteresser og bolig- og transportutbygginger i storbyområdene, for å avklare hvilke soner som kan utvikles til boliger. I tillegg må det utarbeides en formell ordning for bevaring/flytting av god matjord ved utbygging av dyrket mark.

Disse medlemmer mener at planleggingstiden for ny vei er altfor høy. Disse medlemmer viser til at det i dag tar i gjennomsnitt ni år å planlegge ny vei. Selv etter at det er fattet beslutning om et nytt veiprosjekt, er det fortsatt langt frem før veien står ferdig. Det er en rekke formelle planprosesser som skal gjennomføres, med politisk behandling både lokalt, regionalt og nasjonalt.

Disse medlemmer mener at det er nødvendig å effektivisere planprosessene. Planleggingstiden

må kortes ned og prosessen må effektiviseres samtidig som hensynet til demokrati, miljø og rettssikkerhet ivaretas. Disse medlemmer mener at det trengs en ny tilnærming til hvordan en planlegger, prosjekterer, bygger og drifter veiene.

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 peker på at det er et stort avvik mellom transportbehovene i befolkningen og næringsliv og veistandard. Disse medlemmer har merket seg at regjeringen anerkjenner dette som en av hovedutfordringene. Norge har over tid fått et økende gap mellom transportbehov og standarden på infrastrukturen. Disse medlemmer mener at et sentralt premiss for å møte utfordringene på veiene er tidshorisonten for planlegging av ny vei. Det er nødvendig å øke planinnsatsen på offentlige veier for å redusere gapet mellom transportbehov og veistandard. Disse medlemmer mener at økt bruk av statlig plan er av tiltakene som må vurderes der det er hensiktsmessig. Disse medlemmer mener videre at staten må samkjøre og koordinere de ulike etatenes interesser i langt større grad, og på en mer effektiv måte, enn i dag. Disse medlemmer mener det er nødvendig med en fornyelse og effektivisering av samferdselssektoren. Disse medlemmer mener at redusert planleggingstid for nye veiprosjekt må være sentralt i denne fornyelsen.

Disse medlemmer har som mål å halvere planleggingstiden for samferdselsprosjekter. I dag kan det ta ti år fra planleggingen starter til byggestart på noen prosjekter. Det er en lang vei å gå. Statlige myndigheter må samordne innsigelser bedre. Alle offentlig instanser er ansvarlige for at saker behandles raskest mulig. Det må inngås forpliktende avtaler mellom stat, kommune og fylkeskommune om når planarbeidet skal være ferdigstilt, med klare frister som må overholdes. Disse medlemmer mener også at det skal være mulig å bruke statlig plan mer aktivt i viktige nasjonale prosjekter.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til omtalen av dette temaet i Høyres generelle merknader i kapittel 1.2.3.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser for øvrig til Dokument 8:22 S (2011–2012), forslag fra representanter fra Kristelig Folkeparti, om mer effektive planprosesser for raskere realisering av nye veiprosjekter, samt nærmere omtale av temaet under generell merknad i kapittel 1.2.4.

6.6 Brukerfinansiering

6.6.1 Sammendrag

Regjeringen vil utvikle og praktisere prinsippene for bompengeinnkreving slik at ordningen blir mer effektiv og oppnår størst mulig troverdighet og legitimitet hos trafikantene. Ved å få ned kostnadene til administrasjon og finansiering vil en større andel av de innsamlede midlene gå til form-ålet med ordningen. Videre vil en forenkling av takstsystemer og rabattordninger gjøre at trafikantene opplever en enhetlig praksis alle steder i landet.

Sentrale elementer i en effektiviseringsprosess er:

- Færre bompengeselskap: En utvikling mot færre og større selskap vil være viktig for å effektivisere innkrevingen gjennom stordriftsfordeler og enda mer profesjonell drift av selskapene, for eksempel når det gjelder opplåning og kapitalforvaltning. Statens vegvesen vil legge opp til en tett dialog med fylkeskommunene og andre berørte med sikte på at det kan opprettes regionale bompengeselskap så snart som mulig.
- Samordning av takst og rabattsystemer: Det er i dag en mengde spesialtilpasninger, og rabattordningene praktiseres ulikt. Dette gjør at systemet har blitt uoversiktlig og lite brukervennlig. Regjeringen mener at det for nye bompengeprosjekt kun skal være en flat rabatt på 10 pst. for alle kjøretøy, og at rabatten skal være knyttet til bruk av elektronisk brikke. Dette vil gi et oversiktlig, forutsigbart og enhetlig system, og føre til at grunntaksten kan senkes. Systemet med flat rabatt på 10 pst. for alle kjøretøy må ses i sammenheng med ordningen med passeringstak. Passeringstak er en alternativ rabattstruktur som i større grad enn tidligere ordninger er knyttet til faktisk bruk av vegen. Samferdselsdepartementet vil be Statens vegvesen om en bred gjennomgang av gjeldende takst- og rabattsystem. Det legges også opp til å fastsette retningslinjene for takst og rabatt i en forskrift.
- Obligatorisk betalingsbrikke: En ordning med obligatorisk bompengebrikke vil sikre bompengeselskapene nødvendig informasjon om eierne av kjøretøyet. Regjeringen har i Prp. 80 L (2012–2013) lagt fram lovforslag om obligatorisk brikke for tunge kjøretøy. Dette vil redusere bompengeselskapenes administrasjonskostnader og gjøre det lettere å kreve inn trafikantbetaling fra utenlandsk transportnæring. Det er også ventet at fær-

re trafikanter vil unndra seg betaling av bompenger. Samferdselsdepartementet tar sikte på å innføre obligatorisk brikke i alle kjøretøy når det foreligger tilstrekkelige avklaringer av bl.a. personvernspørsmål.

Regjeringen vil vurdere muligheter for å kombinere bompengebetaling med helhetlig utbygging av veg og jernbane (anlegg og installasjoner) på utvalgte strekninger også utenfor byområdene, under forutsetning av lokal politisk tilslutning og en direkte sammenheng mellom trafikantnytten for veg og jernbane på strekningen.

Det vises ellers til kapittel 6.4.1 i meldingen om bompenger.

6.6.2 Komiteens merknader

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser til at det er bred, parlamentarisk støtte til bompenger, og at det er økende politisk vilje lokalt til å igangsette bompengefinansierte samferdselsprosjekter. Økningen i de statlige rammene har også muliggjort flere spleiselag mellom staten og bilister. Flertallet er tilfreds med at regjeringen legger opp til en effektivisering av bompengeordninga, slik at størst mulig andel av bompengene går til infrastruktur, og ikke administrasjon. Færre bompengeselskap, samordning av takst- og rabattsystemer, og innføring av obligatorisk betalingsbrikke i tyngre kjøretøy er viktige tiltak for å effektivisere bompengedriften.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti vil understreke at obligatorisk brikke i alle kjøretøy er det tiltaket som vil gi størst effektiviseringsgevinst ved å redusere innkrevingskostnadene ved bompengedriften. Innføring av obligatorisk brikke i alle kjøretøy må derfor ha høyeste prioritet, også som betalingsform på riksvegferjene.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine generelle merknader om bompenger i innstillingens kapittel 1.2.2.

Disse medlemmer viser til svar på spørsmål 29 der det bekreftes at såkalt «annen finansiering» når det gjelder finansiering av investeringer i riksveier – som i det alt vesentlige er bompenger betalt av bilistene – øker fra 60 mrd. kroner i inneværende NTP 2010–2019 til 98 mrd. kroner i regjeringens forslag til ny NTP 2014–2023.

I svaret heter det:

«Bompengene har økt i takt med de statlige bevilgningene (hhv. 86 mrd. i inneværende plan og 144 mrd.kr. i ny plan) Høyere bevilgninger muliggjør flere spleiselag mellom staten og bilistene. Regjeringen legger opp til å benytte bompenger som supplerende finansieringsform der det er vilje og ønske om å ta i bruk slik finansiering. Dette bidrar til å forsere vegutbyggingen.»

Disse medlemmer konstaterer at svaret bekrefter og begrunner det sterke politiske press denne regjeringen gjennom snart åtte år har lagt på lokale og regionale politikere om å bøye seg for regjeringens krav om brukerfinansiering innenfor veiutbygging. Disse medlemmer viser til at i løpet av de snart åtte år som de rød-grønne partiene har sittet i regjeringen har de samme partiene sammen med Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre på Stortinget stemt for alle bompengefinansierte prosjekter og bomringer. En opptelling gjort av disse medlemmer basert på informasjon om enkeltvise prosjekter, viser at bompengeregningen pålagt bilistene i perioden 2005–2013 er på hele 107 mrd. kroner. Bilistene har i tillegg fått pålegg om å betale ca. 34 mrd. kroner i rentekostnader for byggelån for prosjektene og ca. 9 mrd. kroner for innkreving av bompenger. Samlet blir den ekstra transportskatten som i perioden 2005–2013 er vedtatt i Stortinget av partiene Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre på over 150 mrd. kroner. Disse medlemmer viser til at i samme periode er Norge blitt en enda rikere nasjon. Finansiering av nasjonal infrastruktur (som veier og jernbane) med bompenger som en av to hovedkilder, fremstår etter disse medlemmers mening som både urimelig og unødvendig. Disse medlemmer peker på at oppgradering av vei og jernbane ikke vil skade norsk økonomi, men tvert imot sikre fremtidig verdiskaping gjennom økt konkurransekraft.

Disse medlemmer viser til svar på spørsmål 25. Disse medlemmer viser til at planen avsetter 311 mrd. kroner fra staten til veiformål. I tillegg må bilistene betale ekstra transportskatt gjennom bompenger med hele 98 mrd. kroner. Om statens inntektsnivå fra 2013 (som vist i svaret på spørsmål 25) videreføres vil statens samlede inntekter fra bilavgiftene i neste 10 årsperiode være hele 507 mrd. kroner. Bilistene skal altså betale 605 mrd. kroner, mens regjeringen av dette vil bruke 311 på vei. Disse medlemmer mener at dette er grunnleggende feil, og vil at staten skal fullfinansiere nødvendig utbygging av moderne, sikre og miljøvennlige riks- og fylkesveier i Norge.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at bilistene er med på å finansiere en stor andel av veiutbyggingen

i Norge, og at det er særdeles viktig at bilistene kan ha tillit til bompengesystemet. Innkrevingen må derfor være pålitelig og effektiv slik at mest mulig penger går til vei og minst mulig til administrasjon.

Disse medlemmer viser til at Riksrevisjonen i sin rapport Dokument 3:5 (2012–2013) konkluderer med at målet om lavest mulig kostnader ved innkreving av bompenger ikke er nådd de senere årene. Disse medlemmer viser til at Riksrevisjonen mener at Samferdselsdepartementet har hatt en svært overordnet rolle og at departementet i liten grad har gitt styringssignaler på området, og videre at det er svakheter ved Statens vegvesens oppfølging av bompengeselskapene. Disse medlemmer forventer at regjeringen tar kritikken fra Riksrevisjonen svært alvorlig, og at departementet tar et tydeligere styrings- og oppfølgingsansvar. Disse medlemmer viser til at Riksrevisjonen påpeker at manglende bruk av brikke i automatiske anlegg medfører betydelige kostnader, og at Riksrevisjonen derfor mener at det bør settes i verk tiltak for å sike at flere trafikanter bruker brikke, noe disse medlemmer støtter.

Disse medlemmer viser til at Riksrevisjonen dokumenterer store tap på fordringer som følge av at trafikantene ikke betaler for sine passeringer. I 2011 utgjorde dette hele 172 mill. kroner for selskapene. Disse medlemmer mener at innføring av obligatorisk bompengebrikke for alle kjøretøy over 3 500 kilo er et skritt i riktig retning.

Disse medlemmer mener det kan bli aktuelt å innføre obligatorisk brikke på lettere kjøretøy, dersom man får sikret et godt personvern og gjør løsningen enkel for brukerne. Målet med tiltaket er å sørge for at mest mulig av de innbetalte bompengemidlene går til ny vei.

Komiteens medlemmer fra Høyre mener at det er viktig at vi raskt og effektivt får på plass flere, bedre og tryggere veier. Bompenger er aldri en foretrukket finansieringsløsning, men gjør at flere prosjekter kan realiseres.

Disse medlemmer kommer ikke til å være negative til bompenger, så lenge lokalbefolkning, lokalpolitikere og lokalt næringsliv går inn for denne finansieringsløsningen. Å «vente» på statlige midler til et prosjekt kan ta lang tid. Bompenger kan gi muligheten til å fremskynde realiseringen av attraktive prosjekter.

Disse medlemmer vil understreke at bruk av bompengefinansiering forutsetter at innkreving kan skje mest mulig effektivt. Det er også viktig å arbeide for å forbedre driften av bompengeprosjektene, slik at mest mulig av pengene går til det endelige formålet: Nye veier og mer asfalt.

Mulige alternative kilder til finansiering av jernbaneutbygging

Komiteens flertall, medlemmer fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser til at regjeringen vil klargjøre muligheten for at også andre enn staten kan bidra med finansiering av infrastrukturinvesteringer på jernbanen, og ber om å bli orientert om resultatene av dette arbeidet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet er imot eventuelle forslag om å bruke bompenger til jernbaneinvesteringer, og viser til sine merknader om bompenger i innstillingens kapittel 1.2.2.

Komiteens medlemmer fra Høyre mener også at det må finnes flere kilder til finansiering av jernbanen enn kun statlige bevilgninger. Det bør imidlertid unngås at bompenger som kreves inn på en konkret veistrekning brukes til jernbaneinvesteringer.

Kjørevegsavgift på jernbane

Komiteen er positiv til en gjennomgang av kjørevegsavgiften for å finne de bruksavhengige kostnadene for drift og vedlikehold av jernbaneinfrastruktur.

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

«Stortinget ber regjeringen gjennomgå kjørevegsavgiften på jernbanen, med hensikt å kartlegge hvordan den bør utformes for å oppnå en konkurransenøytral infrastruktur med et mangfold av tilbydere.»

Brukerfinansiering ferger

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil peke på svakheter ved gjeldende betalingsordning på fergene, og mener at det bør være samme rabattsats (50 pst.) på både storbrukerkort og verdikort.

Finansielle rammevilkår for Avinor

Komiteen viser til eiermeldingen for Avinor AS, der regjeringen tar sikte på å komme tilbake til Stortinget i løpet av 2014 med en oppdatering av fremdriften i Avinors investeringsplan og en fornyet vurdering av de finansielle rammevilkårene for Avinor. Komiteen har også merket seg at regjeringen varsler at Avinor vil bli tilført midler for å kunne

gjennomføre investeringer i ny lufthavn på Helgeland i Mo i Rana og ny flyplass i Hammerfest.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, peker på at tollbehandling av reisende og persongods som kommer til Norge via Gardermoen må skje på endelig destinasjon og ikke på Gardermoen. Flertallet peker på at andre EU-land praktiserer en slik ordning og at dette også er ferdig utredet i Norge. Flertallet mener at det haster å få på plass en slik ordning for å spare reisetid og reisekostnader for flypassasjerene.

Flertallet viser til at Danmark og Sverige har iverksatt forenklinger for reisende i transfer til en innenlandsk flyplass. Flertallet har merket seg at statsråden i denne saken fortsatt avventer arbeidsgruppens vurderinger. Flertallet vil imidlertid bemerke at det i flere år har vært et økende behov for å få på plass et system for mer smidig tollbehandling for transferpassasjerer.

Flertallet fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen muliggjøre videreforsendelse av bagasje til de sluttdestinasjoner der tollbehandling er tilgjengelig på flyplassen.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at Samferdselsdepartementet i samråd med Finansdepartementet har satt ned en bredt sammensatt arbeidsgruppe med siktemål å finne tidssparende og effektiviserende endringer i dagens system for tollbehandling for flyreisende i transfer på norske lufthavner.

Disse medlemmer ser fram til en anbefaling fra arbeidsgruppa, og vil understreke at en forenkling på dette feltet vil være svært positivt for de reisende, og det vil gjøre norske lufthavner mer attraktive.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti mener at det nå er på tide å ta de nødvendige grep, og viser for øvrig til forslag fra Kristelig Folkeparti om modernisering av norsk luftfart jf. Dokument 8:22 S (2012–2013).

AVGIFTER SJØTRANSPORT

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet er svært tilfreds med at den rød-grønne regjeringen har avviklet kystavgiften og årsavgiften for havnesikkerhet (ISPS-avgiften), noe som tilsvarer en besparelse på 125 mill. kroner for sjøtransportørene.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2013 inneholdt kutt i losavgiftene på 168 mill. kroner, og at det parallelt ble fremmet forslag om at det i statsbudsjett for 2014 legges opp til en gradvis utfasing av losavgiftene i Norge unntatt Svalbard over en fireårsperiode. Disse medlemmer vil vise til ytterligere omtale av dette i Innst. 3 S (2012–2013) og i denne innstillingens kapittel 1.2.2.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at sjøtransportens infrastruktur i langt større grad er brukerfinansiert enn landtransportens infrastruktur. Sjøtransporten har nærmere 30 ulike gebyrer og avgifter å forholde seg til. Nærskipsfartens konkurranseflate mot landtransporten gjør at forskjellene i gebyr- og avgiftsnivået mellom transportformene er avgjørende for deres konkurransekraft. De siste årene har det blitt både flere og høyere avgifter og gebyrer for sjøtransporten, og forskjellene mellom landtransport og sjøtransport har økt i favør av landtransport.

Komiteens medlemmer fra Høyre mener at det er et steg i riktig retning at kystavgiften og årsavgiften for havnesikkerhet (ISPS-avgiften) er avviklet. Det gir en skattelette på 125 mill. kroner for sjøtransportørene, og bidrar dermed til å styrke næringen. Videre er det positivt at skatte- og avgiftslettelser omtales som en «besparelse» av regjeringspartiene. Lavere skatter og reduserte avgifter for nærskipsfarten forbedrer konkurransekraften til transportsektoren spesielt og næringslivet generelt.

Disse medlemmer mener at det trengs en helhetlig gjennomgang av avgiftspolitikken i sjøtransporten for å bedre og forenkle rammebetingelsene for nærskipstransporten.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til forslag fra representanter fra Kristelig Folkeparti om en helhetlig gjennomgang av avgiftspolitikken i sjøtransporten for å bedre og forenkle rammebetingelsene for nærskipstransporten jf. Dokument 8:73 S (2012–2013), samt nærmere omtale av temaet under generell merknad i kapittel 1.2.4.

6.7 Effektivisering i transportetatene og Avinor

6.7.1 Sammendrag

Samferdselsdepartementet legger opp til at det etableres et eget program for effektiviseringsarbeidet i Statens vegvesen og Jernbaneverket i planperioden. Programmet skal omfatte følgende hovedområder:

- Anleggsmarkedet
- Byggherrefunksjon

- Planlegging
- Trafikant- og kjøretøytjenester (Statens vegvesen) og trafikkstyring (Jernbaneverket)
- Forvaltning av riks- og fylkesveger (Statens vegvesen)
- Administrasjon og interne støtteprosesser

Effektiviseringsprogrammet skal inneholde konkrete tiltak rettet mot alle hovedområdene og omfatte alle kostnader etatene selv kan påvirke. Det legges stor vekt på at ressurser som frigjøres gjennom effektiviseringstiltak omdisponeres slik at størst mulig andel av bevilgede midler til etatene brukes til å utvikle det nasjonale transportsystemet.

I programmet skal det redegjøres for konkrete tiltak og forventede gevinster. Kravene til effektivisering skal ligge på 10–15 pst. i forhold til en referansebane for store deler av den interne virksomheten i etatene.

Statens vegvesen og Jernbaneverket skal i handlingsprogrammene som utarbeides på grunnlag av Meld. St. 26 (2012–2013) om Nasjonal transportplan 2014–2023 og Stortingets behandling av denne, konkretisere nærmere effektiviseringsprogrammet, med vekt på første fireårsperiode. Samferdselsdepartementet vil redegjøre for effektiviseringsarbeidet i de årlige statsbudsjettene.

Kystverket vil ikke bli omfattet av effektiviseringsprogrammet, men skal på vanlig måte ha fokus på effektivisering i planperioden.

For å sikre effektiv drift i Avinor fastsetter Samferdselsdepartementet et avkastningskrav til kapitalen i selskapet. I tillegg har Samferdselsdepartementet vedtatt en ytelsesstyringsplan med konkrete effektiviseringskrav til flysikringsvirksomheten og her også gjennomført en internasjonal benchmarkingstudie av lufthavnvirksomheten.

Samferdselsdepartementet arbeider med å identifisere og systematisere mulige utfordringer ved dagens organisering av transportsektoren. Samferdselsdepartementet vil på egnet måte orientere Stortinget om resultatene av dette arbeidet.

6.7.2 Komiteens merknader

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet vil peke på at som følge av at ressursinnsatsen har økt betydelig i transportetatene de siste årene, har det også vært en sterk aktivitetsvekst.

Disse medlemmer er positiv til at det skal igangsettes et eget effektiviseringsprogram i Statens vegvesen og Jernbaneverket, samt at Kystverket og Avinor skal fortsette sitt effektiviseringsarbeid. Det er viktig å sikre at størst mulig andel av de bevilgede midlene til etatene brukes til å utvikle det nasjonale transportsystemet.

Disse medlemmer har merket seg at kravene til effektivisering ligger på 10–15 pst. i planperioden og at effektiviseringsarbeidet vil bli redegjort for i de årlige statsbudsjettene. Disse medlemmer støtter at gevinstene ved effektiviseringen tilbakeføres til etatene og dermed medfører mer midler til vei og bane.

Disse medlemmer mener det er umulig å sammenlikne ressursbruk ved en ukritisk telling av antall ansatte i de ulike nordiske lands transportetater. Landene har valgt å organisere samferdselsområdet svært ulikt. Omfanget av oppgaver som utføres internt og innkjøp av konsulenttjenester er forskjellig. Det samme gjelder graden av anbudsutsetting og utskilling av virksomhet i egne selskaper. I Norge er for eksempel Statens vegvesen fagmyndighet for både riks- og fylkesveinettet, og Jernbaneverket utfører en stor del av drifts- og vedlikeholdsoppgavene med egne fagmiljøer. I Sverige er derimot prosjektering, drift og vedlikehold av både vei og bane skilt ut i egne statlige selskaper med nær 7 000 ansatte som ikke er med i oversikten opposisjonen bruker.

Disse medlemmer registrerer at opposisjonen omtaler samtlige ansatte i transportetatene og Avinor som «samferdselsbyråkrater». Ordet «byråkrat» brukes generelt og respektløst på et mangfold av yrkesgrupper, for eksempel arbeidsfolk som jobber dag og natt for å holde jernbanen åpen vinterstid, fagfolk som rykker ut for å gjøre veiene trygge og framkommelige i flomsituasjoner, mannskaper som ivaretar vedlikehold og sikkerhet på lufthavnene og langs kysten og ingeniører som jobber med små og store byggeprosjekter.

Disse medlemmer er opptatt av at transportetatene jobber kontinuerlig med forbedringer og mer effektiv ressursbruk. Samtidig er det grunn til å minne om at bevilgningene til vei og bane er økt med 65 pst. fra 2005 til 2013. Det økte aktivitetsnivået de neste årene vil være 185 pst. høyere enn da den rødgrønne regjeringen overtok ansvaret i 2005. Det er derfor åpenbart at transportetatene må ansette flere fagfolk for å oppnå effektiv gjennomføring av de mange samferdselsprosjektene som er i gang eller skal startes opp framover.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre viser til at Norge ifølge Difi-rapport 2011:10 hadde 13 960 samferdselsbyråkrater, mens Sverige hadde 13 200, Danmark 4 400 og Finland 4 300. Disse medlemmer ser et betydelig innsparingspotensial knyttet til å overlate mer ansvar til private aktører i det åpne markedet, slik at samferdselsbyråkratiet kan fokusere på kjernevirksomheten.

Disse medlemmer viser til svar på spørsmål 40. Fra svaret fremgår at økning i antall årsverk fra 31. januar 2006 til 31. desember 2012 er hhv. 40 pst. og 30 pst. i Statens vegvesen og i Jernbaneverket. Disse medlemmer peker på at svaret på spørsmålet fremviser et betydelig rom for effektivisering i de to etatene og forventer at Samferdselsdepartementet griper fatt i dette.

Disse medlemmer viser til svar på spørsmål 38. Disse medlemmer har merket seg fra svaret at Samferdselsdepartementet mener at det er for tidlig å gi konkrete anslag i kroner for effektiviseringstiltak i etater og departement, men at et handlingsprogram som skal gi effektiviseringseffekt på mellom 10–15 pst. skal fastsettes innen utgangen av 2013. Disse medlemmer peker på at det ville være naturlig at dette var avklart og med tydelige effektiviseringsmål og som en del av fremlagt NTP. Disse medlemmer har merket seg at det i svaret vises til at «markant økning i arbeidsoppgaver i Samferdselsdepartementet». Disse medlemmer peker på at dette ikke har gitt seg utslag i en markant bygging av ny vei og ny jernbane eller en markant økning i vedlikehold av veier og jernbane.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti vil omdanne Statens vegvesen til et statlig selskap, slik at det får en friere og mer operativ stilling enn i dag. Statens vegvesen må strømlinjeformes til å produsere optimal planlegging, bestilling og styring av prosjektene. Oppgaven skal være å sørge for at de som er best egnet får bygget vei raskest, best og billigst.

Disse medlemmer ønsker også å omdanne Jernbaneverket til et eget selskap. Dette vil ha muligheten til å ta opp lån, og selv kunne styre mer av sine prioriteringer innenfor de overordnede retningslinjene. Disse medlemmer mener at selskapet skal styre utviklingen og driften av jernbanens infrastruktur. Stortinget skal vedta overordnede retningslinjer, men ikke detaljstyre prioriteringene. Selskapet overtar eierskap og administrasjon av stasjonsbygninger og stasjonsområder. Jernbaneverket vil slik få inntekter som kan brukes til investeringer i jernbanenettet, slik Avinor har med flyplassene. Disse medlemmer mener at det er mulig å inkludere mange ulike elementer i en slik omdannelse, og endringene bør ikke skje før det er gjennomført en grundig konsekvensanalyse.

Disse medlemmer registrerer at Samferdselsdepartementet legger opp til et effektiviseringsprogram. Det skal omfatte store deler av etatene og kravet til effektivisering skal ligge på 10–15 pst. i forhold til en referansebane. Disse medlemmer vil understreke at dette effektiviseringsmålet er nokså defensivt. Dersom referansebanen er stigende, vil effektiviseringen bli lavere enn om man skulle gjennomført en 10–15 pst. effektivisering fra 2013-nivå. Disse medlemmer vil understreke at besparelsene ved effektivisering skal gå til investeringer i veier og jernbane.

Disse medlemmer støtter et effektiviseringskrav, men mener at mye tyder på at regjeringen mangler gjennomføringsevne til å klare en effektivisering. Et eksempel på dette er oppfølgingen av gjeldende transportplan. Her underoppfyller regjeringen på investeringer, men overoppfyller til gjengjeld på poster som omhandler drift og administrasjon. Disse medlemmer viser til Prop. 1 S (2012–2013) for Samferdselsdepartementet og følgende tabell:

	Oppfølging av NTP 2010–2013 etter fire år, i pst.
Statens vegvesen (kap. 1320)	100,3
– Drift og vedlikehald mv. (post 23 og 26)	108,0
– Investeringar (post 30, 31, 36, 37 og 62)	95,0
Jernbaneverket (kap. 1350)	103,5
– Drift og vedlikehald (post 23)	110,5
– Investeringar (post 30 og 31)	96,9

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen modernisere Jernbaneverket ved å omdanne selskapet til et statlig selskap med en profesjonell byggherre- og toglederfunksjon. Eierskap til infrastruktur, stasjoner og kjøreveier overføres dette selskapet.»

«Stortinget ber regjeringen omdanne Statens vegvesen til et statlig selskap og rendyrke selskapets byggherrevirksomhet.»

«Stortinget ber regjeringen opprette et vegtilsyn uavhengig av eksisterende transportetater, og gi dette ansvaret for tilsyn med både veier og kjøretøy.»

6.8 Statlig kjøp av persontransporttjenester

6.8.1 Sammendrag

Det statlige kjøpet av persontransporttjenester skal bidra til å binde regioner og landsdeler sammen, og sikre et velfungerende kollektivtransporttilbud.

Kjøp av bedriftsøkonomisk ulønnsomme persontransporttjenester inngår ikke i den økonomiske rammen i Nasjonal transportplan. Kjøpene omfatter:

- Kjøp av persontransporttjenester med jernbane
- Kjøp av regionale flyrutetjenester
- Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen – Kirkenes

Regjeringen er opptatt av å legge til rette for effektiv konkurranse på flyrutene som er omfattet av ordningen med statlig kjøp, og vil arbeide videre med dette med sikte på framtidige anbudsrunder.

Arbeidet med å avklare statens rolle på strekningen Bergen–Kirkenes etter gjeldende avtaleperiode for 2012–2019, vil bli igangsatt i god tid før utløpet av gjeldende avtale.

Samferdselsdepartementet vil legge sterkere vekt på sammenhengen mellom utviklingen av infrastruktur og nivået på kjøp av persontransporttjenester med tog i planperioden. Valg av utbyggingsprosjekt og påfølgende mulige tilbudsforbedringer vil ta utgangspunkt i regjeringens mål for transportpolitikken.

Midler til statlig kjøp av persontransporttjenester med tog inngår ikke de økonomiske rammene i Nasjonal transportplan. Behovet for nye tog er likevel i stor grad knyttet til bl.a. utbygging av infrastrukturkapasitet i planperioden. Det er togselskapene, i første rekke NSB, som finansierer investeringene i nye tog. Statsbudsjettet belastes ikke direkte. I stedet inngår togselskapenes finansierings- og kapitalkostnader i vederlaget togselskapene mottar som betaling for å tilby bedriftsøkonomisk ulønnsomme persontransporttjenester med tog. Nye tog fører til økt statlig kjøpsbehov.

6.8.2 Komiteens merknader

Komiteen vil understreke at statlig kjøp av transporttjenester er nødvendig for å redusere avstandskostnadene. Kjøp av persontransporttjenester med jernbane, flyrutetjenester og sjøtransporttjenester gjør at man får opprettholdt et godt transporttilbud i alle deler av landet. Komiteen støtter at staten korrigerer for markedssvikt ved å kjøpe persontransporttjenester.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser til at det statlige kjøpet av persontransporttjenester med jernbane, regionale flyrutetjenester og sjøtransporttjenester på strekningen Bergen–Kirkenes, bidrar til å binde regioner og landsdeler sammen. Flertallet støtter målet med statlige kjøp som er å sikre et transporttilbud som er gunstigere samlet sett og som er tilpasset ulike brukergrupper på en bedre måte enn det som kan oppnås gjennom ren kommersiell drift.

Et annet flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, vil understreke betydningen av at kjøp av persontransporttjenester skjer på åpne, konkurransemessige vilkår.

FLYRUTETJENESTER

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser til at gjennom den solidariske ordningen hvor de største lufthavnene finansierer de øvrige, har Avinor ansvaret for å drive og utvikle de 46 statlige flyplassene. Flertallet viser til at denne ordningen fungerer godt, og vil samtidig vise til at rammevilkårene for Avinor er tema for Avinors eiermelding.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ønsker at Avinors monopol på deres tjenester avvikles og virksomheten privatiseres, deles opp eller selges og at staten legger til rette for størst mulig grad av konkurranse innenfor området. Disse medlemmer vil innføre en ordning der staten sine kostnader til rutekjøp på det regionale nettet over 50 år kan brukes til å finansiere annen infrastruktur, som for eksempel veier, der en lufthavn blir nedlagt, etter modell fra fergeavløsningsordningen.

SJØTRANSPORTTJENESTER BERGEN–KIRKENES

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser til avtalen inngått mellom staten og Hurtigruten ASA i 2011, og som sikrer daglige, helårlige og gjennomgående seilinger mellom Bergen og Kirkenes med anløp av 32 mellomliggende havner. Kystruten Bergen–Kirkenes er svært viktig for befolkningen langs kysten, særlig i nord, der også en stor andel av godstrafikken betjenes av Hurtigruten. Avtalen løper fram til 2019.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at det er viktig med et godt sjøtransporttilbud på strekningen Bergen–Kirkenes. Disse medlemmer var imidlertid kritiske til

selve anbudsprosessen for perioden 2012 til 2019 i Innst. 13 S (2010–2011) fra Stortingets transport- og kommunikasjonskomité til statsbudsjettet for 2011. Kritikken gikk på at det i forbindelse med ny utlysing av tjenestekjøp på kystruten Bergen–Kirkenes, også måtte gjennomføres ny analyse av transportbehovet på strekningen. Trafikken på ruten hadde den gang falt målt i antall personkilometer 6,5 pst. fra 2008 til 2009. Disse medlemmer var også bekymret for kostnadsutvikling og den mulige monopolsituasjonen knyttet til konkurranseutsetting av strekningen, ikke minst etter oppslaget «Retter kritikk mot Hurtigrute-anbud» på nettsidene til Brønnøysund Avis 1. juli 2010, der det kom frem at Torghatten ASA-sjef mente at Hurtigruten ASA favoriseres. En konsekvens av anbudet er at det i den rød-grønne regjeringens statsbudsjett for 2013 ble satt av hele 773,9 mill. kroner til Hurtigruten, mens det på samme budsjett ble satt av bare 748,2 mill. kroner til trafikksikkerhetstiltak.

PERSONTRANSPORTTJENESTER MED JERNBANE

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

«Stortinget ber regjeringen åpne for konkurranse om persontransport med tog, og gradvis avvikle NSBs monopol gjennom å åpne for kjøp av persontransporttjenester fra andre aktører.».

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at det statlige kjøpet av persontransporttjenester med NSB AS er utformet som en nettokontrakt som gir NSB sterke insentiver til å tilby et attraktivt togtilbud som sikrer at selskapet beholder eksisterende kunder og tiltrekker seg nye.

Disse medlemmer er fornøyd med at avtalen bygger på en ny rutemodell for Østlandet som vil gi økt frekvens, faste ruter og flere seter både i rushtiden og over døgnet ellers.

Disse medlemmer har merket seg også at det er en sterk sammenheng mellom statlig kjøp og utbygging av infrastruktur, og at regjeringen vil legge sterkere vekt på dette i planperioden. Dette for å sikre en mest mulig effektiv utnyttelse av de kraftige jernbaneinvesteringene.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at en viss grad av statlig kjøp av persontransport med tog er nødvendig for å tilby befolkningen et godt og universelt utformet kollektivtilbud, og for å redusere trengselsproblemene i byområder. Disse medlemmer 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 vil i den forbindelse vise til sitt forslag om at staten ikke skal ta utbytte fra NSB. Disse medlemmer peker på at konkurranse er et effektivt virkemiddel for å redusere kostnadene og viser til sitt forslag om åpne for konkurranseutsetting av alle jernbanestrekninger i Norge i Innst. 13 S (2012–2013) til statsbudsjettet for 2013.

Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede full konkurranse på alle norske jernbanestrekninger som i dag trafikkeres av NSB, og legge frem forslag for Stortinget på egnet måte.»

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti vil videreutvikle ordningen med statlige kjøp av tjenester til å omfatte flere jernbaneaktører. Mer konkurranse om ulike jernbanestrekninger er positivt. En veloverveiet og godt planlagt form for konkurranseutsetting gir bedre reiseopplevelser, større forutsigbarhet og bedre kostnadskontroll. Gjøvikbanen ble konkurranseutsatt av den forrige borgerlige regjeringen, og erfaringene er positive. Et større mangfold på skinnegangen vil gi Norge en bedre jernbane.

Disse medlemmer viser kontrakten om statlige kjøp av persontransporttjenester fra NSB AS. Disse medlemmer vil understreke at det i fremtiden også vil være nødvendig med statlige kjøp av persontransporttjenester i jernbanesektoren. Det er imidlertid ingen automatikk i at NSB AS skal gjennomføre tjenesten

Disse medlemmer vil utvikle gode og helhetlige avtaler for kjøp av persontransport på jernbane, der det gis sterke insentiver til utvikling av transporttjenester av høy kvalitet. Dette må gjennomføres på en måte som gir best mulig utnyttelser av ressursene.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til omtalen av dette temaet i Høyres generelle merknader i kapittel 1.2.3.

7. Økonomiske ressurser

7.1 Sammendrag

Regjeringen vil:

– Legge til grunn en samlet ramme på om lag 500 mrd. kroner til veg (Statens vegvesen samt tilskudd til fylkesveger), bane (Jernbaneverket) og

sjø (Kystverket) over 10 år. I tillegg legges det opp til å prioritere 9,2 mrd. kroner til Belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene.
- Forsere utbyggingen av transportinfrastrukturen for veg, bane og sjø ved i gjennomsnitt å øke de årlige rammene med 16,4 mrd. kroner over 10 år sammenliknet med en videreføring av nivået i saldert budsjett 2013. I tillegg legger regjeringen opp til å øke Belønningsordningen med 2,5 mrd. kroner over 10 år.
- Videreføre utbyggingen og opprustingen av transportnettet i hele landet gjennom en balansert geografisk fordeling.
- Sikre en større satsing på fornying, drift og vedlikehold for økt pålitelighet og driftssikkerhet og for å redusere forfallet i hele transportsystemet.
- Sikre Avinor AS rammebetingelser som gjør selskapet i stand til å opprettholde og videreutvikle et framtidsrettet og effektivt lufthavnnett i hele landet.
- Sette av en ramme til bymiljøavtaler og styrke Belønningsordningen slik at det tilsammen settes av 26,1 mrd. kroner for å bidra til at veksten i persontransport i byområdene kan tas av kollektivtrafikk, syklende og gående.
- Styrke rammetilskuddet til fylkene med 10 mrd. kroner ekstra som kan benyttes til å ruste opp fylkesvegnettet.
- Sette av en ramme til skredsikring på riks- og fylkesvegnettet på 16,2 mrd. kroner.
- Utforme og følge opp tiltak for å styrke maritim transport og nærskipsfarten.

Hovedprioriteringer innenfor de økonomiske rammene

Gjennom denne meldingen vil regjeringen ytterligere øke satsingen for å bedre transportsystemet. Regjeringen legger opp til en økning på om lag 167 mrd. kroner (inkl. kompensasjon for mva.) i planperioden sammenliknet med en videreføring av nivået i saldert budsjett 2013, som gir en planramme på 508 mrd. kroner I tillegg er det lagt til grunn om lag 98,6 mrd. kroner i bompenger. Samlet sett utgjør dette 606,6 mrd. kroner i tiårsperioden. Rammefordelingen er vist i tabell 1.1 i meldingen.

Tabell 1Rammefordeling statlige midler. Årlig gjennomsnitt. Mill. 2013-kroner.

	NTP 2010–2013 inkl. komp. mva. [1]	Saldert budsjett 2013 inkl. komp. mva.	NTP 2014–2023 inkl. komp. mva.
Vegformål [2]	19 148	20 936	31 155
Jernbaneverket	9 872	11 275	16 781
Kystverket	1 108	1 251	1 940
Sum	30 128	33 462	49 876
Belønningsordningen		673	923
Sum statlige midler	30 128	34 135	50 799
Annen finansiering (anslag)	7 056	9 525	9 860

1) Beløpet til vegformål er beregnet ved å ta utgangspunkt i gjennomsnittlig årlig ramme til vegformål i Nasjonal transportplan 2010–2013, jf. også Prop. 1 S (2012–2013), s. 48. Mva.-kompensasjonen for bompenger er beregnet ved å ta utgangspunkt i gjennomsnittlig bompengenivå i de fire samme årene. Dette beløpet – 1 122 mill. kroner – inngår i beløpet til vegformål.
2) Post 35 Bjørvika er holdt utenfor, jf. at posten heller ikke inngår i rammene i Nasjonal transportplan 2010–2019.

Regjeringen vil fase inn de økte bevilgningene gradvis i perioden. Ressursbruken vil bli tilpasset det samlede økonomiske opplegget innenfor de rammer som følger av handlingsregelen og tilstanden i norsk økonomi for øvrig. Regjeringen legger i utgangspunktet opp til at 41,4 mrd. kroner (inkl. kompensasjon for mva.) av økningen fra saldert budsjett 2013 kommer i første fireårsperiode. Denne økningen fordeles med 23,7 mrd. kroner til veg, 16,1 mrd. kroner til jernbane og 1,6 mrd. kroner til sjøtransport. I tillegg vil Belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene øke med 1 mrd. kroner i fireårsperioden.

Luftfartens infrastruktur har i hovedsak vært selvfinansierende og inngår ikke i de økonomiske rammene for Nasjonal transportplan.

Regjeringen prioriterer å:

- Øke satsingen på fornying, drift og vedlikehold for å øke påliteligheten og driftssikkerheten. Veksten i forfallet på vegnettet vil stoppe tidlig i planperioden, og i løpet av planperioden blir forfallet redusert. Det forventes økt driftsstabilitet på jernbanen i løpet av planperioden.
- Styrke satsingen betydelig til store prosjekt på riksvegnettet i forhold til saldert budsjett 2013,

og legger til grunn en årlig gjennomsnittlig ramme på om lag 9,6 mrd. kroner i perioden 2014–2023. I tillegg er det til store prosjekt lagt til grunn om lag 85 mrd. kroner i bompenger i planperioden. Regjeringen legger størst vekt på å bygge ut E6, E10, E16, E18, E39 og E134. Dette vil i betydelig grad bidra til at lengre sammenhengende strekninger får god standard.
- Øke det gjennomsnittlige investeringsnivået til jernbanen med mer enn 50 pst. sammenliknet med saldert budsjett 2013, fra 6,1 til 9,2 mrd. kroner per år. Innenfor investeringsrammen legges det opp til om lag en dobling av satsingen på store prosjekt. Dette vil gjøre det mulig å bygge ut og modernisere jernbanen på det sentrale Østlandet, i Bergensregionen og i Trøndelag. I tillegg prioriteres kapasitetsøkende tiltak på Ofotbanen høyt i planperioden.
- Til forhandlinger om helhetlige bymiljøavtaler og Belønningsordningen settes det av 26,1 mrd. kroner inkl. kompensasjon for mva. (22,7 mrd. kroner ekskl. kompensasjon for mva.) i tiårsperioden. Dette skal bidra til å nå målet i Klimaforliket.
- Styrke fylkeskommunens evne til å ta igjen forfallet på fylkesveger. Fylkeskommunen vil bli tilført 10 mrd. kroner til dette i perioden 2014–2023.
- Sette av totalt 16,2 mrd. kroner inkl. kompensasjon for mva. (15 mrd. kroner ekskl. kompensasjon for mva.) til skredsikring på riks- og fylkesvegnettet i perioden 2014–2023. Dette er viktig for å sikre trygg og pålitelig transport for folk og næringsliv i hele landet.
- Sikre Avinor rammebetingelser som gjør selskapet i stand til å opprettholde og videreutvikle et framtidsrettet og effektivt lufthavnnett i hele landet.
- Sette av midler til å utforme og følge opp tiltak for å styrke maritim transport og nærskipsfarten. Det prioriteres også midler til drift, vedlikehold og fornying av navigasjonsinfrastrukturen.

I motsetning til i tidligere transportplaner, vil Belønningsordningen inngå i Nasjonal transportplan for 2014–2023.

Regjeringen vil gradvis fase inn de økte økonomiske rammene perioden. Innfasingen vil være avhengig både av det økonomiske handlingsrommet i perioden, kapasiteten i anleggsmarkedet og situasjonen i norsk økonomi. Hovedprioriteringer veg, jernbane, luftfart og sjø går fram av kapittel 7 i meldingen.

7.2 Komiteens merknader

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet har merket seg at regjeringen legger til grunn en samlet ramme på 508 mrd. kroner til veg, bane og sjø over 10 år og at dette er en økning på om lag 167 mrd. kroner sammenliknet med en videreføring av nivået i saldert budsjett for 2013, tilsvarende en økning på 50 pst.

Disse medlemmer har merket seg at Næringslivets Hovedorganisasjon (NHO) er godt fornøyde med regjeringens forslag til NTP og skriver i sitt høringssvar at «ny NTP representerer et historisk løft for samferdsel». NHO sier også:

> «I vårt innspill foreslo vi en investeringsramme på 355 mrd. kr. Når regjeringen foreslår en økning av investeringsrammen til 367 mrd. kr anser vi dette som et viktig gjennomslag for NHO som over en lengre periode har jobbet aktivt og systematisk for bedre samferdsel for næringslivet.»

Disse medlemmer vil peke på at med regjeringens rammer, er dette tidenes største samferdselssatsing og vil gi bedre veger, jernbaner og sjøinfrastruktur. Samtidig med en høyere prioritering av fornying, drift og vedlikehold, som vil redusere forfallet, vil dette gi reduserte transportkostnader for næringslivet, redusert reisetid mellom landsdelene og økt sikkerhet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til SSBs rapport «Pressvirkninger i norsk økonomi av økte samferdselsinvesteringer» fra 24. april 2013, som presenterer kvantitative anslag for hvordan økt etterspørsel i form av offentlige samferdselsinvesteringer påvirker presset i økonomien. Disse medlemmer viser til at rapporten peker på at man med 45,5 mrd. kroner ekstra per år til samferdselsinvesteringer kun får moderate pressvirkninger i økonomien. Disse medlemmer mener i likhet med SSB at det er rom for økte samferdselsinvesteringer.

Disse medlemmer viser til tabell over sine økonomiske rammer for Nasjonal transportplan 2014–2023:

Fremskrittspartiet vs. regjeringen

	Regjering NTP 2014–2023 årlig	**Regjering samlet ramme**	**FrP samlet ramme tillegg**
Vegformål	31 155	311 550	289 646
Jernbaneverket	16 781	167 810	52 688
Kystverket	1 940	19 400	4 750
Sum	**49 876**	**498 760**	**347 083**
Belønningsordning	923	9 230	10 000
Sum statlige midler	**50 799**	**507 990**	**357 083**
Annen finansiering	9 800	98 000	-97 500
Sum		**605 990**	**454 583**

Disse medlemmer viser til svar på spørsmål 30. Disse medlemmer registrerer fra svaret at «de ikke korridorfordelte midlene har en stor økning i NTP 2014–2023 sammenlignet med NTP 2010–2019, og at hovedgrunnen for dette er at en rekke ulike programområder og aktiviteter er samlet opp i posten «ikke korridorfordelte midler». Fra svaret på spørsmål 30 siteres:

«Programområdetiltakene omfatter kollektivtiltak, tilrettelegging for gående og syklende, trafikksikkerhetstiltak, utbedringstiltak og miljø- og servicetiltak. «Ikke rutefordelte midler» omfatter i NTP 2010-2019: Nasjonale turistveger, felles etatsutgifter, FoU, DAB/nødnett, til disposisjon for SD og reservebrumateriell. I NTP 2014-23 omfatter «ikke rutefordelte midler» Nasjonale turistveger, FoU, DAB/nødnett, utskifting av ledningsnett i tunneler, til disposisjon for SD og reservebrumateriell.

De ikke korridorfordelte midlene i NTP 2014-2023 omfatter også den nye posten for tiltak for å ta igjen forfall og den nye posten for bymiljøpakker.»

Etter disse medlemmers oppfatning avdekker svaret at investeringsnivået for riksveier fremstår som «oppblåst» og derved villedende fordi en rekke tiltak som ikke er investering i riksveinettet, finansieres av midler som tilsynelatende skal brukes til investering i riksveier. Ikke minst gjelder dette bevilgningen til bymiljøpakker som dekkes på denne måten og som legger beslag på ca. 10 pst. av investeringsrammen til riksveier.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til sin økonomiske ramme for NTP 2014–2023:

Oversikt statlige midler i NTP, hele perioden

Alle tall i mrd. 2013-kroner, inkl mva.	NTP 2014–2023 (Regjeringen)	NTP 2014–2023 (Høyre)
Vei (inkl. ekstra rammer til fylkeskommuner)	311,6	331,6
Jernbane og kollektivtransport (inkl. Belønningsordningen)	176,3	191,3
Farled	19,7	19,7
Effektiviseringstiltak	0,0	-15,0
Sum	507,6	527,6

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til Kristelig Folkepartis forslag til økonomisk ramme for planperioden 2014–2023 og omtale av denne i generell merknad i kapittel 1.2.4. Dette medlem viser til at Kristelig Folkeparti foreslår å bruke 27,92 mrd. kroner mer til samferdselsformål enn regjeringen. Midlene fordeles slik:

Økonomiske rammer, avvikende fra regjeringens forslag. Årlig gjennomsnitt. Mill. 2013-kroner.

Formål	Regjeringens forslag NTP 2014–2023	Kristelig Folkepartis forslag NTP 2014–2023	Økning
Kap. 1350 Jernbaneverket	16 781	17 381	600
Kap. 1330 post 71[1)]	-	250	250
Kap. 1330 post 60 Belønningsordning kollektivtiltak	923	1423	500
Kap. 1320 post 61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	228	1000	772
Kap. 1330 post 61 Tilskudd bybaner	-	200	200
Kap. 1320 post 23/30 Statens vegvesen	31 155	31 605	450
Kap. 1301 post 72[2)] Infrastruktur El-bil Transnova		20	20
Effektiviseringsgevinst			-10
Sum økning			1 792

[1)] Ny post: Belønningsordning for gang- og sykkelvei.

[2)] 50 mill. kroner første fire år.

Kystforvaltning

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet er godt fornøyd med at rammene til Kystverket øker med 55 pst. sammenlignet med saldert budsjett 2013, dvs. en gjennomsnittlig årlig økning på 689 mill. kroner. En slik kraftfull satsing er nødvendig dersom man skal nå målet om at en større andel av godstransporten skal foregå på sjøen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil ha statlige infrastrukturselskaper etter Statnett-modellen fordi dette sikrer forutsigbar, avklart og langsiktig finansiering uavhengig av årlige budsjetter. Disse medlemmer viser til at en omdanning av Kystverket muliggjør låneopptak til langsiktige investeringer. Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen organisere Kystverket som statsforetak (SF), for å legge forholdene til rette for en raskere og mer samfunnsøkonomisk utbygging og vedlikehold av effektiv, sikker og miljøvennlig sjøtransport i Norge. Stortinget legger til grunn at selskapet får langsiktige, statlige lån med lav rente til sine prosjekter, og at selskapets utgifter til renter og avdrag for slike lån dekkes gjennom de årlige statsbudsjett.»

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti mener at det er positivt at Kystverkets rammer økes. Det vil kunne gi en større andel av godstransport på sjø, og bidrar også til å styrke Norges posisjon om sjøfartsnasjon.

Komiteen viser for øvrig til de respektive partiers omtale av dette temaet i sine generelle merknader i innstillingens kapittel 1.2.

Oppfølging Klimaforliket

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, er tilfreds med at det legges opp til å følge opp Klimaforliket og at det prioriteres 9,2 mrd. kroner til Belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene, noe som er en økning på 37 pst. fra saldert budsjett 2013. I tillegg settes det av en ramme til bymiljøavtaler slik at det til sammen settes av 26,1 mrd. kroner for å bidra til at veksten i persontransport i storbyområdene kan tas av kollektivtrafikk, sykkel og gange. Flertallet mener at dette er viktig for å bidra til at byområdene kan håndtere befolkningsveksten i årene som kommer.

Fylkesvegnettet

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, er opptatt av at også fylkesvegnettet skal ha en tilfredsstillende standard og viser til at regjeringen foreslår å styrke

rammetilskuddet til fylkeskommunene med 10 mrd. kroner ekstra til fylkesvegene. Selv om dette ikke er øremerket tilskudd, forutsetter Flertallet at fylkeskommunene følger opp intensjonen med økningen i rammetilskuddet. Flertallet mener at fordelingen mellom de ulike fylkeskommunene må ta utgangspunkt i det faktiske forfallet i det enkelte fylke.

Et annet flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til at fylkene nå eier to tredjedeler av veinettet. Regjeringen klarte ikke å oppfylle de tekniske kravene til standarden på veiene før overføringen, og har heller ikke evnet å kompensere fylkene tilstrekkelig for dette.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at det legges opp til en kraftig økning i det statlige bidraget til fylkesveier. Det legges opp til 10 mrd. kroner i tilskudd til fylkeskommune, i tillegg settes det av 7,5 mrd. kroner til skredsikring av fylkesvegnettet. Rentekompensasjonsordningen blir avviklet, men vil bli fulgt opp når det gjelder inngåtte forpliktelser i ordningen. Samlet sett vil fylkeskommunene komme langt bedre ut med finanseringsopplegget som ligger i denne transportplanen enn i den forrige. Rentekompensasjonsordningen er byråkratisk og har liten økonomisk verdi når rentenivået er lavt.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre viser til svar på spørsmål 7. Disse medlemmer finner det oppsiktsvekkende at midlene på totalt 10 mrd. kroner fordeles slik at bare 27,5 pst. kommer i første fireårsperiode. Regjeringen omtaler selv et målt forfall på mellom 45 og 75 mrd. kroner. Regjeringen omtaler selv at fylkeskommunene ikke vil være i stand til å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på fylkesveinettet uten ekstraordinær statlig finansieringen. Regjeringen fjerner samtidig ordningen med rentefrie lån til fylkeskommunene – lån som har vært brukt til å fjerne vedlikeholdsetterslepet. Gjennom høringene om ny NTP på Stortinget kom det frem at nettoeffekten av dette for mange fylker vil bli liten, og at mange fortsatt regner med at det vil kunne ta inntil 50 år å fjerne vedlikeholdsetterslepet med regjeringens forslag. Disse medlemmer peker på at mange fylkeskommuner og mange av organisasjonene som representerer veibrukerne, mener at etterslepet på både riks- og fylkesveinettet bør dekkes inn i løpet av de kommende 10 årene. Disse medlemmer viser til sine økonomiske rammer i alternativt forslag til ny NTP 2014–2023.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til svar på spørsmål 62 og har merket seg fra svaret at det i regjeringens forslag til ny NTP bare er tatt høyde for «moderat økning av standard ved enkelte ferjesamband.» Disse medlemmer peker på at dette kan være til hinder for nødvendig forbedring i transporttilbudet i takt med økende etterspørsel. Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets forslag om økonomiske ramme for ny NTP 2014–2023 der det er satt av midler til gratisferjer.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti vil vise til at for å gjøre det billigere for fylkene å oppgradere veiene, innførte regjeringen rentekompensasjonsordningen. I NTP for 2014–2023 foreslo regjeringen å avvikle muligheten for nye lån fra denne ordningen, på tross av at det opprinnelig var satt av midler frem til 2019.

Disse medlemmer er svært kritisk til regjeringens nedprioritering av fylkesveiene. Disse medlemmer har merket seg at regjeringen i forkant av Senterpartiets landsmøte varslet en bevilgning på 10 mrd. kroner til fylkesveinettet, fordelt over ti år. Nå viser det seg imidlertid at regjeringen tar tilbake betydelige beløp ved å fjerne rentekompensasjonsordningen. Disse medlemmer mener at regjeringen gir med den ene hånden og tar med den andre. Disse medlemmer mener at det trengs en mer offensiv satsing på fylkesveiene.

Komiteens medlemmer fra Høyre er opptatt av at fylkesvegnettet får en tilfredsstillende standard. I tillegg til Høyres betydelige ekstrabevilgning, er det også nødvendig at fylkeskommunene så langt det er mulig prioriterer fylkesveier innenfor den fylkeskommunale budsjettrammen. Disse medlemmer mener at fordelingen av midler til fylkesveier ikke utelukkende kan skje på bakgrunn av det beregnede forfallet i hvert enkelt fylke.

Disse medlemmer mener at rentekompensasjonsordningen bør videreføres innenfor en ramme på 200 mill. kroner i rentekompensasjon per år ut over de inngåtte forpliktelsene.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti vil videreføre rentekompensasjonsordningen med en ramme på 1 mrd. kroner årlig i planperioden, planperioden, og viser til Kristelig Folkepartis alternative planramme samt nærmere omtale av fylkesveier og rentekompensasjonsordningen i generell merknad i kapittel 1.2.4.

Kjøp av riksvegferjetjeneste

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk

Venstreparti og Senterpartiet, viser til planens ambisjon om en ferdig opprustet og ferjefri E39 i løpet av 20 år, og vil peke på viktigheten av å ha et godt og tjenlig ferjetilbud fram til Kyststamvegen har blitt ferjefri. Flertallet mener at tilbudsforbedringer bør tilstrebes dersom det er mulig.

Flertallet støtter regjeringens forslag om å innføre Autopass som betalingsform på ferjer, og vil be om raskest mulig innføring.

Flertallet støtter teknologinøytralitet ved utlysningsrunder av riksvegferjedrift, og at det stilles utslippskrav i stedet for krav til en spesifikk framdriftsteknologi. Flertallet viser til planens mål om mer effektiv bompengeinnkreving og økt brukervennlighet, og vil peke på de viktige grep som blir gjort for å samordne takst- og rabattsystemene.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet vil i påvente av at dette skal tre i kraft, be om en harmonisering av dagens rabattsystem for ferjetakster, der næringstransporten med det brukervennlige «Storbrukerkortet» har 20 prosentpoeng lavere rabatt enn «Verdikortet».

Et annet flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til svar på spørsmål 14, og har merket seg at regjeringen ikke omtaler fylkesveiferjene i forslag til ny NTP. Dette flertallet registrerer at regjeringen synes å være uten interesse for å få frem en nasjonal standard også på fylkesveiferjer som er en viktig del av fylkesveinettet. Dette flertallet minner om at fylkesveinettet er viktig veinett for mye av næringslivet og primærveier for mange bosatte over hele landet.

Bymiljøavtaler

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til svar på spørsmål 4, og peker på at såkalte «bymiljøavtaler» som regjeringen lanserer i NTP 2014–2023 med 1 692 mill. kroner, dekkes under rammen til riksveiinvesteringer. Det innebærer at i stedet for å investere i riksvei er «aktuelt å bruke midlene til tiltak som bedrer kollektivtrafikkens framkommelighet, styrker viktige lenker i kollektivsystemet og legger til rette for syklister og fotgjengere. Regjeringen åpner også for at midlene kan gå til statlig investeringsstøtte til fylkeskommunal infrastruktur for kollektivtransport av nasjonal interesse.». Disse medlemmer peker på at nesten 10 pst. av investeringsmidlene til riksveier skal brukes på denne måten. Disse medlemmer mener at dette er svært uheldig av to grunner. Når finansiering av bymiljøavtaler belastes investering av riksveier svekkes statlig finansiering av riksveier, og spesielt i de største byene, ytterligere. Ordningen gir heller ikke byene nødvendig avklart, langsiktig og forutsigbar finansiering av investering og drift innenfor kollektivområdet.

Skredsikring

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til svar på spørsmål 11 der det vises spesifikasjon av skredsikringsplan fra 2011. Svaret bekrefter et stort behov for skredsikringsmidler som bare delvis dekkes inn gjennom forslag til ny NTP 2014–2023. Samlet behov på riks- og fylkesveier er nesten 29 mrd. kroner. Flertallet peker også på at hendelser på veinettet i den seneste tiden synes å vise at skredrisikoen både på riks- og fylkesveier synes å være undervurdert. Flertallet viser til at E16 for en tid tilbake var stengt i 12 dager på grunn av ras, og til dødsulykke en tid senere, på fylkesveinettet i Sogn og Fjordane.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet mener at rassikring er et viktig tiltak for å bedre trafikksikkerhet og trafikantenes trygghetsfølelse, og viser til at regjeringen ytterligere styrker innsastsen på området og setter av 16,2 mrd. kroner i perioden.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til svar på spørsmål nr. 42. Disse medlemmer har merket seg den fylkesfordelte oversikten som understreker behovet for både midler og raskere fremdrift for å sikre skredutsatte veier:

Tabell 2: Kostnadsoverslag for utbedring av skredutsatte punkter/strekninger på riksveg

	Sum høy prioriteringsfaktor			**Sum middel prioriteringsfaktor**			**Sum høy og middels**		
Fylke	Antall tiltak	Antall tiltak med kostnadsoverslag	Estimert kostnad mill.2011-kr	Antall tiltak	Antall tiltak med kostnadsoverslag	Estimert kostnad mill. 2011-kr	Antall tiltak	Antall tiltak med kostnadsoverslag	Estimert kostnad mill. 2011-kr
Østfold									
Akershus									
Oslo									
Hedmark									
Oppland	3	3	593	10	10	1 806	13	13	2 399
Buskerud				1	1	1	1	1	1
Vestfold									
Telemark	2	2	20	5	5	58	7	7	78
Aust-Agder									
Vest-Agder	1	1	150	3	3	4	4	4	154
Rogaland	5	5	381				5	5	381
Hordaland	30	29	1 693	33	30	492	63	59	2 185
Sogn og Fjordane	19	14	2 951	27	19	208	46	33	3 159
Møre og Romsdal	6	6	89	10	10	195	16	16	284
Sør-Trøndelag				4	4	286	4	4	286
Nord-Trøndelag	1	1	10	2	2	191	3	3	201
Nordland	9	9	1 110	5	5	120	14	14	1 230
Troms	4	4	1 310	3	3	290	7	7	1 600
Finnmark	9	9	1 080	8	8	315	17	17	1 395
Sum	**89**	**83**	**9 387**	**111**	**100**	**3 966**	**200**	**183**	**13 353**

8. Regional utvikling og mobilitet i og mellom distriktene

8.1 Sammendrag

Regjeringen vil bidra til regional utvikling gjennom:

- Kopling av bo- og arbeidsmarkedsregioner gjennom veginvesteringer.
- En kraftig satsing på jernbaneutbygging for å spre veksten rundt de store byene.
- En kraftig opprusting av E39 med ambisjon om en ferjefri forbindelse som binder Vestlandet sammen.
- Å utvikle transportsystemet i Midt-Norge og Nord-Norge.
- Å sikre et godt regionalt flyrutetilbud.
- Å utvikle fiskerihavnene og forbedre maritim infrastruktur.
- Å bistå fylkeskommunene med å videreutvikle den regionale kollektivtransporten for å få et sømløst og universelt utformet tilbud.

Regjeringen vil føre en transportpolitikk som reduserer avstandskostnader, og legger til rette for økonomisk vekst og regional utvikling. Satsingen på investeringer og drift og vedlikehold vil gi bedre framkommelighet og korte ned reisetiden mellom regioner.

Regjeringens hovedgrep er å prioritere tiltak for å bedre kapasitet og robusthet på vegnettet i distriktene, mens det i byområdene i hovedsak vil bli satset på gode kollektivløsninger og effektiv jernbanetransport.

Regjeringen ser både regionforstørring og flerkjernet byutvikling som viktig for å skape en balansert regional utvikling og motvirke tendensene til sentralisering. Den differensierte transportpolitikken

regjeringen legger opp til, vil bidra til en slik utvikling.

Samferdselsdepartementet og Kommunal- og regionaldepartementet vil samarbeide om å utvikle metoder og verktøy for å vurdere i hvilken grad en investering bidrar til kopling av arbeidsmarkeder.

Av tiltak som påvirker geografien er nevnt IC-utbygging på Østlandet og E39 på Vestlandet

Nordområdene

Regjeringen har som ambisjon å styrke norsk politikk for kunnskap, aktivitet og nærvær i nordområdene. Dette gjøres gjennom målrettet og langsiktig innsats innenfor en rekke samfunnsområder. På samferdselsområdet er det viktig at transportsystemet bidrar til framtidig verdiskaping og til utvikling av attraktive bo- og arbeidsmarkedsregioner. Dette gjøres gjennom omfattende investeringer i infrastruktur for veg, bane, sjø og luftfart. I tillegg styrkes innsatsen når det gjelder drift og vedlikehold og kjøp av transporttjenester innenfor luftfart, jernbane og kystruten Bergen–Kirkenes.

I utviklingen av transportsystemet i nordområdene er regjeringen særlig opptatt av forbindelsene nord-sør og de grensekryssende forbindelsene øst-vest. For landverts transport betyr dette en prioritering av E6, Nordlandsbanen og Ofotbanen i tillegg til de viktigste grensekryssende riksvegene E10, E12, E8 og E105. Tiltakene i NTP 2014–2023 vil korte ned reisetiden mellom Bodø og Tromsø med 41 minutter. I tillegg skal et desentralisert lufthavnnett opprettholdes og videreutvikles og støtten til regionale flyruter videreføres.

BarentsWatch skal bli et helhetlig overvåkings- og informasjonssystem for de norske hav- og kystområdene. Systemet vil gi forenklet tilgang til den beste, samlede informasjonen om våre havområder, og forbedre elektronisk datautveksling mellom etater med operativt ansvar til sjøs. BarentsWatch er en viktig oppfølging av regjeringens nordområdestrategi.

På bakgrunn av de helt spesielle forholdene på Svalbard, og som en del av regjeringens nordområdepolitikk, settes det av inntil 200 mill. kroner i statlige midler i planperioden til oppgradering og bygging av ny havneinfrastruktur i Longyearbyen. Det legges derfor til grunn at lokalstyret planlegger videre med sikte på bygging av nye havneanlegg i Longyearbyen, og at prosjektene ev. realiseres med bidrag fra lokale aktører og privat næringsvirksomhet.

8.2 Komiteens merknader

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, mener det trengs en sterkere satsing på kollektivtrafikk og bedre offentlig samordning av politikken. Fremtidens norske byer må i større grad baseres på kollektivtrafikk, sykling og gange. Det er bra for det globale klimaet og den lokale luftkvaliteten og det er bra for jordvernet. Det er bra for folks mulighet til å være sammen i stedet for å stå i bilkø. Skulle all trafikk som i dag går fra Asker til Oslo skje ved bilkjøring, hadde man behøvd en 16-felts motorvei, ifølge Statens vegvesen. Flertallet mener bilen er en høyst nødvendig transportform, men flertallet vil samtidig peke på behovet for å redusere biltrafikk i større byer, og slik at mer persontransport overføres til buss, trikk og bane.

I pressområdene må det legges til rette for utbygging av kollektivtrafikk til nye utbyggingsområder. Erfaringer fra Bergen og Oslo viser at boligbygging følger etter dersom utbyggingen av kollektivtransport er troverdig og reell. På Østlandet er jernbanen mye av løsningen på transportutfordringen. Forsinkelser og innstillinger i trafikken her får en domino-effekt til andre regioner og landsdeler. Derfor er det riktig å prioritere utbygging av Inter-City-forbindelsene på Østlandet.

Flertallet mener Nasjonal transportplan i enda større grad må bli et verktøy for helhetlig transportplanlegging der transportformene ses i sammenheng. Samferdselsprosjekter må planlegges slik at det stimuleres til at utbyggingsmønsteret rettes mot sentrale kollektivknutepunkt i byer og tettsteder og mot sentrumsnære områder med muligheter for utbygging med mindre arealkonflikter.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet har merket seg at NTP inneholder tiltak på en rekke områder som til sammen blir et vesentlig bidrag til en positiv regional utvikling. De økte investeringene på vegsektoren vil være et vesentlig bidrag til å skape robuste arbeids-, bo- og serviceregioner. Et annet eksempel er statlige investeringer og tilskudd til utbygging av fiskerihavner, som bidrar til å skape næringsgrunnlag og sikre vilkårene for bosetting langs kysten.

Disse medlemmer har videre merket seg at regjeringen ser både regionforstørring og en flerkjernet byutvikling som viktig for å skape en balansert regional utvikling og motvirke sentralisering. Disse medlemmer ser positivt på at Samferdselsdepartementet sammen med Kommunal- og regionaldepartement vil samarbeide om å utvikle metoder og verktøy for å vurdere i hvilken grad en investering bidrar til kobling av arbeidsmarkeder.

Disse medlemmer mener at distriktspolitikken virker, og viser til at det i 2012 var 300 kommuner med vekst i folketallet, det er 101 flere enn i 2005. Innenfor distriktspolitisk virkemiddelområde var det i 2012, 180 kommuner med vekst i folketallet

mot 84 i 2005. Disse medlemmer viser videre til regjeringens framlagte Nasjonal transportplan som vil investere i både veier, jernbane, havner og flyplasser i hele landet. Dette er med på å fortsette den positive utviklingen som har skjedd de siste 8 år.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre mener at det er en viktig målsetting å sikre fremkommelighet mellom ulike deler av landet – ikke for å konservere dagens bosettingsmønster, men for å legge til rette for næringsvirksomhet og bosetting der markedet og folks frie valg tilsier at dette er riktig. Det politiske målet om å opprettholde hovedtrekkene i bosettingsmønsteret har lange tradisjoner i norsk politikk, men følges i praksis ikke opp. Målsettingen har vært opprettholdt i hele etterkrigstiden, samtidig som Norge blir stadig mer urbanisert. Verken regjeringen eller Stortinget kan vedta hvor folk skal bo, og daværende kommunal- og regionalminister Åslaug Haga bekreftet dette i sitt svar på skriftlig spørsmål Dokument nr. 15:130 (2006–2007).

Disse medlemmer viser til at omfattende vitenskapelig litteratur påviser en klar sammenheng mellom urbanisering og økt total faktorproduktivitet, blant annet fordi storbyer gjør det mulig med økt spesialisering av arbeidskraften og derved bedre utnyttelse av humankapitalen. Det vises i den forbindelse til Finansdepartementets svar på Fremskrittspartiets spørsmål nr. 35 til perspektivmeldingen 2013, der det kommer frem at urbanisering kan gi markeder med flere aktører og dermed bidra til mer konkurranse på produktmarkedene, samt gi grunnlag for å høste stordriftsfordeler.

Disse medlemmer viser til at markedet regulerer den geografiske spredningen av arbeidsplasser, og at dagens bosettingsmønster er et resultat av hvordan markedet fungerte i tidligere tider. Eksport av sjømat har for eksempel i flere hundre år sørget for en spredt bosetting langs kysten, mens fremveksten av småbyene langs sørlandskysten i stor grad ble drevet frem av gode tider i den norske handelsflåten under seilskutetiden. Disse medlemmer er av den oppfatning at markedet og folks frie valg skal styre bosettingsmønsteret i fremtiden også, og disse medlemmer vil fremheve at dette vil være samfunnsøkonomisk lønnsomt uansett hvilke bransjer og industrier som blir sentrale i fremtidens Norge.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at norsk distriktspolitikk har spilt fallitt. Disse medlemmer mener at den nye veien for distriktsutvikling, må være å satse på byene og regionsentrene som utviklingsaktører. Det er byene og regionsentrene som skaper grunnlaget for befolkningen i distriktene.

Disse medlemmer viser til regjeringens mislykkede forsøk på å legitimere egen distriktspolitikk gjennom utredningsprosjektet «Sentraliseringens pris», der det ble det klargjort overfor forskerne at det bare var de negative virkningene av sentralisering som skulle undersøkes. Forskernes konklusjon ble likevel at:

> «Oppsummert gir ikke analysen grunnlag for å konkludere sterkt med at sentralisering gjennomgående har negative effekter verken for individer, regioner eller nasjonen som helhet.»

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til at en flerkjernet utvikling av byregioner vil sikre et fremtidsrettet bosettingsmønster og en robust næringsstruktur. Regionforstørring kan skape en balansert regional utvikling, og bedre infrastruktur er nøkkelen til å oppnå nettopp dette. Større arbeidsmarkeder bidrar til et høyere velferdsnivå i samfunnet.

Disse medlemmer vil understreke viktigheten av å investere i tiltak som samlet gir en positiv regional utvikling. Økte investeringer i vei, jernbane, havner, farleder og flyplasser gir større bo-, arbeids- og serviceregioner. På lang sikt vil statlige investeringer i infrastruktur sørge for mer samhandling og økt økonomisk aktivitet. De positive ringvirkningene for regionene betyr at det er behov for en sterkere satsing på samferdsel enn hva regjeringen legger opp til.

Disse medlemmer viser til omtalen av dette temaet i Høyres generelle merknader i kapittel 1.2.3.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti mener det må arbeides for bedre fortetting og høyere bygninger rundt sentrale kollektivknutepunkt etter modell fra Oslos Fjordby- og Bjørvika-utbygging. Her er boliger, næringsvirksomhet, butikker og restauranter plassert sammen for å skape gode og levende bysamfunn med høy livskvalitet for innbyggerne.

Dette medlem viser til sine generelle merknader i kapittel 1.2.4 hvor by- og regionalpolitikk omtales nærmere.

Hovedferdselsårer – Veg

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, vil peke på at hovedferdselsårene E6, E10, E16, E18, E39, E134 og rv. 7/rv. 52 er strekninger som binder landsdeler sammen. Disse strekningene må prioriteres. Disse hovedferdselsårene fyller en viktig samfunnsmessig funksjon, og det bør derfor stilles særskilte krav til fremkommelighet på disse veiene.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet vil peke på at hovedferdselsårene E6, E10, E16, E18, E39 og E134 er strekninger som binder landsdeler sammen, og den økte innsatsen bidrar til vesentlig forkorting av reisetiden.

Disse medlemmer er positive til at regjeringen i NTP sterkt prioriterer videre utbygging og utbedring av disse hovedferdselsårene.

Ferjetilbud

Komiteen understreker at gode ferjetilbud er viktig for utvikling og vekst i mange lokalsamfunn langs kysten. Komiteen vil derfor vise til at økt frekvens og utvidede åpningstider er særlig viktig.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti vil understreke viktigheten av å ha høy kvalitet på fergetilbudet. En størst mulig andel av fergestrekningene bør ha tilbud om salongfasiliteter og servering.

Jernbane

Komiteen mener at tog er et effektivt transportmiddel for reiser i og omkring byområdene, og fjerntogstrekningene knytter landsdelene sammen. Videre er fjerntogstrekningene også viktige for godstransport både innenlands og til og fra utlandet. Komiteen er tilfreds med at det settes i gang en formell planleggingsprosess ved at Jernbaneverket får i oppdrag å utrede konsekvensene av elektrifisering av gjenværende dieselstrekninger.

Fiskerihavner

Komiteen vil peke på at framtidig utbygging av fiskerihavner må ta hensyn til utviklingen innen fiskeriflåten og fiskeindustrien med større båter som krever dybde og bedre manøvreringsareal i havnebassenget.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet er tilfreds med regjeringens satsing på statlige fiskerihavner for å sikre en god infrastruktur både for fiskerinæringen og for maritim transport i distriktene.

Disse medlemmer støtter opp om regjeringens strategi for å opprettholde og videreutvikle statlige fiskerihavner. Fiskerihavnene er en meget viktig faktor for å sikre god infrastruktur både for fiskerinæringen og for maritim transport i distriktene. Fremtidig utbygging av fiskerihavner må ta hensyn til utviklingen både innen fiskeflåten og fiskeindustrien, utviklingen fører til færre og større båter. Dette fører til større behov for utdyping og bedre manøvreringsareal i havnebassenget. Disse medlemmer er derfor tilfreds med regjeringens forslag til investeringer i fiskerihavner.

BALLSTAD

Komiteen vil vise til lokalt initiativ til utdyping og forbedring av havna på Ballstad i Vestvågøy i Nordland. Komiteen ser behovet for forbedring av havna i en kommune med stor fiskeriaktivitet, og imøteser at de lokale initiativtakerne, kommunen sammen med Kystverket jobber videre planene slik at havnen kan vurderes ved neste rullering av NTP.

BØMLO

Komiteen vil vise til lokalt initiativ til ny fiskerihavn på Bømlo i Hordaland. Komiteen ser behovet for en ny fiskerihavn i en kommune med stor fiskeriaktivitet, og imøteser at de lokale initiativtakerne, kommunen sammen med Kystverket jobber videre planene slik at havnen kan vurderes ved neste rullering av NTP.

Luftfart

Komiteen mener at et godt flyrutetilbud og nærhet til en lufthavn har stor betydning for bosetting, sysselsetting og næringsutvikling i både distrikts-Norge og i sentrale strøk. Avinor har planlagt utvidelser av kapasiteten i lufthavnnettet for å møte forventet trafikkvekst, og der luftfarten vil være den sentrale transportformen for de lange reisene. Komiteen viser til en nærmere omtale av strategi for en langsiktig utvikling av luftfarten i kapittel 4.4. og til Meld. St. 38 (2012–2013) Verksemda til Avinor AS.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, understreker at systemet med samfinansiering bidrar til å opprettholde et godt nettverk av lufthavner i hele landet, og støtter at dette videreføres.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at regjeringen i Soria-Moria II-erklæringen besluttet å videreføre ordningen med kjøp av ulønnsomme flyruter for å sikre et godt flytilbud i hele landet. Disse medlemmer mener at dette er meget viktig fortsatt å videreføre for å gi områder med spesielle avstandsutfordringer et godt og forbedret tilbud.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ønsker på sikt statlige kjøp av fly-

plasstjenester på småflyplassene finansiert over de årlige statsbudsjettene istedenfor dagens kryssfinansieringsordning, og viser til at dagens system kan skape uforutsigbarhet når det gjelder finansieringen av mindre flyplasser i dårlige tider. Disse medlemmer viser til sine merknader om statlig kjøp av flyrutetjenester i innstillingens kapittel 6.8.2 og sine generelle merknader om lufttransport i innstillingens kapittel 1.2.2.

Nordområdene

Komiteen viser til Stortingets behandling av Nordområdemeldingen Meld. St. 7 (2011–2012). Komiteen viser til at en samlet utenrikskomité i Innst. 236 S (2011–2012) understreket følgende

«at en av de viktigste forutsetningene for økonomisk vekst og velstandsutvikling i nordområdene som ellers er tilstedeværelsen av tilfredsstillende infrastruktur både på land, til vanns og i luft»,

og at

«det må skapes større oppmerksomhet internasjonalt om Norges strategiske plassering som et sentralt knutepunkt for den økende trans-arktiske skipstrafikken mellom Europa og Asia».

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser til at Samferdselsdepartement og Fiskeri- og kystdepartement i 2010 gav transportetatene og Avinor i oppdrag å utrede behovet for transportinfrastruktur i nordområdene. Denne utredningen er blant bakgrunnsnotatene i et utredningsarbeid innenfor kunnskapsinnhentingen om økt verdiskaping, som gjennomføres av Nærings- og handelsdepartement, Fiskeri- og kystdepartementet, Miljøverndepartementet og Kommunal- og regionaldepartementet. Flertallet imøteser dette utredningsarbeidet som vil se på hvordan utbygging av infrastruktur kan bidra til høyere verdiskaping i regionen.

Flertallet har også registrert at det utarbeides en felles grenseoverskridende transportplan i Barentsregionen, dette er et arbeid flertallet har forventninger til.

Flertallet viser til oppbyggingen av den allment tilgjengelige delen av BarentsWatch er i en oppbyggingsfase, og støtter det videre arbeidet med utviklingen av også den lukkede delen av BarentsWatch. Dette arbeidet er en vesentlig del av regjeringens nordområdestrategi.

Flertallet viser til at de helt spesielle forholdene på Svalbard, og støtter oppgraderingen av havneinfrastrukturen i Longyearbyen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet er kjent med flere initiativer til nye grensekryssende jernbaneforbindelser fra Sverige, Finland og Russland til isfrie norske havner. Disse medlemmer merker seg at regjeringen er åpen for å delta i et samarbeid om slike initiativer dersom det oppstår en tydelig interesse fra statlige myndigheter og store næringsaktører i våre naboland.

Disse medlemmer vil ellers fremheve den sterke satsingen på utbygging av Ofotbanen i denne NTP. Økt utskiping av malm fra Narvik gjør at regjeringen bevilger 1,6 mrd. kroner til tiltak som både på kort og lenger sikt vil øke kapasiteten vesentlig.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at en utvikling av transportsystemet i nordområdene betyr en satsing både på forbindelse nord-sør og grensekryssende forbindelser øst-vest. Disse medlemmer viser til økt økonomisk aktivitet i Nord-Norge, blant annet som følge av vekst i olje- og gassnæringen og positive framtidsutsikter i mineralnæringen. For å utvikle transportsystemet i takt med næringslivets behov, trengs det en sterkere satsing på infrastruktur enn hva regjeringen legger opp til. Disse medlemmer har registrert at Russland, Sverige, Finland og Norge i januar 2013 startet arbeidet med en transportplan for Barentsregionen. Ekspertgruppen skal lage forslag til en felles transportplan for langsiktig utvikling av infrastrukturen i regionen. Disse medlemmer ser frem til resultatet av planarbeidet og den politiske forankringen som kommer i form av en felles ministererklæring. Disse medlemmer registrerer at BarentsWatch er i en oppbyggings- og utviklingsfase. Det blir viktig å utvikle både den åpne og lukkede delen i samråd med brukerne, slik at BarentsWatch kan levere en best mulig tjeneste.

Komiteen viser ellers til merknader om nordisk og skandinavisk transportarbeid, under kapittel 15.11.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til sine merknader om nordisk samarbeid i kapittel 1.2.4, samt forslag om en Nordisk transportplan i kapittel 15.11.

Bredbånd

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til at bredbånd er en forutsetning for variert næringsliv og bosetting i hele landet. Likevel har ikke staten påtatt seg det samme ansvaret for

bredbåndsutbyggingen som for annen infrastruktur som vei og jernbane.

Flertallet viser til at 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.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at regjeringen har bevilget godt over 1 mrd. kroner til bredbånd de siste åtte år, og at det nå er bestemt at den digitale dividenden skal utlyses for auksjon for mobilt bredbånd der det er et krav om en dekningsgrad på minst 98 pst. I tillegg har regjeringen vedtatt at det skal brukes minst 150 mill. kroner til bredbåndsutbygging hvert år i fem år, for å sikre de som ikke får tilgang til markedsbasert utbygging eller mobilt bredbånd. Disse medlemmer viser til at det er regjeringens mål om 100 pst. dekning til befolkningen med dette.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre mener at Norge i likhet med EU og USA bør ha konkrete målsettinger når det gjelder bredbånd. Kapasiteten må økes til minst 100 Mbps innen 2015 for å nå et mål om at Norge skal ha et av verdens beste bredbånd til sine innbyggere.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sitt representantforslag Dokument 8:71 S (2010–2011) om å få fremlagt handlingsplan med finansieringsløsning for å gjennomføre et nasjonalt bredbåndsløft med målsetting om høyhastighetsbredbånd i hele Norge. Målet med forslaget var å gjenopprette Høykom-ordningen med tilskudd til bredbånd i områder i landet der kommersielle aktører ikke ønsket å etablere seg, en ordning som ble avviklet fordi regjeringen bruker en svært beskjeden bredbåndsdefinisjon for å kunne dokumentere at «det er nesten full bredbåndsdekning i Norge».

9. Byområdene – styrket innsats for kollektivtransport, syklister og fotgjengere

9.1 Sammendrag

Regjeringen har som mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Satsingen i byområdene innebærer en rekke tiltak:

- Innføre helhetlige bymiljøavtaler for utviklingen av transportinfrastrukturen og transporttilbudet i byområdene. Avtalene skal inneholde mål og virkemidler for økt kollektivandel, sykling og gange, tiltak for redusert bilbruk og overordnede arealføringer som bygger opp under miljøvennlig transport.
- Sette av 26,1 mrd. kroner inkl. kompensasjon for mva. (22,7 mrd. kroner ekskl. kompensasjon for mva.) i tiårsperioden som en ufordelt bypott til statlige forhandlingsbidrag i helhetlige bymiljøavtaler og til Belønningsordningen. Den ufordelte bypotten utgjør 16,9 mrd. kroner inkl. kompensasjon for mva. (13,5 mrd. kroner ekskl. kompensasjon for mva.) av totalbeløpet.
- Det åpnes for at midler fra bypotten også kan brukes til investeringsstøtte til fylkeskommunal kollektivinfrastruktur av stor nasjonal interesse, for eksempel skinnegående bytransport og høykvalitets busstilbud.
- Styrke Belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene slik at det settes av totalt 9,2 mrd. kroner i tiårsperioden.
- Prioritere 8,2 mrd. kroner inkl. kompensasjon for mva. (7 mrd. kroner ekskl. kompensasjon for mva.) i tiårsperioden til tiltak for å bedre framkommeligheten for syklister og fotgjengere i og utenfor byområdene.
- Sykkelsatsingen innebærer at det settes av statlige midler gjennom helhetlige bymiljøavtaler, bypakker og Belønningsordningen for å etablere sammenhengende sykkelvegnett i byområder.
- Styrke utviklingen av kollektivknutepunkt og stamruter for kollektivtrafikken.
- Understreke betydningen av restriktive tiltak overfor personbiltrafikken for å nå målene i Klimaforliket og sikre et velfungerende transportsystem i byområdene.
- Vurdere felles regelverk for trafikantbetaling i by som vil omfatte dagens bompengesystem i by og regelverket for køprising.
- Forbedre tilbudet for arbeidsreiser ved å styrke lokal- og regionaltrafikken på jernbanen i og rundt de større byområdene.
- Utvikle kapasitetssterke transportårer på veg og jernbane som bidrar til effektiv transport mellom

byområder og bedre framkommelighet i byområdene. Kapasiteten for kollektivtransport og næringstransport prioriteres og det tilrettelegges for syklister og fotgjengere.
- Bedre det samlede kollektivtilbudet gjennom tettere samordning mellom togtilbudet og det øvrige kollektivtransporttilbudet.
- Utarbeide en handlingsplan for kollektivtransporten.
- Legge til rette for å doble sykkelandelen og bedre trafikksikkerhet og framkommelighet for syklister.
- Øke sikkerheten og framkommeligheten for fotgjengere langs vegnettet og i knutepunkt.

9.2 Komiteens merknader

Komiteen viser til 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.

Komiteen viser til at storbyenes rolle i verdensøkonomien blir stadig viktigere i takt med at en stor og voksende andel av verdiskapingen finner sted innen tjenesteytende sektor. Komiteen viser til at konkurransedyktige norske storbyer vil bety svært mye for Norges konkurranseevne internasjonalt, samtidig som økt konkurranseevne for byene er av strategisk betydning for Norge og norsk næringsliv.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser til at befolkningsveksten storbyområdene står overfor, vil føre til et sterkt press på transportsystemet. Hvis mye eller hele veksten skal tas med biltrafikk, vil fremkommeligheten drastisk forverres og miljøproblemene øke dramatisk. Beregninger utført av transportetatene viser at dersom trenden i transportetterspørselen vedvarer i løpet av planperioden vil antall bilturer per døgn i de fire største byområdene øke fra 3,5 millioner i 2014 til 4,1 millioner i 2024. Dette tilsvarer en økning i biltrafikken på 17 pst., og innebærer at andre transportformer må håndtere om lag 600 000 flere daglige reiser dersom biltrafikken ikke skal øke i de største byområdene.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet har merket seg at Høyre sier de ønsker å gi statlig investeringstilskudd til kollektivløsninger uten å stille krav tilbake til byområdene. Dette er i strid med hva regjeringspartiene, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre ble enige om ved behandlingen av klimameldingen. I romertallsvedtak nr. IX står det følgende:

«Belønningsordningen for kollektivtrafikk skal prioritere dokumenterte resultater. Det vil si en påvist vekst i andelen kollektivtransport på bekostning av personbiltrafikken. Belønningsordninger skal videre prioritere byområder som anvender vegprising, differensierte bompengesatser eller andre trafikkregulerende tiltak for tildeling av statlige midler. Vegprising er et lokalt virkemiddel. Det vil derfor ikke innføres vegprising uten lokal tilslutning. Det er en forutsetning for tildeling av slike midler at det iverksettes tiltak, eller nylig har blitt iverksatt tiltak som virker begrensende på personbiltrafikken. Det er en lokal beslutning hvilke tiltak som iverksettes. Belønningsordningen skal økes med 500 mill. kroner i 2013 og 2014, hvorav 250 mill. kroner bevilges i 2013 og 250 mill. kroner i 2014. Som del av framforhandlete og forpliktende avtaler med byområdene og fylkeskommunene, der også tiltak for redusert bilbruk inngår, skal staten i større grad bidra til investeringskostnadene ved store kollektivprosjekter i og rundt de store byene, som for eksempel baneprosjekter og høykvalitets busstilbud.»

Disse medlemmer mener at det er svært alvorlig at Høyre bryter klimaforliket når de ønsker statlig investeringsstøtte til kollektiv infrastruktur, uten krav om forpliktende, fremforhandlete avtaler mellom stat, fylkeskommune og byområde.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre viser til at befolkningen i byområdene øker – og forventes å øke kraftig i årene fremover. De nasjonale framskrivningene for Osloregionen legger til grunn en vekst på inntil 310 000 innbyggere fram til 2020, og ytterligere 600 000 innen 2040. I dag bor ca. 36 pst. av Norges befolkning i regionen og i 2040 er det anslått å være ca. 40 pst. Oslo alene forventes å vokse fra dagens 613 000 innbyggere til 832 000 i 2040. Befolkningsveksten er den største i Norge i moderne tid og transportkapasiteten må utvikles for å håndtere kraftig vekst i både person- og godstransporten. Det betyr at det er et enormt behov for nye veier, nye jernbanelinjer og nye T-banetunneler. Hittil har infrastrukturen ikke holdt følge med befolkningsveksten, fordi den rød-grønne regjeringen ikke er villig til å investere der folk vil bo.

Disse medlemmer viser til at SSBs befolkningsfremskrivninger tidligere har vist seg å ha for lave estimater, særlig når det gjelder utviklingen i innvandrerbefolkningen. Disse medlemmer mener at det er viktig med en transport- og arealpolitikk overfor byområdene som legger til rette for videre vekst, både når det gjelder arealer og transportløsninger. En restriktiv rødgrønn politikk der det verken bygges nok infrastruktur, boliger eller næringsarealer, fører bare til redusert verdiskaping og redusert levestandard.

Disse medlemmer viser til at Oslo er i direkte konkurranse med storbyregionene København–Malmö, Stockholm og Helsinki, og økt konkurranseevne for hovedstadsregionen er av strategisk betydning for Norge og norsk næringsliv. Disse medlemmer mener derfor at det er helt feil av regjeringen å se på veksten i Oslo-området som et problem istedenfor en mulighet. I en samferdselssammenheng er det viktig å erkjenne at Oslo som by omfatter mye mer enn bare Oslo kommune, og at byen strekker seg inn i nabokommuner som Asker, Bærum, Lier, Oppegård og Skedsmo.

Disse medlemmer viser til at de største norske byene har gode erfaringer med bykommunalt ansvar for kollektivtransporten. Oslo som fylke har allerede ansvar for kollektivtransporten i dag, og det har 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.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener derfor at staten har et særlig ansvar for å finansiere moderniseringen av transportnettet i de fire største byene. Ikke minst fordi bosettingsmønsteret i Norge nå er inne i en periode med store omveltninger, noe som betyr at forutsetningene for norsk samferdselspolitikk også er i endring. Det haster med å gjennomføre nødvendig utbygging av veier og jernbane og å sørge for at havn, flyplass, jernbane og vei kobles mest mulig direkte til hverandre. Det er helt urimelig at den nødvendige moderniseringen baseres på bompengefinansiering, da moderniseringen vil utløse store positive samfunnsøkonomiske virkninger for nasjonen Norge.

Disse medlemmer mener at det er fullt mulig å investere seg ut av samferdselsutfordringene i hovedstadsområdet, og at det er feil at staten overlater finansieringen av nødvendig infrastruktur i Oslo-området til bilistene. Disse medlemmer viser til sitt forslag om statlig fullfinansiering av Oslopakke 3 i blant annet representantforslaget Dokument 8:57 S (2011–2012), og forslag om å finansiere overskridelsen i Oslopakke 3 i Dokument 8:75 S (2012–2013). Disse medlemmer vil også vise til Dokument 8:48 S (2012–2013) om enkle tiltak for å øke kapasiteten på riksveinettet i Oslo-området.

Disse medlemmer viser til svar på spørsmål 16. Disse medlemmer peker på at flere storbyer kan øke transportkapasiteten og redusere køproblemer ved å etablere nye sjøbaserte transporttilbud. Disse medlemmer mener at både for videreført belønningsordning og foreslått ny ordning med bymiljøavtaler bør det legges tydeligere føringer fra sentrale myndigheter om at det bør satses på utvikling av sjøbasert persontransport. Disse medlemmer mener at også sjøbasert persontransport bør inngå i en statlig innkjøpsordning av persontransport over statsbudsjettets kap. 1351.

Disse medlemmer viser til svar på spørsmål 22 i). Disse medlemmer peker på at den sterke veksten i etterspørsel etter persontransport som er anslått i perioden 2014–2043 underbygger behovet for finansieringsløsninger både for investeringer og drift der staten tar langt større ansvar enn i dag, og der statens finansiering er avklart, langsiktig og forutsigbar.

Disse medlemmer viser til svar på spørsmål 32, og registrerer at regjeringen på bakgrunn forventet sterk vekst i persontransportbehovet i de største byene og de mest folkerike regionene utvider passivitet i forholdet til å ta i bruk kapasitetsøkende tiltak innenfor bil, buss og bane. Disse medlemmer viser til sine merknader om prosjekt «spontan samkjøring» som utvikles i Bergen, og som gjelder bedre seteutnyttelse i personbiler ved at flere reiser sammen. Disse medlemmer viser også til kapasitetsøkning som kan realiseres gjennom bruk av busser og jernbanevogner med to etasjer, og etterlyser en mer aktiv holdning til disse mulighetene. Disse medlemmer minner om at staten eier NSB som driver persontransport både på buss og på bane. En slik eierrolle gjør at forholdene ligger til rette for utvikling av persontransport i to etasjer både på vei og på bane.

Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremlegge en sak om bykommunalt ansvar for kollektivtransporten for Bergen, Stavanger og Trondheim slik man allerede har i Oslo.»

«Stortinget ber regjeringen utrede nye ringveiløsninger rundt de største byene».

«Stortinget ber regjeringen legge frem forslag om statlig fullfinansiering av bypakkene i de fire største byene.»

«Stortinget ber regjeringen utrede bygging av vei i flere plan for å utvide veikapasiteten spesielt i og rundt de største byene.»

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

«Stortinget ber regjeringen legge frem egen sak om nasjonalt prosjekt for å utvikle transportknutepunkt som kan sikre at de ulike transportmidlene kan fungere effektivt sammen.»

«Stortinget ber regjeringen utrede bruk av tog med to etasjer for å utvide togkapasiteten.»

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at regjeringen har valgt konflikt fremfor samarbeid med storbyene i arbeidet med å bygge ut kollektivtilbudet.

Disse medlemmer vil ha en betydelig økning i bevilgninger til nye bane- og bussløsninger. Det bør tildeles statlige investeringstilskudd etter prinsippet om like store lokale tilskudd til prosjektene (50/50 tilskudd). Den statlige medfinansieringen skal utbetales over tid og begynne ved prosjektenes oppstart.

Disse medlemmer mener at utbygging av bybaner og/eller separate kollektivtraseer bør skje gjennom bruk av prosjektfinansiering hvor offentlige garantier og/eller offentlig-privat samarbeid sørger for mest mulig effektiv og innovativ utbygging.

Disse medlemmer mener gode eksempler på prosjekter som kan være aktuelle for statlige tilskudd er baneprosjekter i Bergen og Stavanger, miljøpakken i Trondheim, Fornebubanen i Akershus og ny T-banetunnel i Oslo.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen etablere instrumenter for å måle utviklingen i kollektivtilbudet, slik at det blir enklere å sammenlikne storbyregionenes resultater opp mot hverandre.»

«Stortinget ber regjeringen planlegge for full utbygging av InterCity-strekningene i Østlandsområdet, prioritere kryssingsspor på viktige godstraseer og skinnegående transport i og rundt storbyene.»

Disse medlemmer viser for øvrig til kapittel 9.4 hvor disse medlemmer fremmer forslag om en tiltaksplan for økt sykling blant barn og unge.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til at velfungerende storbyer har betydning for verdiskapingen i hele landet. Byene våre er derfor avhengige av transportløsninger som er effektive, sikre og universelt utformet. Økt økonomisk aktivitet og økt befolkningsvekst vil føre til et økt behov for transport av varer og personer. Disse medlemmer mener det er viktig å ligge i forkant av utviklingen. Den kraftige befolkningsveksten i norske byer skaper utfordringer som krever politiske løsninger. Disse medlemmer viser i denne forbindelse til Klimaforliket, jf. Innst. 390 S (2011–2012) og Meld. St. 21 (2011–2012), og at trafikkveksten skal tas kollektivt, sykkel og gange. Disse medlemmer vil understreke at dette krever betydelige statlige investerings- og driftstilskudd til kollektivprosjekter i og rundt de store byene, og at nivået på regjeringens avsetning til bymiljøavtaler ikke vil være tilstrekkelig for å oppnå dette målet.

Disse medlemmer mener at skal det være realistisk å oppnå målene i Klimaforliket, er det behov for en sterkere satsing på kollektivtransport enn det regjeringen viser vilje til i Meld. St. 26 (2011–2012). Disse medlemmer har høyere ambisjoner enn regjeringen når det gjelder satsingen på kollektivtransport i norske byer. Disse medlemmer vil derfor gjennomføre en kollektivtransportsatsing som overgår nivået regjeringen legger til grunn i oppfølgingen av Klimaforliket. Disse medlemmer stiller seg fullstendig avvisende til påstanden om brudd på Klimaforliket.

Disse medlemmer understreker at Klimaforliket og forpliktende avtaler med byområdene vil ligge til grunn for disse økte tilskuddsrammene. Dokumenterte resultater for redusert bilbruk skal forbli hovedkriteriet når de statlige kollektivtilskuddene skal fordeles.

Disse medlemmer viser ellers til omtalen av dette temaet i Høyres generelle merknader i kapittel 1.2.3.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti mener staten må ta et større ansvar for kollektivutbygging i de større byene. Finansieringsbyrden for store og helt nødvendige kollektivtiltak kan ikke overlates til byene alene. Dette medlem viser til den svært vellykkede satsingen fra regjeringen Bondevik II med å få på plass Belønningsordningen for kollektivtrafikk. Dette medlem vil styrke og videreutvikle Belønningsordningen for kollektivtrafikk. Dette medlem viser til Kristelig Folkepartis alternative planramme hvor Belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene styrkes med 5 mrd. kroner.

Dette medlem mener det er nødvendig at staten tar et større direkte ansvar for utbygging av bybaner, og viser i den forbindelse til forslag fra Kristelig Folkeparti om å opprette en statlig støtteordning for bybaner. Dette medlem foreslår at det settes av 2 mrd. kroner til dette i planperioden, jf. Kristelig Folkepartis alternative planramme. Ut over dette mener dette medlem at staten skal gå i dialog med Bergen kommune med sikte på å få på plass en ordning med 50 pst. statlig finansiering av videre utbygging av bybanen.

Dette medlem 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. Dette medlem mener staten må inn med betydelige bidrag for å sikre videre utbygging av Bybanen i Bergen. Dette medlem

viser til sine merknader om bybaner og bybanen i Bergen i kapittel 9.3, samt i generell merknad i kapittel 1.2.4.

Dette medlem viser til den målrettede satsingen på sykkel og sykkelveier som flere av våre byer legger opp til i sine transport- og arealplaner. Dette medlem peker på at kommuner og fylkeskommuner har et betydelig ansvar for å legge til rette for trafikksikre løsninger for gående og syklende. Staten må også trå til med finansiering for å sikre at tilstrekkelig midler bevilges dette formålet. Dette medlem mener derfor at det må opprettes en statlig støtteordning som belønner kommuner som satser på bygging av gang- og sykkelvei.

Dette medlem viser for øvrig til sine merknader i kapittel 9.4 hvor det blant annet fremmes forslag om en statlig belønningsordning for gang- og sykkelvei, samt forslag om tiltaksplan for økt sykling blant barn og unge.

Boliger og kollektivløsninger

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, mener at statlige myndigheter må samarbeide tett med kommuner og fylker for å sikre en utbygging av nye boliger og nye kollektivløsninger som henger sammen.

9.3 Hovedutfordringer, helhetlige bymiljøavtaler – tiltak for mer målrettet samarbeid i byområdene

9.3.1 Sammendrag

Klimaforliket innebærer at persontransportveksten i storbyene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. For å følge opp denne målsettingen innføres det en ny måte å organisere transportpolitikken i byområdene på. I dag er det mange aktører som bidrar i bypolitikken, og ansvaret for virkemidlene er spredt mellom forvaltningsnivåene. De nye bymiljøavtalene innebærer en større helhet i bypolitikken ved at staten, fylkeskommunene og kommunene går sammen i forhandlinger og forplikter seg til å følge opp felles mål som nedfelles i bymiljøavtalen. Slike gjensidige bymiljøavtaler er en ny måte å organisere statens og lokale myndigheters samarbeid i byområdene på. Bymiljøavtalene skal inneholde mål og virkemidler for økt kollektivandel, sykling og gange, tiltak for redusert bilbruk og arealbruk som bygger opp under miljøvennlig transport. På sikt vil dette føre til at folk flest kan benytte seg av kollektive transportmidler når de skal forflytte seg i storbyene.

Helhetlige bymiljøavtaler representerer en ny samarbeidsform som rettes inn mot storbyområdene, som her defineres som de ni byområdene som inngår i Framtidens byer. Dette omfatter Oslo-området, Bergensområdet, Trondheimsområdet, Stavangerregionen, Buskerudbyen, Fredrikstad/Sarpsborg, Porsgrunn/Skien, Kristiansandsområdet og Tromsø. For de byene som i dag har bypakker, vil det være mulig både for staten og lokale myndigheter å ta initiativ til å reforhandle disse raskt for å etablere helhetlige bymiljøavtaler innenfor et felles rammeverk. Det kan også være aktuelt å etablere bymiljøavtaler i enkelte byområder som ikke har bypakker i dag. Det understrekes at dagens finansierings- og oppgavedeling ligger fast. I de byområdene hvor jernbanen er en viktig del av kollektivtransporten, kan både statlige investeringer og kjøp av persontransport inngå i avtalene. Dette gjøres eksempelvis ved at staten forplikter seg til å tilby et visst togtilbud mot at lokale myndigheter tilbyr et korresponderende matebusstilbud.

Regjeringen styrker innsatsen i byområdene, og setter av 26,1 mrd. kroner inkl. kompensasjon for mva. til forhandlinger om bymiljøavtaler og til Belønningsordningen i tiårsperioden. Disse midlene kommer i tillegg til midler til store investeringstiltak og drift og vedlikehold på veg og jernbane, samt tiltak for syklister og fotgjengere. Belønningsordningen er en insentivordning som skal stimulere til bedre framkommelighet, miljø og helse i storbyområdene, ved å dempe veksten i personbiltransport og øke antallet kollektivreiser på bekostning av reiser med privatbil. Gjennom denne ordningen belønnes byområder som gjennomfører målbare tiltak for å bedre konkurransekraften for kollektivtransport på bekostning av privatbiltrafikk. Alle de ni byområdene som også er aktuelle for bymiljøavtaler kan søke om belønningsmidler.

Staten åpner gjennom innsatsen i de helhetlige bymiljøavtalene for å bidra til investeringer i fylkeskommunal infrastruktur for kollektivtransport. Midlene rettes inn mot store investeringstiltak som er av nasjonal betydning og som er nødvendige for effektiv transportavvikling. Dette gjelder for eksempel bybaneprosjekt og høykvalitets busstilbud. Boks 9.1 i meldingen gir en oversikt over generelle krav til rammer, avklaringer og vedtak i helhetlige bymiljøavtaler.

For øvrige byområder vil mer tradisjonelle bypakker være aktuelle.

For å oppnå den ønskede endringen i transportmiddelfordelingen i byområdene, må det tilrettelegges for å endre reisevanene.

Aktuelle restriktive tiltak er køprising, bruk av bompenger og parkeringsbegrensing. Innføring av restriktive tiltak forutsetter lokale politiske vedtak.

Regjeringen har ferdigstilt et regelverk for køprising ved at vegtrafikkloven § 7a er satt i kraft.

Regjeringen vil vurdere om det er hensiktsmessig å etablere ett felles regelverk for trafikantbetaling i by som vil omfatte dagens bompengesystem i bypakker og regelverket om køprising.

Regjeringen vil bruke betydelige midler til tiltak i planperioden som gir bedre flyt i transportsystemet, bedrer reisehverdagen til mange reisende og gjør det attraktivt for enda flere å reise kollektivt. Dette innebærer store ressurser til å utvikle et effektivt transportsystem i byområdene, i hovedsak gjennom dagens bypakker og de framtidige helhetlige bymiljøavtalene, i tillegg til de øvrige store veg- og jernbaneprosjektene.

Det skal raskt settes i gang et arbeid med å reforhandle eksisterende bypakker med utgangspunkt i det nye rammeverket for helhetlige bymiljøavtaler. Alle eksisterende bypakker vil over tid bli reforhandlet med bakgrunn i målformuleringene i Klimaforliket og en samlet plan for hvordan trafikk- og miljøutfordringene skal løses på kort og lang sikt.

9.3.2 Komiteens merknader

Komiteen mener at staten må ta et større ansvar for kollektivutbygging i de større byene. Finansieringsbyrden for store og helt nødvendige kollektivtiltak kan ikke overlates til byene alene.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, har merket seg at det i klimameldingen og Klimaforliket slås fast at veksten i persontransport i storbyområdene skal tas med kollektiv, sykkel og gange. Videre ble det slått fast at kollektivtransporten skal gis en viktig plass i transportplanen og at det utarbeides en kollektivhandlingsplan som oppfølging av NTP. Det statlige tilskuddet til investeringer og drift av fylkeskommunal kollektivtransport og andre miljøvennlige transportformer skulle økes ved at byområdene inngår forpliktende avtaler, for eksempel som ved Belønningsordningen.

Flertallet er opptatt av at det i den videre utviklingen av helhetlige bymiljøavtaler må sikres at effektene av tiltak kan dokumenteres og minner om at fokuset på dokumenterte effekter er forsterket gjennom Klimaforliket.

Flertallet registrerer at Samferdselsdepartementet vil utarbeide en handlingsplan for kollektivtransporten. Utgangspunktet for planen vil være regjeringens mål om at kollektivtrafikk, sykkel og gange skal ta veksten i persontransporten i storbyområdene. Handlingsplanen vil bl.a. berøre det nye systemet med helhetlige bymiljøavtaler, statlig medfinansiering av store kollektivinfrastrukturprosjekt på fylkeskommunens ansvarsområde, Belønningsordningen, knutepunktutvikling og tiltak for å sikre en bedre samordning mellom togtilbudet og den øvrige kollektivtransporten. Videre vil planen inneholde vurderinger av hvordan statistikken om bytransporten kan forbedres og hva som bør gjøres for å håndtere kollektivtransport bedre i eksisterende modellverktøy. Den skal inneholde oversikt over aktuelle tiltak/virkemidler og hvem som er ansvarlig for gjennomføringen av disse. Det vil bli satt milepæler for gjennomføring av tiltakene. Arbeidet vil bli koordinert med utarbeidelsen av transportetatenes handlingsprogram og ferdigstilles i løpet av 2013.

Flertallet er glad for at regjeringen følger opp det alle partier på Stortinget, unntatt Fremskrittspartiet, ble enige om i juni 2012. Transportetatene har beregnet at dersom det oppnås nullvekst i biltrafikken i de ti største bykommunene, vil utslippene fra vegtrafikken kunne reduseres årlig med opp mot 1 mill. tonn CO_2 i forhold til referansebanen, dvs. rundt 10 pst. av utslippene fra vegtrafikken.

Flertallet viser til at regjeringen går inn for å innføre helhetlige bymiljøavtaler for de ni største byområdene. Avtalene skal inneholde mål og virkemidler som øker andelen reisende med kollektivtransport sykkel og til fots, og tiltak som reduserer privatbilbruken. Avtalene skal være gjensidig forpliktende og alle parter skal regnes som likeverdige. Flertallet er svært tilfreds med at midler gjennom bymiljøavtaler også kan brukes til investeringsstøtte i fylkeskommunal kollektiv infrastruktur av stor nasjonal interesse, som skinnegående transport og høykvalitets busstilbud.

Flertallet forventer at regjeringen legger fram hovedtrekkene i handlingsplanen i statsbudsjettet for 2014.

Flertallet mener at det er viktig å følge opp Klimaforliket. Nasjonal transportplan 2014–2023 er et ledd i dette arbeidet. Befolkningen vokser raskt, særlig i byregionene. Når utbyggingen av veier og kollektivløsninger blir hengende etter befolkningsveksten, skaper det press på boligpriser med mer pendling, mindre fritid og lengre køer.

Flertallet viser til at de største byregionene i Norge i dag har store problemer med trafikkavvikling, høye boligpriser og periodevise miljøproblemer. Felles for de store norske storbyregionene er at de alle opplever en kraftig vekst i befolkningstall. For å sikre disse regionene bærekraft på sikt, og for at storbyene ikke skal kveles av kø, er det avgjørende at det tenkes nytt rundt transportløsningene for både by og pendlingsomland. I tillegg må kapasiteten på eksisterende kollektivtilbud økes til å tilfredsstille eksisterende og kommende etterspørsel.

Flertallet vil samarbeide tett med kommuner og fylker for å sikre en utbygging av nye boliger og nye kollektivløsninger som henger sammen. Det bør etableres strategiske måltall for utviklingen i kollek-

tivtilbudet, og slik gjøre det enkelt å sammenlikne storbyregionenes resultater opp mot hverandre. Flertallet vil prioritere utbygging av InterCity- og pendlertog til storbyene, og at kollektivsatsingen sees i sammenheng med jernbanesatsingen. Det er viktig at prisen for de miljøvennlige alternativene er konkurransedyktig.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet har merket seg at de fleste byområdene har bypakker i dag, og staten vil ta initiativ overfor storbyområdene til forhandlinger om nye helhetlige bymiljøavtaler. Lokale myndigheter kan også ta et slikt initiativ. Disse medlemmer støtter initiativet med nye helhetlige bymiljøavtaler, og forventer at regjeringen konkretiserer rammeverket for avtalene slik at man kan komme i gang.

Disse medlemmer har merket seg at det er satt av 16,9 mrd. kroner inklusive momskompensasjon i en egen by-pott, men understreker at disse må ses i sammenheng med de 9,2 mrd. kroner som settes av til Belønningsordningen. Disse medlemmer er enig med regjeringen i at målet må være at Belønningsordningen på sikt blir en del av bymiljøavtalene. Bruken av midlene vil bli avklart gjennom avtaler mellom staten, fylkeskommunene og kommunene.

Disse medlemmer viser til at de helhetlige bymiljøavtalene som hovedregel skal porteføljestyres. Prioritering av prosjekt og dosering av øvrige tiltak avgjøres løpende i perioden som følge av måloppnåelse og finansieringsgrunnlag. Et slikt system skal sikre at valg av rekkefølge på prosjekt skjer basert på de overordnede målsettingene for avtalene. Detaljeringsgraden i tiltakspakkene som inngår i de helhetlige bymiljøavtalene må vurderes med utgangspunkt i at prinsippet om porteføljestyring skal gjelde. mellom staten, fylkeskommunene og kommunene.

Disse medlemmer støtter dette.

Disse medlemmer har merket seg at Fremskrittspartiet ønsker å innlemme kjøp av persontransport generelt i statsbudsjettets kap. 1351 Persontransport med tog, jf. post 70 Kjøp av persontransport med tog. Disse medlemmer registrerer ikke at Fremskrittspartiet foreslår å øke denne posten som følge av eget forslag, noe som vil bety både drastisk mindre penger til kjøp av ulønnsomme persontogtjenester, samtidig som det er begrenset hvor mye annen kjøp av persontransport man vil få. Disse medlemmer vil sterkt advare mot et slikt forslag, og vil heller vise til Belønningsordningen for kollektivtrafikk, der by- og fylkeskommuner kan søke om midler til drift av kollektivtrafikk.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet har merket seg at regjeringen foreslår videreføring og utvidelse av den såkalte «Belønningsordningen» med 9,23 mrd. kroner i tillegg til midler som legges inn i forslag til ny NTP 2014–2023 til hhv. veiformål og Jernbaneverket. Disse medlemmer vil endre kriteriene for Belønningsordningen slik at disse fordeles til byområder etter søknad, men uten krav om lokale tiltak finansiert med bompenger og krav om restriksjoner på lokal bilkjøring. Disse medlemmer vil endre kriteriene slik at Belønningsordningen fremstår som en belønning for nye tiltak innenfor kollektivtransporten for å øke kollektivandel og antall transporterte passasjerer spesielt i rushtiden og med dokumentasjon undervegs og ved avtalens utløp. Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen endre innretningen på Belønningsordningen innenfor kollektivtransport slik at disse fordeles til byområder etter søknad, men uten krav om lokale tiltak finansiert med bompenger og krav om restriksjoner på lokal bilkjøring. Stortinget ber regjeringen sørge for at Belønningsordningen fremstår som en belønning for nye tiltak innenfor kollektivtransporten for å øke kollektivandel og antall transporterte passasjerer spesielt i rushtiden og med dokumentasjon underveis og ved avtalens utløp.»

Disse medlemmer peker på at videreføring av «Belønningsordning» sammen med ny ordning med «Bymiljøpakker» ikke gir de fire største byene en nødvendig, avklart og langsiktig finansieringsordning for et kollektivtilbud som er i stand til å nå målet om at persontransportbehov som følger av forventet befolkningsvekst skal dekkes av gang/sykkel og kollektivtransport.

Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets forslag til økonomisk ramme for ny Nasjonal transportplan for 2014–2023 og som omfatter Storbypakke, Bypakke og Kollektivpakke med i alt 28 mrd. kroner. Disse medlemmer viser også til egne merknader og forslag om å endre betingelsene for tildeling av midler fra hhv. videreføring av Belønningsordning og forslag om etablering av Bymiljøpakker. Gjennom Fremskrittspartiets innretningen av alle «pakker» rettet mot kollektivtransport legges hovedvekten på kjøp av persontransport og uten betingelser knyttet til videreføring/innføring av lokal/regional transportskatt og uten betingelser knyttet til type transport. Disse medlemmer vil vise til at Fremskrittspartiet vil støtte alle transportformer som kan understøtte behovet for å øke kollektivtilbudet og derved kollektivtransportandelen i byer generelt og spesielt i de fire største byene.

Disse medlemmer viser til at kap. 1351 i statsbudsjettet ikke er omfattet av Nasjonal transportplan. Men kap. 1351 gjelder statens årlige kjøp av persontransport med tog på statsbudsjettet og bør ses i sammenheng med NTP. I budsjettet for 2013 utgjør dette hele 2 921 mill. kroner.

Disse medlemmer viser til svar på spørsmål 15:

«Statens kjøp av persontransporttjenester med tog er ikke en del av planrammene i Nasjonal transportplan 2014 – 2023. For en generell omtale av ordningen vises det til kap. 6.6.3 Kjøp av persontransporttjenester med tog på s. 103 – 104. Det statlige kjøpet er et viktig virkemiddel for å oppnå det forbedrede tilbudet som økt infrastrukturkapasitet muliggjør. Den fremtidige utviklingen av togtilbudet føringer for infrastrukturpolitikken og behovet for andre produksjonsmidler. I kap. 4.3 Langsiktig strategi for togtilbudet beskrives ambisjonene for utviklingen av både infrastrukturkapasiteten og togtilbudet.

Det statlige kjøpet reguleres gjennom trafikkavtaler. P.t. har Samferdselsdepartementet på vegne av staten inngått seks trafikkavtaler, hvorav Trafikkavtalen med NSB AS for perioden 2012 – 2017 er den klart største. De generelle endringene i togtilbudet under denne trafikkavtalen er nærmere omtalt i Prop. 1 S (2012 – 2013). Trafikkavtalen 2012 – 2017 med NSB AS kan lastes ned fra: http://www.regjeringen.no/Upload/SD/Vedlegg/Jernbane/nsvkjopsavtale2012c.pdf

Versjon 1: Nærtrafikk rundt Oslo

Av budsjettert kjøpsbeløp i Prop. 1 S (2012 – 2013) er om lag 1,7 mrd. kr. satt av til kjøp av persontransporttjenester i nærtrafikk rundt Oslo, Bergen, Stavanger og Trondheim. Dette inkluderer lokaltogstilbudene i Trafikkavtalen 2012 – 2017 med NSB og deler av togtilbudet i Trafikkavtalen 2006 – 2016 med NSB Gjøvikbanen AS. Nætrafikk rundt Oslo inneholder togprodukter med enten start- eller endestasjon utenfor Oslo og Akershus. Disse togproduktene er Spikkestad - Lillestrøm, Dal - Drammen, Kongsberg – Eidsvoll, Asker – Kongsvinger, Skøyen – Ski, Moss – Skøyen og Skøyen – Mysen. For Bergen er kun lokaltogtilbudet Bergen – Arna inkludert. I tabellen er en oversikt over de budsjetterte beløpene og rapportert antall personkm spesifisert per by.

	Prop. 1 S (2012-2013) (mill. kr	Personkm 2012 (100 km)
Nærtrafikk rundt Oslo	1 375	915 352
Nærtrafikk rundt Bergen	24	4 165
Nærtrafikk rundt Stavanger	170	14 807
Nærtrafikk rundt Trondheim	107	55 443
Sum	1 675	989 767

Bl.a. på grunn av ulike geografiske avgrensninger foreligger det ikke eksakte tall for transportmiddelfordelingen mellom de ulike transportmidlene i byområdene. Togets andel i 2011 anslås til å være ca. 15 – 20 pst. i Stavangerområdet, 10 – 15 pst. i Osloområdet og under 5 pst. i både Trondheims- og Bergensområdet.»

Disse medlemmer peker på at svaret dokumenterer skjevdeling av statens bidrag til persontransport basert på omfanget av jernbane i og til de fire største byene. Disse medlemmer peker også på at omfanget av ordningen understreker at den må ses i sammenheng med satsingen på kollektivtransport i de største byene. Disse medlemmer ønsker at en slik statlig satsing med statlig finansiering bør utvides men også gjøres transportnøytral i forhold til det reelle transportbildet i de fire største byene.

Disse medlemmer viser til at i Fremskrittspartiets forslag til økonomisk ramme for ny NTP 2014–2023 legges storbypakke, bypakke og kollektivpakke inn som egne poster i årlige budsjett under kap. 1330 særskilte transporttiltak. I fordelingen av disse midlene vil Fremskrittspartiet at det skal tas særlig hensyn til de tre av de fire største byene som har et lite utbygget jernbanenett i forhold til Oslo, og som derfor får en liten andel av statlig kjøp av kollektivtransport på tog over kap. 1351.

Disse medlemmer peker på at dette er et godt alternativ til å endre ordningen over kap. 1351 til å gjelde kollektivtransport generelt. Disse medlemmer understreker at målet for Fremskrittspartiet er styrking av kollektivtilbudet i byene generelt og de fire største byene spesielt. Et viktig element i dette arbeidet er etter disse medlemmers mening en innretning av ordninger med statlig kjøp av kollektivtransport og statlige ordninger for øvrig, at de blir nøytrale i forhold til transportmiddel. Dagens ordning via budsjettkapittel 1351 fordeler kollektivmidler fra staten ihht. dagens jernbanenett. Annen kollektivtransport – ikke minst veibasert kollektivtransport per buss – blir derved ekskludert fra ordningen.

Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at ordningen med statlig kjøp av persontransport med tog (kap.1351) på årlig statsbudsjett blir utvidet med statlig kjøp av persontransport generelt, og uavhen-

gig av transportmiddel, i de fire største byene, under budsjettkapittel 1330 Særskilte transporttiltak. Stortinget ber om at en slik utvidet ordning kommer på plass fra og med statsbudsjettet for 2014.»

Disse medlemmer har merket seg at Belønningsordningen i regjeringens planutkast er plassert utenfor rammen til de tre etatene med i alt 9,3 mrd. kroner i løpet av 10-årsperioden. Regjeringens nye ordning omtalt som «Bymiljøavtaler», og som skal kunne brukes til en rekke ulike typer tiltak, er i planutkastet dekket inn over rammen for investeringer i riksveger med i alt 16 920 mill. kroner. Disse medlemmer mener at det er uheldig å bruke midler fra investeringsrammen for riksvei på denne måten.

Disse medlemmer viser til omtalen av «Bymiljøavtaler» i planutkastet s. 146 Finansiering:

«For å få gode helhetlige bymiljøavtaler er det avgjørende at staten har midler i forhandlingene med bykommunene og fylkeskommunene. Regjeringen har i denne planen lagt opp til en betydelig satsing for å løse transportutfordringene i de største byområdene. Det er derfor satt av 13,5 mrd. kr ekskl. kompensasjon for mva. til dette formålet. Bruken av disse midlene vil sees i sammenheng med bruk av belønningsmidler og inngår i framtidige helhetlige bymiljøavtaler. Bruken av midlene vil bli avklart gjennom avtaler mellom staten, fylkeskommunene og kommunene. For beregning av merverdiavgift legges beregningsteknisk til grunn de samme forutsetningene som tidligere lå til grunn for programområdene. Dette vil bli vurdert nærmere i neste NTP når en har mer kunnskap om bruk av midlene.

Denne bypotten på 13,5 mrd. kr ekskl. kompensasjon for mva (16,9 mrd kr inkl. kompensasjon for mva) kommer i tillegg til store investeringstiltak på veg og jernbane, tiltak for syklister og fotgjengere og Belønningsordningen. Staten vil prioritere midler til byområdene der det vil gi best måloppnåelse i henhold til nasjonale mål.

Det er dokumentert store investeringsbehov i fylkeskommunal infrastruktur for kollektivtransport. Dette er investeringer som ofte er så omfattende at fylkeskommunene og Oslo kommune har store utfordringer knyttet til finansieringen med dagens inntekter. Regjeringen åpner derfor for at det kan gis statlig investeringsstøtte gjennom de helhetlige bymiljøavtalene til fylkeskommunal kollektivinfrastruktur av stor nasjonal interesse, for eksempel T-bane i Oslo, bybane i Bergen og høykvalitets busstilbud i Trondheim.»

Disse medlemmer ønsker å bruke disse midlene til investering i riksveinettet i de fire største byene med vekt på tiltak som øker fremkommelighet generelt og kollektivtransport spesielt, samt til statlig kjøp av kollektivtransport. Disse medlemmer viser også til at Fremskrittspartiet i eget rammeforslag for ny NTP 2014–2023 avsetter midler til egne bypakker og til kjøp av kollektivtransport i de største byene fordelt med 50 pst. til hvert formål.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at programområdet Bymiljøavtaler innenfor den økonomiske rammen for riksveiinvesteringer ifølge tabell 7.4. i ny NTP 2014–2023 brukes til investering i riksveinettet i de fire største byene med vekt på tiltak som øker fremkommelighet generelt og kollektivtransport spesielt, og til statlig kjøp av kollektivtransport fordelt med 50 pst. til hvert formål.»

Disse medlemmer peker på at forslag til ny NTP i for liten grad omtaler kapasitetsfremmende tiltak. Disse medlemmer mener at det må legges langt større vekt på bruk av buss- og banemateriell med to etasjer slik det gjøres i en rekke europeiske land. Disse medlemmer mener også at persontransport på sjø med hurtigbåt må bygges ut i de største byene der det er mulig for å avlaste veinettet, redusere reiseavstand og reisetid og for å redusere miljøulempene fra saktegående veitransport i kø.

Disse medlemmer har merket seg at Meld. St. 26 om NTP 2014–2023 ikke inneholder omtale av trafikantgruppen passasjer i personbilen. Sjåføren i personbilen utgjør på landsbasis ca. 52 pst. av de daglige reiser og bilpassasjerer ca.11 pst. Tar man med barn i trafikken 0–12 år, blir andelen bilpassasjer betydelig høyere. Personbilpassasjeren koster det offentlige nær ingenting og forbruker nær null i energi. Kollektivtrafikken utgjør til sammenligning ca. 10 pst.

Disse medlemmer mener at bussens viktige rolle innenfor persontransport i hele Norge må gjenspeiles på en tydeligere måte innenfor strategi og finansiering både i NTP-sammenheng og i den planlagte Handlingsplan for kollektivtransport.

Bussen har langt større fleksibilitet enn skinnegående transport. Disse medlemmer understreker at også rammebetingelser for ekspressbussene må inngå i en slik handlingsplan. Handlingsplan bør omhandle innføring og finansiering av tilsvarende rabattordning for ulike grupper reisende som i dag tilbys av NSB.

Disse medlemmer viser til svar på spørsmål 9, og har fra svaret merket seg følgende:

«Statens viktigste økonomiske virkemidler i bypolitikken er investeringer i store infrastrukturprosjekter i og mellom byområdene. I planperioden setter Regjeringen av betydelige ressurser til store veg- og jernbaneprosjekter i og rundt de fire største byområdene.»

Slik disse medlemmer ser det, har regjeringen ikke brukt dette virkemiddelet aktivt. Tvert imot har regjeringen latt regionale og lokale myndigheter og ikke minst befolkningen i og rundt de fire største

byene ta regningen for nødvendig investering i veisektor og kollektivtransport. Etter samme strategi har regjeringen også holdt igjen på jernbanesatsingen f.eks. i Bergen der regjeringen aksepterer at Jernbaneverket lar jernbaneutbygging til folkerike bydeler og til Flesland flyplass ligge og nødvendig nylokalisering av ny godsterminal for jernbanen utvikle seg med somletogsfart. Disse medlemmer vil peke på at Fremskrittspartiet mener at staten må ta både utviklingsansvar og finansieringsansvar for å bygge ut nødvendig kapasitet innenfor veisektor, kollektivtransport og jernbanesektor i de fire største byene, og at dette må skje langt raskere enn i dag.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti vil konkurranseutsette driften av kollektivløsningene der hvor det er hensiktsmessig og gir et bedre tilbud til brukerne. Samtidig er det viktig at beredskapssystemene er solide og effektive. Et bedre samarbeid med kommuner og fylker om kollektivtransporten vil kunne gi et bedre tilbud, redusere prispresset i boligmarkedet og bidra til mindre trengsel. Disse medlemmer vil utnytte mulighetene intelligente transportsystemer (ITS) gir for bl.a. best mulig fremkommelighet for kollektivtrafikken. Ansvaret for driften av lokaltrafikken bør overføres til kommunene slik som under Bondevik II-regjeringen.

Disse medlemmer mener at følgende bør være målene for storbyregionene:

1) Klimagassutslippene og lokale luftutslipp fra transportsektoren må reduseres
2) De fleste personreiser foretas med kollektive transporttilbud, til fots og på sykkel
3) Kollektivtilbudet i storbyregionene skal være pålitelig og tilgjengelig for alle
4) Et effektivt transportnett som legger grunnlaget for raskere og mer bærekraftig økonomisk vekst

Disse medlemmer vil styrke belønningsordningen for kollektivtiltak for å fremme bedre kollektivtrafikk i de store byene. En av forutsetningene bak ordningen fra 2004 var at «det er en lokal beslutning hvilke tiltak som iverksettes». Det bør fremdeles være opp til de lokale myndigheter å avgjøre hvilke tiltak som er best egnet for å oppnå ønsket effekt, og staten bør premiere resultatene ikke enkelte virkemidler.

Disse medlemmer er av den formening at kvaliteten på knutepunktene er viktige; både gangavstander, universell utforming, kort ventetid, fysisk komfort og gode parkeringsmuligheter for sykkel og bil. Undersøkelser har vist at dette senker brukerterskelen, slik at flere reiser kollektivt. Disse medlemmer ønsker å gjøre det attraktivt for kommunene å legge til rette for intermodal transport. Det innebærer at vi vil opprette en belønningsordning for kommuner som fører en areal- og transportpolitikk som bidrar til å forenkle overgangen fra en transportform til en annen. Dette gjelder både for tilgjengelighet til og samordning av godsterminaler, og for persontransport, hvor holdeplasser og passasjerterminaler må utvikles helhetlig.

Disse medlemmer viser til at det med dagens måte å finansiere utbygging, drift og vedlikehold av infrastrukturen, er lite sannsynlig at kollektivtilbudet noen gang vil bli tilstrekkelig godt til at visjon, strategier og målene kan nås. Disse medlemmer mener at det må utvikles nye, stabile inntektskilder slik at kollektivnettet blir funksjonelt og attraktivt. Statlige bevilgninger til kollektivtrafikken må prioritere storbyområdene, da det er her potensialet er størst.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen bidra til at storbyregionene innen 2030 har utviklet et bærekraftig kollektivnett basert på de smarteste transportløsningene, innovativ og miljøvennlig teknologi, enkelt tilgjengelig for alle.»

«Stortinget ber regjeringen gjøre det attraktivt for kommunene å legge til rette for intermodal transport med å opprette en ordning for forenkling av overgangen fra en transportform til en annen.»

«Stortinget ber regjeringen ha en opptrappingsplan som sikrer de statlige bevilgningene til storbyregionenes kollektivnett.»

Komiteens medlemmer fra Høyre fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen øke Belønningsordningen gradvis til 1 mrd. kroner årlig.»

Disse medlemmer viser for øvrig til omtalen av dette temaet i sine generelle merknader i kapittel 1.2.3.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til Kristelig Folkepartis alternative planramme hvor Belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene styrkes med 5 mrd. kroner.

Dette medlem mener at det er nødvendig at staten tar et større direkte ansvar for utbygging av bybaner og viser i den forbindelse til forslag fra Kristelig Folkeparti om å opprette en statlig støtteordning for bybaner. Dette medlem foreslår at det settes

av 2 mrd. kroner til dette i planperioden, jf. Kristelig Folkepartis alternative planramme. Ut over dette mener dette medlem at staten skal gå i dialog med Bergen kommune med sikte på å få på plass en ordning med 50 pst. statlig finansiering av videre utbygging av bybanen.

Dette medlem 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. Dette medlem mener at staten må inn med betydelige bidrag for å sikre videre utbygging av Bybanen i Bergen.

KOLLEKTIVKORT – SKATTEREGLER

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti ønsker en endring av dagens skatteregler slik at arbeidsgiverbetalte kollektivkort ikke beskattes. En praksis hvor parkeringsplasser er skattefrie, mens for eksempel busskort beskattes, er svært urimelig.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen innføre skattefritak for arbeidsgiverbetalte kollektivkor.t»

TRAFIKANTINFORMASJON

Komiteen mener et effektivt kollektivnett forutsetter god trafikantinformasjon og felles, enkle betalingsløsninger som senker brukerterskelen og som gjør det enklere å reise kollektivt.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, mener at det bør innføres nasjonale standarder for elektroniske billetteringssystemer, og vurderes om dette kan kombineres med Autopass-systemet.

SPONTAN SAMKJØRING

Komiteen har merket seg at det i Bergen er i gang et prosjekt Spontan samkjøring med bil, buss/bane og taxi, i et samarbeid mellom bl.a. Statens vegvesen, Hordaland fylkeskommune, Bergen kommune og flere større bedrifter. Prosjektet har som mål å tilby trafikantene i Bergensområdet i løpet av 2014, muligheten til i langt større grad å utnytte ledige seter i de nevnte transportmidler.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre viser til at i første omgang satses det på rushtrafikken som alt i dag byr på betydelige utfordringer med store forsinkelser, høy luftforurensing og ekstrakostnader både for trafikantene og næringslivet. I personbilen i Bergensrushet utnyttes bare ca. 0,15 pst. av setene ved siden av sjåføren, resten er tomt. Fjernes ca.10 pst. av personbilene i rushet, viser erfaringer at trafikken selv på de vanskeligste strekninger igjen kommer i bevegelse. Alle trafikanter vil tjene på dette; ikke minst kollektivtrafikantene som ofte står i den samme kø som alle andre trafikanter. Prosjektet inneholder også muligheten til å «supersamkjøre» de dager i framtiden da det er fare for overskridelse av grenseverdier for NO_x og annen forurensing. Datateknologien sikrer trygghet for trafikanter som kjører sammen med fremmede. Smarttelefonen er verktøyet som kobler trafikantene sammen.

Løsningen egner seg også godt for distriktene, der de uten bil ofte har et dårlig reisetilbud. Mens det er Statens vegvesen Region Vest som er eier av Bergensprosjektet, vil Vegdirektoratet etter planen ta ansvaret for å videreutvikle prosjektet til en nasjonal løsning. I Spørretimen i Stortinget 15. mars 2011 karakteriserte daværende samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa prosjektet som: «Flott og framtidsrettet». To statsråder til – Liv Signe Navarsete, den gang som samferdselsminister og Erik Solheim, den gang som miljø- og utviklingsminister – har også uttalt seg positivt til prosjektet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at det er et meget stort behov for midler til investeringer og drift på samferdselssektoren. Prosjektet Spontan samkjøring med bil, buss/bane og taxi vil kunne føre til en betydelig effektivisering av trafikken gjennom mindre behovet for bilkjøring i de stadig voksende byområder både i Norge og i utlandet. Dette kan gjennomføres uten nevneverdige utgifter for det offentlige samtidig som også trafikantene spare tid og penger.

Disse medlemmer er kjent med at Samkjøringsløsningen også har vakt internasjonalt oppsikt. Flere byer ønsker å ta ordningen i bruk så snart den fungerer godt i Bergen.

I Bergen legges det opp til en større bruk av sambruksfelt som ledd i avtalen med Samferdselsdepartementet for å redusere bruken av personbil. Skal dette bli vellykket, må selvsagt flere samkjøre. Verktøyet for å få dette til ligger i den løsning som nå utvikles for Bergensområdet. Disse medlemmer forutsetter at Samferdselsdepartementet sikrer finansiering av prosjektet frem til og gjennom oppstart i Bergen, samt legger til rette for bruk av samkjøringsløsningen også i andre større byer i Norge så vel som i Distrikts-Norge.

Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen inkludere kapasitetsfremmende tiltak innenfor kollektivtransport som

blant annet prosjektet 'Spontan samkjøring i Bergen' i tildeling av midler fra hhv. Belønningsordningen og Bymiljøpakker.»

INNFARTSPARKERING.

Komiteen viser til at utvidelse av eksisterende og bygging av nye innfartsparkeringer for bane og buss, vil gi umiddelbar bedring av rushtrafikken rundt Oslo og andre større byer. Oppstart av planlegging av innfartsparkering må skje tidlig i første periode. Komiteen viser til at potensialet av investeringer i kollektivtransport ikke blir benyttet fullt ut med mindre det blir både mulig og enkelt for reisende å sette igjen bilen utenfor byen og benytte kollektivreiser den siste strekningen.

KOLLEKTIVTRANPORT PÅ SJØEN

Komiteen viser også til at sjøveien er en underutnyttet transportåre i Osloregionen. Ved å ta i bruk Oslofjorden som transportåre fra Moss og Horten og nordover, vil en kunne utløse etablering av nye knutepunkter og utvidelse av allerede eksisterende knutepunkt.

Komiteen peker på at mange av landets største byer har mulighet for å flytte kollektivreiser fra land til sjø. Komiteen peker på at dette vil redusere kø knyttet til landbasert kollektivtransport og redusere transporttid både for gjenværende landbasert transport og for de som velger ekspressbåt. Komiteen peker spesielt på utviklingsarbeid som foregår med ferjer basert på elektrisk drift som åpenbart har overføringsverdi til ekspressbåter. Komiteen peker også spesielt på muligheten i Oslo og i Bergen der etablering av nye ekspressbåtruter kan gi betydelig effekt også på kort sikt. Komiteen minner om utfordringene knyttet til befolkningsvekst i de største byene frem mot 2030 med tilhørende etterspørsel etter persontransport. Utvikling av ekspressbåter bør inngå som en viktig del også av langsiktig strategi for å utvikle tilbud og øke kapasiteten innenfor kollektivtransporten.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, peker på at Samferdselsdepartementet i samarbeid med fylkene og de største byene må arbeide aktivt med dette.

Flertallet fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen gjennomføre en mulighetsstudie for å øke bruk av sjøbasert kollektivtransport sammen med aktuelle fylkeskommuner.»

«Stortinget ber regjeringen inkludere bruk av ekspressbåt som tiltak innenfor kollektivtransport i de fire største byområdene (mellom by og nærmeste nabokommuner) i tildeling av midler fra henholdsvis Belønningsordningen og Bymiljøpakker.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet peker på Fremskrittspartiets rammer for ny NTP 2014–2023, og understreker at Fremskrittspartiets forslag om statlig kjøp av persontransport og forslag om endrete/utvidete bypakker også omfatter kollektivtransport på sjø.

9.4 Regjeringens sykkelstrategi

9.4.1 Sammendrag

Økt sykling gir bedre framkommelighet, bedre miljø og andre samfunnsgevinster, særlig i form av bedre helse. Regjeringen har som mål å øke sykkelandelen fra dagens 4 pst. til 8 pst. innen utgangen av planperioden ved å:

- Sette av 8,2 mrd. kroner inkl. kompensasjon for mva. (7 mrd. kroner ekskl. kompensasjon for mva.) til tiltak for syklister og fotgjengere.
- Etablere sammenhengende sykkelvegnett i byområdene med statlige bidrag gjennom helhetlige bymiljøavtaler, bypakker og Belønningsordningen.
- Etablere sykkel- og ganganlegg i tilknytning til større veganlegg.
- Bedre drift og vedlikehold av gang- og sykkelveger, herunder vinterdrift.
- Bedre trafikksikkerheten og framkommeligheten for syklister, inkludert tilrettelegging for sykling på eksisterende trafikkareal.
- Vektlegge at det ved inngåelse av helhetlige bymiljøavtaler med byene legges opp til et godt tilbud for syklister.
- Styrke arbeidet med sykkeltellinger og kunnskapsformidling.

For å nå målet må antallet sykkelturer mer enn dobles. Sykkelandelen i byene bør være mellom 10 og 20 pst. for at det skal være mulig å oppnå 8 pst. sykkelandel på landsbasis. Forutsetningene for å øke andelen ligger best til rette i byområdene. Planlegging av tiltak for gående og syklende er særlig utfordrende og tidkrevende i byområder pga. interessemotsetninger og begrensede arealer.

22 pst. av alle reiser skjer til fots, jf. Reisevaneundersøkelsen 2009. Regjeringen ønsker at flere skal gå mer, og at det skal være attraktivt å gå for alle. Ved utforming av helhetlige bymiljøavtaler skal det legges vekt på å legge til rette for gående.

9.4.2 Komiteens merknader

Komiteen mener at økt sykling gir bedre framkommelighet, bedre miljø og samfunnsgevin-

ster, særlig i form av bedre helse. Satsingen på sykkel må bl.a. ses i sammenheng med regjeringens folkehelsemelding som ble lagt frem tidligere i vår. I samarbeid mellom staten, fylkeskommunene, kommunene, skoleverket, næringslivet, reiselivet, frivillige organisasjoner og andre må det etableres en kultur der sykling blir et naturlig transportvalg for flere enn i dag.

Komiteen understreker at frivillige organisasjoner spiller en viktig rolle i arbeidet for å øke sykling blant barn og unge.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, er tilfreds med at målsettingen om 8 pst. sykkelandel opprettholdes, men påpeker at for å nå målet må antallet sykkelturer mer enn dobles.

Flertallet har merket seg at det i planperioden 2014–2023 vil bygges om lag 750 km gang- og sykkelvei, i tillegg til tiltakene innenfor de helhetlige bymiljøavtalene. Av dette er 240 km sammenhengende sykkelvegnett i byer og tettsteder. Flertallet vil understreke viktigheten av at hovedsykkelvegnettet gir god kopling til kollektivtransporten, og bl.a. ha god sykkelparkering ved knutepunkter.

Flertallet mener at det skal være mulig for flere å gå til jobben, skolen eller til stasjonen, og at det derfor må etableres sammenhengende gangnett som er framkommelige, sikre, attraktive og universelt utformede. Gangnettet må være tilgjengelig hele året. Flertallet registrerer at statens vegvesen vil prioritere bedre drift og vedlikehold av gangarealer langs riksveger, særlig vinterdriften.

Flertallet 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. 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 prosent. Flertallet peker i den forbindelse på Kongsberg og Tønsberg som i 2009 har sykkelandeler på 10 og 11 prosent.

Flertallet mener at sykkelandelen i Norge er for lav og at det er naturlig å sammenligne seg med Sverige som har en sykkelandel på 12 prosent. Flertallet mener den statlige innsatsen må styrkes. Flertallet er bekymret for at sykkelandelen blant barn og unge voksne (13–17 år) går kraftig med.

Flertallet mener det bør gjennomføres tiltak for å snu denne uheldige trenden.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til Klimaforliket hvor behovet for restriktive virkemidler i Belønningsordningen understrekes. Det er behov for at det tilrettelegges bedre for kollektivreisende, syklister og fotgjengere, og tilretteleggingen bør skje før eller parallelt med innføringen av restriktive tiltak slik at det finnes gode alternative transporttilbud, slik blant annet NHO Transport påpekte i høringen. Aktuelle restriktive tiltak er køprising, bruk av bompenger og parkeringsbegrensning. Disse medlemmer påpeker at innføring av restriktive tiltak forutsetter lokale politiske vedtak.

Disse medlemmer viser til at regjeringen vil øke satsingen på tiltak for syklister og fotgjengere til 8,2 mrd. kroner inkl. kompensasjon for mva. i planperioden. Klimaforlikets ambisjon om en dobling innen 2017 av de årlige bevilgningene til gang- og sykkelveger i forhold til statsbudsjettet for 2012 videreføres. I tillegg settes det av 1 mrd. kroner i planperioden til dette formålet.

Disse medlemmer påpeker at i tillegg til tiltak gjennom bymiljøavtaler og Belønningsordningen, planlegger regjeringen store investeringer i jernbanen rundt de store byområdene.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre viser til at gang- og sykkelveier gir god trafikksikkerhetsgevinst, samtidig som slik utbygging langs stamveinettet vil gi bedre flyt i trafikken ved at behovet for 50- og 60-soner reduseres.

Disse medlemmer viser til at bevilgningene på ingen måte står i forhold til behovet når det gjelder gang- og sykkelvei, i likhet med de øvrige bevilgningene til investeringer og drift til effektive, sikre og miljøvennlige veier. Utbygging av gang- og sykkelveier langs stamveinettet og langs skoleveier må prioriteres i forbindelse med opprustning av veinettet, som del av veiprosjekter der sykkel er hensiktsmessig.

Disse medlemmer mener at man bør skille mellom gående og syklende på gang- og sykkelveier der dette er mulig. Det er stor forskjell i fart på en som sykler i oppunder 40 km/t, og en gående som holder 5–6 km/t.

Disse medlemmer påpeker at tilrettelegging for bruk av sykkel på ingen måte kan erstatte behovet for effektive, sikre og miljøvennlige veier.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti mener at det bør satses på sykkel som fremkomstmiddel, blant annet gjennom egne sykkelekspressveier til bykjerne og sentraliserte næringsområder. Det bør også tilrettelegges for egne sykkeltraseer som en del av nye veiprosjekter. Disse medlemmer ber regjeringen om en tiltaksplan for økt sykling blant barn og unge.

Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge til rette for egne sykkelekspressveier til bykjerner og sentraliserte næringsområder.»

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

Disse medlemmer viser for øvrig til sine generelle merknader om sykkelsatsing i hhv. kapittel 1.2.3 og 1.2.4.

PLANKAPASITET OG PLANBEREDSKAP

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.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, er bekymret over at effekten av investeringene til sykkeltiltak målt i antall kilometer sykkelveg er lavere enn målene i tidligere nasjonale transportplaner. Det er særlig i de større byene at det har manglet planer og hvor planberedskapen er lav. Dette flertallet ber om at regjeringen i forbindelse med statsbudsjettet for 2014 gir en redegjørelse på hvordan plankapasiteten kan styrkes da dette er viktig med tanke på den opptrapping i statlige investeringer for sykkeltiltak i kommende år.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti vil peke på at staten også må trå til med finansiering for å sikre at tilstrekkelig midler bevilges til sykkelformål. Disse medlemmer mener derfor det må opprettes en statlig støtteordning som belønner kommuner som satser på bygging av gang- og sykkelvei.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

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

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til Kristelig Folkepartis alternative planramme hvor det foreslås å bevilge 2,5 mrd. kroner til en belønningsordning for gang- og sykkelvei i planperioden. Dette medlem viser for øvrig til nærmere omtale i generell merknad i kapittel 1.2.4.

SYKKELORDNING

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at i Stortingets innstilling til Klimameldingen (Innst. S nr. 390 (2011–2012)) er følgende lagt til grunn:

«Flertallet ber om at regjeringen innenfor sykkelsatsingen etablerer en ordning der staten setter inn en særlig innsats i byområder der kommuner og fylker ønsker en forpliktende satsing for å få etablert et helhetlig sykkelnett.»

Disse medlemmer er opptatt av at Klimaforliket følges opp med en ordning innenfor sykkelsatsingen der staten setter inn en særlig innsats i byområder der kommuner og fylker ønsker en forpliktende satsing for å få etablert et helhetlig sykkelnett. Ordningen må ha som formål å påvirke transportplanleggingen i kommuner og fylkeskommuner, og fungere som et insentiv for bedre tilrettelegging for gående og syklende. Disse medlemmer er særlig opptatt av at det etableres helhetlig sykkelnett i byområder, samt at det prioriteres sikre soner rundt skoler. Disse medlemmer vil legge vekt på at kommunene og fylkeskommunene må bidra med egne midler for å få tilgang på statlige midler.

TRAFIKKREGLER FOR SYKLENDE

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser til at regelverket for syklende blir opplevd som uklart av mange trafikanter. En rapport om temaanalyse sykkelulykker utført av Statens vegvesen (januar 2010) viser at:

«I 9 av ulykkene (27 pst.) kan uklart regelverk hevdes å være en medvirkende årsak til ulykken. Regelverket som omfatter syklister kan være uklart når ikke den fysiske utformingen bygger opp under de rettigheter og plikter som regelverket gir.»

Flertallet er fornøyd med at regjeringen etter fremlegget til NTP har vedtatt presisereringer av regelverket i trafikkreglenes bestemmelser om vikeplikt, som særlig gjelder sikrere forhold for gående

og syklende. Flertallet har merket seg at regjeringen vil videreutvikle retningslinjer med sikte på å gjøre sykling mer attraktivt.

BRUK AV HJELM

Komiteen viser til at gang- og sykkelveier er et viktig trafikksikkerhetstiltak i hele landet i forbindelse med ferdsel mellom hjem og hhv. skole, arbeidsplass og fritidsaktivitet. Gang- og sykkelveier sammen med annen tilrettelegging for bruk av sykkel, kan dessuten også legge til rette for bruk av sykkel som transportmessig supplement og derved en viss transportmessig betydning i de største byene. Dette må gjenspeiles i planer, investerings- og driftsbudsjetter.

Komiteen viser til at sykkelhjelm er en billig og effektiv livredder. Komiteen mener at derfor at det er bekymringsfullt at bare én av tre bruker hjelm. Det er et klart behov for holdningsendringer hos voksne for å øke bruk av sykkelhjelm, og særlig blant barn.

9.4.3 Komiteens merknader til status, utfordringer og tiltak i de fire største byområdene

I meldingen er det gitt en omtale av status, utfordringer og tiltak i de fire største byområdene, jf. kapittel 9.11 i meldingen.

9.4.3.1 OSLOPAKKE 3

Komiteen viser til at man i den kommende tiårsperioden står overfor vekstutfordringer. Transportkapasitet i regionen må utvikles for å håndtere en historisk kraftig vekst i person- og godstransporten. Befolkningsveksten vil bli langt sterkere, og mer krevende å håndtere, enn i noen tidligere planperiode. I den foregående NTP-perioden på 10 år har regionens befolkning økt med 200 000 (2002–2011). Gjennom de siste årene har man sett en langt kraftigere økning i den årlige veksten. Osloregionens årlige befolkningsvekst har steget fra 22 000 til 28 000 på bare 8 år. De nasjonale framskrivninger forutsetter dermed en vekst i Osloregionen på inntil 310 000 innbyggere fram til 2020, og ytterligere inntil 600 000 flere innen 2040.

Komiteen viser til at ryggraden i Oslos kollektivtilbud er T-banen og det er behov for både å oppgradere eksisterende nett og å utvide kapasiteten i nettet. T-banetunnelen gjennom sentrum er dimensjonerende for T-banenettets kapasitet. Nye grenbaner som T-bane til Fornebu og baneforlengelser som til A-hus er nødvendige tiltak for å sikre en høy kollektivandel der det utvikles nye byområder.

Komiteen vil viser til at fylkeskommunene/Oslo kommune ikke alene har tilstrekkelige ressurser til å gjennomføre det kollektivtransportløftet som trengs. Det er derfor nødvendig med substansielle statlige bidrag til tunge investeringer i kollektivinfrastruktur.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, mener derfor at gode løsninger for offentlig transport er nødvendig for å dempe veksten i privatbiltrafikken mot Oslo og øke fremkommeligheten for næringslivets transporter og annen nyttetrafikk. Det er en målsetting at trafikkveksten i storbyene tas gjennom kollektivtrafikk, sykkel og gange.

Flertallet viser til at Oslo kommune og Akershus fylkeskommune har satset sterkt på offentlig transport for å utvikle Osloregionen til et levende byområde. Oslopakke 3 er et eksempel på dette. Folkevalgte i hele Oslo og Akershus fortjener honnør for å ha samarbeidet om å skape en plattform for samferdselsutbygging i dette området.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser til at i perioden 2014–2017 prioriterer regjeringen 1,7 mrd. kroner i statlige midler til riksveger i Oslopakke 3. I tillegg kommer midler til programområder, som blir fordelt senere. Det er lagt til grunn at midlene brukes til å fullføre de pågående prosjektene rv. 150 Ulvensplitten–Sinsen, E18 Bjørvikaprosjektet og E18 Sydhavna. Til nye prosjekter prioriterer regjeringen statlige midler til E16 Sandvika–Wøyen og E18 Lysaker–Ramstadsletta. Samtlige av disse prosjektene finansieres også med bompenger. Regjeringen legger vekt på å videreføre utbyggingen av E16 i Bærum for å eliminere en flaskehals i trafikksystemet, og for å legge til rette for byutvikling og bedre miljø i Sandvika. E18 Lysaker–Ramstadsletta er starten på utbyggingen av E18 Vestkorridoren mellom Lysaker og Asker. Utbyggingen er nødvendig for å møte økt etterspørsel etter transport, både kollektivtransport og næringstransport, samt for å legge til rette for byutvikling og ivareta miljøhensyn i Bærum og Asker. I siste seksårsperiode prioriteres om lag 3,5 mrd. kroner i statlige midler til riksveger i Oslopakke 3. I tillegg kommer statlige midler til programområder på riksveger som prioriteres senere. Det er lagt til grunn at midlene brukes til å videreføre E16 Sandvika–Wøyen og E18 Lysaker–Ramstadsletta som er forutsatt startet opp i første fireårsperiode. Totalt i tiårsperioden er det lagt til grunn om lag 1,1 mrd. kroner i statlige midler til E16 Sandvika–Wøyen og om lag 2,2 mrd. kroner til E18 Lysaker–Ramstadsletta. I tillegg er det lagt til grunn statlige midler til gjennomføring av prosjektet rv. 191 Atkomst Alnabru og til oppstart av E6 Mangle-

rudprosjektet. Videre foreslås et tilskudd til busterminalen ved Oslo S. Utbedret atkomst til Alnabru er nødvendig for å effektivisere Alnabruterminalen. Utbygging av E6 Manglerudprosjektet gir bedre bomiljø langs E6 og legger til rette for busstrafikken, samtidig som den reduserer behovet for å bygge ut Mosseveien.

Et tredje flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, ønsker at staten skal ta en større del av spleiselaget som danner det økonomiske grunnlaget for Oslopakke 3 og kollektivtransporten i og rundt Oslo. På sikt er det behov for en ny sentrumsring for T-bane inklusiv tilførselsbane fra Fornebu. Dette prosjektet er avgjørende for å sikre tilstrekkelig kapasitet i Osloregionens T-banesystem i årene fremover. Målet må være minst 50 pst. statlig andel ved viktige investeringer og økt tilskudd til drift.

Dette flertallet mener at det er viktig å se helheten i reisetilbudet i Oslo-regionen. InterCity, ny sentrumstunnel for tog samt Ringeriksbanen vil bidra til å utvide bo- og arbeidsmarkedet rundt Oslo.

Dette flertallet registrerer at det har vært kostnadsoverskridelser på enkelte av prosjektene i Oslopakke 3. Overskridelsene skyldes delvis at de forventede byggekostnadene på flere av prosjektene nå er høyere enn hva man opprinnelig budsjetterte med. Samtidig har Statens vegvesen stått for budsjettsprekker på flere milliarder kroner ved realisering av flere prosjekter. Her bør særlig overskridelsen på Ulven–Sinsen trekkes frem. Dette flertallet mener at det ikke er urimelig at staten dekker overskridelsene på de prosjekter Statens vegvesen har vært klart ansvarlig for.

Dette flertallet mener at norske storbyer vil stå overfor alvorlige mobilitetsutfordringer i fremtiden. Dette skaper store utfordringer både for næringsliv og privatpersoner. Prognosene frem til 2030 viser at befolkningen i Norges fire storbyområder; Stor-Oslo, Bergensregionen, Stavanger-regionen og Trondheimsregionen vil øke med mellom 30 og 40 pst. Dette flertallet mener at dette er uheldig, fordi staten bør ta en større del av det finansielle ansvaret for infrastruktur i storbyer.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet vil understreke at staten stiller med midler både til veg og jernbane i Oslopakke 3. Planlagte midler til jernbanen i Oslo og Akershus er i størrelsesorden 28–32 mrd. kroner i planperioden. Det er forutsatt at staten finansierer alle bevilgningene til jernbanen. Jernbanen er en viktig del av Oslopakke 3. Samlet sett bidrar staten med over 50 pst. av kostnadene ved Oslopakke 3.

Disse medlemmer har merket seg at Oslopakke 3 inneholder flere baneprosjekter, og viser til at prosjekter som Fornebubanen og bane til A-hus kan få tilskudd gjennom bymiljøavtalene dersom man blir enige med staten om en slik avtale. Disse medlemmer har fått med seg at man lokalt har uttrykt ønske om snarlig å forhandle frem en bymiljøavtale, og forventer at departementet raskt får på plass rammene til avtaleverket slik at man komme i gang med forhandlinger

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre viser til at infrastrukturen i Osloområdet allerede i dag har for lav kapasitet, og at befolkningen i Oslo og Akershus ifølge Statistisk Sentralbyrå (SSB) vil øke med til sammen 430 000 innbyggere innen 2040. Det betyr at det blir et enormt behov for investeringer i vei, jernbane og T-bane i årene fremover. Bygging og planlegging av infrastruktur i byområder er komplekst og tar lang tid, derfor må man starte umiddelbart dersom infrastrukturen skal ha tilstrekkelig kapasitet i 2040. Disse medlemmer viser til at befolkningsveksten kan bli vesentlig høyere enn det SSB har regnet seg frem til, fordi SSBs befolkningsfremskrivning bygger på forutsetninger om fallende fruktbarhetstall for innvandrerkvinner og fallende nettoinnvandring.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet er imot bompengefinansiering av vei- og kollektivtrafikk, fordi bilistene allerede betaler inn vesentlig mer i bil- og drivstoffavgifter enn det staten bruker på vei. I dag finansieres ny infrastruktur i Oslo-området i stor grad gjennom bompenger, men dette er ikke i nærheten av å være tilstrekkelig til å dekke behovet som befolkningsveksten innebærer. Det er heller ikke mulig å øke bompengesatsene så høyt at man får inn nok midler til nødvendige investeringer i vei- og kollektivinfrastruktur, fordi økte bompengesatser gjør at flere lar bilen stå hjemme. Ifølge Samferdselsdepartementets svar på Fremskrittspartiets budsjettspørsmål 212 til statsbudsjettet for 2013, er det forventet at om lag 600 mill. kroner av bompengene på Oslopakke 3 går til drift av kollektivtrafikken og om lag 1,4 mrd. kroner til investeringer i kollektivtrafikk. Ethvert bortfall av bompenger vil altså føre til reduserte investeringer i kollektivtrafikken.

Disse medlemmer viser til at kostnadene for prosjektene i Oslopakke 3 som ble vedtatt i 2006 opprinnelig var beregnet til 53 mrd. kroner (2006-kroner), hadde økt til 99 mrd. kroner da en hadde en ny vurdering av kostnadene i pakken i 2012. Det er en økning på nærmere 100 pst., mens det i samme periode har vært en økning i konsumprisindeksen på 13 pst. Disse medlemmer viser til at ett av prosjek-

tene med størst prosentvis overskridelse i Oslopakke 3 er en ny firkantet rundkjøring på Carl Berner Plass som har kostet 283 mill. kroner. Den firkantete rundkjøringen er først og fremst laget for å få hverdagsbilistene til å velge andre veier, og rundkjøringen var i utgangspunktet en av hovedstadens viktigste knutepunkter der Ring 2 krysser og delvis kombineres med rv. 4. Firkantrundkjøringen er vanskelig for leddbusser, og i juni 2012 fikk en leddbuss motorstans og ble hengende fast. Dette kommer trolig til å gjenta seg. Oslopakke 3 har også vært preget av andre store overskridelser:

Prosjekt:	Beregnet 2006	Beregnet 2012	Økning:
E18 Bjørvika	2325 mill. kr.	8606 mill. kr.	4271 mill. kr(168 pst.)
Rv. 150 Ulven–Sinsen	1290 mill. kr.	4004 mill. kr.	2599 mill. kr(185 pst.)
Rv. 4 Carl Berners pl.	65 mill. kr.	283 mill. kr.	213 mill. kr(304 pst.)
E16 Wøyen–Bjørum	190 mill. kr.	1125 mill. kr.	920 mill. kr. (449 pst.)
Rv. 150 Nydalskrysset	400 mill. kr.	1100 mill. kr.	665 mill. kr (153 pst.)

Disse medlemmer viser til at Arbeiderpartiet og Høyre i Oslo bystyre i juni 2012 stemte for å øke bompengesatsene og å ta ut en rekke veiprosjekter fra Oslopakke 3. Disse medlemmer viser til at Oslo Fremskrittsparti stemte imot og trakk seg dermed fra det tidligere politiske forliket om den opprinnelige Oslopakken. Oslo Fremskrittsparti fremmet for øvrig forslag om folkeavstemming om Oslopakke 3 allerede da Oslo bystyre behandlet saken 25. oktober 2006. Den 1. februar 2013 økte takstene for passering av bommene i Oslo. Prisen for hver passering økte fra 27 kroner til 30 kroner. I tillegg gikk rabatten for dem med Autopass-avtale ned fra 20 pst til 10 pst. Det betyr at prisen for de 80 pst. som har Autopass-avtale økte fra 21,60 kroner til 27 kroner ved hver passering, altså en økning på 25 pst. For en bilist som har 2 passeringer per dag 240 dager i året vil det bety en årlig økning på 2 592 kroner. Disse medlemmer viser til brev fra Norges Automobil-Forbund til Byrådet i Oslo av 31. januar 2013, der NAF (sitat):

«er kritisk til den manglende viljen staten viser til å bidra med finansieringsmidler til investeringer i infrastrukturen i og rundt hovedstaden», der «NAF forventer at bystyret jobber intenst for å få betydelig økte statlige midler inn i Oslopakke 3» og der «NAF er bekymret for at hverken Oslo- og Akerhuspolitikerne eller Stortinget virker å ta inn over seg den åpenbare konflikten mellom ønsket om færre bilreiser i hovedstadsområdet på den ene siden og avhengigheten av bompengeinntekter på den andre siden».

Disse medlemmer viser til at Oslo har stor strategisk betydning for resten av landet, og vil i den forbindelse vise til merknader fra kommunal- og forvaltningskomiteen i Innst. S. nr. 165 (2007–2008) til St.meld. nr. 31 (2006–2007) Hovedstadsmeldingen:

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

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

Disse medlemmer viser til at det i debatten om infrastruktur i Oslo-området fra enkelte andre partier ofte hevdes at det ikke er mulig å bygge seg ut av transportutfordringene i hovedstadsregionen, for eksempel uttalte samferdselsminister Marit Arnstad følgende i toppmøtet i Fremtidens byer 20. november 2012:

«Nå har vi imidlertid kommet til et punkt der vi ikke lenger kan vegbygge oss ut av transportutfordringene i storbyområdene».

Disse medlemmer vil i den forbindelse vise til at Oslo ikke er i nærheten av å være blant verdens største byer, og at det ikke finnes noen naturlov som sier at det i Oslo og Akershus ikke er plass til flere enn de 1,2 millioner innbyggerne som bor i de to fylkene i dag, selv dersom all fremtidig trafikkvekst skulle tas av veitransport alene.

Disse medlemmer vil trekke frem følgende prosjekter som særlig viktige å få gjennomført:

- Ny T-banetunnel gjennom Oslo sentrum
- Bygging av T-bane til Fornebu
- Bygging av T-bane til A-hus
- Bygging av E18 Vestkorridoren, med tunnel og lokk langs Frognerstranda og lokk eller tunnel fra Skøyen til Lysaker
- Ny jernbanetunnel under Oslo
- Oppgradering av Alnabruterminalen
- Oppgradering av Trondheimsveien (rv. 4) fra Sinsen til Gjelleråsen, herunder planlegging av

en på sikt fullstendig lokk- og tunnelløsning, og fire felter fra Grorud til Gjelleråsen
- E6 syd med seks felt fra bygrensen til Ryen, noe som gjør det mulig å nedgradere dagens Mossevei (E18) til lokalvei.
- Oppgradering av Ryenkrysset (E 6) til tre plan.
- Bygging av Bretvedtdiagonalen
- «Indre øst-tunnel» i fire felt fra Bjørvika til Økern med av- og påkjøringsramper til Ring 2/ rv. 4 ved Carl Berners plass.
- Manglerudtunnel for E6 fra Abildsø til Alnabru
- Nytt kryss på Ring 3 ved Nydalen.

Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiets partileder Siv Jensen tok opp spørsmålet om overskridelsene med samferdselsministeren i skriftlig spørsmål Dokument nr. 15:794 (2012–2013) av 11. februar 2013. Svaret inneholdt ingen løfter om at staten skulle dekke noen av merkostnadene.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at regjeringen i sitt forslag til nasjonal transportplan signaliserer at man ønsker en reforhandling av det lokale Oslopakke 3-forliket. Disse medlemmer vil advare mot en slik tilnærming, En reforhandling av pakken vil bidra til å forsinke fremdriften i viktige prosjekter. Det er ingen god løsning.

Disse medlemmer mener at regjeringens passive holdning overfor Oslo gjør at gode muligheter til å utvikle bedre samferdselspolitikk ikke blir nyttet fullt ut. For eksempel kunne bompengeringen i Oslo konkurranseutsettes for å redusere de administrative kostnadene og gitt mer penger til vei og bane. Ruter kunne blitt gitt mulighet til å legge inn anbud på drift av lokaltog i regionen. Disse medlemmer vil understreke at sistnevnte tiltak krever en konkurranseutsetting av jernbanen.

Disse medlemmer viser til at det lokale forliket om Oslopakke 3 inneholder finansiering til å legge E18 i tunnel forbi det nye byutviklingsområdet på Filipstad. Dette er viktig tiltak som muliggjør byutvikling ved at store arealer frigjøres til bolig og rekreasjon. Det vises videre til at Oslopakke 3 i slutten av planperioden har satt av midler til å legge E18 under terreng fra Skøyen til Lysaker, og sammen med bygging av ny Fornebubane legger det til rette for miljøvennlig knutepunktutvikling langs hele Bestumkilen.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen om å inkludere boligutbygging som et dokumenterbart kriterium i Belønningsordningen for kollektivtransport og/eller de kommende bypakkene.»

«Stortinget ber regjeringen sørge for en forpliktende finansiering av viktige kollektivtransportløsninger i de største byene, fortrinnsvis gjennom å gi statlige investeringstilskudd etter prinsippet om samsvarende medfinansiering av lokale tilskudd (50/50 fordeling).»

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til de korridorspesifikke merknadene i kapittel 15 samt sine generelle merknader i kapittel 1.2.3.

E18 Vestkorridoren

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, understreker betydningen av sammenhengende og helhetlig utbygging av E18 Vestkorridoren. Dette for å unngå fordyrelse og forsinkelse av prosjektet, og for å sikre at køproblemene ikke bare forflyttes.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine merknader om viktigheten av E18 Vestkorridoren og bompengefri finansiering i innstillingens kapittel 15.4.2.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til Høyres transportplan, og mener at utbyggingen av E18 Vestkorridoren burde blitt løst av en egen prosjektorganisasjon.

9.4.3.2 BERGENSOMRÅDET

Komiteen viser til at Bergen er en av landets fire største byer. Forventet sterk befolkningsvekst i byregionen forsterker dagens utfordringer med et mangelfullt transportsystem for personer og gods.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, peker på at i likhet med de øvrige tre storbyene er det i Bergen nødvendig med omfattende investering i moderne infrastruktur og med modernisert og forsterket tilbud innenfor kollektiv persontransport.

Flertallet legger til grunn at staten i langt sterkere grad må ta planansvar, organiseringsansvar og spesielt finansieringsansvar i de fire største byene. Det gjelder også i Bergen der bompengekostnadene per innbygger nesten er doblet fra 2002 til 2011.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at Stortinget gjennom behandlingen av Prop. 108 S (2009–2010) sluttet seg til en utvidelse av Bergensprogrammet med ti år til utgangen av 2025. Etter forvaltningsreformen 2010

er det ikke lenger riksvegprosjekt i Bergensprogrammet.

Disse medlemmer viser til at for Bergensområdet i planperioden prioriterer regjeringen at Eikåstunnelen på strekningen Vågsbotn–Hylkje på E39 fullføres i perioden 2014–2018. Prosjektet finansieres fullt ut med statlige midler. I Bergensområdet legges det opp til å starte utbyggingen av E39 til firefelts veg på strekningen Svegatjørn–Rådal i Os og Bergen kommuner i perioden 2014–2017. I tillegg legges det opp til å starte byggingen av nytt Sotrasamband på rv. 555 i Bergen og Fjell kommuner. Begge prosjektene forutsettes delvis bompengefinansiert. Videre er det prioritert statlige midler til å starte byggingen av ekstra tunnelløp i Sætre- og Bjørkhaugtunnelen på E16 i Bergen kommune. Disse prosjektene fullføres i perioden 2018–2023. I siste seksårsperiode er det også aktuelt å starte utbygging av E39 til firefelts veg mellom Nyborg og Klauvaneset i Bergen kommune. Dette er betinget av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av prosjektet. Innenfor rammen til riksveginvesteringer er det foreslått et statlig bidrag til disse prosjektene på til sammen om lag 6,4 mrd. kroner, hvorav om lag 1,8 mrd. kroner i første fireårsperiode. I tillegg er det forutsatt statlige midler til tiltak innenfor de ulike programområdene. Dette vil bli nærmere avklart gjennom arbeidet med handlingsprogrammet. Videre kan det bli aktuelt med statlige midler innenfor foreslåtte rammer til helhetlige bymiljøavtaler, forutsatt at lokale og statlige myndigheter blir enige om en avtale.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sitt forslag under innstillingens kapittel 9.3.2 om å utvide dagens ordning med statlig kjøp av persontransport på tog til også å omfatte statlig kjøp av kollektivtransport generelt.

Disse medlemmer viser til sine merknader og forslag i innstilling om Dokument 8:79 S (2012–2013) om statlig fullfinansiering av Bergensprogrammets tredje del og i Innst. 324 S (2012–2013) til Prop. 143 S (2012–2013) om Bergensprogrammet.

Disse medlemmer peker på at tredje og siste del av Ringveg vest (første del tatt i bruk og andre del under bygging) mangler finansiering. Disse medlemmer viser videre til at Bergen trenger et fullt utbygget ringvegssystem for å få løst transport-, trafikk og miljøproblemer. Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets finansieringsrammer for ny NTP 2014–2023, og legger til grunn at tredje del av Ringvei vest fullføres og bygging av Ringvei øst fra Fjøsanger til Arna påbegynnes i perioden 2014–2017.

Disse medlemmer merker seg at regjeringens sier den har lagt vekt på at:

«det er nødvendig å øke jernbanens kapasitet slik at denne kan ta sin del av oppgaven med å håndtere transportetterspørselen rundet de største byene» (side 14)

og (side 59):

«Regjeringen har som ambisjon å utvikle jernbanen slik at togtilbudet spiller en sentral og strukturerende rolle i kollektivsystemet og tar veksten i transportetterspørselen i og rundt storbyområdene».

Disse medlemmer viser til svar på spørsmål 17. Disse medlemmer konstaterer at det fortsatt ikke er mulig å få dokumentert effekten av Bybanen i Bergen på samlet kollektivandel i Bergen, på kollektivandelen i Bergen søndre del og på kollektivandelen i Bybanetraseen. Disse medlemmer har spesielt merket seg følgende utsagn gjengitt i sitt forslag til NTP 2013–2023 på side 168:

«Etter at Bybanen ble åpnet har antall påstigende i kollektivtrafikken økt med nesten 20 pst. Dette innebar også en ruteomlegging som ga flere bytter og dermed flere påstigninger.»

Disse medlemmer mener at det er uheldig at det nå planlegges betydelige nye investeringer (nesten 4 mrd. kroner) for å videreføre Bybanen i et tredje byggetrinn uten at effekten på kollektivtrafikken i Bergen er dokumentert.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for samordning av Bybaneprosjektet i Bergen, jf. St.prp. nr. 75 (2004–2005) og Innst. S. nr. 94 (2005–2006), med utvikling av nærtrafikk med jernbane i Bergensregionen. Stortinget legger til grunn at staten overtar ansvaret for utbygging av prosjektet.»

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at det frem mot 2040 er ventet at befolkningen i Bergensområdet vil vokse med nærmere 40 pst. Det blir derfor viktig å få på plass et godt transportsystem. Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune har over lengre tid arbeidet målrettet for å øke kollektivtransportandelen i regionen.

Disse medlemmer viser til at Bergen, sammen med åtte andre byområder, er omfattet av ordningen med «Helhetlige bymiljøavtaler» og «Belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene».

Disse medlemmer viser til suksessen med bybane i Bergen. Bybanen i Bergen er nå på plass, og det er gjort tiltak for å gjøre det billigere og enklere å reise kollektivt i Bergen. Disse medlemmer

mener staten må inn med betydelige bidrag for å sikre videre utbygging av Bybanen i Bergen.

Disse medlemmer viser til at Bystyret i Bergen den 28. november 2011 behandlet «Konseptvalgsutredning (KVU) for transportsystemet i Bergensområdet», med bybane til alle bydeler, sykkelsatsing og gjennomføring av viktige vegprosjekter som sentrale elementer i framtidig transportstrategi for Bergensområdet. Disse medlemmer vil understreke betydningen av at arbeidet med å gi et fremtidsrettet transportsystem har en god fremgang. Disse medlemmer ønsker en økning av statlige bevilgninger til nye bane- og bussløsninger i Bergen. I Prop. 143 S (2012–2013) ble det sikret finansiering av Bybanen til Flesland med ferdigstilling i 2016. Planarbeidet for byggetrinn 4 til Åsane er igangsatt og bybanen til Åsane er forutsatt ferdigstilt i 2019/2020, men er foreløpig ikke finansiert. Det bør arbeides med å sikre utbyggingen statlige investeringstilskudd etter prinsippet om like store lokale tilskudd til prosjektene (50/50 tilskudd). Den statlige medfinansieringen skal utbetales over tid og begynne ved prosjektenes oppstart. Det understrekes at medfinansieringen skal være en del av en forpliktende avtale mellom stat og relevante lokale myndigheter, basert på klart dokumenterbare mål for økt kollektivandel.

Komiteens medlemmer fra Høyre har merket seg fylkestinget i Hordaland 12. juni 2012 har gjort slikt vedtak:

«Fylkestinget sluttar seg til forslaget om å etablera bypakkar/regionpakke Bergen med føresetnad om forpliktande statleg medfinansiering. For å sikra kontinuerleg utbygging av bybanen etter at byggetrinn 3 er ferdigstilt i 2016, og naudsynte veg, gang, kollektiv (m.a. park&ride ved riksvegårene) og sykkelinvesteringar, vil statleg medfinansiering på 7-10 mrd. kr i ein regionpakke/ bypakke for Bergensområdet vera avgjerande.»

Disse medlemmer viser for øvrig til sine korridorspesifikke merknader under kapittel 15.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti mener at det er nødvendig at staten tar et større direkte ansvar for utbygging av bybaner, og viser i den forbindelse til forslag fra Kristelig Folkeparti om å opprette en statlig støtteordning for bybaner. Dette medlem foreslår at det settes av 2 mrd. kroner til dette i planperioden jf. Kristelig Folkepartis alternative planramme. Ut over dette mener dette medlem at staten skal gå i dialog med Bergen kommune med sikte på å få på plass en ordning med 50 pst. statlig finansiering av videre utbygging av bybanen. Dette medlem viser til sine merknader om bybaner og bybanen i Bergen i kapittel 9.3, samt i generell merknad i kapittel 1.2.4.

Dette medlem viser til forslag fra Kristelig Folkeparti om å opprette en statlig støtteordning for bybaner. Dette medlem foreslår at det settes av 2 mrd. kroner til dette i planperioden, jf. Kristelig Folkepartis alternative planramme. Ut over dette mener dette medlem at staten skal gå i dialog med Bergen kommune med sikte på å få på plass en ordning med 50 pst. statlig finansiering av videre utbygging av bybanen.

Dette medlem vil styrke og videreutvikle belønningsordningen for kollektivtrafikk, noe som blant annet kan bidra til videre utvikling av bybaner. Dette medlem viser til Kristelig Folkepartis alternative planramme hvor Belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene styrkes med 5 mrd. kroner.

Dette medlem viser til sin generelle merknad i kapittel 1.2.4.

Jernbane

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser til viktigheten av et godt jernbanetilbud rundt Bergen. Flertallet viser til nødvendigheten av en oppgradering av Vossebanen for å forbedre tilbudet på denne strekningen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet har merket seg med tilfredshet at det på jernbanen er satt av om lag 3,2 mrd. kroner i planperioden, hvorav om lag 2,4 mrd. kroner i første fireårsperiode, til prosjektet Ulriken tunnel. Med ny tunnel blir det dobbeltspor på strekningen Arna–Bergen, og tilbudet kan økes fra dagens halvtimesfrekvens til kvarters frekvens på lokaltogene. I tillegg settes det av om lag 0,5 mrd. kroner til tiltak på Vossebanen for å forbedre tilbudet på denne strekningen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at jernbanen spiller en begrenset rolle i det samlede persontransportsystemet i Bergensområdet. Samtidig foreligger to mulighetsområder for økt jernbanekapasitet i Bergensområdet; jernbane til Flesland flyplass via bydelen Fyllingsdalen (30 000 innbyggere) og lokaltog til bydelen Åsane (40 000 innbyggere). Disse medlemmer anbefaler at begge prosjekter realiseres så snart som mulig.

Disse medlemmer peker også på at dagens godsterminal for jernbane lokalisert på Nygårdstangen midt i Bergen sentrum, er i ferd med å nå kapasitetstaket. Lokaliseringen skaper mye godstransport på bil inn og ut av sentrum og bidrar sterkt til trafikk-

og miljøproblemer. Disse medlemmer legger til grunn at Samferdselsdepartementet må ta en langt mer aktiv rolle når det gjelder utvidelse av dagens jernbane i Bergen og ny lokalisering av godsterminal. Disse medlemmer peker på at jernbane til Flesland, ny godsterminal ved Flesland og ny godshavn også ved Flesland kan gi regionen er transportknutepunkt i tråd med målsettingen i inneværende og ny NTP.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til sitt alternative statsbudsjett for 2013 hvor Høyre foreslo 50 mill. kroner mer enn regjeringens forslag til å forberede arbeidet med OPS-løsninger på prosjektet Ulrikstunnelen. Disse medlemmer mener at med en slik løsning ville tunnelen stått ferdig flere år tidligere.

Disse medlemmer vil også peke på at det haster å få oppgradert togmateriellet på Vossebanen og forutsetter at nyere materiell kan settes i drift så snart som mulig.

9.4.3.3 Trondheimsområdet

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser til at Trondheimsområdet venter en betydelig befolkningsvekst. Fram mot 2040 er det ventet en befolkningsvekst på noe over 30 pst., til 340 000 innbyggere. Flertallet vil understreke viktigheten av Miljøpakke Trondheim, og viser til at den har bidratt til en positiv utvikling. Imidlertid er det fortsatt et behov for å øke fremkommeligheten.

Flertallet viser til at utviklingen av transportsystemet i Trondheim er basert på Miljøpakke Trondheim. Miljøpakken er et samarbeid mellom Trondheim kommune, Statens vegvesen og Sør-Trøndelag fylkeskommune. Pakken skal løse utfordringene ved en kraftig vekst i bilbruken i området, sikre finansiering av et avlastende hovedvegsystem rundt de sentrale byområdene, og forbedre framkommeligheten til andre trafikantgrupper som kollektivtrafikk, gående og syklende. Miljøpakken har ti hovedmål. Bl.a. skal CO_2-utslipp fra transport reduseres med minst 20 pst. innen 2018, andelen reiser med privatbil skal reduseres fra 58 til 50 pst., et helhetlig gang- og sykkelvegnett skal på plass og framkommelighet for kollektivtransport skal bedres.

Flertallet registrerer at de statlige prioriteringene innebærer at i perioden 2014–2017 fullføres prosjektet E6 Nidelv bru–Grillstad som er delvis bompengefinansiert gjennom innkrevingsordningen for E6 Trondheim–Stjørdal. I tillegg er det satt av statlige midler som refusjon av forskutterte midler fra Trondheim kommune i forbindelse med byggingen av rv. 706 Nordre avlastningsveg. Dersom det blir tilslutning til Miljøpakke Trondheim trinn 2, legges det opp til å videreføre utbyggingen av E6 til firefelts veg gjennom anleggsstart på strekningen Jaktøyen–Klett–Sentervegen i første fireårsperiode. Prosjektet E6 Jaktøyen–Klett–Sentervegen fullføres i perioden 2018–2023. I siste seksårsperiode er det også aktuelt å videreføre utbyggingen av rv. 706 mellom Sluppen og Stavne. Begge prosjektene forutsettes delvis bompengefinansiert gjennom Miljøpakke Trondheim trinn 2. Innenfor rammen til riksveginvesteringer er det foreslått et statlig bidrag til disse prosjektene på til sammen om lag 2 mrd. kroner, hvorav om lag 1,3 mrd. kroner i første fireårsperiode. I tillegg er det forutsatt statlige midler til tiltak innenfor de ulike programområdene. Dette vil bli nærmere avklart gjennom arbeidet med handlingsprogrammet. Videre kan det bli aktuelt med statlige midler innenfor foreslåtte rammer til helhetlige bymiljøavtaler, forutsatt at lokale og statlige myndigheter blir enige om en avtale.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Trondheimsområdet er i sterk vekst, og at det vil være 50.000 flere trondheimere i 2030. Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet vil bygge ut E6 til motorveistandard på strekningen Oslo-Trondheim-Steinkjer, og sine merknader om dette i innstillingens kapittel 15.7.2 og 15.8.2. Disse medlemmer påpeker viktigheten av at nytt logistikknutepunkt for Trondheimsregionen prioriteres i kommende NTP-periode. Disse medlemmer tar ikke stilling til eventuell plassering, men mener at dette snarest må avklares av folkevalgte organ i de kommuner som er vurdert som vertskommuner for integrert eller delt løsning. Disse medlemmer viser til at kapasitetsgrensen for dagens godsterminal på Brattøra i Trondheim med dagens utvikling vil være nådd innen 2020, og området har svært begrensede muligheter for utvidelse. For å sikre effektiv omlasting, og en terminal som er dimensjonert for fremtidig vekst på bane, må ny godsterminal for Trondheimsregionen være på plass i perioden 2014–2023. Disse medlemmer legger til grunn at godsterminal for jernbane og ny havn må/bør samlokaliseres med ny havn og at en slik løsning også må gi rom til samlastere. (Intermodal løsning).

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti ønsker en økt satsing på superbusser for å skape et høykapasitetstilbud. Disse medlemmer vil understreke at statlige myndigheter har et særskilt ansvar for å stille med forpliktende finansiering av viktige kollektiv-

transporttiltak. Målet må være 50 pst. statlig andel ved viktige investeringer og økt tilskudd til drift.

Disse medlemmer understreker at medfinansieringen skal være en del av en forpliktende avtale mellom stat og relevante lokale myndigheter, basert på klart dokumenterbare mål for reduksjon i bilbruk og økt kollektivandel.

Disse medlemmer viser for øvrig til sine korridorspesifikke merknader under kapittel 15.

Trønderbanen

Komiteen er positiv til å prioritere modernisering og elektrifisering av Trønderbanen og Meråkerbanen. Elektrifisering, oppgradering av stasjoner, økt kapasitet og flere dobbeltspor vil gi en bedre reiseopplevelse for mange mennesker. Komiteen vil peke på at det må prioriteres å få oppgradert materiellet.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, er glad for at regjeringen har satt av om lag 3,9 mrd. kroner til modernisering og elektrifisering av Trønderbanen og Meråkerbanen i planperioden, hvorav om lag 0,8 mrd. kroner i første fireårsperiode. Dette omfatter elektrifisering av både Trønderbanen og Meråkerbanen, oppgradering av stasjoner, økt strekningskapasitet og ferdigstillelse av dobbeltsporparsellen Hell–Værnes. Tiltakene vil gi en reisetidsreduksjon på strekningen Trondheim–Værnes på inntil 20 minutter.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at togmateriellet på Trønderbanen er gammelt, og forutsetter derfor at tidsplanen for elektrifisering av banestrekningen er koordinert med tidsplanen for utskifting av materiell.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine merknader om elektrifisering av Trønderbanen og Meråkerbanen i innstillingens kapittel 15.8.3.

Komiteen viser for øvrig til sine respektive korridorspesifikke merknader under kapittel 15.

9.4.3.4 Nord-Jæren/Stavangerområdet

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser til at Stavangerregionen er en av de mest ekspansive regionene i Norge, med sterk vekst i folketall og arbeidsplasser. Befolkningen er ventet å vokse nærmere 40 pst. frem mot 2040. Det er derfor viktig å bygge ut et fremtidsrettet transportsystem.

Flertallet viser til at Stortinget gjennom behandlingen av St.prp. nr. 14 (1998–99) gav samtykke til bompengeinnkreving for delvis bompengefinansiering av prosjekt og tiltak på Nord-Jæren. Innkrevingen startet i 2001, og i utgangspunktet var det lagt til grunn en bompengeperiode på 10 år. Siden 1998 er det gjennomført rundt 100 prosjekt og tiltak innenfor Nord-Jæren pakken. Totalt er det investert om lag 6 mrd. kroner, hvorav om lag 40 pst. er finansiert med bompenger.

Flertallet har videre merket seg at dersom Stortinget slutter seg til en ny Jærenpakke 2 innen utgangen av 2016, vil den avløse videreføringen av dagens ordning. Uten tilslutning til en ny Jærenpakke 2 vil dagens bompengeordning avsluttes når oppstartede prosjekt er fullført og kostnadene ved avviklingen av ordningen er finansiert.

Flertallet registrerer at regjeringen legger opp til at i perioden 2014–2017 fullføres prosjektet E39 Eiganestunnelen som startes opp i 2013. Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert gjennom forlengelse av innkrevingsordningen for Nord-Jærenpakken. Prosjektet rv. 13 Ryfast er under bygging og blir finansiert bl.a. med et eget bompengeopplegg. I tillegg legges det opp til å bygge ut E39 til firefelts veg på strekningen Ålgård–Sandved. Prosjektet forutsettes gjennomført i to utbyggingsetapper med ferdigstillelse av Hove–Sandved i første fireårsperiode og Ålgård–Hove i siste seksårsperiode. Det er forutsatt at Hove–Sandved delfinansieres med bompenger fra Nord-Jærenpakken, mens Ålgård–Hove er avhengig av at det blir tilslutning til en Jærenpakke 2. I siste seksårsperiode er det aktuelt å bygge ut E39 til firefelts veg på strekningen Smiene–Harestad i Stavanger og Randaberg kommuner. Dette er betinget av at det blir tilslutning til en Jærenpakke 2. Innenfor rammen til riksveginvesteringer er det foreslått et statlig bidrag til disse prosjektene på til sammen om lag 3,2 mrd. kroner, hvorav om lag 1,1 mrd. kroner i første fireårsperiode. I tillegg er det forutsatt statlige midler til tiltak innfor de ulike programområdene. Dette vil bli nærmere avklart gjennom arbeidet med handlingsprogrammet. Videre kan det bli aktuelt med statlige midler innenfor foreslåtte rammer til helhetlige bymiljøavtaler, forutsatt at lokale og statlige myndigheter blir enige om en avtale.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, har merket seg at det har vært gjennomført KS1 av KVU for transportsystemet på Jæren. Regjeringen legger til grunn at videre utvikling av transportsystemet på Jæren skal baseres på konsept K3A Busway,

dvs. en buss- og jernbanebasert videreutvikling av transportsystemet.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet vil peke på at for utbygging av hovedtraseen for kollektivtrafikken mellom Stavanger, Forus, Sandnes og Sandnes øst, legges det til rette for en mulig omlegging til bybane på sikt.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre viser til at Nord-Jæren og Stavangerområdet forventer sterk befolkningsvekst. Disse medlemmer viser til at befolkningen i Stavanger–Sandnes er forventet å øke kraftig, og at befolkningen for Rogaland sett under ett vil øke med 157 000 innbyggere fra 450 000 til 607 000 innen 2040. Disse medlemmer mener at den forventede befolkningsveksten må få konsekvenser for statlige samferdselsprioriteringer.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser for øvrig til sine merknader om Jærbanen i innstillingens kapittel 15.4.3. Disse medlemmer vil også vise til sine merknader i innstillingens kapittel 15.4.2 om E39 Kristiansand–Stavanger, rv. 509 Transportkorridor vest og rv. 510 Solaplitten, samt sine merknader om E39 Rogfast i innstillingens kapittel 15.5.2.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti mener at statlige myndigheter har et særskilt ansvar for å stille med forpliktende finansiering av viktige kollektivtransporttiltak. Målet må være 50 pst. statlig andel ved viktige investeringer og økt tilskudd til drift.

Disse medlemmer ser positivt på utviklingen av baneløsninger i Stavangerregionen. Skinnegående transport har høy kapasitet og høy komfort, og det bør legges til rette for utvikling av slike løsninger.

Disse medlemmer understreker at medfinansieringen skal være en del av en forpliktende avtale mellom stat og relevante lokale myndigheter, basert på klart dokumenterbare mål for reduksjon i bilbruk og økt kollektivandel.

Disse medlemmer viser for øvrig til sine korridorspesifikke merknader under kapittel 15.

Disse medlemmer viser til at det har vært gjennomført KS1 av KVU for transportsystemet på Jæren. Disse medlemmer mener at bybane vil være en foretrukket løsning, og vil understreke betydningen av fremdrift i arbeidet med å skape fremtidens transportsystem.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til sine merknader og forslag i generell merknad i kapittel 1.2.4 om å opprette en statlig tilskuddsordning for bybaner.

Samordning av lokalt togtilbud og øvrig kollektivtransport

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Senterpartiet, viser til at regjeringens planforslag påpeker et stort behov for å samordne jernbane, togtilbud og øvrig kollektivtrafikk på en bedre måte. En hovedutfordring er å unngå at transportmidlene konkurrerer mot hverandre framfor å bygge opp under hverandre. For å bedre samordningen er det en forutsetning at alle aktørene har interesse og insentiver i å spille på lag med hverandre.

Flertallet viser til at planforslaget påpeker at jernbanen er et komplekst system hvor avhengighetene mellom infrastruktur og rullende materiell er mange. Dette taler for at ansvaret for infrastruktur og togtilbud bør være samlet slik at de endringer som ønskes i togtilbudene realiseres ved å gjennomføre påkrevde infrastrukturinvesteringer og investeringer i togmateriell.

Flertallet vil spesielt vise til et spennende samarbeidsprosjekt i Oslo-området mellom Ruter AS og NSB AS om utviklingen av kollektivtilbudet i Sørkorridoren. Tilsvarende modeller bør være et utgangspunkt for samarbeid i de øvrige storbyområdene hvor toget inngår som en del av det samlede kollektivtilbudet.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet vil be regjeringen om å vurdere ulike måter å oppnå tettere samspill mellom utvikling av togtilbud, utvikling av infrastrukturen og investeringer i togmateriell, for eks. etablering av felles planfunksjoner mellom Jernbaneverket, NSB og Flytoget. Bilaterale samarbeid mellom de operative aktørene NSB og Flytoget, de lokale administrasjonsselskapene og Jernbaneverket kan også være et mulig svar på samordningsutfordringen.

9.4.3.5 ØVRIGE BYREGIONER

Komiteen vil vise til områdene som utgjør nettverket «Fremtidens byer». Oslo-området, Bergensområdet, Trondheimsområdet, Stavangerregionen, Buskerudbyen, Fredrikstad/Sarpsborg, Porsgrunn/Skien, Kristiansandsområdet og Tromsø står alle overfor store utfordringer som nødvendiggjør en satsing på kollektivtrafikk. For at disse områdene skal kunne vokse, må staten må være en medspiller

og legge til rette for avtaler med klare forpliktelser og forutsigbar finansiering.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, vil peke på at Buskerudbyen (Kongsberg–Lier) er et område med stor vekst, og har i flere år mottatt belønningsmidler fra staten. Navet i Buskerudbyen er jernbanestrekningen fra Kongsberg–Drammen og videre inn til Oslo. Flertallet vil peke på at en økning i frekvensen fra 1 til 2 tog i timen på strekningen Hokksund–Drammen, og etter hvert Kongsberg–Drammen, vil være svært viktig for å realisere potensialet i kollektivsatsingen i Buskerudbyen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil for øvrig vise til sine merknader om Kongsbergbanen i innstillingens kapittel 15.6.3.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser for øvrig til sine korridorspesifikke merknader under kapittel 15.

Tromsø

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at konseptvalgutredninga som er gjennomført for Tromsø peker på store behov for investeringstiltak både på riksvegene, for kollektivtransporten og for å bedre forholdene for gående og syklende. Kommunen opplever en svært sterk vekst i folketall; store næringslivsaktører som Ikea har uttrykt ønske om å etablere seg i byen, og Tromsø spiller en viktig rolle for utviklinga i nordområdene. Disse medlemmer er derfor svært bekymret for kapasitets- og miljøutfordringene som er knytta til transportsystemet i Tromsø. Det er blant annet arealknapphet for både boligbygging og næringsutvikling som følge av transportsystemet.

Disse medlemmer viser til at det er tverrpolitisk støtte til lokal bensinavgift, som har ført til oppgradering av vegnettet i byen, tiltak for kollektivtransport, inkl. universell utforming, tiltak for gående og syklende og trafikksikkerhetstiltak på kommunalt og fylkeskommunalt vegnett i Tromsø. Det er også prioritert midler til planlegging av fremtidige tiltak i samsvar med konseptvalgutredninga for transportsystemet i Tromsø. Disse medlemmer har imidlertid merket seg at denne ordninga gir relativt små inntekter, og er bekymret for at det ikke vil iverksettes tiltak som løser transportutfordringene i Tromsø på en tilfredsstillende måte.

Disse medlemmer tar til etterretning at Tromsø kommune så langt ikke har ønsket et omfang av trafikantbetaling for utviklinga av infrastrukturen som er vanlig i andre byområder. Aktiviteten i planlagte tiltak de neste årene er derfor lave. Dette, kombinert med økende trafikkvekst og kø-problematikk som følge av befolkningsvekst og næringsetableringer, skaper et stort press på infrastrukturen, spesielt i bykjernen og de nærest omkringliggende områdene.

Disse medlemmer er bekymra for klimagassutslipp fra transportsektoren, og har merket seg at blant annet nivåene for lokal luftforurensning i Tromsø sentrum ved flere anledninger har vært faretruende høye. Disse medlemmer er derfor svært kritiske til utviklinga i transportpolitikken i Tromsø. Kommunen er et av ni byområder som omfattes av belønningsordninga og bymiljøpakkene, men har så langt vist liten vilje til å gjennomføre tiltak som ville kvalifisert til støtte, som ytterligere styrking av kollektivtrafikktiltak og tiltak for redusert bilbruk. Dette kan medføre at kommunen går glipp av store ressurser som ville ha bedra infrastruktur- og transportutviklinga i byen. Disse medlemmer viser til at alle partier, utenom Fremskrittspartiet, har stilt seg bak klimameldinga og målsettinga om at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange, og ser med skuffelse at dette målet tydeligvis ikke følges opp av det borgerlige byrådet i Tromsø.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre 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.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine merknader om dette i innstillingens kapittel 15.9.2. Disse medlemmer registrerer at det neppe hadde vært behov for noen tverrpolitisk enighet om lokal drivstoffavgift i Tromsø hvis Fremskrittspartiet hadde fått gjennomslag for sitt alternative statsbudsjett for 2012 og 2013. Disse medlemmer er uenige i merknadene til Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet om at det er behov for økt trafikantbetaling i Tromsø. Disse medlemmer vil videre vise til sitt forslag i Innst. 364 S (2011–2012) om å finansiere tiltakene i Tromsøpakke 3, trinn 1, gjennom de årlige statsbudsjettene, og at dette skulle innarbeides fra og med statsbudsjettet 2013.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til Høyres transportplan, og at disse medlemmer har foreslått å realisere Tromsøpakken som offentlig-privat samarbeid. Disse medlemmer mener det er på tide å løfte hele Tromsøregionen gjennom en helhetlig satsing på et veisystem som binder sammen regionen. Prosjektene i Tromsøpakken vil redusere avstandene mellom byene i nord og gi en sikker og trygg veiforbindelse som på sikt også vil bli ferjefri. Disse medlemmer viser til at veistrekningene i prosjektet må sees på i en sammenheng og realiseres i et samarbeid mellom stat, fylke og kommune som en helhetlig prosjektpakke.

Disse medlemmer vil understreke at representantene fra ulike regionale institusjoner og foreninger som var kritiske når regjeringens løsning om bompengeprosjekt og utbygging av vestre trasé på E8 ble avvist av Tromsø kommune, ikke har uttalt seg om Tromsøregionpakken. Disse medlemmer viser til at regjeringen med dette prosjektet hadde påført befolkningen i Troms store ekstra kostnader, uten at prosjektet hadde løst de store regionale veiutfordringene. Disse medlemmer påpeker at det er stor lokal støtte til prosjektene som er lansert i Tromsøregionpakken, og at disse samlet sett vil gi en mye sterkere og konkurransedyktig Tromsøregion.

10. Framkommelighet og konkurransekraft – strategi for en effektiv godstransport

10.1 Sammendrag

Målet er bedret framkommelighet og reduserte avstandskostnader for å styrke konkurransekraften i næringslivet og for å bidra til å opprettholde hovedtrekkene i bosettingsmønsteret.

Regjeringen vil styrke konkurranseevnen til godstransport på sjø og jernbane. Spredt bosetting og lange avstander bidrar til at norsk næringsliv har høyere transport- og logistikkostnader enn land vi konkurrerer med. Det er derfor viktig å skape et effektivt transportsystem som kan redusere avstandskostnadene og dermed også konkurranseulempene for norsk næringsliv. Dette vil også bidra til å redusere kostnadsnivået for varer og tjenester i Norge.

Regjeringens godsstrategi er todelt:

Sikre god effektivitet i de ulike sektorene, veg, bane, sjø og luft gjennom målrettet utvikling av infrastrukturen og ved å legge til rette for bedre avvikling av transporten. Legge til rette for en overgang fra godstransport på veg til sjø og bane. Det skal legges til rette for knutepunkt som letter overgangen.

Hovedgrepene i godsstrategien så langt er satsing på utbygging, drift og vedlikehold av transportinfrastrukturen. Det vil også bli vurdert mulige endringer i rammevilkår, nye organiserings- og samarbeidsformer og modernisering av regelverk. ITS (Intelligente transportsystemer) og ny transportteknologi vil kunne bidra til mer effektiv bruk av transportmidlene og bedre utnyttelse av kapasiteten i infrastrukturen. Beslutningsgrunnlaget for godsstrategien skal videreutvikles i de kommende årene og danne grunnlaget for en revidert godsstrategi til neste rullering av Nasjonal transportplan.

Regjeringen vil:

- Styrke framkommeligheten for godstransport på veg ved å forbedre eksisterende transportnett og bygge ut vegkapasiteten slik at den forventede trafikkveksten kan avvikles på en god måte.
- Legge til rette for økt godstransport på jernbane ved å øke driftsstabiliteten, samt bedre punktligheten og regulariteten. Videre vil regjeringen utvikle Alnabruterminalen samt bygge nye og forlenge eksisterende kryssingsspor. Med tiltakene i denne meldingen vil den samlede godskapasiteten på jernbanen øke med 20 til 50 pst.

Innenfor rammen av nærskipsfartsstrategien vil regjeringen bl.a.:

- Utforme tiltak som stimulerer til økt bruk av nærskipsfart.
- Utforme en tilskuddsordning for statlig støtte til investeringer i utpekte havner
- Utforme en tilskuddsordning for havnesamarbeid og godskonsentrasjon.
- Styrke forskning og utredning om godstransport på sjø og kombinerte transportløsninger.

For å nå målet om å overføre gods fra veg til sjø vil regjeringen i tillegg:

- Styrke sjøtransportens konkurranseevne.
- Videreutvikle lostjenesten som en framtidsrettet, kostnadseffektiv og brukervennlig tjeneste, som skal fortsette å ivareta viktige samfunnsoppgaver knyttet til miljø og sikkerhet.
- Tilrettelegge for gode koplinger mellom transportformene.
- Samlokalisere terminaler for bane- og sjøtransport der det er mulig, og så langt det er hensiktsmessig.
- Investere i maritim infrastruktur og sørge for sikkerhet og framkommelighet i farvannet.
- Videreføre statlig støtte til Norsk senter for nærskipsfart.

For å få et bedre grunnlag for videreutvikling av godsstrategien vil Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet sette i gang et arbeid med

en bred analyse som skal se nærmere på en effektiv og rasjonell transportmiddelfordeling, herunder hvordan målet om mer overføring av gods fra veg til sjø og bane kan nås.

10.2 Komiteens merknader

Komiteen mener at transportpolitikken må legge opp til å redusere avstandskostnader, og dermed styrke konkurransekraften for norsk næringsliv.

Komiteen ønsker å flytte gods fra vei til sjø, og samtidig forbedre annen infrastruktur for godstransport slik at transportkostnadene til næringslivet i alle deler av landet kan reduseres. Intermodale løsninger med satsing på knutepunkt, blir særdeles viktig.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, slutter seg til regjeringens mål om bedret framkommelighet og reduserte avstandskostnader for å styrke konkurransekraften i næringslivet og for å bidra til å opprettholde hovedtrekkene i bosettingsmønsteret.

Flertallet støtter også den todelte godsstrategien, der en gjennom målrettet utvikling av infrastrukturen og bedring i transportavviklingen sikrer effektivitet i de ulike sektorene, samtidig som det satses på overgang fra godstransport fra veg til sjø og bane. For å lette denne overgangen, må det legges til rette for knutepunkt.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre viser til at NHOs konkurranseevnebarometer for 2012 viser at Norge er en av de minst konkurransedyktige økonomiene blant landene som inngår i sammenligningen. Disse medlemmer viser til at verden har endret seg radikalt siden de første standardiserte containerne ble introdusert på 1960/70-tallet, og at effektiv godstransport mer enn noen gang er en del av den moderne økonomien. Disse medlemmer mener at regjeringen ikke har tatt næringslivets transportkostnader på alvor, og at det mangler en konkret godssatsing i NTP 2014–2023.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil særlig peke på behovet for effektive godsterminaler, og vil som et eksempel vise til sin merknad om godsterminal i Trondheim i innstillingens kapittel 9.4.3.3.

Komiteens medlemmer for Høyre viser til omtalen av dette temaet i sine generelle merknader i kapittel 1.2.3.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til Dokument 8:73 S (2012–2013), forslag fra representanter fra Kristelig Folkeparti om å flytte mer gods over fra vei til sjø, samt nærmere omtale av temaet i generell merknad i kapittel 1.2.4.

10.2.1 Næringslivets behov for persontransport

Komiteen vil peke på arbeidslivets store behov for reiser knyttet til pendling, arbeidsoppdrag og tjenestereiser. Kø- og rushtidsforsinkelser er kostbart og ikke miljøvennlig. Det er derfor også viktig å utvikle bo- og arbeidsmarkeder der personer kan transporteres effektivt.

Komiteen ser den store jernbanesatsingen, spesielt inn mot de store byområdene, som et viktig bidrag til å møte dagens og framtidens økte pendlerreisebehov.

Komiteen vil understreke betydningen av å videreføre en desentralisert lufthavnstruktur for å ivareta næringslivets behov for persontransport over hele landet. Det at 99,5 pst av befolkningen har mulighet for dagsmøter i Oslo, er et gode for mangfoldig og desentralisert næringsliv.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til omtalen av dette temaet i Høyres generelle merknader kapittel 1.2.3.

10.2.2 Godsstrategi – Generelt

Komiteen understreker at vareeiere og transportører aktivt må delta i den kartleggingen av varestrømmene som nå skal gjennomføres.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser til at norsk næringsliv, på grunn av naturgitte forhold og spredt bosetting, har høyere transport- og logistikkostnader enn land vi konkurrerer med. Det er derfor svært positivt at det settes i gang analysearbeid med sikte på å oppnå mest mulig effektiv og rasjonell transportmiddelfordeling, herunder hvordan en kan nå målet om å overføre mer gods fra veg til sjø og bane.

Flertallet slutter seg også til de foreslåtte elementer som analysen skal inneholde med vekt på godsstrømmer, logistikktrender, terminalstrukturer og mulige incentiver. Flertallet ønsker at størst mulig del av veksten i de lange godstransportene skal komme på sjø eller bane.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet peker også på at skipsfarten trenger lenger omstillingstid når det gjelder svoveldirektiv som krever lettolje eller LNG fra 1. januar 2015.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til omtalen av dette temaet i sine generelle merknader kapittel 1.2.3.

10.2.3 Godstransport på veg

Komiteen ser at vegtransport fortsatt vil være hovedtransportformen for gods innenlands, selv om det er en klar målsetting at sjø og bane skal ta større deler av den forventede veksten i godstransportmarkedet. Vegkapasiteten må derfor bygges ut videre for å få større kapasitet, effektivitet og framkommelighet. Fjerning av flaskehalser, skredsikring og økt satsing på drift og vedlikehold er viktig for å øke påliteligheten for næringstransporter.

Komiteen vil peke på viktigheten av intervedlikehold, spesielt på de utsatte fjellovergangene, som viktig for både sikkerhet og for framkommelighet.

Komiteen peker på at det er behov for ca. 80 døgnhvileplasser. Det finnes 15 plasser i dag, men disse må oppgraderes. Planforslaget omfatter 35 nye plasser i løpet av 10 år. Komiteen peker på at totalbehovet på 80 plasser med moderne bekvemmeligheter bør være på plass i løpet av 10-årsperioden. Komiteen peker på at det bør kunne etableres et samarbeid med private om bygging og drift og peker spesielt på de store bensinstasjonselskapene.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, mener at flere hvileplasser gir tryggere veier og mer effektiv godstransport. Når kjøretidsbestemmelsene er omfattende, må offentlige myndigheter legge til rette for at det blir enkelt å følge disse. Målet om 35 hvileplasser er for lavt. Det bør legges til rette for et samarbeid mellom det offentlige og private aktører som har til hensikt å øke antallet hvileplasser for godstransporten.

Et annet flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, mener at vegtransport av gods kommer til å være svært viktig også i fremtiden. Godsvolumene øker, og på kort sikt er det begrenset av hvor mye av veksten sjø- og jernbanetransport vil kunne ta. Norske veger må bygges ut og dimensjoneres for økt belastning fra tungtransport. Det viktigste tiltaket vil være å bygge flere flerfeltsveier, fjerne flaskehalser, gjennomføre flere skredsikringstiltak og en større satsing på vedlikehold. De viktigste fjellovergangene har også behov for bedre intervedlikehold.

Dette flertallet fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen gjennom et offentlig-privat samarbeid planlegge for opp mot 80 døgnhvileplasser og spesielt tilrettelegge for dette der det bygges ny vei.»

10.2.4 Mer gods på jernbane – økt kapasitet og driftssikkerhet

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser til at regjeringen, i tråd med Klimaforliket, vil legge til rette for at mer gods skal overføres fra veg til jernbane. Dette innebærer at kapasiteten må utvikles til å møte den forventede veksten i godstransportvolumene generelt, og i tillegg at det legges til rette for at jernbanen kan styrkes. Det er fortsatt potensial for økte markedsandeler på strekningene mellom de store byene i Norge. Jernbanens relativt sett beskjedne markedsandeler på utenlandsstrekningene, særlig i konkurranse med lastebiltransport over Svinesund, indikerer imidlertid at potensialet for overføring fra veg til jernbane er størst på disse strekningene. Om jernbanen vil klare å ta ut mer av potensialet for overføring på utenlandsstrekningene vil bl.a. avhenge av infrastrukturtiltak på svensk side, EUs politikk for overføring av gods, internasjonale selskapers logistikkvalg og nasjonale transportpolitiske beslutninger. Det er derfor også viktig med god kontakt med svenske og europeiske myndigheter om dette. Flertallet forventer at regjeringen følger opp dette.

Flertallet har merket seg at for å nå målet om å overføre mer gods fra veg til jernbane, mener regjeringen at det må satses på følgende fire hovedområder:

- Økt driftsstabilitet – bedre punktlighet og regularitet.
- Økt strekningskapasitet – kryssingsspor og dobbeltspor.
- Økt terminalkapasitet – lange nok lastegater og tilstrekkelig kapasitet.
- Effektiv og konkurransenøytral terminaldrift.

  Flertallet støtter dette.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, har merket seg at strekningskapasiteten foreslås utvidet ved at de korteste kryssingssporene (under 500–550 meter) forlenges først. Disse kryssingssporene forlenges slik at de kan håndtere minst 600 meter lange tog. I neste omgang forlenges kryssingsspor som i dag betjener tog på 500–550 meter, slik at også disse kryssingssporene kan trafikkeres av minst 600 meter lange tog.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet er tilfreds med at tiltakene i denne meldingen vil legge til rette for en kapasitetsøkning på mellom 20 og 50 pst. på gods på bane.

Disse medlemmer mener at det er avgjørende at brukere av godstransport kan stole på at varene kommer fram til avtalt tid. De viktigste tiltakene for å sikre god driftsstabilitet på jernbanen er aktiviteter knyttet til drift, vedlikehold og fornyelse, samt økt vekt på punktlighet hos trafikkselskapene, og er derfor glade for at regjeringen prioriterer drift, vedlikehold og fornying av jernbanenettet i den neste tiårsperioden.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet satser på jernbanen i de nisjene der jernbanen er mest konkurransedyktig, herunder persontransport rundt de største byene og godstransport på det øvrige jernbanenettet. Disse medlemmer viser til at godstransport og persontransport på jernbanen stiller ulike krav til jernbanenettet når det gjelder blant annet lav stigningsgrad, og viser til at økt godstransport på jernbanenettet også er avhengig av at det satses på krysningsspor og utbygging av effektive intermodale terminaler.

Disse medlemmer viser til svar på spørsmål 26, og har merket seg at samlet etterslep på jernbanenett er ca. 16 mrd. kroner per 2013 og at fordeling på hovedstrekninger ikke oppgis. Disse medlemmer har videre merket seg at Samferdselsdepartementet oppgir at mål i 2023 er reduksjon i antall innstillinger på nærmere 60 pst. og en reduksjon på om lag 30 pst. i antall timer som togene er forsinket. Disse medlemmer merket seg at Samferdselsdepartementet likevel ikke oppgir i hvilken grad vedlikeholdsetterslepet skal være fjernet i 2023. Disse medlemmer mener at Samferdselsdepartementet ikke sannsynliggjør hvordan strategien som omtales «vedlikeholdsinnsats prioriteres ut fra konsekvens av feilsituasjon», uten et konkret mål om bedre vedlikehold på de mest «trafikksterke strekningene», kan sikre målene for reduksjon i antall innstillinger og reduksjoner. Disse medlemmer mener at det bør settes mål om å fjerne vedlikeholdsetterslepet, i alle fall på de mest trafikkerte strekninger, innen 2024, og at det også må avsettes ressurser til dette.

Disse medlemmer viser til svar på spørsmål 22 ii). Disse medlemmer mener at Samferdselsdepartementet må ta sterkere styring i arbeidet med lokalisering av ny godsterminal for jernbanen i Bergen. Ikke minst må det settes et klart tidsmål om når ny terminal skal stå klar til bruk. Som det fremgår av svaret, er det et åpenbart behov for politisk samordning av statens interesser og for å sikre et av de sentrale nasjonale målene også i ny NTP, nasjonale transportknutepunkt der flest mulig av de fire transportformene knyttes direkte sammen. Fleslandsområdet i Bergen fremstår etter disse medlemmers mening som en unik mulighet i en slik sammenheng.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at utbygging av dobbeltspor og kryssingsspor vil føre til bedre regularitet for godstransporten. For å få opp godsandelen, mener disse medlemmer at det er helt nødvendig med flere og lengre kryssingsspor flere steder i landet. Dette er avgjørende for å få bedret økonomien og forutsigbarheten i fraktmetoden. Disse medlemmer viser til at Høyre og Kristelig Folkeparti har foreslått en egen handlingsplan for en slik målrettet utbygging.

Disse medlemmer ønsker å styrke satsingen på godstransport, og ønsker derfor å flytte mer gods fra vei til jernbane. For å få dette til blir det viktig å satse på bedre driftssikkerhet, bedre kapasitet på skinnegang og bedre terminaler. Disse medlemmer mener at det er et behov for ny organisering av jernbanesektoren for å oppnå disse målene. Disse medlemmer vil også understreke at konkurranse på godstransport med jernbane bidrar til å utvikle transporttilbudet i positiv retning. Det bør derfor legges til rette for sunn og virksom konkurranse på godstransport. Tilgjengelige og effektive godsterminaler er viktig for å oppnå dette.

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

«Stortinget ber regjeringen arbeide for en konkurransenøytral eierstruktur av alle offentlige godsterminaler, med like driftsvilkår overfor alle operatører.»

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til Dokument 8-forslag fra representanter fra Høyre om en helhetlig plan for utbygging av kryssingsspor.

Disse medlemmer viser til omtalen av dette temaet i sine generelle merknader i kapittel 1.2.3.

Alnabruterminalen

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, registrerer at det er mulig å om lag doble kapasiteten på Alnabruterminalen innenfor dagens arealer. Av sårbarhetshensyn er det argumenter for at ikke all virksomhet legges til én enkelt terminal. I tillegg ligger terminalen i et område med sterk etterspørsel etter boliger og næringsvirksom-

het. Den forventede befolkningsveksten i Oslo indikerer at presset ikke blir mindre i overskuelig framtid. Flertallet registrerer videre at veksten som kommer etter at Alnabruterminalen er modernisert derfor kan måtte finne sted andre steder i Østlandsområdet.

Flertallet har merket seg at som en del av den igangsatte godsanalysen ønsker Samferdselsdepartementet en vurdering av en samfunnsmessig effektiv terminalstruktur på Østlandet. Spørsmål om samfunnsmessig effektiv størrelse på terminalene, avstand mellom terminalene og terminalenes betydning for å overføre mer gods fra veg til sjø og jernbane vil være sentrale. Flertallet imøteser en slik vurdering, men vil understreke viktigheten av at arbeidet med å videreutvikle og øke kapasiteten på Alnabruterminalen ikke stopper opp.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at Alnabruterminalen er navet i godshåndteringen på bane i Norge. De tekniske anleggene på Alnabru er nedslitte, og det er et stort behov for fornyelse. Regjeringen vil sette av 3,5 mrd. kroner til arbeidet med fornyelse og kapasitetsutvidelse i planperioden. Samferdselsdepartementet har gitt Jernbaneverket i oppdrag å se på den videre utviklingen av Alnabru på kort og lang sikt. Dette arbeidet vil være et viktig grunnlag for utbyggingsstrategien for Alnabru. Arbeidet er forventet ferdigstilt tidlig i planperioden.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine merknader om rv. 191 ny adkomstvei til Alnabruterminalen og en egen forbindelse mellom Follobanen og Alnabru i innstillingens kapittel 15.7.2. Disse medlemmer mener at det er uheldig at regjeringen har stilt en tomt på Alnabru til disposisjon for beredskapssenteret i Oslo, noe som vil gjøre det vanskeligere å få tilstrekkelig kapasitet på Alnabruterminalen i fremtiden.

Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen gjennom dialog med Oslo kommune sørge for at Alnabru først og fremst utvikles som et logistikknutepunkt, både nasjonalt, regional og lokalt.»

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti mener at navet i godstransporten på norske jernbaneskinner er Alnabruterminalen. Denne er estimert til å ha en levetid frem til 2019. Etter dette hevder NHO og Jernbaneverket at det ikke vil være mulig å holde terminalen i drift med dagens løsninger. Jernbaneverket ønsker en trinnvis utbygging av terminalen, i samarbeid med private. Disse medlemmer støtter dette og ønsker å bygge den ut gjennom offentlig-privat samarbeid (OPS).

10.2.5 Mer godstransport på sjø

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, vil peke på sjøtransportens viktige rolle med en godsandel på rundt 90 pst. av utenrikshandelen og 42 pst. av innenlands godstransport. Norge har, som et av svært få land, også et komplett maritimt miljø med internasjonalt ledende aktører innen de fleste områder. Dette er et nasjonalt fortrinn som gjør det ekstra viktig å føre en offensiv politikk på sjøtransportområdet.

Flertallet vil understreke at sjøtransporten er svært energieffektiv sammenliknet med andre former for godstransport. Mer gods på sjø kontra på vei kan bidra til lavere mindre lokal forurensing og mindre press på et allerede overbelastet veinett. Sjøtransporten har få begrensninger med hensyn til kapasitetsutnyttelse, og kostnadene knyttet til utbygging av infrastruktur er relativt lave sammenliknet med andre transportformer. Norge er et foregangsland når det gjelder å ta i bruk ny teknologi som gir lavere utslipp, som LNG, brenselcelleteknologi, batteri-, og hybridløsninger. Dette er et konkurransefortrinn for norske rederier. Utviklingen av mer miljøvennlig teknologi og design har, sammen med høye internasjonale krav til operasjon og drift av skip, ført til en mer energieffektiv skipsfart de siste tiårene. Det finnes imidlertid et forbedringspotensial for å oppnå ytterligere reduksjoner, både gjennom eksisterende teknologi og gjennom forskning og utvikling på nye områder.

Flertallet forutsetter at aktørene tilknyttet sjøtransporten spiller en sentral rolle også i konkretisering og iverksetting av nærskipsfartsstrategien. Flertallet mener dette er en avgjørende faktor for å lykkes med å få mer gods over på kjøl.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, støtter regjeringens satsing på nærskipsfartsstrategi med tiltak som stimulerer til økt bruk av sjøtransport, ordning for statlig investeringsstøtte til utpekte havner, tilskuddsordning for havnesamarbeid og godskonsentrasjon og styrking av forskning og utredning om godstransport på sjø og i kombinerte transportløsninger.

Dette flertallet mener at sikkerhet og framkommelighet er avgjørende for sjøtransporten. Fortsatt investering i maritim infrastruktur og sikring av farleder vil sammen med en fremtidsrettet, kostnadseffektiv og brukervennlig lostjeneste være viktige bi-

drag til sikker sjøtransport. Regjeringen nedsatte våren 2012 et offentlig utvalg for å gjennomgå lostjenesten. Dette flertallet har merket seg at det er over 10 år siden forrige gjennomgang av lostjenesten, og ser derfor på dette som et viktig initiativ.

Dette flertallet støtter målet om at terminaler for bane- og sjøtransport må samlokaliseres der det er mulig og så langt det er hensiktsmessig. De store gods- og ferjeterminalene må også sikres god vegtilknytning.

Et tredje flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, peker på at muligheten for å overføre gods fra vei til sjø først og fremst ligger innenfor stykkgods og partigods. Det er viktig med tiltak som bidrar til samdrift og samarbeid mellom speditører, samlastere og vareeiere, samt utvikling av effektive og døgnåpne terminaler og effektiv lastehåndtering. Dette flertallet peker på behovet for forenkling av sikkerhetsbestemmelser knyttet til små nasjonale havner og likebehandling av nærskipsfart og utenlandske skip som anløper norsk havn. Dette flertallet har merket seg synspunkt om at opplæringen i innenskjærs navigering bør forsterkes innenfor utdanning av navigatører.

Dette flertallet mener at nærskipsfarten må styrkes. For å styrke norsk nærskipsfart er det nødvendig å forbedre nærskipsfartsflåtens rammebetingelser, gjøre norsk eierskap attraktivt og sikre konkurransekraft innen Europa.

Dette flertallet mener at sjøtransporten kan løse viktige utfordringer innen samferdselssektoren. Analyser fra Transportøkonomisk institutt viser at en reduksjon i avgiftsnivået for sjøtransport er ett viktig tiltak for å stimulere til økt overføring av transport fra land til sjø.

Dette flertallet mener at det trengs en helhetlig gjennomgang av avgiftspolitikken i sjøtransporten for å bedre og forenkle rammebetingelsene for nærskipstransporten.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti har ambisjoner for godstransport på sjø. Derfor er det et prioritert ønske å styrke nærskipsfartens konkurranseevne og øke godsandelen fra land til sjø. På verdensmarkedet er skipsfart ledende på godstransport. I Europa står sjøtransporten for 40 pst. av den interne europeiske handelen.

Nærskipsfarten i Norge omfatter linjefart og transport på kontrakter mellom havner innen Norge og mellom norske og utenlandske havner. Nærskipsfarten i Norge består av ca. 800 skip, 10 000 sjøfolk og 500 selskaper. Svært mange av de norske skipene er registrert i utenlandske skipsregistre fordi NIS- og NOR-registrene ikke er konkurransedyktige. Disse medlemmer mener det er behov for en betydelig større overgang fra gods på veg til gods på sjø og bane. Det må legges til rette for knutepunkter som letter overgangen fra vei til sjø og bane. For å få dette til er det viktig med satsning på nærskipsfarten og større vektlegging hos myndigheter, bedrifter og kunder på sjøtransportens muligheter. Sjøtransporten er preget av sterk europeisk konkurranse i nærskipsmarkedet, men i stor grad også fra veitransport. En utfordring for nærskipsfarten er at flåten preges av en høy gjennomsnittsalder. Dette gir redusert effektivitet, økte miljøutslipp og øker risikoen for miljøskader ved ulykker.

Sjøtransport har ca. 30 ulike gebyrer og avgifter å forholde seg til, mens vegtransport har åtte og banetransport har tre. Det er viktig med en kritisk gjennomgang av avgifts- og gebyrstrukturen med sikte på å redusere det samlede avgiftsnivået og bidra til forenkling for sjøtransporten. I dag er alle skip over 70 meter pålagt kystlos. Lostjenesten betales i sin helhet av brukerne. Det er den største statlige enkeltavgiften som belastes næringen med samlet kostnad på ca. 650 mill. kroner for 2012. Losplikten kan oppfylles enten ved å ta los eller ved å benytte en navigatør med farledsbevis. Farledsbeviset er et dokument som viser at skipsfører eller navigatør om bord er kvalifisert til å seile i angitte farleder eller områder med angitte fartøy uten los. Farledsbeviset er geografisk avgrenset, og gjelder for et eller flere skip. Flere enn i dag må få og kunne benytte farledsbevis. Dette vil frigjøre loser til skip med navigatører som trenger losens farledskunnskap. Målet skal være en faglig kompetent og trygg lostjeneste, og disse medlemmer mener skip med navigatører uten tilstrekkelig farledskompetanse skal benytte los. Flere navigatører med farledsbevis vil kunne frigjøre ressurser til de som faktisk har behov for los. Det er behov for å innføre en ny ordning hvor Kystverket skal administrere en tilskuddsordning som kommunene og havnene kan søke om midler fra, etter bestemte kriterier. Slike kriterier kan være samfunnsøkonomisk lønnsomme utbyggingsprosjekter og at kommunene selv dekker deler av prosjektet.

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

«Stortinget ber regjeringen starte et offentlig-privat samhandlingsprogram mellom myndigheter og bransje for å styrke konkurranseevnen til sjøtransporten, blant annet gjennom å kartlegge varestrømmer for å få et bedre grunnlag for å overføre mer gods fra vei til sjø.»

«Stortinget ber regjeringen å gjennomføre endringer i lostjenesten med sikte på å redusere antall losinger gjennom økt bruk av farledsbevis, samt å redusere avgifter og gebyrer knyttet til lostjenesten.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen modernisere og revidere havneloven, med sikte på å åpne for at havner kan organiseres som aksjeselskaper.»

Disse medlemmer viser til omtalen av dette temaet i sine generelle merknader i kapittel 1.2.2 og 1.2.3.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen innføre en ny tilskuddsordning til havneformål. Ordningen skal forvaltes av Kystverket.»

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til representantforslag fra medlemmer fra Kristelig Folkeparti, dokument 8:73 S (2012–2013), der det foreslås en rekke tiltak for å styrke nærskipsfarten i Norge.

10.2.6 Godstransport med fly

Komiteen har merket seg at så mye som 110 000 tonn gods går over landegrensa med lastebil på veg til eller fra en større flyplass for videre transport med fly. Det er utfra dette viktig å utvikle bedre interkontinentale ruter, fortrinnsvis fra Oslo lufthavn, Gardermoen, for at mer av eksportretta flyfrakt skal kunne gå direkte fra Norge.

Komiteen vil også understreke den viktige rollen et godt fly- og flyfrakttilbud har for at mange maritime og marine næringer langs kysten. Disse kunne ikke hevdet seg i et globalt marked uten et godt flytilbud.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til omtalen av dette temaet i Høyres generelle merknader i kapittel 1.2.3.

10.2.7 ITS-ny teknologi skal bidra til å nå transportpolitiske mål

Komiteen vil utnytte mulighetene intelligente transportsystemer (ITS) gir for bl.a. best mulig fremkommelighet for kollektivtrafikken. I tillegg bør man aktivt bruke ITS for å styrke satsingen på trafikksikkerhet.

Komiteens flertall medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, ser at intelligente transportsystemer og ny transportteknologi vil bidra til mer effektiv bruk av transportmidlene, bedre utnyttelse av kapasiteten i infrastrukturen og økt sikkerhet. Det er positivt at regjeringen satser på dette innenfor alle transportformer, selv om dette feltet i hovedsak er internasjonalt, er det spesielt positivt at norske fremtredende teknologi- og forskningsmiljøer er aktivt med på utviklingen av framtidens løsninger, ikke minst på trafikksikkerhetsområdet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet er bekymret over hvordan økt bruk av intelligente transportsystemer kan utfordre personvernet. Disse medlemmer påpeker at personvernet er under press, og ny teknologi muliggjør økt overvåkning. Ny teknologi innebærer alltid nye muligheter, men det er politikkens rolle å sette grensene for teknologien når det finnes interessekonflikter; som her opp mot personvernet og rettsstatsprinsipper.

Disse medlemmer forutsetter at Statens vegvesen får tilstrekkelig andel fra de ikke-korridorfordelte midlene for å sikre digitalisering av kringkastingsanleggene i alle tunneler over 500 m innen 2017.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti vil understreke viktigheten av at norske teknologi- og forskningsmiljøer får tilstrekkelige ressurser til å utvikle nye ideer og bedre løsninger for ITS. ITS gir muligheter for økt utnyttelse av transportnettet, og vil derfor være en viktig satsingsområdet i fremtiden.

Disse medlemmer foreslår:

«Stortinget ber regjeringen legge frem sak om utnyttelse av mulighetene intelligente transportsystemer (ITS) gir i transportsektoren, eksempelvis for trafikksikkerhet og kollektivtrafikken.»

11. Transportsikkerhet

11.1 Sammendrag

Det vises til en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i transportsektoren. Nullvisjonen innebærer at transportsystemet, transportmidlene og regelverket skal utformes slik at det fremmer trafikksikker atferd hos trafikantene, og i størst mulig grad bidrar til at menneskelige feilhandlinger ikke fører til alvorlige skader. Nullvisjonen er utgangspunktet for trafikksikker-

hetsarbeidet innen alle transportformene. Utfordringene og behovene for tiltak er imidlertid ulike.

Regjeringen vil:

- Halvere antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken innen 2024. Til tross for en betydelig reduksjon i antall alvorlige trafikkulykker de siste årene utgjør antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken fremdeles et alvorlig samfunnsproblem. Regjeringen mener derfor det er nødvendig med en kraftig satsing på trafikksikkerhet, og vil:
  - sikre et fortsatt høyt nivå på føreropplæringen
  - arbeide videre for å øke overholdelse av fartsgrenser, fremme økt og riktig bruk av bilbelte og forhindre ruspåvirket kjøring
  - intensivere arbeidet med å sikre vegnettet og bedre trafikkmiljøet for gående, syklende og kollektivreisende
  - intensivere og målrette kontrollvirksomheten, spesielt overfor tunge kjøretøy
  - tilrettelegge for økt bruk av teknologi som bidrar til trafikksikkerhet
  - videreføre utviklingen av tiltak overfor høyrisikogrupper i trafikken
  - videreføre kunnskapsgrunnlaget innen trafikksikkerhet
  - forebygge ulykker med barn og unge
- Opprettholde og styrke sikkerhetsnivået innen jernbanetransport, sjøtransport og luftfart. Regjeringen har innen disse transportsektorene hatt en sterk og vedvarende satsing på sikkerhet, og vil styrke det allerede høye sikkerhetsnivået. For å oppnå dette vil regjeringen:
  - prioritere tiltak for å forebygge jernbaneulykker ved planoverganger, tiltak for å forhindre sammenstøt mellom tog og sikre jernbanenettet mot skred og flom
  - styrke maritim trafikkovervåkning
  - utvikle en risikobasert tilsynsmetodikk innen luftfarten
  - utvikle og iverksette et nasjonalt flysikkerhetsprogram

Regjeringen vil videreføre en sterk og vedvarende satsing på anerkjente og utprøvde tiltak med dokumentert god effekt på trafikksikkerheten.

Innføring av et tallfestet etappemål for reduksjon av drepte og hardt skadde i vegtrafikken har bidratt til en forsterket og målrettet satsing på trafikksikkerhet, og har vært med på å tydeliggjøre ansvaret hos aktørene innen trafikksikkerhetsarbeidet. Regjeringen vil derfor videreføre et tallfestet etappemål, men øke ambisjonsnivået for reduksjon i antall drepte og hardt skadde.

Regjeringen har opprettet et statlig tilsyn for veginfrastrukturen. Tilsynet vil være en aktiv pådriver for et sikkert og hensiktsmessig vegnett i tråd med nullvisjonen.

Videreutvikle kunnskapsgrunnlaget innen trafikksikkerhet

God kunnskap om årsaksforhold og virkninger av trafikksikkerhetstiltak er en viktig forutsetning for å prioritere mellom tiltak og for å utvikle nye effektive tiltak. Regjeringen vil derfor legge vekt på å videreutvikle kunnskapsgrunnlaget knyttet til utviklingstrekk i samfunnet som kan påvirke ulykkesutviklingen. Statens vegvesen har fra 2013 startet opp et femårig etatsprogram innen trafikksikkerhet. Etatsprogrammet vil bl.a. ha reduksjon av fartsrelaterte ulykker og utfordringer knyttet til trafikksikkerhet for gående og syklende som sentrale temaområder.

I sjøtransport vil regjeringen i planperioden spesielt prioritere å:

- bedre sjøsikkerheten gjennom styrket maritim trafikkovervåking
- videreutvikle en behovstilpasset navigasjonsinfrastruktur
- etablere BarentsWatch

Luftfartstilsynet vil i planperioden utvikle en risikobasert tilsynsmetodikk. Tilsynsvirksomheten vil benytte kjent informasjon om hendelser og ulykker for å identifisere områder hvor det er særlig viktig å sette inn ressurser.

11.2 Komiteens merknader

Komiteen slutter opp om visjonen om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i transportsektoren (nullvisjonen).

Komiteen viser til at møteulykker er den dominerende ulykkestypen på riksvegnettet, utforkjøringsulykker er dominerende på fylkesvegnettet og ulykker med gående er den største utfordringen på kommunenes vegnett. Derfor er det viktig at trafikksikkerhetsarbeidet baseres på et bredt spekter av tiltak. Komiteen er opptatt av å øke satsingen på midtrekkverk og andre midtseparerende tiltak på høyt trafikkerte veger, mens det på veger med lavere trafikk satses på tiltak rettet mot utforkjøringsulykker. I byer må det rettes inn tiltak mot gående og syklende.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser til at fylkeskommunene etter forvaltningsreformen har overtatt ansvaret for en

stor del av vegnettet. Fylkeskommunene har også ansvar etter Vegtrafikkloven for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket. Flertallet er opptatt av at fylkeskommunene følger opp dette ansvaret og bidrar regionalt til et godt trafikksikkerhetsarbeid. Flertallet viser også til at det er fylkeskommunene som har ansvaret for skoleskyss og at det fra 1. juli 2013 er innført forskrift som sikrer alle skoleelever med rett til skoleskyss sitteplass og setebelte på skolebussen.

For å forebygge trafikkulykker blant barn og unge er det også viktig å øke satsingen på opplæring og holdningsskapende arbeid. Flertallet mener at trafikk som valgfag i ungdomsskolen er et godt tiltak, men det er viktig at trafikkopplæring også er en naturlig del av hele opplæringsløpet, helt fra barnehagen og ut videregående skole.

Flertallet mener at etappemålet om en halvering av antall drepte og hardt skadde i veitrafikken innen 2024 er et godt utgangspunkt for en ytterligere økning i satsingen på trafikksikkerhet, og slutter seg til at satsingen skal være langsiktig, bredt anlagt og faktabasert.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet er positive til at det settes inn målrettede tiltak mot spesielt ulykkesutsatte grupper og mot risikoatferd, særlig med bakgrunn i at trafikantens adferd har vært medvirkende årsak til, eller bidratt til ulykkenes alvorlighetsgrad, i de fleste dødsulykker på norske veger. Det trengs fortsatt å ytterligere øke innsatsen mot høy fart, ruspåvirket kjøring og manglende bilbeltebruk.

Disse medlemmer viser til at hovedaktørene i trafikksikkerhetsarbeidet vil utarbeide en revidert tiltaksplan for trafikksikkerhet basert på målene og overordnede føringer i Nasjonal transportplan. Disse medlemmer mener det er riktig at dette arbeidet er bredt anlagt og involverer Statens vegvesen, Politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunene, de største bykommunene og sentrale interesseorganisasjoner. Dette er alle viktige aktører innenfor trafikksikkerhetsarbeidet og gjør alle på hver sine områder en viktig jobb for å bedre trafikksikkerheten.

Disse medlemmer mener at etappemålet om en halvering av antall drepte og hardt skadde i veitrafikken innen 2024 er ambisiøst, men fullt mulig å nå med en kraftig satsing på trafikksikkerhet. Når antall drepte og hardt skadde er redusert med 30 pst. siden 2005, samtidig som trafikkveksten har vært på 12 pst., viser det at regjeringens langsiktige og målrettede arbeid med trafikksikkerhet gir gode resultater.

Disse medlemmer har merket seg de positive resultatene fra forsøkene med streknings-ATK, og mener dette er et viktig trafikksikkerhetstiltak.

Disse medlemmer viser til at Statens vegvesen har evaluert tre vegstrekninger med streknings-ATK. Evalueringa viser redusert ulykkesrisiko med opptil 35 pst. Ifølge Trafikksikkerhetshåndboken (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. Disse medlemmer 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 per år. Disse medlemmer 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 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 dernest 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.

Disse medlemmer viser til at personvernet i Norge har vært på vikende front de siste årene. Disse medlemmer mener at IKT-utviklingen ikke må gå på bekostning av personvernet og folks rett til privatliv. Det er derfor viktig med et sterkt Datatilsyn og klare lovmessige begrensninger knyttet til hva slags informasjon myndighetene og private instanser kan samle inn og nyttiggjøre seg av om enkeltmennesket. Disse medlemmer er motstandere av datalagringsdirektivet, den svenske FRA-loven og annen lovgivning som innebærer at hele befolkningen i praksis settes under døgnkontinuerlig overvåkning. Det bør dessuten innføres et lovmessig vern av ytringsfrihet og anonymitet på Internett, jf. Fremskrittspartiets representantforslag Dokument 8:55 S (2011–2012). Den enkelte skal ha full råderett over sine egne personopplysninger.

Gjennomsnittsmåling mellom fotobokser er en farlig form for overvåkning, fordi alle bilistene må registreres og fotograferes, og ikke bare de som kjø-

rer 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. Trafikantene bør følge mer med på trafikkbildet enn på speedometeret, men gjennomsnittsmåling mellom fotobokser kan føre til det motsatte. Datatilsynet satte i 2006 en stopper for totalovervåkning av alle bilister på enkeltstrekninger, og det er skuffende at regjeringen likevel har innført strekningsvis-ATK. Disse medlemmer vil vise til følgende tabell fra Justis- og beredskapsdepartementets svar på budsjettspørsmål 224 fra finanskomiteen/Fremskrittspartiets fraksjon av 8. oktober 2012:

Streknings ATK	Totalt antall overtredelser	Førerkort-beslag	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 30.9.12*

Med 5,2 millioner passerte har man allikevel ikke mer enn 25 førerkortbeslag. Den massive overvåkningen står altså ikke i samsvar til resultatene.

Disse medlemmer mener at mandatet til Statens vegtilsyn bør utvides til også å omfatte tilsyn av fylkesveinettet. Disse medlemmer mener også at Vegtilsynet bør utføre tilsyn på spesielt ulykkesutsatte riks- og fylkesveier, og at sanksjonsverktøyet til Vegtilsynet bør forsterkes.

Disse medlemmer peker videre på behovet for godt oppmerkede fotgjengeroverganger for å øke transportsikkerheten innenfor veitrafikken og spesielt på viktigheten av fotgjengerfelt med sebrastriper.

Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede periodisk godkjenning av veinettet i Norge og et klart definert statlig juridisk ansvar i veitrafikkloven for ulykker som skyldes dårlig vei.»

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

«Stortinget ber regjeringen sette inn avbøtende strakstiltak mot dødsulykker på veinettet ved å gjennomføre sikring av ulykkespunkter og -strekninger hvor det er kartlagt høy ulykkesrisiko.»

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti vil opprette et uavhengig veitrafikktilsyn for å styrke trafikksikkerhetsarbeidet og redusere antall trafikkulykker. Tilsynet skal ha ansvaret for tilsyn med både veier, kjøretøy og trafikanter. Lover og forskrifter må tilpasses den nye ordningen.

Disse medlemmer vil understreke viktigheten av en bred og målrettet satsing på trafikksikkerhet. Skal nullvisjonen nås, må alle forvaltningsnivåer inkluderes. Regionalt samarbeid om trafikksikkerhet er viktig. Etter forvaltningsreformen har fylkeskommunene fått et betydelig ansvar for trafikksikkerhetsarbeidet. Fylkene arvet et veinett med vedlikeholdsetterslep på flere titalls milliarder da regjeringen overførte ansvaret i 2010. Etterslepet fører til dårligere trafikksikkerhet og det bør arbeides målrettet med å ta igjen dette.

Komiteens medlemmer fra Høyre støtter et mål om en halvering i antall drepte og skadde i veitrafikken innen 2024, men mener at målet i hovedsak skal nås som følge av en forbedret veistandard.

Disse medlemmer vil vise til Høyres trafikksikkerhetsplan, som ble lagt frem våren 2011.

Midtrekkverk

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, ønsker en raskere utbygging av midtrekkverk for å forbedre trafikksikkerheten. Dagens regjering gjør ikke nok for å styrke dette arbeidet. Flertallet viser til Statens vegvesens ulykkesanalyser, som viser at situasjoner med møtende kjøretøy er den vanligste årsaken til dødsulykker.

Dødsulykker i perioden 2005-2011	Antall	Prosentandel
Samme kjøreretning	43	3 pst.
Møteulykker	526	37 pst.
Kryssulykker	108	8 pst.
Fotgjengerulykker	184	13 pst.
Utforkjøringsulykker	485	34 pst.
Andre ulykker	63	4 pst.
Sum	1409	

Derfor mener flertallet at det blir viktig å forsere arbeidet med å bygge midtrekkverk.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at regjeringen i NTP legger opp til at 400 kilometer to- og trefeltsveger får midtrekkverk. Dette kommer i tillegg til 380 kilometer ny firefelts veg. Til sammen blir det i NTP-perioden 780 kilometer mer møtefri veg. Disse medlemmer viser også til at forslag om å senke kravet til når det skal bygges midtrekkverk til 6 000 ÅDT har vært på høring. Disse medlemmer viser til at når man fullfører bygging av midtrekkverk etter dagens regelverk med 8 000 ÅDT, vil man etter beregningene redusere antall ulykker med drepte og hard skadde med 35–40 personer i året. Bygger man midtdeler på alle veger med en gjennomsnittstrafikk på over 6 000, viser beregninger en ytterligere reduksjon på 15 drepte eller hardt skadde hvert år. Derfor er det viktig å også ha fokus på andre trafikksikkerhetstiltak.

Disse medlemmer viser også til svar på spørsmål nr. 60 hvor Samferdselsdepartementet oppgir at kostnadene for å bygge midtrekkverk på alle veger med forventet ÅDT over 6 000 i 2024, med fartsgrense 70km/t eller høyere er anslått til 300 mrd. kroner. Disse medlemmer er kjent med at Høyre i sin trafikksikkerhetsplan, som ble lagt fram 9. august 2012, sier «Innenfor perioden 2012–2024 vil Høyre bygge midtdelere på alle veier med over 6000 ÅDT». Disse medlemmer kan ikke se at Høyre følger opp dette i sitt forslag til NTP.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Fremskrittspartiet setter av betydelige midler til trafikksikkerhet, ikke bare gjennom en massiv utbygging av nye trygge firefeltsveier mellom de største byene, men også gjennom konkrete beløp utelukkende til trafikksikkerhet. Disse medlemmer vil i den forbindelse vise til sine merknader og bevilgningsforslag i innstillingens kapittel 1.2.2 som blant annet inneholder 1 mrd. kroner ekstra hvert eneste år utover regjeringens rammer.

Disse medlemmer viser til svar på spørsmål 60 og 61 der det heter:

«Totalkostnader for etablering av midtrekkverk for riks- og fylkesvegnettet ned til 6000 ÅDT er grovt anslått til 300 mrd. kr. Dette omfatter totalkostnadene for utbygging av dette vegnettet og er basert på behov for møtefri veg på strekninger med forventet døgntrafikk (ÅDT) i 2024 over 6000, med fartsgrense 70 km/t eller høyere og som ikke vil være møtefrie pr. 1/1-2014. Av dette er om lag 40 mrd. kr knyttet til fylkesvegnettet. Det er lagt til grunn bygging av firefelts motorveg på alle strekninger».

Og videre;

«Statens vegvesen anser at det er behov for firefelts veg når gjennomsnittlig døgntrafikk (ÅDT) er over 12 000. Dersom dette legges til grunn, er det et samlet behov på riks- og fylkesveg-nettet på i størrelsesorden 200 mrd. kr. Behovet gjelder veger med forventet ÅDT i 2024 over 12 000, og med fartsgrense 70 km/t eller høyere. Dersom det i stedet legges til grunn at det skal være firefelts motorveg på alle veger med forventet ÅDT i 2024 over 8000 og fartsgrense 70 km/t eller høyere, kan kostnaden grovt stipuleres til 300 mrd. kr. Av dette er om lag 50 mrd. kr knyttet til behov på fylkesvegnettet.».

Disse medlemmer viser til at svarene fremviser et omfattende behov for veibygging og veisikring og at regjeringens forslag til ny NTP 2014–2023 ikke angir i hvilket omfang planen etter 10 år vil ha bedret situasjonen på veinettet i forhold til behovet.

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

«Stortinget ber regjeringen bygge flere midtrekkverk, forsere byggingen av allerede planlagte midtrekkverk samt senke terskelen for trafikkmengden som kreves for at en vei skal utrustes med midtrekkverk, fortrinnsvis til 6 000 ÅDT.»

Alkolås

Komiteen peker på at kollektivselskapene selv kan velge å installere alkolås, og bruke dette i

konkurransen med andre selskaper ved å garantere at de leverer rusfri kjøring.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser til at kjøring i ruspåvirket tilstand er en viktig risikofaktor i veitrafikken her i landet. Tradisjonelle tiltak mot promillekjøring som politikontroll og opplysningsvirksomhet er ikke nok alene. 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.

Flertallet er kjent med at enkelte fylkeskommuner setter krav om alkolås i skolebusser og mener at dette er et godt tiltak som med fordel kan tas i bruk av flere fylkeskommuner.

Flertallet viser til at det er utført forsøk med alkolås i offentlig transport, og at resultater fra forsøksordninger med alkolås er lovende.

Flertallet mener alkolås på skolebusser er viktig for å bedre sikkerheten i skoleskyssen.

Flertallet ber regjeringen vurdere å ta inn bestemmelser om alkolås i skolebusser i forskriften.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre viser til at noen fylkeskommuner setter krav om alkolås i skolebusser. Dette kan være et hensiktsmessig tiltak, dersom man oppfyller krav til rettssikkerhet og personvern.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti mener det bør innføres påbud om alkolås i offentlige transportmidler.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge fram egen sak om tiltak for økt bruk av alkolås.»

Trygg Trafikk

Komiteen er opptatt av at Trygg Trafikk sikres rammevilkår som ivaretar organisasjonens muligheter til å bidra aktivt i trafikksikkerhetsarbeidet.

Komiteen vil peke på at Trygg Trafikk spiller en viktig rolle i trafikksikkerhetsarbeidet. Komiteen er kjent med at Trygg Trafikk ifølge vedtektene skal arbeide for å oppnå best mulig trafikksikkerhet for alle trafikantgrupper. Organisasjonen har et særlig ansvar for at trafikkopplæring og informasjon om trafikksikkerhet blir gjennomført som et ledd i en samordnet innsats mot trafikkulykkene. Organisasjonen skal være en aktiv pådriver i trafikksikkerhetsarbeidet og følge nøye med i ulykkesutviklingen.

MC – motorsykkel

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, er opptatt av å bedre trafikksikkerheten for alle trafikantgrupper. Trafikanter på motorsykkel og moped har høy ulykkesrisiko og det er viktig å arbeide for å øke trafikksikkerheten. Flertallet mener at det er viktig å bedre førerkompetansen, øke forståelsen for MC blant andre trafikantgrupper og tilrettelegge vegene bedre for MC. Flertallet er positive til samarbeidet mellom Norsk Motorcykkelunion (NMCU) og Statens vegvesen og mener slikt samarbeid er viktig for å bedre forholdene for MC. Flertallet viser til at den styrkinga av drift og vedlikehold som regjeringa har gjennomført også bedrer trafikksikkerheten for MC.

Flertallet viser til at regjeringen i skriftlig kommunikasjon med EU har gitt uttrykk for at kostnadene ved å innføre periodisk kjøretøykontroll for MC og moped i Norge ikke på noen måte ville stå i forhold til forventede trafikksikkerhetseffekter. Flertallet slutter seg til dette, og avventer den endelige behandlingen i EU og regjeringen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre viser til at motorsykler i transportsammenheng har et stort og ikke utnyttet potensial for effektiv, fleksibel, miljøvennlig og lite arealkrevende transport. Motorsykler lager ikke køer – de løser dem. Samtidig har bruk av MC en rekke sikkerhetsmessige utfordringer i et trafikkbilde som preges av personbiler og tyngre kjøretøyer. Det må derfor gjennomføres en tilrettelegging som realiserer tohjulingenes bidrag til effektiv transport bedre, samtidig som risikomomentene ved utvidet bruk av MC minimeres.

Disse medlemmer viser til at bruk av motorsykkel og moped har økt sterkt de seneste 20 år, og utviklingen i Europa viser at tohjulingene får en stadig viktigere rolle for individuell transport. Motor-

sykkel og moped har klare miljømessige fordeler i form av lavt forbruk, og i enda større grad i økonomiseringen med arealressurser fordi disse kjøretøyene tar lite plass på veiene og i urbane rom med trengsel. Disse medlemmer mener at det i enda større grad bør legges til rette for bruk av tohjulinger, særlig i byrommene der trengsel er et stort problem. Det er viktig at politikk for motorsykler og mopeder blir integrerte deler av samferdsels- og miljøpolitikken. Disse medlemmer mener at det er særlig viktig å tilrettelegge når det gjelder:

- Fortsatt lovlig bruk av kollektivfelt for MC
- Gjeninnføre fri bompassering der bompenger for MC er innført
- Fortsatt egne parkeringsplasser, og gjensidig tillatelse på elbilplasser
- Fortsatt tillatt å kjøre mellom kjørefelt hvor trafikken går i lav fart eller står
- Erstatte midtdelere av wirerekkverk med andre midtdelerløsninger
- Engangsavgiftene for motorsykler og motorvogner harmoniseres

Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet i Innst. S. nr. 300 (2008–2009) om Nasjonal transportplan fremmet følgende forslag om MC: «Stortinget ber Regjeringen i løpet av 2010 legge frem egen sak om motorsyklenes rolle i norsk samferdsel».

Disse medlemmer mener at det er viktig å tenke på motorsyklistene når det gjelder veiforhold, fordi veiforhold/veidekker som er ubehagelige for bilisten kan representere en livsfare for MC-fører og passasjer. Disse medlemmer mener at det er viktig med forutsigbarhet på veien, med korrekt og tilstrekkelig skilting, samt tilpasset midtdelerkonstruksjon, kantsikring og stedvis også underskinne i «yttersvinger»sombegrenserkonsekvenseravuhell.

Disse medlemmer har merket seg samarbeidet mellom Norsk Motorcykkel Union (NMCU) og Statens vegvesen om tema MC og sikkerhet. Dette fremstår positivt og konstruktivt, og som et langt bedre alternativ enn forslag om «enkle løsninger» i form av avgifter, restriksjoner og forbud som rammer bruk av MC med jevne mellomrom. Bruk av MC kan ikke baseres på et regime hvor alle problemer løses ved høyere aldersgrenser, færre hestekrefter, dyrere opplæring osv. De spesielle fysiske forhold som gjelder kjøring og kontroll over MC, gjør også at tiltak som automatisk fartsbegrenser, eller elektronikk som griper inn i førerens kontroll over en MC, må avvises. Det fine samspillet mellom sykkel og menneske som skiller bilkjøring fra MC-kjøring tillater ikke inngripen utenfor førerens kontroll.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil peke på at dieselsøl fra lastebiler i svinger og rundkjøringer på grunn av overfylte tanker er farlig. Samarbeid med oljeselskaper om skilt ved dieselpumpene som oppfordrer til ikke å overfylle fordi det er farlig for MC, er prøvd i andre land og bør gjennomføres. Disse medlemmer mener at det også økonomisk må stimuleres til bruk av miljøvennlige og lite plasskrevende kjøretøyer. Fri passering gjennom bomstasjoner og tilrettelagt gratis offentlig parkering er blitt viktige virkemidler som må videreføres. Disse medlemmer har merket seg at den stadig økende bruken av bompengefinansiering fra stortingsflertallet har medført at også MC flere steder nå må betale denne ekstra skatten på effektiv transport. Disse medlemmer tar avstand fra denne utviklingen.

Disse medlemmer viser til at engangsavgiftene følger fortsatt de tradisjonelle avgiftsgruppene som ikke er fastsatt ut fra miljøhensyn, hvilket per definisjon må innebære at avgiftsbelastningen blir ulik, selv om miljøbelastningen er lik. Disse medlemmer mener at lik miljøbelastning for motorvogner og motorsykler til persontransport må gi lik avgift, og at dette må følges opp i forbindelse med statsbudsjettet og avgiftspolitikken. Disse medlemmer stiller seg positive til en avgiftsberegning som kun benytter CO_2-utslipp som en beregningsfaktor.

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

«Stortinget ber regjeringen i løpet av 2014 legge frem egen sak om motorsyklenes rolle i norsk samferdsel.»

12. Miljø

12.1 Sammendrag

Transportpolitikken skal bidra til å begrense klimagassutslipp, redusere miljøskadelige virkninger av transport, samt bidra til å oppfylle nasjonale mål og Norges internasjonale forpliktelser på helse- og miljøområdet.

Transportsektoren (innenlands person- og godstransport) står nå for ca. 25 pst. av de nasjonale klimagassutslippene. Regjeringen har som mål at Norge mot midten av dette århundret skal bli et lavutslippssamfunn.

Regjeringen vil:

- At transportsektoren skal bidra til å redusere klimagassutslippene i tråd med Norges klimamål

slik de er redegjort for i klimameldingen (Meld. St. 21 Norsk klimapolitikk) og i klimaforliket (Innst. 390 S (2011–2012)), herunder bidra til at Norge omstilles til et lavutslippssamfunn.
  - Legge til rette for at veksten i persontransporten i storbyområdene kan tas med kollektivtransport, sykkel og gange gjennom økte investeringer i miljøvennlig transport.
  - Innføre helhetlige bymiljøavtaler for utviklingen av transportinfrastrukturen og transporttilbudet i byområdene. Avtalene skal inneholde mål og virkemidler for økt kollektivandel, sykling og gange, tiltak for redusert bilbruk, og en arealpolitikk som bygger opp under miljøvennlig transport.
  - Ha som mål at gjennomsnittlig utslipp fra nye personbiler i 2020 ikke skal overstige et gjennomsnitt på 85 g CO2/kilometer, tilrettelegge for overgang fra godstransport på veg til sjø og bane, og fortsette arbeidet for en mer treffsikker vegavgift for tunge kjøretøy.
  - Bidra til utbygging av infrastruktur for elektrifisering og alternative drivstoff, bl.a. gjennom økte tilskudd til Transnova.
  - Fortsette arbeidet for å få inkludert lufttransport i et bindende internasjonalt klimaregime.
  - Arbeide videre for å styrke FNs sjøfartsorganisasjon (IMO) sine klimakrav til internasjonal skipsfart.
- Bidra til å oppfylle nasjonale mål for ren luft og støy ved å:
  - Gjennomføre kilderettede tiltak, tiltak for de mest støyutsatte og arbeide videre for å fastsette mål for nattestøy
  - Videreføre arbeidet med å tilrettelegge virkemidler for å nå nasjonale mål om lokal luftkvalitet.
  - Presisere at miljø er ett av elementene ved fastsettelse av fartsgrenser.
  - Fortsette innsatsen for reduksjon av lokal luftforurensning gjennom driftstiltak, avgiftspolitikk og arbeid for strengere tekniske krav til kjøretøy og drivstoff.
- Bidra til å redusere tapet av naturmangfold og begrense inngrep i dyrket jord ved å:
  - Ta hensyn til naturmangfold og da særlig verneområder og truet naturmangfold gjennom alle planfaser, byggefasen og ved drift og vedlikehold av transportnettet, i samsvar med naturmangfoldloven.
  - Gjennomføre og følge opp systematiske før- og etterundersøkelser som integrert del av prosjekt der det er umulig å unngå store negative konsekvenser for naturmangfold.
  - Sørge for at driftskontraktene for vegnettet utformes slik at de hindrer unødvendig forbruk av salt, for å unngå at tålegrensen for ulike naturtyper og arter overskrides, og overvåke vannkvalitet i sårbare områder, jf. vannforskriften.
  - Føre en restriktiv linje for omdisponering av dyrket jord til samferdselsprosjekt.
  - Ta hensyn til jordvern og reindrift ved valg av vegstandard og trasé, og synliggjøre alternativer til inngrep i dyrket jord.

12.2 Komiteens merknader

Utfordringer

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, er opptatt av å begrense de negative virkningene transport har på miljø og helse. Dette må gjøres ved å holde høy miljøstandard ved bygging av ny infrastruktur, i drift og vedlikehold og ved satsing på virkemidler for å øke andelen miljøvennlig transport, redusere transportbehovet og redusere utslippene fra kjøretøy. Ikke minst Norsk forening mot støy og Astma- og Allergiforbundet, understreket dette i høringen. Flertallet mener at menneskeskapte klimaendringer og tap av naturmangfold er blant de største miljøutfordringene i transportsektoren.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil understreke at verden står overfor en rekke alvorlige utfordringer. Stor befolkningsvekst, sykdom, fattigdom, energitilgang, knappe naturressurser og miljøutfordringer krever alle oppmerksomhet og tiltak. Dessverre har verden ikke ressurser til å løse alle utfordringene samtidig. Det er da essensielt at man som samfunn søker å danne et realistisk bilde av årsaker, risiko, konsekvenser og kostnader. Kun på den måten kan man allokere samfunnets ressurser, slik at de bidrar til mest mulig nytte for flest mulig mennesker. I denne sammenhengen skiller den politiske klimadebatten seg ut.

Klima

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, vil at transportsektoren skal bidra til å redusere klimagassutslippene i tråd med Norges klimamål slik de er redegjort for i klimameldingen, jf. Meld. St. 21 (2001–2012) Norsk klimapolitikk, og i Klimaforliket på Stortinget, jf. Innst. 390 S (2001–2012).

Flertallet vil spesielt understreke målet om at all vekst i persontrafikk i de største byområdene skal skje med kollektivtrafikk, sykkel og gange.

Flertallet vil peke på at transportsektoren står for 25,5 pst. av de nasjonale klimagassutslippene. Utslippene har økt med 28 pst. siden 1990, men gode virkemidler har bidratt til at veksten i utslipp har flatet ut til tross for vekst i biltrafikken. Samtidig vil flertallet understreke at transportpolitikken må innrettes for å nå målet om et lavutslippssamfunn og at virkemidlene derfor gradvis må forsterkes de neste årene.

Flertallet har merket seg at anslagene i klimagassbudsjettet som følger forslaget til Nasjonal transportplan viser en netto reduksjon av klimagassutslipp som følge av de samlede investeringer i jernbane og veier. I tillegg vil den økte satsingen på sykkelveier og målet om null vekst i biltrafikken i våre største byområder gi betydelige bidrag til reduksjon av klimagasser.

Flertallet viser til omtalen av bymiljøavtaler og sykkelsatsing i kapittel 9.

Flertallet viser til at 13 gassferjer er i drift i riksvegnettet og fire på fylkesvegnettet. I tillegg til dette pågår det et antall utrednings- og pilotprosjekt for å tilrettelegge for batterielektrisk framdrift. Utslippene av NO_x fra kystfart er redusert med 23 pst. fra 1990 til 2011. Flertallet mener dette arbeidet er viktig for å redusere klimautslipp og luftforurensning.

Flertallet viser til at utlysing av utviklingskontrakt om den mest energi- og miljøeffektive ferjen på strekningen E39 Lavik–Oppedal over Sognefjorden er et ledd i satsingen på å redusere klimautslippene. Konkurransen ble høsten 2012 avgjort, og fra januar 2015 vil én av tre ferjer som trafikkerer sambandet Lavik–Oppedal være elektrisk drevet. Det er verdens første elektrisk drevne ferje av denne størrelsen.

Flertallet legger til grunn at teknologi utviklet gjennom konkurransen i utviklingskontrakten vil bli vurdert ved senere anbudsutlysninger.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet har lenge etterlyst en mer nyansert klimadebatt. Problemstillingen som FNs klimapanel retter oppmerksomheten mot kan være alvorlig. Klimapanelet har en rekke scenarier om temperaturutvikling på kloden, hvor de mest alvorlige antyder en temperaturstigning på rundt 6 grader. Det gir grunnlag for bekymring og varsomhet. Andre scenarier, som for eksempel nye tall fra det britiske meteorologiske institutt, gir derimot svært moderate temperaturøkninger.

Disse medlemmer mener at Stortinget i langt større grad bør bruke «gulrot fremfor pisk» for å legge til rette for miljøvennlig atferd. Disse medlemmer mener at den enkelte forbruker har et ansvar for, og en mulighet til, å gjennomføre fornuftige miljøtiltak gjennom bevisste valg. Disse medlemmer er overbevist om at folk flest ønsker å velge miljøvennlige produkter, men at rasjonelle mennesker veier den antatte miljøfordelen opp mot kostnader og mulige ulemper.

Disse medlemmer mener at norsk næringsliv og industri må stimuleres til å videreutvikle seg i Norge. Næringslivet har vist stort ansvar i å utvikle ny teknologi og ligge i forkant med å implementere gode løsninger. Disse medlemmer er derfor opptatt av at norsk industri ikke pålegges strengere miljøkrav enn sine konkurrenter i andre land, da disse medlemmer er bekymret for at dette kan føre til nedleggelse og utflagging av bedrifter. Det er etter disse medlemmers syn gledelig at regjeringen endelig har innsett dette og skriver i Perspektivmeldingen Meld. St. 12 (2012–2013) at: «ensidige tiltak i verste fall kan føre til flytting av produksjon og økte utslipp i andre land».

Disse medlemmer har merket seg at det foregår flere utrednings- og pilotprosjekt for å tilrettelegge for batterielektrisk fremdrift for ferjer. Disse medlemmer mener at staten mer aktivt bør bidra til å finansiere utredning- og prosjektkostnader. Disse medlemmer viser spesielt til prosjekt i regi av Osterøy ferjeselskap AS i Hordaland.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen innføre krav om at alle nye drosjer, ferger, rutebåter og dieseltog skal gå på utslippsfrie eller klimanøytrale drivstoff innen utgangen av 2022.»

«Stortinget ber regjeringen innføre krav om at alle nye kommunale, fylkeskommunale og statlige kjøretøyer går på CO_2-fritt eller CO_2-nøytralt drivstoff innen utgangen av 2018.»

Ren luft og støy

Komiteen ber regjeringen i samarbeid med transportetatene og Avinor forsterke innsatsen for å nå nasjonale støymål. Komiteen støtter at det også skal settes et nasjonalt mål for nattstøy.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, er opptatt av at Nasjonal transportplan skal bidra til å oppfylle nasjonale mål for ren luft og redusert støy.

Flertallet er spesielt opptatt av å forbedre luftkvaliteten i områder som i dag opplever overskridelser av grenseverdier for svevestøv og NO_2, og ber regjeringen om å bidra til at målene for luftkvalitet og støy følges opp i arbeidet med bypakker og framtidige bymiljøavtaler. Lokale myndigheter har også et stort ansvar for å prioritere tiltak og virkemidler som reduserer lokal luftforurensning.

Flertallet viser til at vegtrafikk er den største kilden til støyplager i Norge i dag. Den økte satsingen på kollektivtrafikk og sykkel er derfor viktig også for å redusere støyplagene i samfunnet.

Flertallet er positive til at gjennomføringen av tiltakene i Nasjonal transportplan skal føre til renere luft og redusert støy. Flertallet mener at det er viktig å forbedre luftkvaliteten, spesielt i de områdene der man i dag opplever overskridelser av svevestøv og NO_2. Det videre arbeidet med bypakkene og nye avtaler innenfor rammene av belønningsordningen bør vektlegge hensynet til luftkvaliteten. Statlige og lokale myndigheter har et stort ansvar for å legge til rette for tiltak som samlet forbedrer både luftkvalitet og fremkommelighet.

Et annet flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, peker på behovet for kilderettede tiltak for å redusere støy fra veitrafikk, og peker på at det bør settes i gang mer systematisk utprøving og bruk av støysvak asfalt, og at krav om å øke krav til støyreduksjon på lastebiler bør vurderes.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at køprising sammen med satsing på kollektivtransport er det mest effektive og treffsikre virkemiddelet for å redusere NO_2-utslippene i byene.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at veitrafikk er en kilde til støyplager. En satsing på kollektivtransport i storbyene som er mer ambisiøs enn hva regjeringen legger opp til, vil i større grad kunne redusere støyplagene.

Naturmangfold og dyrket jord

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser til at tap av naturmangfold er en av de aller største miljøutfordringene globalt og nasjonalt. Flertallet vil understreke betydningen av å avdekke konflikter mellom utbygging og natur- og miljøhensyn tidlig i planprosessene for å ivareta naturmangfoldet best mulig.

Flertallet støtter regjeringens forslag om en mer aktiv holdning for å redusere saltingen på vegnettet, at tålegrensene for ulike naturtyper og arter ikke skal overskrides og at det er viktig med god overvåking av vannkvaliteten i sårbare områder.

Flertallet mener at det er viktig å ta vare på dyrket jord og dyrkbar jord av hensyn til nasjonal og global matvareforsyning.

Flertallet viser til at det er store tap av vilt som følge av påkjørsler på jernbane og vei, og at dette er helt uakseptabelt. Flertallet vil be regjeringen intensivere arbeidet med å iverksette tiltak for å redusere de dyretragediene dette medfører, og vurdere nye metoder som kan fungere bedre.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet støtter regjeringens forslag til tiltak for å redusere tapet av naturmangfold og begrense inngrep i dyrket jord.

Disse medlemmer påpeker at påkjørsler av dyr er et omfattende problem både på veg og bane. Problem med tanke på dyrevelferd, økonomiske konsekvenser, trafikkavvikling og menneskelige belastninger ved påkjørslene. Disse medlemmer viser til at Jernbaneverket har utarbeidet en handlingsplan for å redusere dyrepåkjørsler med tog. Planen blir revidert i forbindelse med utarbeiding av etatens handlingsprogram, disse medlemmer imøteser dette, og ber også om at nye tiltak og teknologiske løsninger vurderes i revideringen av planen. Disse medlemmer støtter opprettelsen av et tverrsektorielt råd mot dyrepåkjørsler leder av Vegdirektoratet, som Nasjonal transportplan 2014–2023 varsler.

Komiteen viser til at veisalt utgjør et miljøproblem når saltet renner ut i naturen, der det fører til skader på jordsmonn, planter, grunnvann, innsjøer og elver. Det er stor forskjell mellom ulike arter når det gjelder salttoleranse, og veisalting kan derfor føre til endringer i naturen.

Et annet flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, vil også vise til at salt fører til at biler ruster raskere enn de ellers ville ha gjort, og kan i verste fall føre til at bremsene slutter å virke fordi bremserør, bremseventiler og bremseskiver er i direkte kontakt med veisaltet. Disse medlemmer viser til representantforslag Dokument 8:114 S (2010–2011) om økt trafikksikkerhet, redusert forfall av infrastruktur og bilpark samt beskyttelse av vannkilder og natur gjennom redusert bruk av veisalt på norske veier.

Dette flertallet fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen iverksette nye tiltak for å redusere bruk av salt på norske veier.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil understreke at det er viktig å avdekke konflikter mellom utbygging og natur- og miljøhensyn tidlig i planprosessen, også for å sikre at utbygginger går etter planen og ikke blir unødvendig forsinket. Disse medlemmer mener at det kan være nødvendig med restriksjoner som hindrer ødeleggelse, men aktivitet og tilgjengelighet som ikke er til skade, bør det ikke legges restriksjoner på. Disse medlemmer ser at det ofte oppstår konflikter i kjølvannet av vernearbeid og mener at dette er et resultat av at sentrale myndigheter setter lokaldemokratiet til side. Disse medlemmer vil derfor understreke viktigheten av grundige prosesser hvor særlig lokaldemokratiet involveres.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til at hensynet til samferdselsformål er blant de vanligste årsakene til omdisponering av matjord. Dette medlem mener at det av generasjonshensyn er behov for å opprettholde et strengt jordvern for å sikre fremtidig matproduksjon i Norge. Dette medlem viser til at det hvert år de siste 20 årene har blitt omdisponert omtrent 16 000 mål med matjord årlig. Dette tilsvarer et område på nær 2 500 fotballbaner. Dette medlem viser til at det så sent som i 2011 ble omdisponert 6 600 dekar dyrket mark. Det er fortsatt over målet om halvering av omdisponeringen innen 2010, som ble satt av Bondevik II-regjeringen i 2004. Dette medlem påpeker at mye av den beste matjorden ligger rundt Oslofjorden, Trondheimsfjorden og på Jæren, og det er her nedbyggingsutfordringene er mest akutte. Dette medlem understreker at nydyrking av matjord tilsvarende omdisponert areal ikke vil være en fullgod erstatning, da dannelsen av godt jordsmonn kan ta flere hundre år.

Samtidig understreker dette medlem at det kan være tilfeller der jordvern må vike for utbyggingshensyn. I slike tilfeller mener dette medlem at det må pålegges utbygger å gi erstatning tilsvarende nydyrking av det dobbelte av det omdisponerte arealet, slik at produktiviteten opprettholdes.

Dette medlem viser til representantforslag fra medlemmer fra Kristelig Folkeparti, Dokument 8:129 (2012–2013) om styrking av jordvernet, der det fremmes en rekke tiltak for å styrke jordvernet.

Miljø og skipsfart

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser til at FNs skipsfartsorganisasjon IMO har vedtatt nye og strenge krav som skal redusere luftforurensning fra skip. I praksis innebærer de nye reglene at skip innen få år ikke lenger kan gå på den sterkt forurensende tungoljen. Flertallet støtter en slik utvikling og er også positive til arbeidet med å iverksette regelverket for forbud mot spredning av fremmede organismer med ballastvann fra skip. Flertallet vil sikre en mer miljøvennlig opphogging av skip, og slutter seg til at Norge ratifiserer Hong Kong-konvensjonen om opphogging av skip. Flertallet slutter seg til innføring av IMOs krav om energieffektivitet også for skip som utelukkende går i innenriksfart.

Flertallet vil bidra til utbygging av infrastruktur for elektrifisering og alternative drivstoff, blant annet gjennom Transnova. Transnovas mandat må fortsatt omfatte støtte til landstrøm til skip. Transovas arbeid for utbygging av infrastruktur for alternative drivstoff må også inkludere LNG. Norge er i dag verdensledende på bruk av LNG som drivstoff på skip.

Flertallet viser til at reduserte NO_x-utslipp er hovedmålet med Miljøavtalen om NO_x og Næringslivets NO_x-fond. Fondet er et spleiselag der bedriftene som er med kan søke om støtte til utslippsreduserende tiltak. Betaling til fondet erstatter statlig NO_x-avgift for de tilsluttede bedriftene. Flertallet ønsker å videreføre NO_x-fondet. Det er viktig å bidra til en mer miljøvennlig skipsfart gjennom en satsing på økt bruk av LNG på skip. LNG-drift på skip gir betydelige NO_x-reduksjoner, og vil derfor være et av NO_x-fondets viktigste tiltak. Kostnadseffektiv tilgang på LNG er avgjørende for å opprettholde NO_x-reduksjonen fra allerede gjennomførte tiltak, samt stimulere til gjennomføring av nye tiltak. Derfor vil det være svært positivt å bruke NO_x-fondet til å støtte etableringen av ny LNG-infrastruktur.

Et annet flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, vil understreke betydningen av en god oljevernberedskap. Det må arbeides målrettet med å forbedre oljevernberedskapen.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti vil peke på at det blir viktig å stimulere til økt overgang til LNG for skipsfarten gjennom å satse på forskning på ny LNG-teknologi, bruke eksisterende forskningsprogrammer, satse på utbygging av LNG-infrastruktur langs kysten og bidra til at nye passasjerskip skal gå på naturgass.

Bil- og drivstoffavgifter

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk

Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser til at Stortinget ved behandlingen av klimameldingen, Meld. St. 21 (2011–2012), sluttet seg til målet om at gjennomsnittlig utslipp fra nye personbiler i 2020 ikke skal overstige 85 g CO_2/km. Bilavgiftene skal bidra til omlegging til en mer miljø- og klimavennlig bilpark. Flertallet slutter seg til målet i Klimaforliket om reduksjon i de gjennomsnittlige utslippene fra nye personbiler i 2020 til 85 g/km.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at bilavgiftene er betydelig forbedret i denne regjeringsperioden. Miljøprofilen i engangsavgiften er forsterket. Fra 2007 er engangsavgiften endret for å motivere til kjøp av biler med lave CO_2-utslipp. Fra 2012 tar engangsavgiften også hensyn til NO_x-utslipp, slik astma- og allergiforbundet har foreslått. Ved å vektlegge både CO_2 og NO_x i beregning av engangsavgiften, kan man ta hensyn både til globale klimaendringer og lokale luftutslipp. Biler som både har lave globale klimautslipp og lave lokale luftutslipp kommer dermed gunstig ut. Samtidig legges det mindre vekt på bilens motoreffekt (hestekrefter), slik at virkningene av endringene i engangsavgiften er budsjettnøytrale.

Disse medlemmer mener vektleggingen av CO_2 i engangsavgiften er en suksesshistorie. Sammenlignet med 2006 er CO_2-utslippene fra nye biler redusert med over en fjerdedel. Både den teknologiske utviklingen og den motiverende avgiftspolitikken har bidratt til å framskynde denne utviklingen. Det kommer nå stadig flere biltyper som både har lave CO_2-utslipp og lave lokale miljøutslipp. I september 2012 var salget av hybridbiler 6 pst. av det samlede bilsalget. Det er sannsynligvis høyest i verden. Trolig vil denne andelen øke framover fordi mange hybridbiler får flere tusen kroner i avgiftslettelser. Samtidig vil det komme flere slike biler på markedet framover.

Disse medlemmer viser videre til at omregistreringsavgiften er betydelig redusert, mest for næringskjøretøy. Bilavgiftene er dermed noe redusert samlet sett. Vrakpanten er økt fra 1 500 til 2 500 kroner. I revidert nasjonalbudsjett foreslår regjeringen å øke vrakpanten med ytterligere 500 kroner fra 1. juli 2013. Vrakpanten blir da 3 000 kroner per kjøretøy. Dette vil øke motivasjonen til å levere inn utrangerte kjøretøy til godkjente oppsamlingsplasser. Økningen i utbetalinger blir motsvart av å øke vrakpantavgiften med 400 kroner fra samme dato. Forslaget er dermed provenynøytralt.

Disse medlemmer støtter regjeringens ambisiøse mål i Klimameldingen, blant annet om at gjennomsnittlig CO_2-utslipp fra nye personbiler ikke skal overstige 85 g/km i 2020. For å motivere til valg av ladbare hybridbiler, som ofte har svært lave utslipp, vil regjeringen øke vektfradraget for ladbare hybridbiler til 15 pst. fra 1. juli 2013, og gjennomføre endringen i forskrift. Forslaget innebærer at engangsavgiften for ladbare hybridbiler på markedet kan bli mellom 3 000 og 20 000 kroner lavere.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at bilrelaterte avgifter bør reduseres, og i langt større grad brukes til investeringer, drift og vedlikehold av veibasert infrastruktur. Som følge av et høyt avgiftsnivå er nye biler for dyre i Norge. Dette gjør at bilparken i Norge forblir eldre enn den burde være, og at bilene nordmenn kjører rundt i ikke er så sikre og miljøvennlige som de burde ha vært. I Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2013 ble engangsavgiften redusert gjennom å redusere effektkomponenten med 25 pst.

Komiteens medlem fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at det må foretas betydelige endringer i bilavgiftene dersom målet om utslipp skal nås. Disse medlemmer viser til rapporten «Norske bilavgifter fram mot 2020» utarbeidet av NAF, NBF og BIL. Av rapporten fremgår det at målet forutsetter en økning i elbilenes andel av nybilsalget fra dagens nivå på 2,9 pst. til 10 pst. i 2020 (16 000 elbiler), og at plug-in-hybridens andel må øke fra 0,1 pst. til 18,8 pst. i samme periode. I tillegg må gjennomsnittsutslippet fra fossilt drevne biler være på maks 109 gram i 2020. Nøkkelen for å få til en slik utvikling i bilsalget er ifølge bilorganisasjonene å legge til rette for en hurtigere utskifting av bilparken gjennom reduserte bilavgifter på de mest miljøvennlige bilene, slik at gjennomsnittsalderen på norske biler kommer ned på EU-nivå.

Disse medlemmer viser til at Norge har den eldste bilparken i Vest-Europa. Gjennomsnittlig levealder på biler i Norge er ifølge rapporten 19 år, mot et gjennomsnitt i EU på 14–15 år. I Norge er 3 av 4 biler som selges, bruktbiler. Nesten halvparten av alle biler som årlig omsettes i Norge, er 12 år gamle eller eldre. I 2012 var mer enn 600 000 biler eldre enn gjennomsnittlig levealder for biler i Vest-Europa på 14,3 år, dvs. 1997-modell eller eldre. Dersom disse 600 000 eldste bilene ble tatt av veien og erstattet med nye biler, ville de samlede CO_22-utslippene fra veitrafikken bli redusert med snaut 10 pst.

Disse medlemmer viser til at redusert levealder på bilparken vil ha mye å si for trafikksikkerheten. Nye biler har en mye høyere sikkerhetsstandard enn gamle. En moderne bil er optimalisert for å takle kollisjoner både gjennom konstruksjon og materialbruk og ved hjelp av elektroniske hjelpemidler som skal bedre både den aktive og passive sikkerheten.

Disse medlemmer viser til at raskere fornyelse av bilparken vil bidra til økt sikkerhetsnivå, og færre drepte og hardt skadde i trafikken.

Disse medlemmer mener det er behov for en helhetlig gjennomgang av bil- og drivstoffavgiftene og viser i den forbindelse til Dokument 8:77 S (2012–2013), forslag fra Kristelig Folkeparti, om endring av bilavgiftene for å sikre mer miljøvennlige og trafikksikre biler.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til Innst. 2S (2012–2013) der Kristelig Folkeparti foreslår grep for å vri skatt- og avgiftssystemet i en grønnere retning. Kristelig Folkeparti foreslår fem års fritak for årsavgift ved kjøp av ny miljøbil i Norge, etter mønster av den svenske ordningen. Avgiftsfritaket vil gi et ekstra insentiv til å vektlegge lavt CO_2-utslipp ved kjøp av ny bil. Videre foreslår Kristelig Folkeparti momsfritak ved leasing av elbiler, momsfritak ved kjøp og leasing av elbilbatteri, og det foreslås å frita nullutslippsbiler fra fordelsbeskatning.

ELBIL

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 insentivordningene 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. Flertallet mener det er viktig at utviklingen følges opp av økt utbygging av ladeinfrastruktur.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at det er viktig med stabile rammebetingelser, og ønsker at dagens avgiftsfordeler for kjøp og bruk av rene nullutslippsbiler videreføres til 2020. Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet ønsket en lengre garantiperiode med avgiftsfordeler for rene nullutslippsbiler enn de øvrige partiene, jf. Fremskrittspartiets merknader i Innst. 390 S (2011–2012) til det såkalte Klimaforliket.

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 utbyggingsplan og at kommunen i tillegg støtter privat utbygging gjennom det kommunale Klima- og energifondet. Her støttes hvert ladepunkt med inntil 60 pst av etableringskostnad eller maksimalt 10 000 kroner. Akershus fylkeskommune har en tilsvarende ordning. Disse medlemmer vil at staten skal avsette midler til utbygging av ladeinfrastruktur. Disse medlemmer viser til at Kristelig Folkeparti i sin alternative planramme foreslår at det settes av 200 mill. kroner i første fireårsperiode til dette formålet gjennom Transnova.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

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

13. Universell utforming – alle skal med

13.1 Sammendrag

Transportsystemet skal være universelt utformet. Regjeringen vil:

- Øke satsingen på tiltak for å få et mest mulig tilgjengelig og universelt utformet transportsystem.
- Bidra til at hele reisekjeder blir universelt utformet, slik at transportsystemet i så stor grad som mulig kan benyttes av alle. Øke kompetansen om universell utforming av reisekjeden i alle ledd.
- Prioritere utbedring av kryss og sikring av krysningspunkter for fotgjengere og syklister.
- Prioritere drift og vedlikehold av gangarealer langs riksveger.
- Prioritere vinterdrift som gir sammenhengende kvalitet på gangnettet, på tvers av forvaltningsnivåene.
- At framkommelighet, tilgjengelighet og sikkerhet for fotgjengere ved anleggsarbeid skal bedres.
- At tiltak som sikrer universell utforming vurderes innarbeidet ved ordinære vedlikeholds- og utbedringsprosjekt.
- At knutepunkt, veg- og gatesystemer skal ha en logisk og «lesbar» utforming, skilting og merking på tvers av forvaltningsnivåene.
- At en nasjonal reiseplanlegger med informasjon om egenskaper ved holdeplasser og knutepunkt skal etableres og videreutvikles.

Transportsystemet skal i så stor grad som mulig kunne benyttes av alle, i alle aldre og med ulike forutsetninger.

Etappemål for planperioden:

– Bidra til at reisekjeder skal bli universelt utformet

Samferdselsdepartementet har i samarbeid med de funksjonshemmedes organisasjoner, Statens vegvesen og Standard Norge fått kartlagt standarder med relevans for universell utforming av reisekjeden.

13.2 Komiteens merknader

Komiteen mener at universell utforming både handler om grunnleggende menneskerettigheter og om at samfunnet på alle måter blir rikere når alle kan delta i arbeidsliv og på andre områder på en fullverdig måte.

Komiteen vil understreke viktigheten av å ha god brukermedvirkning i utarbeidelsen av transportetatenes handlingsplaner. Komiteen vil videre trekke fram behovet for å effektivisere og intensivere utviklingen av standarder for hele reisekjeden i oppfølgingen av Nasjonal transportplan.

Komiteen understreker at alle offentlige myndigheter må samarbeide tett og sammen med brukerne om utviklingen av helhetlige reisekjeder som er tilrettelagt og universelt utformet. Geografiske inndelinger og grenser for forvaltningsansvar skal ikke hindre dette arbeidet.

Komiteen viser til innspillene fra Funksjonshemmedes fellesorganisasjon og Norges handikapforbund og understreker at transportetatene og Avinor må følge opp mål og tiltak på en kraftfull og systematisk måte i sine handlingsplaner.

Komiteen vil trekke fram det vellykkede samarbeidet mellom NSB og brukerne om de nye Flirttogene, og at dette viktige arbeidet må følges opp med også målrettete investeringer og tiltak for at også stasjonene blir tilrettelagt og etter hvert universelt utformet på InterCity-strekningene.

Komiteen mener at selv om det er store utfordringer, innebærer den samlede planen av virkemidler og tiltak i planforslaget viktige steg framover i arbeidet med å utvikle universelt utformede reisekjeder.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at regjeringen øker satsingen på tiltak for å få et mest mulig tilgjengelig og universelt utformet transportsystem.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at krav om universell utforming innebærer at infrastrukturen tilpasses slik at personer med funksjonsnedsettelser kan bruke infrastrukturen uten spesielle tilpasninger eller med hjelpemidler. Disse kravene gjør blant annet at togstasjoner og busslommer tilpasses rullestolbrukere. Disse medlemmer viser til at det ifølge Nasjonal transportplan 2010–2019 var rundt 60 000 bussholdeplasser og knutepunkter i Norge som trenger oppgradering for å tilfredsstille kravene til universell utforming, og universell utforming trekkes frem som en hovedmålsetting for neste NTP i rapporten «Nasjonal transportplan 2014–2023 Utredningsfasen – Revisjon av målstruktur». Med en kostnad på 500 000 per holdeplass/knutepunkt, kan regningen bli 30 mrd. kroner. Disse medlemmer mener at krav om universell utforming skal innfris der dette er hensiktsmessig, men disse medlemmer mener samtidig at det må gjøres vurderinger der kostnader og nytteverdi ses i sammenheng. Disse medlemmer har merket seg innspill om at elektriske biler er støysvake og derfor skaper utfordringer i trafikken spesielt for hørselshemmede, og ber regjeringen følge opp dette forholdet.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til omtalen av dette temaet i Høyres generelle merknader i kapittel 1.2.3.

Disse medlemmer vil understreke at tilgjengelighet for bevegelseshemmede (universell utforming) bør inngå som en integrert del av alle forpliktende planer. Ved planlegging av nye stamveitraseer bør man også inkludere tilrettelegging for nødvendige fasiliteter for langtransporten i samarbeid med private. Dessuten bør det utarbeides en plan for forvaltning av vannveiene (kanalene).

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til at regjeringens målsetting i 2009 var å ha et fullstendig universelt utformet transportsystem innen 2020. Nå er det samme målet satt til 2025. Dette medlem mener at innsatsen må intensiveres. Universell utforming er lovfestet i diskriminerings- og tilgjengelighetsloven som trådte i kraft 1. januar 2009. Nyanskaffelser og større utbedringer skal være universelt utformet. Utbedringer på eksisterende løsninger er ikke tidfestet, men det gjenstår svært mye arbeid. Dette medlem vil påpeke at det fremdeles dessverre er slik mange steder at markedskrav veier tyngre enn hensynet til bevegelseshemmede og svaksynte.

Dette medlem 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, og mener at 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. Dette medlem mener det er nødvendig med en helthetlig satsing for å

nå målet om et mer universelt utformet transportsystem. Det krever tilstrekkelige bevilgninger, men og 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.

Komiteens flertall, medlemmene fra frp , Høyre og Kristelig Folkeparti fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremlegge for Stortinget en statusrapport for universell utforming på alle transportområder.»

TT-ordningen

Komiteen er opptatt av at et godt TT-tilbud er viktig for å sikre alle en mulighet til å leve aktive liv. Komiteen vil be om at brukermedvirkningen får særlig oppmerksomhet i evalueringen av prøveprosjektene. Komiteen vil be regjeringen vurdere en nasjonal TT-ordning i løpet av første del av planperioden.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser til at transporttjenesten (TT) er ment for den som ikke kan benytte ordinær kollektivtransport, som alternativ til kollektivreiser og egen bil. Mange synshemmede og andre funksjonshemmede er helt avhengige av TT for å kunne leve et normalt aktivt hverdagsliv. Flertallet er bekymret over signalene som kommer fra brukerorganisasjonene om at det fortsatt er store variasjonene fylkene imellom. Mange opplever ordningen som utilstrekkelig. Flertallet viser til at det siden 2012 har vært en forsøksordning rettet mot TT-brukerne med særlige behov. Forsøket går fram til 1. april 2014 og omfatter utvalgte kommuner i Møre og Romsdal, Nord-Trøndelag og Østfold.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at TT-ordningen er et transporttilbud til personer med forflyttingshemning som ikke kan benytte kollektivtransport. Denne ordningen drives av fylkeskommunene, og transportene gjennomføres i de fleste tilfeller med taxi. Problemene med dagens ordninger er at det er store forskjeller fra fylke til fylke, og at det blant annet oppstår vanskeligheter når man skal forflytte seg på tvers av fylkesgrensene. TT-ordningen er nemlig avhengig av fylkeskommunens økonomi og hvor mye penger som avsettes til ordningen. Disse medlemmer mener at det bør utarbeides nasjonale retningslinjer for kvalitet og kvantitet for TT-transporten, og en finansieringsordning som sikrer TT-transport i tråd med de nasjonale retningslinjene.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til at den statlige forsøksordningen avsluttes 1. april 2014. Erfaringer fra ordningen så langt viser at den betyr mye for de som er med. Dette medlem mener det i forlengelsen av forsøksordningen bør settes som mål å få på plass en nasjonal TT-ordning for funksjonshemmede med stort behov, og at ordningen bør være så god at det er mulig å leve aktive liv gjennom denne.

Dette medlem viser videre til at fylkene ikke er pålagt å rapportere inn nivå og omfang på TT-tjenester. Dette svekker oversikten over de faktiske tilbud all den tid finansieringen i dag ligger i rammetilskuddet. Dette medlem anmoder derfor regjeringen om å sørge for at fylkene jevnlig rapporterer om TT-tilbudet.

14. Samfunnssikkerhet og beredskap

14.1 Sammendrag

Regjeringen vil:

- sikre en fortsatt god ledelsesforankring av beredskapssaker, og videreutvikle god sikkerhetskultur i departementene og underlagte etater og tilknyttede virksomheter
- videreføre og styrke arbeidet med risiko- og sårbarhetsanalyser og kriseplaner for å opprettholde et transportsystem med høy grad av pålitelighet og framkommelighet
- ha høy oppmerksomhet på gjennomføring og læring av krisehåndteringsøvelser
- sikre samvirke med relevante myndigheter og aktører for bedre å kunne håndtere større hendelser innenfor transportsektoren
- styrke drift, vedlikehold og fornying av transportinfrastrukturen for å gjøre den mer robust mot ekstremvær og klimatiske påkjenninger
- prioritere sikringstiltak mot skred, stormflo og flom, samt økt beredskap for håndtering av krisehendelser
- styrke sikkerheten og beredskapen ved viktige kontroll- og trafikkstyringssystemer og gods- og passasjerterminaler
- opprettholde og styrke sikkerhetsnivået innen jernbane, sjøtransport og luftfart
- sørge for at Norge har en god beredskap mot akutt forurensning tilpasset risikoen for utslipp og som bidrar til målet om et rent, rikt og produktivt hav

Regjeringen har som overordnet mål for arbeidet med samfunnssikkerhet og beredskap innen trans-

portsektoren å forebygge uønskede hendelser og minske følgene dersom slike hendelser oppstår.

Regjeringen vil i planperioden:

– tydeliggjøre forventninger og krav som stilles både sentralt og til våre underlagte etater og tilknyttede virksomheter innen samfunnssikkerhet og beredskap, spesielt ved større komplekse nasjonale kriser

Departementet vil i planperioden arbeide med system for oppfølging og kontroll av etatenes og virksomhetenes arbeid med samfunnssikkerhet og beredskap.

Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet vil i planperioden intensivere og styrke oppfølgingen av arbeidet med å opprettholde et sikkert transportsystem med høy grad av pålitelighet og framkommelighet ved å:

– sikre en god ledelsesforankring av beredskapssaker og utvikle gode sikkerhetskulturer i underlagte etater og tilknyttede virksomheter
– intensivere arbeidet med risiko- og sårbarhetsanalyser og kriseplaner for å opprettholde et transportsystem med høy grad av pålitelighet og framkommelighet
– ha høy oppmerksomhet på gjennomføring og læring av krisehåndteringsøvelser i departementet, underlagte etater og tilknyttede virksomheter
– sikre samvirke med relevante myndigheter og aktører for bedre å kunne håndtere større hendelser innenfor transportsektoren

14.2 Komiteens merknader

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, understreker viktigheten av at regjeringen i planperioden prioriterer samfunnssikkerhetstiltak som bidrar til å sikre høy grad av framkommelighet og pålitelighet i transportsystemet.

Flertallet vil påpeke behovet for en helhetlig og samordnet planlegging av krisehåndtering på og mellom alle forvaltningsnivåer, der gode arenaer for samarbeid og erfaringsutveksling i og mellom transportsektoren og andre myndighetsområder kan videreutvikles. Flertallet slutter seg til det arbeidet som regjeringen legger opp til innen dette området i planperioden.

Terrorhendelsen 22. juli 2011 tydeliggjorde hvor sårbart samfunnet er ved et terroranslag, og flertallet understreker behovet for å styrke beredskapen og sikkerheten ved viktige kontroll- og trafikksystemer og gods- og passasjerterminaler.

Flertallet mener at publikumsvarling i veitunneler er viktig del av arbeidet med samfunnssikkerhet og beredskap.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet er fornøyd med at regjeringen i planperioden vil opprettholde og styrke sikkerhetsnivået innen vei, jernbane, sjøtransport og luftfart.

Disse medlemmer er enig i at det å fortsette regjeringens satsing på sikkerhet innen vegtransport, jernbanetransport, sjøtransport og luftfart vil opprettholde og styrke sikkerhetsnivået innen disse transportformene.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre mener at Norge trenger en infrastruktur som takler de fleste tenkelige og utenkelig naturkatastrofer. Disse medlemmer påpeker at et godt utbygd veinett er mer robust og fleksibelt i krisesituasjoner enn nesten all annen infrastruktur.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at jernbanenettet dessverre er et dårlig alternativ når Norge rammes, siden det på jernbanen ikke finnes omkjøringsmuligheter ved blant annet skred, oversvømmelser og avsporinger. Disse medlemmer viser til at Norge grunnet et dårlig veinett rammes hardt av naturkatastrofer, og at et godt utbygd veinett ville kunne ha erstattet en del innenriksruter med fly. Disse medlemmer ønsker å bygge et motorveinett mellom de største byene i Norge som reduserer sårbarheten overfor sterke naturkrefter, blant annet ved å bygge flerfeltsvei på E18 Ørje–Oslo-Kristiansand–Stavanger og E6 Svinesund–Oslo–Trondheim–Steinkjer.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti vil understreke betydningen av en sikker infrastruktur. Det bør klart defineres hva som er kritisk infrastruktur, i ulike kategorier, hvor også den digitale infrastrukturen inkluderes. Det bør vurderes å likestille militære og sivile krav og kriterier til komponenter som brukes i den mest kritiske infrastrukturen. Myndighetenes ansvar opp mot tjenesteleverandørenes må også klart defineres. Det må sikres at de underliggende etater på området har gode nok beredskapsplaner, back-up systemer, nødvendig trening, samordning og koordinering med andre instanser til å stå best mulig rustet overfor potensielle katastrofer.

Klimautfordringene

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk

Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, vil peke på at klimautfordringene skaper store utfordringer for samferdselssektoren, og sektoren har blitt rammet av en rekke alvorlige hendelser de siste årene. Hyppigere og mer ekstremvær med kraftig vind, stormflo, store nedbørsmengder og temperaturskifter stiller økt krav til infrastrukturen. Flertallet påpeker at store deler av dagens transportinfrastruktur i dag ikke er god nok for å møte disse utfordringene. Flertallet understreker at infrastrukturen må bli mer robust og beredskapen må styrkes. Flertallet støtter arbeidet med løpende oppdatering av parametere som brukes til å dimensjonere infrastrukturen, slik at de bygger på både historiske data og prognoser for klimautvikling. Spesielt viktig er dette arbeidet i forhold til skred og flomsikring, men i en styrket beredskapsplan er også forskningsprosjekter viktig. Et eksempel på det er måling av vulkansk aske i norsk luftrom.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet har merket seg at regjeringen vil øke omfanget av vedlikehold og fornyelsesprosjekter.

Skipstrafikk

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, mener beredskapens langs kysten må styrkes. Oljevernberedskapen bør forbedres. Redningsselskapet (NSSR) må også sikres stabile rammevilkår og tilstrekkelig finansiering. Det er et behov for en rask respons mot akutt forurensning, og effektiv koordinering ved større hendelser. Forlisene «Full City» og «Godafoss» har vist viktigheten av å oppnå dette.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet peker på at økt skipstrafikk i norske farvann innebærer økt risiko for ulykker og forurensning.

Disse medlemmer støtter regjeringens arbeid for å vedlikeholde og forberede oljevernberedskapen. Disse medlemmer vil understreke behovet for en god beredskap mot akutt forurensning og som sikrer et effektivt statlig aksjonsapparat ved ulykker.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets 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.

Nødnett

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet påpeker at Nødnett ikke er en del av Nasjonal transportplan, men vil likevel understreke at anbudsrunden av Nødnett var teknologinøytral. Disse medlemmer viser for øvrig til komiteens tidligere behandling av Nødnett-prosjektet, seinest i Innst. 254 S (2012–2013).

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet legger til grunn at kostnadene for å gjøre Nødnett tilgjengelig i alle landets vegtunneler må dekkes over budsjettet til Nødnettprosjektet – ikke over vegbudsjettene til hhv. riks- og fylkesveier. Disse medlemmer mener at publikumsvarsling i veitunneler er en viktig del av arbeidet med samfunnssikkerhet og beredskap innenfor denne sektoren. Arbeidet med å digitalisere kringkastingsanleggene hvor vegvesenet skal kunne bryte inn med meldinger uansett hvilken kanal bilistene lytter til, såkalt «innsnakk», i alle tunneler over 500 m må derfor prioriteres.

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 direktesendte 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 fortrengsel for de behov etatene har, og muligheter som ligger i stadig nye teknologiske vinninger. Det er i den forbindelse verdt å minne om 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 fortrengsel for de behov etatene har, og muligheter som ligger i stadig nye teknologiske vinninger. Man kan bare forestille seg verdien av for eksempel direktesendte 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 nødetatenes behov og muligheter som kommer i fokus, i stedet for å begrense nødetatenes utviklingspotensial til de muligheter som ligger i én teknologi. Ved et totalt teknologinøytralt anbud vil man kunne få flere tilbydere og det vil påhvile tilbydere å vise at deres sys-

tem og teknologi tilfredsstiller krav og behov, samt hvilke muligheter som videre ligger i å benytte deres tilbud.»

Disse medlemmer vil peke på 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. Fokuset fremover bør først og fremst bør være på hvordan Nødnettet kan integreres med datatjenester fra private leverandører.

Disse medlemmer viser til sitt representantforslag Dokument 8:19 S (2012–2013) om å få fremlagt en melding om status og fremdriften av utbyggingen av Nødnett når det gjelder fremdriftsplan, budsjett og måloppnåelse, sett ut ifra de kriterier som opprinnelig lå til grunn for vedtaket om utbygging.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at Nødnett ikke er en del av Nasjonal transportplan, og viser til behandling i Innst. 254 S (2012–2013).

15. Investeringsprogrammet for transportnettet – prioriteringer i korridorene

15.1 Sammendrag

Innledning

Den samlede økonomiske rammen til statlige investeringer i riksveger, jernbane og farleder for planperioden 2014–2023 er på 273,4 mrd. kroner. I tillegg er det lagt til grunn om lag 98,6 mrd. kroner i bompenger i planperioden.

Satsingen innebærer at det i tiårsperioden vil settes i gang 71 nye riksveg og jernbaneprosjekt med kostnadsramme over 750 mill. kroner. I tillegg vil en rekke prosjekt som allerede er i gang bli ferdigstilt. Av de nye prosjektene starter 31 opp i første fireårsperiode.

RIKSVEGINVESTERINGER

Regjeringen vil utvikle korridorer som binder landsdeler/regioner sammen, og som gir effektive, pålitelige og trygge forbindelser til utlandet. Dette er bakgrunnen for at regjeringen særlig vil prioritere forbindelsene E6, E10, E16, E18, E39 og E134. Disse vegene tar en stor del av transportarbeidet mellom landsdelene, og er av vital betydning for både bosetting og næringsliv.

JERNBANEINVESTERINGER

Regjeringen vil utvikle jernbanenettet der det er størst potensial for togtransport. Med utgangspunkt i dette vil regjeringen prioritere å utvikle togtilbudet i første rekke innenfor om lag en times reisetid til/fra de store byene.

Regjeringen vil bl.a. legge opp til å utvikle IC-strekningene trinnvis, slik at forbedringer i togtilbudet og muligheten for økt godstransport vil være førende. Regjeringen vil investere i sammenhengende dobbeltspor fra Oslo til Tønsberg, Hamar og Seut/Fredrikstad innen utgangen av 2024. Utbyggingen skal gjennomføres slik at togtilbudet kan forbedres trinnvis også i årene før dobbeltsporet er realisert på disse strekningene.

Firesporstrategien rundt Oslo fullføres med ferdigstilling av Follobanen i løpet av 2020. Det bygges dobbeltspor mellom Arna og Bergen. På Vossebanen settes det av midler til tiltak i infrastrukturen som muliggjør et bedre togtilbud med tilnærmet jevn timefrekvens. Trønder- og Meråkerbanen elektrifiseres. Ofotbanen bygges ut med vesentlig økt kryssingskapasitet for bl.a. å legge til rette for økt malmtrafikk og øvrig godstransport på banen. Det settes av 1,5 mrd. kroner til planlegging og oppstart av Ringeriksbanen i siste seksårsperiode. Det settes av om lag 18 mrd. kroner til en rekke mindre og mellomstore tiltak på jernbanenettet.

INVESTERINGER I LUFTFARTSSEKTOREN

Avinor er et aksjeselskap og selskapets investeringer er derfor ikke en del av planrammen i Nasjonal transportplan.

Regjeringen vil legge til rette for et lufthavnnett som binder landet sammen og gir alle regioner et godt flytilbud. Avinors investeringsplaner for planperioden 2014–2023 viser investeringer på til sammen 37 mrd. kroner.

INVESTERINGER I INFRASTRUKTUR FOR SJØTRANSPORT

Regjeringen vil satse på utbedring og merking av farleder. Både større og mer dyptgående skip skaper behov for farledsforbedringer. Et viktig farledsprosjekt er Stad Skipstunnel, som vil kunne startes opp i siste seksårsperiode. Utvidet bruk av hurtigbåter til persontransport i distriktene skaper behov for tilpasninger i navigasjonsinnretningene. Hovedtyngden av farledstiltakene ligger i hovedleden langs kysten og i innseilingen til stamnetthavnene. Tiltakene skal føre til økt sikkerhet og bedre framkommelighet for gjennomfart i trange farvann, mens noen tiltak også medfører redusert seilingsdistanse.

TRANSPORTKORRIDORENE

Det er i Nasjonal transportplan definert åtte nasjonale transportkorridorer.

I Nasjonal transportplan 2014–2023 har Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdeparte-

mentet definert syv utenriks transportkorridorer som reflekterer fordelingen av utenrikstransporten til og fra Norge og koblingene til korridorene innenlands.

Regjeringen legger vekt på å delta i samarbeid om å fremme utviklingen av grensekryssende transport, dels på europeisk nivå og dels i regionale samarbeidsfora.

Samlede investeringer i riksveger, jernbane og farleder i korridorene i 2014–2023. Mill. 2013-kr.

Korridor		Statlige midler 2014–2017	Statlige midler 2014–2023	Annen finansiering
1 Oslo – Svinesund – Kornsjø	– Riksveginvesteringer	440	1 190	1 900
	– Jernbaneinvesteringer	12 765	26 810	
	– Farledsinvesteringer	627	627	
	Sum	13 832	28 627	1 900
2 Oslo – Ørje–Magnor	– Riksveginvesteringer	2 230	5 460	5 000
	Sum	2 230	5 460	5 000
3 Oslo – Grenland – Kristiansand – Stavanger	– Riksveginvesteringer	4 840	19 830	25 330
	– Jernbaneinvesteringer	8 420	17 585	
	– Farledsinvesteringer		285	
	Sum	13 260	37 700	25 330
4 Stavanger – Bergen – Ålesund – Trondheim	– Riksveginvesteringer	4 940	18 230	18 690
	– Farledsinvesteringer	184	1 709	
	Sum	5 124	19 939	18 690
5 Oslo – Bergen/ Haugesund m/arm via Sogn til Florø	– Riksveginvesteringer	8 510	18 020	12 910
	– Jernbaneinvesteringer	2 430	5 210	
	Sum	10 940	23 230	12 910
6 Oslo – Trondheim m/armer til Ålesund, Kristiansund og Måløy	– Riksveginvesteringer	8 350	21 400	15 160
	– Jernbaneinvesteringer	2 710	17 950	
	Sum	11 060	39 350	15 160
7 Trondheim – Bodø m/armer til Sverige	– Riksveginvesteringer	2 100	7 960	4 810
	– Jernbaneinvesteringer	800	4 140	
	– Farledsinvesteringer	124	574	
	Sum	3 024	12 674	4 810
8 Bodø – Narvik– Tromsø – Kirkenes m/armer	– Riksveginvesteringer	6 310	12 270	1 400
	– Jernbaneinvesteringer 1)	1 095	1 615	
	– Farledsinvesteringer	194	926	
	Sum	7 599	14 811	1 400
Ikke korridorfordelte midler	Veg (ikke korridorfordelte midler til veginvesteringer som programområder, fornyelse, planlegging, ikke rutefordelte midler)	22 200	72 630	12 316
	Jernbane			
	– programområder, inkl. Oslo-prosjektet, ny grunnrute, robusthet i Oslo mv.	6 115	18 930	
	– planleggingsmidler til IC i første fireårsperiode (ekskl. Sandbukta – Moss – Såstad) 2)	1 680		
Sum		97 064	273 351	97 516

1) Omfatter kapasitetsøkende tiltak på Ofotbanen som i budsjettsammenheng er en del av programområdet «kapasitet».
2) Jernbaneverket vil bli gitt i oppdrag å utarbeide en nærmere spesifikk utbyggingsstrategi for IC-strekningene. Det settes av midler i første fireårsperiode til planlegging av IC-parseller med anleggsstart i siste seksårsperiode. Midlene er sjablonmessig fordelt på de tre InterCity-korridorene (korridor 1, 3 og 6) i tiårsperioden.

15.2 Komiteens merknader til korridor 1: Oslo–Svinesund/Kornsjø

15.2.1 Generelt og oppsummering om korridoren

Komiteen viser til at korridoren er hovedtransportåren for landbasert gods- og persontransport mellom Norge og Europa. Korridoren er en del av «Det nordiske triangel» Oslo–København–Stockholm, som inngår i EUs strategi for utbygging av et transeuropeisk transportnettverk (TEN-T). I de senere årene har det vært en sterk befolknings- og sysselsettingsvekst i hele korridoren. I Østfold har det tradisjonelt vært mye industrivirksomhet, men privat tjenesteyting har blitt viktigere de siste ti-femten årene. Sysselsettingsveksten har vært spesielt stor langs Østfoldbanen og E6. Det er økende arbeidspendling til og fra Østfold mot Oslo og Akershus. Folloregionen er et typisk bostedsområde, hvor over 70 pst. av arbeidstakerne pendler ut av regionen, i hovedsak til Oslo.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser til regjeringens forslag til investeringsprogram for korridor 1 i planperioden, og har merket seg at det i forslaget avsettes betydelige midler til flere nybyggings- og oppgraderingsprosjekter.

Flertallet viser til at en prioritering av et prosjekt i andre del av planperioden åpner for at etatene kan starte eller videreføre planleggingen av prosjektene.

Flertallet er tilfreds med at hovedprioriteringen i denne korridoren er utbygging av jernbanen. Både Follobanen og de øvrige prosjektene på Østfoldbanen vurderes som kandidater til den nye ordningen med «Prioriterte prosjekt».

Flertallet viser til at på vegsiden prioriterer regjeringen midler til utbygging av prosjekt på riksvegnettet i Nedre Glommaregionen, ny bru på rv. 22 over Glomma i Fetsund og utbygging av E6 inn mot Oslo for å bedre framkommeligheten for kollektivtrafikken og tungtransporten, noe som også bidrar til å avlaste E18 Mosseveien. I løpet av planperioden vil en med disse investeringene på vegsiden oppnå ferdigstillelse av om lag 11 km veg og 7 km midtrekkverk. Videre vil en oppnå en reduksjon i antall drepte og hardt skadde i vegtrafikkulykker i denne korridoren på om lag én person. For sjøtransportens del er det framkommelighet og sikkerhet i farledene til Borg havn og Oslo havn som er prioritert. Dette vil også gjøre det mulig for større fartøy å anløpe havnene.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet støtter regjeringens forslag til investeringsprogram i korridoren.

Disse medlemmer viser til gjeldende praksis og bompengeretningslinjer. Når en bompengeproposisjon er vedtatt i Stortinget, har bompengeselskapet eventuelt mulighet til å ta opp lån og starte før statlige midler bevilges, og på den måten bidra til sammenhengende utbygging.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet legger til grunn at staten i langt sterkere grad må ta planansvar, organiseringsansvar og spesielt finansieringsansvar i de fire største byene. Disse medlemmer viser til sitt forslag under innstillingens kapittel 9.3.2 om å utvide dagens ordning med statlig kjøp av persontransport på tog til også å omfatte statlig kjøp av kollektivtransport generelt.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til den uheldige praksis som har utviklet seg ved at Statens vegvesen rekvirerer unødvendig høye beløp fra bompengeselskapene enn fremdrift og andel av finansieringen skulle tilsi. Disse medlemmer mener at Statens vegvesen burde tilstrebe å bruke statlige midler tidlig i betalingsperioden, for deretter å rekvirere nødvendige midler fra bompengeselskapene. Dette vil sikre at låneopptak og finanskostnader blir lavest mulig, nedbetalingen kan skje raskere og bomstasjoner fjernes tidligere.

INTERCITY-TRIANGELET

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at avklart sluttdato og forutsigbar finansiering er avgjørende for rask gjennomføring av InterCity-triangelet. Disse medlemmer mener det bør legges opp til en raskere fremdrift enn det regjeringen nå planlegger for.

Komiteens medlemmer fra Høyre vil understreke betydningen av helhetlig og full utbygging av InterCity-triangelet så raskt som mulig, og senest innen 2030. Disse medlemmer vil understreke at utbyggingen også innebærer bygging av ny Mossetunnel og at utbyggingen må videreføres til riksgrensen/Kornsjø.

Disse medlemmer foreslår:

«Stortinget ber regjeringen planlegge og foreta en helhetlig og full utbygging av InterCity-triangelet så raskt som mulig, og senest innen 2030.»

Disse medlemmer viser for øvrig til sine merknader under kapittel 9.3.2.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti vil ha full utbygging av InterCity så raskt som mulig, og viser til Jernbaneverkets InterCity-utredning hvor det konkluderes med at full IC-utbygging kan realiseres i løpet av 10–13 år. Kostnadsoptimal fremdrift kan i følge utredningen være 13 år.

Dette medlem fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme ny sak for Stortinget slik at utbygging av hele InterCity-triangelet kan realiseres innen 2026.»

15.2.2 Riksveginvesteringer i korridoren

RV. 22 LILLESTRØM–FETSUND

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser til at utbygging av rv. 22 til firefelts veg mellom Lillestrøm og Fetsund i Akershus starter i 2013 og vil bli fullført i første fireårsperiode.

Flertallet mener det er viktig at man har en god framdrift med mest mulig sammenhengende utbygging på strekningen Lillestrøm–Fetsund på rv. 22.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at rv. 22 Lillestrøm–Fetsund har oppstart i 2013, og skal stå ferdig i 2015. Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet gikk inn for å forsere utbyggingen i Innst. 300 S (2008–2009) til Nasjonal transportplan 2010–2019, samt statlig fullfinansiering. Disse medlemmer ønsker å finansiere prosjektet med statlige midler.

RV. 22 BRU OVER GLOMMA OG TILSTØTENDE VEGER

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet er svært tilfredse med at regjeringen i siste del av planperioden prioriterer statlige midler til bygging av ny bru over Glomma med tilstøtende veg i forlengelsen av prosjektet Lillestrøm–Fetsund på rv. 22. Prosjektet vil løse dagens køproblemer fra Garderveien og østover mot Kringenkrysset. Dagens tofelts veg har en årsdøgntrafikk på om lag 16 000 kjøretøy. Prosjektets samfunnsøkonomiske nytte er ennå ikke beregnet ettersom det fortsatt utredes ulike alternativ for kryssingen av Glomma. Disse medlemmer registrerer at prioriteringen er betinget av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av utbyggingen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre viser til at dagens tofeltsvei rv. 22 øst for prosjektet rv. 22 Lillestrøm–Fetsund allerede i dag har en årsdøgntrafikk på omtrent 16 000 kjøretøy, og at regjeringen tar til orde for statlige midler til prosjektet i siste seksårsperiode av NTP under forutsetning om tilslutning til bompenger. Disse medlemmer ser på prosjektet som svært viktig, også fordi det på sikt vil kunne åpne for en ny utlandsforbindelse Oslo–Lillestrøm–Bjørkelangen–Åmotfors korteste vei til Sverige. Disse medlemmer understreker at det er viktig at veien skal bygges så snart den er ferdig prosjektert. Disse medlemmer mener at prosjektet må ha statlig fullfinansiering uten bompenger, og at det legges opp til firefeltsvei med høy standard.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti mener at man i første fireårsperiode bør prioritere bygging av ny bro over Glomma med tilstøtende veg til fylkesgrensen i forlengelsen av prosjektet Fetsund–Lillestrøm. Behovet for oppgradering av rv. 22 i Østfold fram til E18 bør prioriteres og legges inn som en del av prosjektet. Disse medlemmer viser til at rv. 22/rv. 111 fra E18 til E6 trenger oppgradering og ber regjeringen prioritere dette.

Komiteens medlemmer fra Høyre støtter at man i siste seksårsperiode prioriterer bygging av ny bro over Glomma med tilstøtende veg til fylkesgrensen i forlengelsen av prosjektet Fetsund–Lillestrøm. Disse medlemmer vil samtidig understreke behovet for oppgradering av rv. 22 i Østfold fram til E18, og at dette bør legges inn som en del av prosjektet.

E6 I OSLO – MANGLERUDPROSJEKTET

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, har merket seg at i siste seksårsperiode prioriteres statlige midler på E6 i Oslo til å starte utbyggingen av Manglerudprosjektet. Prosjektet er prioritert i revidert avtale om Oslopakke 3. I tillegg til bedre framkommelighet for kollektivtrafikken og redusert miljøbelastning i boligområdene, gir prosjektet bedre forhold for godstrafikken til Alnabru og Sydhavna, samt avlastning av E18 Mosseveien.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine merknader om rv. 191 ny adkomstvei til Alnabruterminalen og en egen forbindelse mellom Follobanen og Alnabru i innstillingens kapittel 15.7.2. Disse medlemmer vil også vise til sine merknader om i transportkorridor 2 om å nedgradere dagens E18 Mosseveien til lokalvei, samt

sine merknader til transportkorridor 1 om utbygging av E6 sør for Oslo til sammenhengende seksfeltsvei.

Disse medlemmer viser til sine merknader til Oslopakke 3 i innstillingens kapittel 9.4.3.1.

E6 OSLO–SVINESUND

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Fremskrittspartiet var blant dem som kjempet frem motorvei på strekningen E6 Oslo–Svinesund, jf. Innst. S. nr. 240 (2003–2004). Disse medlemmer viser til at Meld. St. 26 (2012–2013) peker på økende avviklingsproblemer på den tunge hovedfartsåren E6 i denne korridoren. Disse medlemmer viser til at E6 Oslo–Svinesund er underdimensjonert med tanke på trafikkveksten, og viser til sine merknader om fremtidig utvidelse av motorveien til seksfeltsvei i Innst. S. nr. 300 (2008–2009) til forrige nasjonale transportplan. Disse medlemmer vil særlig påpeke viktigheten av utvidelse av E6 Ryenkrysset til treplansløsning og behovet for å få bygd ut E6 Syd fra Ryen og sørover til minimum seksfeltsvei. Disse medlemmer mener at E6 og E18 bør gå sammen fra Ryen til Vinterbro i én transportkorridor, og viser til sine merknader i transportkorridor 2 om å nedgradere dagens E18 Mosseveien til lokalvei. Disse medlemmer er svært skuffet over alle bommene på E6 fra Oslo og sørover, og viser til forslag om sletting av bompengegjelden fra desember 2012 i saldert nasjonalbudsjett 2012, jf. Innst. 162 S (2012–2013).

HAVNEVEIER

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, mener at det er viktig å bygge havneveier i Moss, Halden og Fredrikstad slik at trafikken/godset raskest mulig kommer over på bane eller hovedveier for å unngå dagens trafikkutfordringer i disse byene.

RV. 110 SIMO–ØREBEKK

Komiteen viser til at det i første fireårsperiode prioriteres utbygging av rv. 110 Simo–Ørebekk i Østfold som firefelts veg. Ett av feltene i hver retning reserveres for kollektivtrafikk, eventuelt som sambruksfelt.

TVERRFORBINDELSENE MELLOM INDRE OG YTRE ØSTFOLD

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, ser utfordringen med å binde Indre og ytre del av Østfold sammen med gode veiforbindelser. Flertallet mener derfor at tverrforbindelsene mellom indre og ytre Østfold må fornyes slik at man får fremtidsrettede veiforbindelser med høyere hastighet. Dette for å sikre innbyggerne trygg og rask transport mellom E18 og E6 og tilkomsten til nytt sykehus og flyplass.

15.2.3 Jernbaneinvesteringer i korridoren

Komiteen viser til at Østfoldbanen er en av de tettest trafikkerte jernbanestrekningene i Norge. Banen trafikkeres av både godstog og persontog.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, er glad for at det settes av om lag 26,8 mrd. kroner til investeringer i jernbanen i denne korridoren i planperioden.

FOLLOBANEN OSLO (– HALDEN)

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, er tilfreds med at det legges opp til at byggingen av nytt dobbeltspor Oslo–Ski (Follobanen) starter opp ved inngangen til planperioden og at det tas sikte på at prosjektet ferdigstilles i 2020. Follobanen gir mulighet for et helt nytt togtilbud i denne korridoren. Dobbeltsporet gir en lenge etterspurt kapasitetsøkning, i tillegg til en betydelig reduksjon i reisetiden.

Flertallet viser til sine merknader under kapittel 6.4 når det gjelder organisering av Follobanen. Flertallet vil peke på at flere av byene på det sentrale Østlandet ligger utenfor InterCity-triangelet. Flertallet vil understreke at jernbanen er navet i kollektivsatsingen for pendlere også på banestrekninger som Kongsvingerbanen, Østre linje, Sørlandsbanen (Telemark–Oslo), Spikkestadbanen og Gjøvikbanen. Flertallet mener at flere kryssingsspor som gir grunnlag for bedre regularitet og hyppigere avganger, er viktig for disse banestrekningene.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, mener at ny løsning for Kolbotn stasjon må på plass i et parallelt løp med Follobanen. I den videre utviklingen av Kolbotn som knutepunkt, må en velfungerende Kolbotn stasjon sikres god kobling mellom transportmidlene.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet har merket seg at Follobanen er en av kandidatene til statusen som prioritert prosjekt. Med den statusen Follobanen har hatt, med egen post på statsbudsjettet, mener disse medlemmer at Follobanen er en svært aktuell kandidat som «Prioritert prosjekt».

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ønsker moderne dobbeltspor på hele InterCity-strekningen Oslo–Halden/svenskegrensen, og viser til at Fremskrittspartiet ble stående alene om dette i Innst. S. nr. 300 (2008–2009) til Nasjonal transportplan 2010–2019 der de andre partiene nøyde seg med full InterCity-utbygging på strekningen Oslo–Ski, mens Fremskrittspartiet i tillegg gikk inn for Haug–Halden (62 km). Disse medlemmer registrerer at de rød-grønne regjeringspartiene heller ikke i NTP 2014–2023 ønsker å bygge dobbeltspor helt frem til Halden, til tross for at man velger å prioritere InterCity-investeringer vesentlig lenger fra Oslo i antall kilometer på Dovrebanen. Disse medlemmer ønsker primært et trasévalg langs E6 istedenfor gjennom byene.

Disse medlemmer viser til Samferdselsdepartementets svar på spørsmål 202 fra finanskomiteen/Fremskrittspartiets fraksjon av 7. oktober 2011, der det kommer frem at Jernbaneverket arbeidet med en konseptvalgutredning (KVU) for dobbeltsporutbygging i IC-strekningene, herunder strekningen Oslo–Halden. Disse medlemmer er skuffet over at dette ikke har blitt fulgt opp i regjeringens forslag til Nasjonal transportplan 2014–2023.

Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2013, der det på kap. 1325 post 95, ble satt av 3,4 mrd. kroner ekstra til jernbaneinvesteringer i 2013 som egenkapital til et nytt statsforetak Jernbane SF, herunder 600 mill. kroner som oppstartsbevilgning til dobbeltsporprosjekter på strekningen Oslo–Halden.

Disse medlemmer viser til Samferdselsdepartementet svar på spørsmål 223 fra finanskomiteen/Fremskrittspartiets fraksjon av 8. oktober 2012 vedrørende dobbeltspor i InterCity-området, der det kommer frem at det på Østfoldbanen mangler 58 kilometer dobbeltspor mellom Oslo og Halden dersom man ser bort ifra pågående investeringer, og at det i svaret på spørsmål 215 kommer frem at kilometerkostnaden for nye dobbeltsporinvesteringer på Østfoldbanen har en middelverdi på 310 mill. kroner per km.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til flertallsmerknad i statsbudsjettet for 2010, jf. Innst. 13 S (2009–2010):

«Fleirtalet meiner at det nye dobbeltsporet mellom Oslo og Ski vil vere ei viktig lenke i ei framtidig skandinavisk høgfartsline. Der er difor viktig at Oslo-Ski vert planlagt som ein lekk i ein heilheitleg strategi for den nye Østfoldbanen. Målet må vere å unngå flaskehalser og kurvaturer med unødvendige hastighetsbegrensingar og oppnå eit best mogleg trasévalg tilpassa hastigheiter på minimum 250 km/timen.»

Disse medlemmer 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 2012. Dette medlem har merket seg at ytterligere økninger ikke kan utelukkes. Disse medlemmer vil påpeke at det ikke er detaljplanlagt hvordan Follobanen skal kunne være en viktig link i en framtidig skandinavisk høyhastighetsbane både mot Gøteborg/København og Stockholm. Den valgte løsningen på Follobanen har heller ikke skissert hvordan godstrafikken skal løses, noe som innebærer risiko for ytterligere overskridelser.

Disse medlemmer mener at kostnadsøkningen for Follobanen må gjennomgås med tanke på mulige innsparinger hvor det legges opp til et flerbrukskonsept for InterCity, gods og framtidig høyhastighetstog. Ut i fra hensynet til redusert støybelastning i tettbygde strøk, er det ikke akseptabelt at Østfoldbanen skal være hovedtrasé for godstrafikk.

Disse medlemmer mener at det må legges opp til en sammenhengende utbygging av hele strekningen Oslo–Kornsjø for å sikre at fremtidig vekst på både person- og godstrafikk kan tas på bane.

Komiteen understreker betydningen av å bygge parkeringshus og tilby P-plass for togpendlere. Et slikt «park and ride»-system er godt innarbeidet i mange andre land, og vil føre til at flere reiser kollektivt.

Sandbukta–Moss–Såstad

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser til at strekningen Sandbukta–Moss–Såstad i dag er enkeltsporet. Nord for strekningen er det sammenhengende dobbeltspor til Oslo. Ved inngangen til planperioden foreligger det godkjent reguleringsplan for deler av strekningen (Sandbukta–Kleberget). Denne må oppdateres, og i tillegg skal det utarbeides reguleringsplan for resten av strekningen. Det settes av om lag 5 mrd. kroner til prosjektet, hvorav om lag 300 mill. kroner til videre planlegging og forberedende arbeider i første del av planperioden slik at prosjektet kan ferdigstilles tidligst mulig i siste seksårsperiode.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til forslaget i NTP om jernbaneløsning gjennom Moss. Disse medlemmer ønsker at Jernbaneverket utreder alternativer til ny jernbanetrasé. Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet, også lokalt og regionalt, gjennom mange år har vært motstander av det valgte alternativet for traseen. Det valgte alternativet medfører store

ulemper for byens utvikling som ikke kan aksepteres. Alternativet er lite fremtidsrettet hvis man ønsker høyere hastighet og betydelige kortere reisetid. Disse medlemmer ønsker primært utredet jernbanetrasé langs E6 med stasjon i Mosseporten-området. Om et slikt alternativ ikke er gjennomførbart, ønsker disse medlemmer utredet alternative trasévalg, herunder lang tunnel.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti understreker at jernbanetraseen gjennom Moss må ferdigstilles så raskt som mulig, som en naturlig del av InterCity-utbyggingen.

Disse medlemmer viser til at det lenge har vært uklarhet rundt realiseringstidspunkt, og at dette skaper usikkerhet for videreutvikling av sentrum i Moss.

SEUT/FREDRIKSTAD

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet er tilfreds med at det skal bygges sammenhengende dobbeltspor på resten av strekningen fram mot Seut/Fredrikstad innen utgangen av 2024, og til Sarpsborg innen utgangen av 2026. Planleggingen av de gjenværende parsellene er ikke kommet langt nok til at det kan gis en detaljert prosjektbeskrivelse. Det settes av om lag 2,9 mrd. kroner til bygging av dobbeltspor mellom Haug og Seut/Fredrikstad i planperioden. Dette inkluderer midler avsatt til nødvendig vending- og hensettingskapasitet. Kostnadsanslagene er basert på konseptvalgutredning for IC-strekningene. Den videre planleggingen vil gi sikrere kostnadsanslag. Disse medlemmer ber regjeringen sørge for fremdrift i planleggingen og avklaringene, slik at prosjektet ferdigstilles som forutsatt.

Disse medlemmer viser videre til sine merknader om utbygging og videre planlegging av InterCity under kapittel 4.2.3.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine merknader om bygging av dobbeltspor helt frem til Halden.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti vil påpeke det uheldige i at regjeringen ikke inkluderer dobbeltspor inn i Fredrikstad, men stopper i utkanten av bygrensen; Seut. Manglende avklaring av trasé har skapt betydelig usikkerhet for kommunen, mange private og næringsdrivende i kommunen. Disse medlemmer ser at manglende dobbeltspor til sentrum av Fredrikstad også medfører betydelige ulemper for utbyggingsplanene i Bypakke Nedre Glomma. Med dobbeltspor bare til Seut har ikke regjeringen lagt opp til dobbeltspor til Fredrikstad. Disse medlemmer mener at dobbeltsporene må føres helt frem med stasjonsløsning i selve byen.

GODS

Komiteen registrerer at godsvolumene som fraktes i denne korridoren er høye, og er i stor grad relatert til internasjonal godstransport. Jernbanens markedsandel er imidlertid lav sammenliknet med hovedstrekningene innenlands. Potensialet for å overføre mer gods fra veg til jernbane anses derfor som betydelig i denne korridoren. Komiteen registrerer at for å legge til rette for at mer gods kan fraktes på Østfoldbanen legges det opp til en kapasitetsutvidelse som er tilpasset internasjonal etterspørsel. Det innebærer blant annet forlengelse av eksisterende og bygging av nye kryssingsspor, i tillegg til den planlagte dobbeltsporutbyggingen. Godstrafikken vil kunne benytte både eksisterende Østfoldbanen og Follobanen. For at tog som skal til/fra Alnabru skal kunne benytte det nye dobbeltsporet, må det imidlertid bygges en egen forbindelse mellom Follobanen og Alnabru. Jernbaneverket er i gang med et utredningsarbeid som ser på mulige løsninger for en slik forbindelse. Dette arbeidet må også ses i sammenheng med godsanalysearbeidet Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet har satt i gang, hvor det bl.a. skal ses på framtidig terminalstruktur i Oslofjordområdet. Komiteen imøteser dette arbeidet.

Godstog – Støy

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet har merket seg uroen om potensiell støy fra godstog på Østfoldbanen. Disse medlemmer er opptatt av at Jernbaneverket og kommunene langs strekningen har et godt samarbeid om dette for å redusere sannsynligheten for konflikter knyttet til eventuell støyproblematikk. Støyskjerming er et av tiltakene som bør vurderes.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti mener at InterCity Oslo–Halden må bygges som hovedtrasé for gods med nødvendig støyskjerming. Det er ikke akseptabelt å benytte Østre linje som trasé for gods med mindre det også der opprettes nødvendig støyskjerming.

ØSTRE LINJE

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, vil påpeke viktigheten av at tog til/fra Østre linje kan benytte Follobanen når den nye banen åpner for trafikk. Det vil være tilstrekkelig ka-

pasitet på Ski stasjon til å kunne håndtere den økte trafikken som er planlagt fra det tidspunkt Follobanen står ferdig. På lengre sikt, når en mer omfattende utbygging av Østfoldbanens vestre linje er gjennomført og antall tog som passerer over Ski stasjon øker ytterligere, kan imidlertid den eksisterende innføringen av Østre linje til Ski stasjon medføre kapasitetsutfordringer dersom disse togene skal kunne benytte Follobanen. Samferdselsdepartementet vil derfor våren 2013 gi Jernbaneverket i oppdrag å utarbeide en konseptvalgutredning (KVU) for å vurdere hvordan de eventuelle langsiktige kapasitetsutfordringene skal kunne håndteres for å gi en effektiv håndtering av togtrafikken fra Østre linje i framtiden. Flertallet imøteser dette.

Et annet flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til at Østfoldbanens østre linje fra 1882 har et stort potensial ved at en betydelig del av befolkningen i Indre Østfold pendler mot Oslo. Dette flertallet 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 mener at Østre linje må bygges ut med minst tre nye møtespor, slik at regulariteten og togavganger begge veier kan økes når det er behov for det. 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 overrasket over at regjeringen ikke følger opp Stortingets bestilling og dermed medvirker til ytterligere utsettelse av prosjektet. Dette flertallet ønsker at Jernbaneverket planlegger forlengelse og modernisering av stasjonene på Østre linje.

Dette flertallet understreker at det er en forutsetning at Østfoldbanens østre linje får en planfri påkobling til Follobanen.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til flertallsmerknad i statsbudsjettet for 2010, jf. Innst. 13 S (2009–2010) om at tog fra østre linje skal ha en tilkobling til Follotunnelen. Disse medlemmer viser til at 60 000 innbyggere sogner til østre linje, og at det er svært uheldig at Østfold fylkeskommune og berørte kommuner så seg nødt til å fremme innsigelse til reguleringsplanene for å sikre Stortingets intensjoner om etablering av en kapasitetssterk tilkobling mellom østre linje og Follobanen, slik det også er formulert i planprogrammet for Follobanen hvor det på side 32 står følgende:

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

Disse medlemmer viser til at Jernbaneverket i sitt høringsutkast for Stasjonsstrukturprosjektet skriver følgende på side 9:

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

Disse medlemmer viser til at bakgrunnen for innsigelsene var at Jernbaneverket tok den kapasitetssterke tilkoblingen nord for Ski ut av prosjektet, og erstattet denne med sporskifting på Ski stasjon. I henhold til meklingsprotokollen hvor Østfold fylkeskommune og berørte kommuner trekker sine innsigelser, er det enighet om at det er påkrevd å etablere en kapasitetssterk forbindelse for å sikre at alle tog fra østre linje kan benytte Follobanen.

Disse medlemmer mener at den bebudede KVU må se på hele spekteret av handlingsalternativer for en kapasitetssterk påkobling av østre linje til Follobanen, hvor alle muligheter holdes åpne underveis til en endelig løsning er på plass. Disse medlemmer mener at Follobaneprosjektet kan anses som fullført først etter at den kapasitetssterke påkoblingen mot Østre linje også er realisert.

Signalteknologien ERTMS

Komiteen har merket seg at jernbanens signal- og sikringssystem mange steder er gammelt og nedslitt, og er derfor glad for at regjeringen har besluttet at den felleseuropeiske signalteknologien ERTMS skal implementeres i Norge. ERTMS skal fases inn gradvis, og første strekning er Østfoldbanen østre linje. Strekningen vil være en pilotstrekning hvor Jernbaneverket vil hente erfaring til videre faser i arbeidet. Arbeidet med å bygge ut ERTMS på Østre linje er i gang ved inngangen til planperioden. Samtidig med oppgraderingen til ERTMS, skal flere stasjoner på strekningen moderniseres.

Komiteen mener at arbeidet med å ta i bruk ERTMS på Østfoldbanens østre linje er meget viktig, og at det er positivt at flere stasjoner skal oppgraderes samtidig.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til at standardiserte løsninger også gjør det enklere å hente relevant kompetanse fra utlandet. Flertallet mener at alle systemer som brukes for å styre og sikre jernbanetransport i Norge, bør være iht. internasjonal standard. Dette for å sikre

bruk av gode teknologiske løsninger uten store kostnader til utvikling og uten å legge for store kapasitetsbegrensninger når det gjelder levering/kompetanse.

Flertallet mener at det i forbindelse med oppgradering av stasjonene bør også vurderes etablering av overgang/undergang mellom sporene.

GRENSEKRYSSENDE JERNBANEFORBINDELSE

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, understreker at det snarest mulig bør utarbeides en felles norsk-svensk strategi for grensekryssende jernbaneforbindelse mellom Halden og Öxnered/Trollhättan, slik at dette kan avklares og ferdigstilles i forlengelse av InterCity-strekningen til Kornsjø/Halden.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti vil påpeke at investeringene på Østfoldbanen må planlegges som ledd i forbindelsen mellom Norge og kontinentet. Det må derfor snarest igangsettes felles planlegging med svenske myndigheter om strekningen Halden–Öxnered.

15.2.4 Investeringer i infrastruktur for luftfart i korridoren

MOSS LUFTHAVN

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, mener at Moss lufthavn, Rygge må ha de samme konkurransevilkårene som sine konkurrenter. Flertallet viser til at Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti fremmet felles forslag i Innst. 13 S (2012–2013) til statsbudsjettet 2013 om å endre konsesjonsvilkårene for Moss lufthavn, Rygge slik at tak på antall flybevegelser fjernes og åpningstid settes til kl. 06.00–24.00 og at det ved forsinket ankomst tillates landing etter kl. 24.00. Flertallet vil sikre at lufthavnen selv skal få avgjøre sine avgifter, antall flyavganger og åpningstider.

15.3 Komiteens merknader til korridor 2: Oslo–Ørje/Magnor

15.3.1 Generelt og oppsummering om korridoren

Komiteen viser til at nest etter korridor 1, er denne korridoren den viktigste landverts grenseovergangen til Sverige og inngår også i «Det nordiske triangel» Oslo–København–Stockholm. Riksvegene og Kongsvingerbanen binder det svenske arbeidsmarkedet sammen med det norske og det er betydelig arbeidspendling, spesielt fra Värmland i Sverige, til Norge. Korridoren har en viktig øst–vest-funksjon og binder dalførene på Østlandet sammen. Større hytteområder i Trysil og Sälen i Sverige bidrar til høy utfart i tilknytning til ferie- og høytidsdager.

Komiteen viser videre til at næringsstrukturen i den sørlige delen av korridoren preges av at nærheten til Oslo lufthavn, Gardermoen, havn og terminaler i Oslo-området og forbindelsen til Sverige gir gunstige forhold for eksport- og importvirksomhet. I den nordlige delen av korridoren er jord- og skogbruk viktige næringer, i tillegg til turisme. Betydelig boligbygging spesielt i tettstedene langs E18 og Østfoldbanens østre linje har bidratt til økt arbeidspendling mot Follo og Oslo.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser til regjeringens forslag til investeringsprogram for korridor 2 i planperioden, og har merket seg at det i forslaget avsettes betydelige midler til flere nybyggings- og oppgraderingsprosjekter.

Flertallet viser til at en prioritering av et prosjekt i andre del av planperioden åpner for at etatene kan starte eller videreføre planleggingen av prosjektene.

Et annet flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til at ruten E18 Oslo–Ørje til Stockholm er den nest viktigste hovedforbindelsen til og fra utlandet etter korridor 1 Oslo–Svinesund. Veien er viktig både for regionen og for gods- og persontrafikken til og fra Sverige, Finland, Baltikum og Russland.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet støtter regjeringens forslag til investeringsprogram i korridoren.

Disse medlemmer viser til gjeldende praksis og bompengeretningslinjer. Når en bompengeproposisjon er vedtatt i Stortinget, har bompengeselskapet eventuelt mulighet til å ta opp lån og starte før statlige midler bevilges, og på den måten bidra til sammenhengende utbygging.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til den uheldige praksis som har utviklet seg ved at Statens vegvesen rekvirerer unødvendig høye beløp fra bompengeselskapene enn fremdrift og andel av finansieringen skulle tilsi. Disse medlemmer mener at Statens vegvesen burde tilstrebe å bruke statlige midler tidlig i betalingsperioden, for deretter å rekvirere nødvendige midler fra bompengeselskapene. Dette vil sikre

at låneopptak og finanskostnader blir lavest mulig, nedbetalingen kan skje raskere og bomstasjoner fjernes tidligere.

15.3.2 Riksveginvesteringer i korridoren

E18 OSLO–RIKSGRENSEN SVERIGE

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, har merket seg at regjeringens prioriteringer i korridor 2 vil føre til at E18 fra riksgrensen ved Sverige fram til E6 på Vinterbro vil være ferdig utbygd som møtefri veg noen år etter utgangen av planperioden.

Flertallet har merket seg at den pågående utbyggingen av E18 mellom Melleby og Momarken i Østfold vil bli fullført i 2014. Utbygging av ny atkomst fra E18 ned til Sydhavna i Oslo som starter i 2013, inkludert kollektivfelt og gang- og sykkelveg på E18, vil bli fullført i første fireårsperiode. Videre prioriterer regjeringen i første fireårsperiode statlige midler på E18 til utbygging av firefelts veg på strekningen Knapstad–Retvedt og tofelts veg med midtrekkverk og forbikjøringsfelt på strekningen Riksgrensen–Ørje. Det er lokalpolitisk tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av utbyggingen. I siste seksårsperiode prioriteres statlige midler til anleggsstart på utbygging av E18 til firefelts veg fra Retvedt til Vinterbro i Akershus.

Et annet flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til at ruten E18 Oslo–Ørje til Stockholm er den nest viktigste hovedveiforbindelsen 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.

Dette flertallet ønsker at eksisterende tofelts- og trefeltsstrekninger på hele E18 Oslo–Ørje/Riksgrensen utbedres til firefeltsvei, og ønsker at dette gjøres gjennom et fåtall prosjekter, istedenfor stykkevis og delt.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet har liten forståelse for at regjeringen ikke vil fullfinansiere firefelts motorvei på hele den norske delen av E18 øst for Oslo, og at regjeringen tvert imot har valgt tofeltsstandard på E18 fra Momarken til riksgrensen. Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet gikk inn for statlig fullfinansiert firefeltsvei på E18 Melleby–Momarken da Stortinget behandlet Innst. 411 S (2010–2011) i starten av juni 2011, mens Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre gikk for bompengefinansiert tofeltsvei med enkelte forbikjøringsfelter. Disse medlemmer viser til at regjeringspartiene i sitt forslag til Nasjonal transportplan legger opp til 680 mill. kroner i såkalt annen finansiering i NTP-prosjektet E18 Knapstad–Retvedt og Riksgrensen–Ørje. Disse medlemmer vil i den forbindelse påpeke at slike prosjekter bør få statlig fullfinansiering uten bompenger fordi folk som ferdes langs norske veier allerede får altfor lite igjen for det som betales inn av bil- og drivstoffavgifter. Disse medlemmer viser til at motorveistandard med trygg firefeltsvei vil gi en stor logistisk nasjonaløkonomisk gevinst.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti vil understreke viktigheten av å få realisert hele E18 mellom Vinterbro–Svenskegrensen. Strekningen viser betydningen av å begynne med helhetlig planlegging tidlig i fasen til et veiprosjekt. Det er viktig med progresjon i videre utbygging av E18.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til at Høyre ved gjentatte anledninger har foreslått å bygge ut E18 Vinterbro–Ørje som firefelts veg i et helhetlig OPS-prosjekt. Disse medlemmer mener at trafikkveksten på strekningen tilsier at veien burde vært bygget med bedre standard. Disse medlemmer vil peke på at det fortsatt gjenstår ferdigstillelse av strekninger, etter snart 20–25 år fra første vedtak. Disse medlemmer vil påpeke at med Høyres løsninger hadde veien stått ferdig.

E18 MOSSEVEIEN

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at behovet for utbygging av E18 Mosseveien blir redusert som følge av sitt partis forslag til veiprosjekter på E6 fra Oslo og sørover. Disse medlemmer vil i den forbindelse vise til sine merknader om utbygging av E6 Oslo–Svinesund til seksfeltsvei, og om at E6 og E18 bør gå sammen fra Ryen til Vinterbro i én transportkorridor. Disse medlemmer vil på denne bakgrunn nedgradere E18 Mosseveien til lokalvei, noe som vil kunne øke trivselen langs denne strandveien betydelig.

E16 KONGSVINGER–SLOMARKA

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, har merket seg at på E16 videreføres utbyggingen mellom Kongsvinger og E6 på Kløfta. Med disse investeringene vil en bl.a. oppnå en total reisetidsreduksjon i korridoren på om lag 20 minutter. Prioriteringene i korridoren innebærer fer-

digstilling av om lag 68 km veg, 54 km midtrekkverk og 4 km veg som får gul midtlinje. En vil også oppnå en reduksjon i antall drepte og hardt skadde i vegtrafikkulykker på om lag 5 personer.

Flertallet viser til at den pågående utbyggingen av E16 til firefelts veg mellom Kongsvinger og Slomarka i Hedmark vil bli fullført i 2014. I første fireårsperiode prioriterer regjeringen statlige midler til å starte utbyggingen av E16 til firefelts veg på strekningen Herbergåsen–Nybakk i Akershus. Flertallet har merket seg at i siste seksårsperiode prioriteres statlige midler til å starte utbyggingen av E16 Slomarka–Herbergåsen til firefelts veg. Prosjektet er siste delparsell i utbyggingen av sammenhengende firefelts veg mellom Kongsvinger og E6 på Kløfta. Flertallet legger vekt på at fullføringen av firefelts veg på denne strekningen vil gi raskere transport til Gardermoen og Osloregionen, og styrke Kongsvinger som bo- og arbeidsmarkedsregion. Flertallet mener derfor det er viktig at man har en god framdrift med mest mulig sammenhengende utbygging på denne strekningen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at E16 sammen med rv. 2 ikke bare er en viktig utenlands forbindelse fra Kongsvinger til riksgrensen, men fra Elverum til riksgrensen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at regjeringens opplegg innebærer sammenhengende firefelts vei på strekningen mellom E6 Kløfta og E16 Kongsvinger noen år etter utgangen av planperioden. Disse medlemmer viser til at regjeringspartiene i sitt forslag til Nasjonal transportplan legger opp til 1 300 mill. kroner i såkalt annen finansiering i NTP-prosjektet E16 Herbergåsen–Nybakk. Disse medlemmer vil i den forbindelse påpeke at slike prosjekter bør få statlig fullfinansiering uten bompenger fordi folk som ferdes langs norske veier allerede får altfor lite igjen for det som betales inn av bil- og drivstoffavgifter. Disse medlemmer ønsker i tillegg forsering av prosjektene slik at veien kan stå ferdig innen utgangen av planperioden 2014–2023.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til viktigheten av å fullføre gjenstående parsell på E16 Kløfta–Kongsvinger. Disse medlemmer viser til Høyres transportplan, der det fremgår at Høyre har ønsket å bygge hele E16 øst fra Kløfta som et helhetlig prosjekt. Disse medlemmer mener at E16 Nybakk og Slåstad øst for Skarnes bør bygges ut i raskt tempo etter den nåværende utbyggingen mellom Kongsvinger og Slåstad. Disse medlemmer vil understreke at Høyres transportplan anbefaler raskere gjennomføring av byggingen gjennom bruk av OPS til å bygge smal firefelts vei.

RV. 2 ELVERUM–KONGSVINGER

Komiteen viser til at ferdigstilte breddeutvidelsesprosjekter på rv. 3 har vært en suksess.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, mener at rv. 2 mellom Elverum–Kongsvinger burde vurderes for tilsvarende oppgradering.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet mener at rv. 2 mellom Elverum–Kongsvinger kan være aktuell for tilsvarende oppgradering.

E16 KONGSVINGER–SVERIGE, TIDLIGERE RV. 200

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at tidligere rv. 200 fra Kongsvinger til Sverige har endret status til E16 og nå ender i Gävle i Sverige. Disse medlemmer viser til at dette er en vei med svært lite trafikk som går inn i en tynt befolket del av Sverige, og vil påpeke at hovedveien fra Kongsvinger til Sverige fortsatt er rv. 2 Kongsvinger–Magnor–Sverige. Disse medlemmer understreker av omklassifiseringen til europavei ikke automatisk betyr at veien har behov for store investeringer.

RV. 2 KONGSVINGER–MAGNOR–SVERIGE

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at det bør være sammenhengende firefelts motorvei fra Kongsvinger til Magnor og at denne skal stå ferdig innen utgangen av planperioden 2014–2023.

E16 GARDERMOEN–HØNEFOSS (INKL. EGGEMOEN–JEVNAKER–OLUM)

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, har merket seg at det i første fireårsperiode også legges opp til anleggsstart på utbygging av tofelts veg med midtrekkverk og forbikjøringsfelt på E16 Eggemoen–Jevnaker–Olum i Oppland og Buskerud. Prioriteringen er betinget av lokal tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sitt forslag om firefelts motorvei fra Sandvika til Hønefoss i transportkorri-

dor 5. Disse medlemmer vil også vise til sitt forslag om firefelts motorvei på E134 mellom Drammen og Hokksund. Disse medlemmer ser at utbygging på disse strekningene kan medføre et behov for kapasitetsøkning på E16 mellom Gardermoen og Hønefoss, og mener at dette er noe som eventuelt må med i vurderingen. Disse medlemmer viser til at regjeringspartiene i sitt forslag til Nasjonal transportplan legger opp til 1 310 mill. kroner i såkalt annen finansiering i NTP-prosjektet E16 Olum–Jevnaker–Eggemoen. Disse medlemmer vil i den forbindelse påpeke at slike prosjekter bør få statlig fullfinansiering uten bompenger fordi folk som ferdes langs norske veier allerede får altfor lite igjen for det som betales inn av bil- og drivstoffavgifter.

RV. 35 HOKKSUND–ÅMOT

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til at det i inneværende NTP var satt av planmidler til rv. 35 Hokksund–Åmot. Flertallet konstaterer at regjeringen har fjernet disse. Flertallet viser til at rv. 35 Hokksund–Åmot er en svært trafikkert vei, og ber om at det settes av midler til å planlegge en utbygging av strekningen til smal firefelts vei i første planperiode, med sikte på utbygging i andre halvdel av NTP-perioden. Strekningen er en viktig forbindelseslinje til Gardermoen og er en del av ring 4 rundt Oslo.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at det er gjennomført KVU og KS1 for strekningen. Disse medlemmer viser til behovet for videre planlegging på strekningen.

RV. 19 FERGEFRI FORBINDELSE ØSTFOLD–VESTFOLD

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til at rv. 19 Moss–Horten er det mest trafikkerte riksveifergesambandet i Norge. Flertallet viser til at en fergefri forbindelse i området Moss/Horten vil gi åpenbare fordeler ved at hele Sør-Norge kan dra nytte av en rask og effektiv forbindelse mot Østlandet og sydover mot Sverige og kontinentet ved at E6 og E18 knyttes sammen. Den største gevinsten er åpenbart enorme besparelser innen varetransport, men også for persontransport vil besparelsen være av betydelig verdi for samfunnet og den enkelte.

Flertallet er imidlertid ikke fornøyd med signalene om at planlegging tidligst vil være ferdig i 2020, og at byggingen tidligst kan være ferdig i 2026.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Fremskrittspartiet blant annet tok til orde for å utrede en statlig fullfinansiert Oslofjord-forbindelse mellom Østfold og Vestfold i Dokument nr. 8:86 (2006–2007). Disse medlemmer viser til at Vegdirektoratet har laget en grov analyse av to alternative broer, og at konseptvalgutredning (KVU) for krysning av Oslofjorden skal være ferdig sommeren 2014. Analysen viser at det første broalternativet som går over Håøya fra Vassum i øst til Verpen i vest (identisk med Vegdirektoratets opprinnelige forslag som ble vraket i 1988), vil koste 7 mrd. kroner. Alternativ to er lenger sør, på høyde med Vestby, og vil koste 10 mrd. kroner. Disse medlemmer mener at det bør være mulig å innrette prosessen slik at prosjektet kan stå ferdig i løpet av gjeldende NTP 2014–2023.

Disse medlemmer vil derfor fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede en statlig fullfinansiert Oslofjord-forbindelse mellom Østfold og Vestfold til erstatning for ferjesambandet Moss–Horten, med målsetting om ferdigstillelse innen utgangen av NTP 2014–2023.»

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til generelle merknader i kapittel 1.2.3, og at disse medlemmer ønsker å utrede prosjektet nærmere som et OPS-prosjekt.

15.3.3 Jernbaneinvesteringer i korridoren

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, vil peke på at flere av byene på det sentrale Østlandet ligger utenfor InterCity-triangelet. Flertallet vil understreke at jernbanen er navet i kollektivsatsingen for pendlere også på banestrekninger som Kongsvingerbanen, Østre linje, Sørlandsbanen (Telemark–Oslo), Spikkestadbanen og Gjøvikbanen. Flertallet mener at flere kryssingsspor som gir grunnlag for bedre regularitet og hyppigere avganger, er viktig for disse banestrekningene.

Flertallet viser til at på jernbanesiden innebærer prioriteringene innenfor programområdene bl.a. at kapasiteten på Kongsvingerbanen øker ved at det bygges nye/forlengede kryssingsspor. Dette gjøres primært for å kunne kjøre flere/lengre godstog på strekningen, men vil også bidra til økt driftsstabilitet og kortere reisetid for persontrafikken på strekningen.

Flertallet viser til at fra desember 2012 ble tilbudet til og fra Kongsvinger utvidet, da det ble etablert timefrekvens på strekningen. Kongsvingerbanen er en viktig godsforbindelse for tømmertransporter og kombitransporter på jernbanen. Strekningen tra-

fikkeres bl.a. av godstogene mellom Oslo og Narvik. Flertallet har merket seg at bl.a. av hensyn til godstrafikken er det gjennomført betydelige oppgraderinger av Kongsvingerbanen de siste årene. Investeringene som gjøres i jernbanen i denne korridoren, vil i all hovedsak dreie seg om bygging av nye og/eller forlengelse av eksisterende kryssingsspor.

Flertallet er tilfreds med at det settes av midler på programområdet kapasitetsøkende tiltak til investeringer i jernbanen i denne korridoren. Videre vil det bli vurdert hvordan transportkapasiteten på Kongsvingerbanen kan økes sammenliknet med i dag, for eksempel ved å forlenge plattformene på strekningen. Flertallet understreker at i planleggingen av de kapasitetsøkende tiltakene er det viktig at behovene innen gods- og persontransporten ses i sammenheng.

Et annet flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til at bygging av kryssingsspor på Kongsvingerbanen kan redusere reisetiden til Oslo med opp mot 30 minutter. Dette betyr at reisetiden fra Kongsvinger til Oslo blir på under én time. Dette flertallet viser til at det også er behov for investeringer i kryssingsspor på Grensebanen. 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. Dette flertallet viser til at bare Karlstad kommune alene med sine 86 348 innbyggere er vesentlig større enn de norske endestasjonene for IC-triangelet Lillehammer, Halden og Skien. Dette flertallet mener at arbeidspendling fra Sverige skal være mulig, både møter på formiddag og ettermiddag, og at dette er noe som staten bør legge til rette for. Dette flertallet viser til at togpassasjerer som pendler mellom Arvika i Sverige og Oslo i Norge kan måtte ha tre forskjellige månedskort: ett månedskort til Tågkompaniet AB som kjører fra Arvika til Kongsvinger om morgenen, ett månedskort til SJ AB som kjører fra Kongsvinger til Arvika om ettermiddagen og ett NSB-månedskort Kongsvinger–Oslo.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener derfor at det er behov for mer koordinering, og viser til skriftlig spørsmål fra Bård Hoksrud, jf. Dokument nr. 15:379 (2012–2013).

Komiteens medlemmer fra Høyre viser i denne forbindelse også til merknadene under kapittel 1.2.3.

15.4 Komiteens merknader til korridor 3: Oslo–Grenland–Kristiansand–Stavanger

15.4.1 Generelt og oppsummering om korridoren

Komiteen viser til at kyststripa fra Oslo til Stavanger er befolkningstett og korridor 3 betjener i alt 16 byer. Veksten i byområdene har ført til at Buskerudbyen, Vestfoldbyen, Grenland, Agderbyen og Nord-Jæren har utvikla seg til sammenhengende bo- og arbeidsregioner.

Komiteen viser videre til at man i denne korridoren har tunge industrikonsentrasjoner og næringsparker. Korridoren er også viktig for sommerturisme langs kysten og som transitt og tilførselsvei for vinterturisme i de indre deler av Agder, Telemark og Buskerud. Korridoren omfatter også betydelig regional og nasjonal sjøtransport samt til Vest-Europa.

Komiteen viser til at strekningen E39 mellom Kristiansand og Stavanger knytter store bo- og arbeidsmarkeder til hverandre. En bedring av denne vil kunne ha stor betydning for flere kommuner, særlig i Vest-Agder, som ligger lavt på levekårsstatistikkene nasjonalt. Dette er et paradoks når regionene rundt Kristiansand og Stavanger har store behov for mer arbeidskraft og kompetanse.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser til regjeringas forslag til investeringsprogram for korridor 3 i planleggingsperioden og har merket seg at det avsettes betydelige midler til nybyggings- og oppgraderingsprosjekter.

Flertallet viser til at en prioritering av et prosjekt i andre del av planperioden åpner for at etatene kan starte eller videreføre planleggingen av prosjektene.

Et annet flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, vil peke på at strekningen er tungt ulykkesbelastet og andelen tungtrafikk er langt over gjennomsnittlig belastning på andre stamveier, med ca. 18 pst.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet støtter regjeringas forslag til investeringsprogram i korridoren.

Disse medlemmer viser til gjeldende praksis og bompengeretningslinjer. Når en bompengeproposisjon er vedtatt i Stortinget, har bompengeselskapet mulighet til å ta opp lån og starte før statlige midler bevilges og på den måten bidra til sammenhengende utbygging.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet legger til grunn at staten i langt sterkere grad må ta planansvar, organiseringsansvar og spesielt finansieringsansvar i de fire største byene. Disse medlemmer viser til sitt forslag under innstillingens kapittel 9.3.2 om å utvide dagens ordning med statlig kjøp av persontransport på tog til også å omfatte statlig kjøp av kollektivtransport generelt.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til den uheldige praksis som har utviklet seg ved at Statens vegvesen rekvirerer unødvendig høye beløp fra bompengeselskapene enn fremdrift og andel av finansieringen skulle tilsi. Disse medlemmer mener at Statens vegvesen burde tilstrebe å bruke statlige midler tidlig i betalingsperioden, for deretter å rekvirere nødvendige midler fra bompengeselskapene. Dette vil sikre at låneopptak og finanskostnader blir lavest mulig, nedbetalingen kan skje raskere og bomstasjoner fjernes tidligere.

15.4.2 Riksveginvesteringer i korridoren

Komiteen mener at det er nødvendig å forbedre veien mellom Kristiansand og Stavanger, da denne veien har en viktig transportfunksjon som ikke ivaretas med dagens lave standard.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, har merket seg at regjeringas prioriteringer i denne korridoren vil føre til at man i løpet av neste tiårsperiode i stor grad vil ha sammenhengende firefeltsvei fra Oslo til Kristiansand, med unntak av Langangen–Rugtvedt, Dørdal–Tvedestrand og Arendal–Grimstad (trefeltsvei). Mellom Kristiansand og Stavanger vil utbyggingen av ny moderne møtefri vei være godt i gang.

Flertallet er tilfreds med at regjeringa prioriterer å videreføre utbygginga av E18 til møtefri vei mellom Oslo og Kristiansand, og har merket seg at når pågående prosjekter i Vestfold er ferdige i 2014 vil man ha sammenhengende firefelts vei fra Oslo til Bommestad og fra 2017 fra Oslo til Langangen. Flertallet er også tilfreds med at det er satt av midler til oppstart av E18 Rugtvedt–Dørdal og E18 Tvedestrand-Arendal i første del av planperioden.

Flertallet er tilfreds med at man med grunnlag i regjeringas KVU og KS1 for E39 Søgne–Ålgård, i første omgang prioriterer strekninga Søgne–Lyngdal. Flertallet støtter også regjeringas prioritering av ny firefeltsvei Ålgård–Sandved.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet er svært tilfreds med at regjeringas prioriteringer i tiårsperioden vil få ferdigstillelse av om lag 144 km ny vei og 78 km midtrekkverk. Reisetidsreduksjon i korridoren blir på om lag 37 minutter. Videre er det beregnet at man ved disse forbedringene vil kunne redusere antall hardt skadde og drepte i veitrafikkulykker med anslagsvis 17 personer.

Rv. 23 Oslofjordforbindelsen og Dagslett–Linnes

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser til de foreslåtte prosjekter på rv. 23 Oslofjord-forbindelsen. Flertallet er tilfreds med at det foreslås å starte bygging av strekningen Linnes–Dagslett.

Flertallet er også tilfreds med at påkoblingen fra Linnes til E18 inn mot Drammen som firefelts vei skal startes opp i andre del av planperioden.

Et annet flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til at Oslofjord-forbindelsen ved Drøbak avlaster veinettet i Oslo og forkorter avstanden mellom vest og øst, men at forbindelsen til E18 på vestsiden av fjorden er for dårlig. Dette flertallet vil derfor understreke viktigheten av ferdigstillelse og utbedring av rv. 23 fra Hurum med tilknytning til E18.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Stortinget i 1996 vedtok utbyggingen av Oslofjordtunnelen, og tunnelen ble åpnet i juni 2000. Disse medlemmer viser til at Selmer-Furuholmen Anlegg A.S. i 1988 riktignok overleverte en utredning til Statens vegvesen om senketunnel til fjordkryssing ved Drøbak, men at man endte opp med å velge en annen løsning. Disse medlemmer påpeker at Oslofjordtunnelen nesten daglig har stengninger, og at årsakene til branner og redningsaksjoner er at tunnelen har høyere stigningsprosent enn det som er kravet til nye tunneler. Disse medlemmer viser til at Statens vegvesen er forpliktet til innen 2019 å utbedre alle tunneler slik at de tilfredsstiller EU sitt direktiv om minimum sikkerhet i tunneler. Disse medlemmer viser til at det nå planlegges nytt løp gjennom Oslofjordtunnelen og Frogntunnelen. Disse medlemmer understreker viktigheten av at man vurderer alternative teknologier som senketunnel og bro, selv om det ved bygging av bro kreves ny planprosess.

Disse medlemmer viser til at regjeringspartiene i sitt forslag til Nasjonal transportplan legger opp til 1 950 mill. kroner i såkalt annen finansiering i NTP-prosjektet rv. 23 Oslofjord-forbindelsen byggetrinn 2, og 1 180 mill. kroner i NTP-prosjektet rv. 23 Dagslett–Linnes. Disse medlemmer vil i den forbindelse påpeke at slike prosjekter bør få statlig fullfinansiering uten bompenger fordi folk som ferdes langs norske veier allerede får altfor lite igjen for det som betales inn av bil- og drivstoffavgifter.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at rv. 23 Oslofjord-forbindelsen har stor betydning som avlastningsvei utenom og sør for Oslo. Trafikkveksten på strekningen har vært stor, fra 3 900 ÅDT ved åpningen i år 2000 til 6 900 ÅDT i 2012.

Disse medlemmer viser til at dagens tunnel har utilfredsstillende regularitet, og at den var stengt 435 ganger i perioden 2008–2010.

Den store trafikkveksten har også gjort trafikksituasjonen inn mot Drammen, spesielt forbi Lahell i Lier, inn mot Asker og gjennom Frogn, svært vanskelig.

Disse medlemmer viser til Prop. 170 S (2012–2013), og støtter forslaget om å videreføre bompengeinnkreving med reduserte satser på eksisterende bomstasjon på Måna i inntil tre år, når dagens prosjekt er nedbetalt i august 2013. Videre støtter disse medlemmer at det foretas en utredning av bru som alternativ til tunnel for rv. 23 Oslofjordforbindelsen. Parallelt med dette er Statens vegvesen bedt om å arbeide videre med et opplegg for bygging og finansiering av en eventuell ny tunnel. Dersom det mot formodning ikke blir aktuelt med bygging av et nytt tunnelløp, må bompengeinntektene bli benyttet til andre tiltak i området, i samråd med Buskerud og Akershus fylkeskommuner. Disse medlemmer vil også peke på at en del av inntektene fra bomstasjonen på Måna må brukes til trafikksikkerhetstiltak langs eksisterende rv. 23 i påvente av ferdigstillelse av Dagslett–Linnes.

E18 Vestkorridoren

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, understreker at en utbygging av korridoren inngår som en helt sentral del av Oslopakke 3, og at det ekstra bomsnittet på Lysaker ble satt opp for å bidra til bl.a. utbygging av E18 Vestkorridoren.

Et annet flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, vil vise til at E18 Vestkorridoren er landets mest trafikkerte veg med en ÅDT på opp mot 90 000.

Dette flertallet ønsker en raskere gjennomføring av prosjektet enn gjeldende plan, og med oppstart så raskt som overhodet mulig. Dette flertallet påpeker at E18 fra Oslo sentrum og vestover kan frigjøre verdifulle arealer for Oslo, og ønsker tunnel og lokk langs Frognerstranda og lokk eller tunnel fra Skøyen til Lysaker.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at det er et ufravikelig krav at ny E18 Vestkorridoren har vesentlig høyere kapasitet enn den nåværende veien med seks eller flere felter. Disse medlemmer viser til at ny E18 gjennom Bærum har blitt beregnet til 19 mrd. kroner, noe som kan tilsi 110 kroner i bompenger på toppen av bomringen inn mot Oslo. Disse medlemmer viser til at regjeringspartiene i sitt forslag til Nasjonal transportplan legger opp til 7 900 mill. kroner i såkalt annen finansiering i NTP-prosjektet E18 Lysaker–Ramstadsletta. Disse medlemmer vil i den forbindelse påpeke at slike prosjekter bør få statlig fullfinansiering uten bompenger fordi folk som ferdes langs norske veier allerede får altfor lite igjen for det som betales inn av bil- og drivstoffavgifter.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti ønsker en helhetlig utbygging av E18 fra Lysaker til Asker, og mener at den foreslåtte fremdrift ikke ivaretar denne målsettingen.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til Høyres transportplan hvor Høyre foreslår å bygge ut E18 Vestkorridoren som et helhetlig OPS-prosjekt. E18 Vestkorridoren er et av prosjektene disse medlemmer vil prioritere å igangsette først.

E18 Østvendte ramper Lysaker

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets representantforslag Dokument 8:48 S (2012–2013) om enkle tiltak for å øke kapasiteten på riksveinettet i Oslo-området. Disse medlemmer viser til at den såkalte «Fornebubroen» ble åpnet for trafikk i 1972. Bil- og busstrafikken til og fra Fornebu flyplass var blitt stor, og det var blitt alvorlige avviklingsproblemer, særlig for trafikk til flyplassen. Staten ville ikke løse problemet, men saken ble løst gjennom at flyselskapet SAS sammen med noen andre transportselskaper fikk satt opp en enkel bro fra E18's vestgående løp ved Lysaker. Disse medlemmer viser til at det i det samme området i dag mangler østvendte ramper i sammenkoblingen av

E18 og ring 3, og det betyr at trafikk fra ring 3/Granfosstunnelen ikke kommer ut på E18 mot Oslo sentrum uten å kjøre lange omveier. Disse medlemmer ønsker derfor som et strakstiltak at det bygges østvendte ramper på E18 ved Lysaker, jf. Dokument 8:48 S (2012–2013).

E18 Oslo–Kristiansand

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser til at prosjektet E18 mellom Arendal og Tvedestrand er svært viktig for regionen. Bedre fremkommelighet og redusert reisetid vil kunne utløse store positive ringvirkninger. Aust-Agder søkte om utvidelse av bompengepakken for å forskuttere planlegging av prosjektet, og denne utvidelse fikk tilslutning.

Et annet flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til at regjeringen legger opp til at det ved utgangen av NTP-perioden 2014–2023 fortsatt vil mangle firefeltsvei på E18-strekningene Langangen–Rugtvedt, Dørdal–Tvedestrand og Arendal–Grimstad. Dette flertallet mener at også disse strekningene bør bygges ut, og at dette må igangsettes i løpet av planperioden slik at man i løpet av 10–15 år har full firefeltsstandard med 23 meters veibredde hele veien fra Oslo-området til Kristiansand.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ønsker sammenhengende motorvei med motorveiklasse A med fysiske delelinjer og firefeltsvei på E18 fra Osloområdet til Kristiansand. Innen selve Osloområdet bør det være minimum seksfeltsvei. Disse medlemmer ønsker en omfattende utbygging av lange strekninger på veinettet i denne korridoren for å bidra til å redusere de mange og alvorlige ulykkene.

Disse medlemmer viser til skriftlig spørsmål Dokument nr. 15:797 (2012–2013) og fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at E18 Rugtvedt–Dørdal bygges ut med full 23-meters veibredde slik politiet, brannvesenet, Statens vegvesen og aksjonsgruppa for E18 krever.»

Disse medlemmer viser til at regjeringspartiene i sitt forslag til Nasjonal transportplan legger opp til 2 500 mill. kroner i såkalt annen finansiering i NTP-prosjektet E18 Bommestad–Sky, 1 280 mill. kroner i NTP-prosjektet E18 Rugtvedt–Dørdal og 1 130 mill. kroner i NTP-prosjektet E18 Tvedestrand–Arendal. Disse medlemmer vil i den forbindelse påpeke at slike prosjekter bør få statlig fullfinansiering uten bompenger fordi folk som ferdes langs norske veier allerede får altfor lite igjen for det som betales inn av bil- og drivstoffavgifter.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til sine merknader og forslag i Prop. 123 S (2012–2013) Bommestad–Sky om ny vurdering av bompengetakstene når strekningen står ferdig, noe som ville kunne redusert takstene og trafikklekkasjene.

Disse medlemmer viser til Innst. 349 S (2012–2013) og Prop. 123 S (2012–2013) utbygging og finansiering av E18 på strekningen Bommestad–Sky i Vestfold. Disse medlemmer vil peke på at når denne strekningen etter planen skal være ferdig i 2017, så har det tatt 16 år fra den første strekningen i Nordre Vestfold stod ferdig i 2001 og frem til siste strekningen på den ca. 80 km lange veien er ferdigstilt. Disse medlemmer vil peke på at det å bruke så lang tid har vært svært fordyrende samtidig som utbyggingstiden har tatt altfor lang tid. Rapporter bl.a. fra Rådgivende ingeniørers forening har vist at samfunnet har tapt stort med hensyn til utbyggingstid, men også med hensyn til økonomi. Flere rapporter har pekt på dette. Blant annet har en rapport utgitt av Rådgivende ingeniørers forening i 2013 på en svært god måte tydelig dokumentert dette. Disse medlemmer mener derfor at man må ta lærdom av feilene man har gjort her, og sørge for at man i fremtiden ikke gjør de samme feilene igjen. Disse medlemmer viser til at et samlet fylkesting i Vestfold over tid har vært svært bekymret for økt ulykkesrisiko ved trafikklekkasjer. Fylkestinget har derfor bedt regjeringen om tiltak for å avhjelpe dette i forbindelse med den foreliggende finansieringsproposisjonen ved å legge en lavere finansieringsrente til grunn og ved å øke innkrevingstiden til 20 år. Disse medlemmer mener at ved økt innkrevingstid og lavere finansieringsrente vil takstene ytterligere kunne reduseres i en slik grad at lekkasjene til sideveiene kan minimaliseres og ulykkesrisikoen minskes i sterk grad. Disse medlemmer viser til at de første antennepunkter for innkreving vil bli satt opp høsten 2014, et tidspunkt hvor rentebetingelsene vil være avklart, og sammen med en lengre innkrevingstid vil kunne gi grunnlag for en satsreduksjon slik Fylkestinget enstemmig har bedt om medvirkning til, av hensyn til ulykkesrisikoen.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, vil vise til at i etatsforslaget til NTP var det lagt inn 300 mill. kroner i planleggingsmidler prosjektet E18 mellom Arendal og Tvedestrand, men

dette beløpet ble redusert til 150 mill. kroner da NTP 2014–2023 ble lagt frem.

Flertallet mener at dette ikke er hensiktsmessig, og viser til at en bevilgning på 150 mill. kroner vil forsere arbeidet med ny E18 i Aust-Agder med sikte på byggestart høsten 2015.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til sine merknader om at hele strekningen Oslo–Lindesnes bør være ferdig realisert med firefelts stamvei innen 10 år, og mener derfor det er avgjørende at E18 Tvedestrand–Arendal bygges helt til Harebakken.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til Høyres alternative transportplan og at E18 gjennom Telemark foreslås bygget ut som et OPS-prosjekt.

Vei E18 Larvik Havn

Komiteen viser til at Øyakrysset rv. 40/fv. 303 i Larvik er et problem, en viktig utfordring er at trafikken til og fra Color Line terminalen kommer i puljer.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til at det er et stort behov for å få en bedre veitilknytning fra E18 til stamnetthavnen i Larvik. Dette gir svært store trafikale utfordringer i perioder. Flertallet mener derfor en må finne en rask midlertidig løsning i påvente av full utbedring av kryssløsningen. Flertallet mener Statens vegvesen må vurdere ulike bruløsninger uten videre opphold for å sikre en mer effektiv transportavvikling i ventetiden.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet ber regjeringen vurdere en KVU for Larvikområdet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet påpeker at det på lang sikt må bygges firefelts tilførselsvei mellom E18 og havneterminalene.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at Øya-krysset – rv. 40/rv. 303 – representerer en betydelig trafikal utfordring på strekningen mellom havna og E18 ved kryssingen av en av de mest trafikkerte hovedinnfartsårene til byen. En ny løsning her fordrer en KVU for en trafikal helhetsløsning for Larvik. Disse medlemmer mener det er viktig å få på plass en løsning for Øya-krysset, og med det også en løsning for jernbanespor for godstrafikk ned til havna. Disse medlemmer ber om at dette gis prioritet og således kan gjennomføres i første halvdel av planperioden.

E18 Nytt planfritt kryss Vinterkjær til Risør

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine merknader om sammenhengende firefeltsvei på E18 nedover Sørlandet. Disse medlemmer mener imidlertid at det er behov for raskt å gjøre noe med den krappe E18-avkjørselen Vinterkjær–Risør og påkjøringsrampen i motsatt retning som er altfor kort; før man treffer veggen i Sørlandsporten. Disse medlemmer vil særlig vise til at dette er en utfordring om sommeren når det er mange sommerturister med fullastede biler.

E18 Tilførselsvei Arendal havn

Komiteen viser til at Arendal Havn Eydehavn er en viktig havn som fokuserer på offshoreaktører, men at havnen har en dårlig forbindelse til E18 som går igjennom tettbygd strøk og som ikke er dimensjonert for dagens trafikkmengde. Komiteen viser til at det er viktig å finne en god løsning der tungtrafikken kan ledes direkte til E18 med minst mulig negative virkninger for bomiljøet. Komiteen ønsker god riksveitilknytning frem til alle viktige havner.

E39 KRISTIANSAND–STAVANGER

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

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at ny veg på strekningen Breimyrkrysset–Volleberg på E39 ligger i fase 5 av Kristiansandspakkken etter at ny vei E18/E39 Narvika–Breimyrkrysset er realisert. Denne prioriteringsrekkefølgen ligger også til grunn for KVU for Kristiansandsregionen. På kort sikt er det planlagt utbedringer langs dagens trasé på E39 Breimyrkrysset–Volleberg. Dette er planlagt finansiert innenfor Kristiansandspakken og ved statlige midler over programområdene. En utbygging langs dagens trasé vil bli kostbar, ikke minst på grunn av at byggearbeidene må ta hensyn til at det skal gå mye trafikk på veien i byggeperioden. Disse medlemmer viser til at

dersom styringsgruppen for Kristiansandspakken kommer til at man ønsker å endre på den vedtatte prioriteringsrekkefølgen i pakken, så må det avklares hvordan den statlige innsatsen på strekningen kan tilpasses ny lokal utbyggingsrekkefølge.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at videre planlegging for E39 Drangsdalen–Heskestad og Vikeså skal vurderes i samråd med lokale myndigheter. Arbeidet med «Dalanepakken» er stoppet opp på grunn av lokal uenighet om bompengepakken. Disse medlemmer mener videre planlegging er avhengig av lokalpolitisk vilje til å delta i finansieringen av E39 på strekningen og er opptatt av at dette avklares i tråd med vedtak i KS1 for Søgne–Ålgård slik at planleggingen kan fortsette.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ønsker sammenhengende motorvei med motorveiklasse A med fysiske delelinjer og fire felter på E39 fra Kristiansand til Sandnes, og seksfeltsvei videre på E39 Sandnes–Stavanger.

Disse medlemmer 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 sterkest 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. Disse medlemmer mener at E39 Fergefritt (jf. korridor 4) må påbegynnes ved Kristiansand og bygges derfra til Stavanger og videre langs Vestlandskysten fordi det er Kristiansand som med ferge til Danmark er linken til kontinentet.

Disse medlemmer viser til at regjeringspartiene i sitt forslag til Nasjonal transportplan legger opp til 1 840 mill. kroner i såkalt annen finansiering i NTP-prosjektet E39 Ålgård–Sandved, og 1 060 mill. kroner i NTP-prosjektet E39 Søgne–Lyngdal. Disse medlemmer vil i den forbindelse påpeke at slike prosjekter bør få statlig fullfinansiering uten bompenger fordi folk som ferdes langs norske veier allerede får alt for lite igjen for det som betales inn av bil- og drivstoffavgifter.

Disse medlemmer viser til Dokument 8:80 S (2012–2013) som er forslag fra en rekke representanter fra Fremskrittspartiet. Forslaget siteres:

1) Stortinget ber regjeringen godkjenne bygging av prosjekt ferjefri E39 slik det er beskrevet i hovedrapport datert desember 2012. Det gjøres utenfor rammen av ny Nasjonal transportplan 2014–2023 og med avklart, forutsigbar, langsiktig, statlig finansiering til prosjektet.

2) Stortinget ber regjeringen sørge for prosjektorganisering av prosjekt ferjefri E39 slik det er beskrevet i hovedrapport datert desember 2012, gjennom etablering av et eget selskap.

3) Stortinget ber regjeringen legge til grunn prosjektoppstart i 2013 og et mål for ferdigstilling på 15 år.

4) Stortinget ber regjeringen legge til grunn at linjevalg for ferjefri fjordkryssing ivaretar prosjektets hovedmål om redusert transporttid og samtidig gir størst effekt på regionale arbeidsmarkedsregioner.

5) Stortinget ber regjeringen legge til grunn bruk av statlige reguleringsplaner for å redusere planleggingstid og sørge for at det gjennomføres anbudsrunder med bred deltagelse fra store internasjonale anleggsfirma.

6) Stortinget ber regjeringen legge til grunn årlig rapportering til Stortinget om fremdrift; første gang om oppstart, finansiering og organisering.»

Disse medlemmer viser til at forslaget behandles i egen innstilling som behandles parallelt med ny NTP og har merket seg at de øvrige partiene avviser forslaget.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti ønsker en smal firefelts vei fra Kristiansand til Stavanger, og at første del fra Søgne til Lyngdal også må være av denne standarden. Flaskehalsen Breimyr–Søgne grense («Volleberg») må prioriteres så raskt som mulig. Strekningen representerer i dag store trafikale problemer og er svært ineffektiv, og ÅDT er på ca. 20 000. Strekningen ligger allerede inne i kommunedelplanen og det er lokal enighet om viktigheten av denne veistrekningen. Den kan være ferdig regulert og klar for byggestart i 2016. Det gir liten mening med en helhetlig planlegging hvis en unntar den mest trafikkerte strekningen. Det er uhensiktsmessig å bruke 650 mill. kroner til midlertidige tiltak i dagens trasé. Strekningen i ny trasé er kostnadsberegnet til ca. 1,5 mrd. kroner, og må fullføres i løpet av andre planperiode. Disse medlemmer mener at flaskehalsene på E39 gjennom Vikeåbakkene og Runarskaret også bør utredes så snart som mulig. Disse medlemmer mener at hele strekningen Oslo–Lindesnes bør være ferdig realisert med firefelts stamvei innen 10 år.

Rv. 509 Transportkorridor Vest

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til at bare strekningen fra Sømmevågen til Risavika er nevnt som aktuell for tiltak i

Meld. St. 26 (2012–2013), og da bare som aktuell innenfor en eventuell helhetlig bymiljøavtale.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at Statens vegvesen legger opp til å planlegge transportkorridor vest som ett prosjekt fra Sømmevågen til Sundekrossen. Finansieringen av prosjektet kan håndteres innenfor en eventuell Jærenpakke 2.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at transportkorridor vest er en firefelts veiforbindelse gjennom Sola, Stavanger og Randaberg fra Sømmevågen i sør til Finnestadgeilen i nord.

Disse medlemmer mener at det er viktig å gjennomføre prosjektet i planperioden 2014–2023.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at transportkorridor vest er en firefelts veiforbindelse fra Sømmevågen til Sundekrossen. Disse medlemmer mener at det er viktig å videreføre prosjektet med en helhetlig planlegging og utbygging av hele strekket, i motsetning til deler som Meld. St. 26 (2012–2023) legger opp til.

RV. 510 SOLASPLITTEN

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre viser til at Solasplitten er en tofelts vei, men forberedt for utvidelse til fire felt. Disse medlemmer viser til at det er stort behov på strekningen, og ønsker utbygging til firefelts så snart som mulig.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at det i reguleringsplanen var en forutsetning at veien ikke skal utvides til fire felt før det er et fullverdig kollektivtilbud fra Gausel stasjon i Stavanger til Sola. Disse medlemmer viser til at det ville ha vært vesentlig billigere å bygge ut veien til firefeltsvei med en gang, istedenfor først å bygge en tofeltsvei som deretter skal erstattes med firefeltsvei.

15.4.3 Jernbaneinvesteringer i korridoren

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, har merket seg satsinga på jernbane i korridor 3 og vil peke på at når pågående prosjekt og prosjektene som startes opp i planperioden er ferdigstilt vil reisetiden mellom Oslo og Tønsberg være redusert med om lag 20 minutter. Sammenhengende dobbeltspor til Tønsberg vil sammen med det pågående prosjektet Farriseidet– Porsgrunn gi reisereduksjon på om lag 35 minutter på strekninga Oslo–Grenland.

GRENLANDSBANEN (SAMMENKOBLING PORSGRUNN–BROKELANDSHEIA)

Komiteen mener at utbyggingen av Vestfoldbanen og det pågående prosjektet mellom Farriseidet og Porsgrunn legger til rette for en framtidig sammenkopling av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen.

Komiteen viser til at en sammenkobling gjennom bygging av Grenlandsbanen kan bidra til å binde sammen Sørlandet og Østlandsområdet med et svært godt togtilbud. Reisetida med tog mellom Stavanger–Kristiansand og Oslo blir redusert med en time. Jernbanen vil som et miljøvennlig alternativ øke sin konkurransekraft i forhold til vei- og flytrafikk på strekningen.

Komiteen viser til at en sammenkobling i fremtiden vil muliggjøre reisetid fra Oslo til Kristiansand ned mot 3 timer og til Stavanger ned mot 5 timer. Dette betyr at Grenlandsområdet blir knyttet både mot Oslo og Kristiansand med reisetid på 1,5 timer, noe som vil ha stor betydning for næringsutvikling og bosetting i regionen.

Komiteen vil derfor ha utarbeidet en konseptvalgutredning (KVU) for sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen i første del av planperioden.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, ønsker en ny bane mellom Porsgrunn og ny Brokelandsheia stasjon i Gjerstad kommune for å knytte Sørlandsbanen til Vestfoldbanen.

FORNEBUBANEN

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til at Fremskrittspartiet, Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti onsdag 29. mai 2013 ble enige om å forplikte staten til å bidra med halvparten av det en ny T-bane mellom Majorstuen og Fornebu vil koste. Flertallet mener at banen bør bygges så snart som mulig.

Flertallet viser til at de rød-grønne regjeringspartiene i sin merknad om Fornebubanen prøver å skape et inntrykk av langt større uenighet mellom de ikke-sosialistiske partiene enn det er grunnlag for når det gjelder finansiering av denne viktige banen. Flertallet antar at dette gjøres for å dekke over at Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet gjennom en årrekke har nedprioritert infrastruktur i hovedstadsområdet, både når det gjelder midler til investeringer og drift. Flertallet vil i den forbindelse blant annet vise til at de rød-grønne

regjeringspartiene ikke ga Oslo en eneste krone fra belønningsordningen for kollektivtransport i 2012, at de i all hovedsak overlater finansieringen av ny infrastruktur i Osloområdet til bilistene gjennom bompenger, og at de ikke ønsker å sette av nødvendige statlige midler til ny t-banetunnel under Oslo, A-husbanen og Fornebubanen. Flertallet er skuffet over at regjeringspartiene ikke ser ut til å ha forstått at økt befolkning i Osloområdet tilsier et stort behov for statlige infrastrukturinvesteringer i regionen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet ønsker Fornebubanen velkommen så raskt som mulig, og viser til at staten kan bidra til dette fylkeskommunale/kommunale prosjektet gjennom den nye ordningen med bymiljøavtaler. Disse medlemmer har merket seg at de fire borgerlige partiene sier de ønsker å realisere ny Fornebubane så raskt som mulig, med 50 pst. statlig medfinansiering. Disse medlemmer stiller flere spørsmål ved de borgerlige partienes løfte. For det første er Fornebubanen ikke prioritert med oppstart før i 2018 fra lokalt hold gjennom Oslopakke 3. Reguleringsplanarbeidet er også knapt startet i Oslo, og er ventet å ta flere år. Planleggingen er snart ferdig i Bærum, og disse medlemmer har merket seg at komiteleder Knut Arild Hareide på nettsamfunnet Twitter den 4. juni 2013 skrev følgende om Fornebubanen:

«Ikke problem å starte. Regulering klar i Bærum. Første steg blir dermed Fornebu-Lysaker. Dernest få regulering i Oslo for neste steg.

Disse medlemmer viser til at regulering ennå ikke er klar i Bærum, men kan bli det på nyåret. Disse medlemmer finner det ytterst merkverdig at man på denne måten legger opp til en klattvis utbygging av Fornebubanen, og trodde tiden for slike utbygginger var forbi. Dette var måten regjeringen Bondevik II valgte å organisere dobbeltsporet Lysaker–Asker på, noe som medførte lengre byggetid, og vesentlig høyere kostnader. Disse medlemmer stiller også spørsmål ved hvordan man ser for seg at de lokale bidragene skal finansieres de nærmeste årene, all den tid Oslopakke 3 ikke har lagt inn midler til Fornebubane før i 2018.

Disse medlemmer har merket seg at Fremskrittspartiet lover realisering av Fornebubanen helt uten bruk av bompenger, og stiller seg undrende til om Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre stiller seg bak denne lovnaden. Det er av interesse hvordan den øvrige finansieringen av banen er tenkt. Oslopakke 3 har ikke lagt inn midler før i 2018, og bompenger er tenkt brukt både i finansieringen og driften av banen.

Disse medlemmer ønsker en Fornebubane så raskt som mulig, men mener det borgerlige valgløftet kun er å lure velgerne, siden lite tyder på at det er mulig å komme i gang med byggingen før i 2018.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil for øvrig vise til Fremskrittspartiets forslag til økonomiske rammer i innstillingens kapittel 1.2.2 som inneholder betydelige ekstramidler til byene, samt sitt forslag om statlig fullfinansiering av Oslopakke 3 i Dokument 8:57 S (2011–2012).

InterCity-triangelet

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, vil peke på at flere av byene på det sentrale Østlandet ligger utenfor InterCity-triangelet. Flertallet vil understeke at jernbanen er navet i kollektivsatsingen for pendlere også på banestrekninger som Kongsvingerbanen, Østre linje, Sørlandsbanen (Telemark–Oslo), Spikkestadbanen og Gjøvikbanen. Flertallet mener at flere kryssingsspor som gir grunnlag for bedre regularitet og hyppigere avganger, er viktig for disse banestrekningene.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser videre til sine merknader om utbygging og videre planlegging av InterCity under kapittel 4.2.3.

Et annet flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, påpeker at planleggingen av jernbanen gjennom Larvik må startes opp i 2014, slik at ikke store områder i sentrum av Larvik blir bundet opp, og hindrer by- og næringsutvikling på viktige områder i byen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at regjeringen i Meld. St. 26 (2012–2013) melder at man først i 2026 skal ha en ferdigstilt dobbeltsporparsell mellom Tønsberg og Larvik. Disse medlemmer mener at dette er uheldig, særlig fordi strekningen mellom Larvik og Grenland allerede er under bygging. Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2013, der det på kap. 1325 post 95, ble satt av 3,4 mrd. kroner ekstra til jernbaneinvesteringer i 2013 som egenkapital til et nytt statsforetak Jernbane SF, herunder 1 300 mill. kroner som oppstartsbevilgning til dobbeltsporprosjekter på strekningen Oslo–Skien.

Disse medlemmer viser til Samferdselsdepartementet svar på spørsmål 223 fra finanskomiteen/Fremskrittspartiets fraksjon av 8. oktober 2012 vedrørende dobbeltspor i InterCity-området, der det kommer frem at det på Vestfoldbanen mangler 73 kilometer dobbeltspor mellom Oslo og Skien dersom man ser bort ifra pågående investeringer, og at det i svaret på spørsmål 215 kommer frem at kilometerkostnaden for nye dobbeltsporinvesteringer på Vestfoldbanen har en middelverdi på 550 mill. kroner per km.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti vil understreke behovet for å avsette tilstrekkelige midler til raskest mulig planlegging av strekningen Tønsberg–Skien. Disse medlemmer mener det er særlig viktig å oppnå en avklaring av trasévalg og stasjonslokalisering i Larvik, slik at den øvrige arealplanlegging i Larvik ikke forsinkes.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti vil ha full utbygging av InterCity så raskt som mulig, og viser til Jernbaneverkets InterCity-utredning hvor det konkluderes med at full IC-utbygging kan realiseres i løpet av 10–13 år. Kostnadsoptimal fremdrift kan ifølge utredningen være 13 år. Dette medlem viser til at avklart sluttdato og forutsigbar finansiering er avgjørende for rask gjennomføring. Dette medlem mener det bør legges opp til en raskere fremdrift enn det regjeringen nå planlegger for. Dette medlem ber derfor regjeringen fremme ny sak for Stortinget slik at utbygging av hele InterCity-triangelet kan realiseres innen 2026.

Komiteens medlemmer fra Høyre vil understreke betydningen av full og helhetlig utbygging av InterCity-triangelet til Skien og at dette bør stå ferdig så snart som mulig, og senest innen 2030.

KONGSBERGBANEN

Komiteen viser til at Buskerudbyen, som omfatter kommunene Lier, Drammen, Nedre Eiker, Øvre Eiker og Kongsberg, i dag er blant landets raskest voksende byområder.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at Kongsbergbanen bør prioriteres på lik linje med InterCity-triangelet.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til merknader om Buskerudbyen under kapittel 9 om bypakker.

ARENDALSBANEN

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Arendalsbanen har vært truet med nedleggelse siden 1970-tallet. Disse medlemmer viser til at Aust-Agder i dag er det eneste fylket unntatt Oslo som ikke har egen flyplass innenfor fylkesgrensen. Hvis den største byen i tillegg skulle miste togtilbudet vil det være et dårlig signal til innbyggerne i fylket. Disse medlemmer mener at derfor at Arendalsbanen må bestå minst inntil ny flyplass på Gullknapp er etablert som et reelt alternativ til dagens kollektivtilbud.

SØRLANDSBANEN

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, mener at den rasutsatte flaskehalsen gjennom Drangsdalen bør utbedres så snart som mulig.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sin politikk om tilrettelegging for godstransport på jernbanestrekninger, og ønsker å legge til rette for å doble kapasiteten på Sørlandsbanen gjennom tilrettelegging for kjøring av godstog på inntil 800 meter.

JÆRBANEN

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, er kjent med at utbygging av dobbeltspor Sandnes–Nærbø inngår i det konseptet regjeringen legger til grunn for utviklingen av transportsystemet på Jæren. Det er derfor betimelig at planarbeidet med utbygging Sandes–Egersund kan iverksettes slik NTP legger opp til. Flertallet vil vise til at noen fylkeskommuner også vurderer å bruke bompenger for å framskynde oppstart av jernbaneutbygging, og at dette eventuelt vil skje etter et lokalpolitisk ønske.

Et annet flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til at Jærbanen har hatt en enorm trafikkvekst fra starten av 1990-tallet og frem til i dag. Flertallet vil prioritere en videre utbygging av Jærbanen som en viktig del av kollektivsystemet på Jæren.

Flertallet mener at Jærbanens dobbeltspor må forlenges, i første omgang til Nærbø og deretter mot Egersund. Hele Jæren opplever en stor befolkningsvekst, med tilhørende trafikkøkning. I tillegg bygges det på Bryne en ny videregående skole med plass til ca. 1 500 elever. Utbygging av Jærbanen vil være et viktig bidrag for å unngå ytterligere trafikkproblem.

En videreføring av dobbeltsporet til Nærbø, koblet med matebusser til togstasjonene, vil gi en trafikk- og miljøgevinst for hele regionen.

15.4.4 Investeringer i infrastruktur for luftfart i korridoren

KRISTIANSAND LUFTHAVN KJEVIK

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre viser til at Agderfylkene er arnested for viktig eksportindustri som igjen er avhengige av gode kommunikasjoner, hvor nærhet til blant annet flyplass med internasjonale ruter er en avgjørende faktor. Dette er en viktig premiss i den videre utvikling av Kristiansand lufthavn, Kjevik. Disse medlemmer ønsker å forlenge rullebanen på Kjevik og oppgradere andre fasiliteter som bl.a. parkeringsområde.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at prosjektet må ses i en sammenheng med disse medlemmers forslag om ny rv. 41 fra E18 til flyplassen. Disse medlemmer vil på denne bakgrunn prioritere utbedringsarbeidet med Kjevik og tilkomstvei i første del av planperioden. Disse medlemmer mener at det er uheldig at regjeringens prioritering av prosjektet er betinget av at det blir tilslutning til delvis bompengefinansiering av utbyggingen innenfor fase 2 av Samferdselspakke Kristiansand.

SANDEFJORD LUFTHAVN, TORP

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre viser til at Sandefjord lufthavn, Torp drives med konsesjon fra Samferdselsdepartementet, og er en av de få store flyplassene i landet som ikke er eiet og drevet av staten ved Avinor. Disse medlemmer understreker at Torp og andre flyplasser utenfor Avinor ikke må pålegges begrensninger i driften sammenlignet med Oslo lufthavn, Gardermoen.

SKIEN LUFTHAVN, GEITERYGGEN OG NOTODDEN FLYPLASS

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at det er svært viktig at selv om Skien lufthavn, Geiteryggen og Notodden flyplass ikke er underlagt Avinor, blir gitt de samme økonomiske og driftsmessige rammebetingelser som andre kortbane flyplasser i Avinor.

ARENDAL LUFTHAVN GULLKNAPP

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at det fremdeles arbeides med å utvide rullebanen på Arendal lufthavn, Gullknapp til 1 440 meter slik at flyplassen kan ta ned fly med inntil 50 seter. Det er også utarbeidet planer som viser at flyplassen lett kan utvides til 2 400 meter, men med dagens konsesjoner så er det store begrensninger for flyplassen. Disse medlemmer stiller seg positive til planer fra Arendal, Froland og Tvedestrand om å utvide flyplassen som alternativ for charteroperatør og lavprisselskaper. Disse medlemmer mener at staten i en slik situasjon blant annet bør kunne bidra ved å finansiere ny adkomstvei i første del av planperioden.

15.4.5 Investeringer i infrastruktur for sjøtransport og logistikksenter i korridoren

UTDYPING AV FARLEDEN TIL KRAGERØ

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at innseilingen til Kragerø, Stanggapet og Rødskjærgapet har dybderestriksjoner på henholdsvis 7 og 9 meter, og at dette betyr at mange av skipene som laster/losser i Kragerø ikke får utnyttet sin kapasitet fullt ut. Disse medlemmer vil videre påpeke at ytre del av innseilingen til Kragerø er blant de mest krevende i hele landet. Planene om utdyping representerer et særdeles viktig infrastrukturtiltak for Kragerøsamfunnet. Disse medlemmer viser til at regjeringen først vil utbedre farleden 2018–2023, men disse medlemmer ønsker derimot oppstart i 2014 og gjennomføring i første del av planperioden.

15.5 Komiteens merknader til korridor 4: Stavanger–Bergen–Ålesund–Trondheim

15.5.1 Generelt og oppsummering om korridoren

Komiteen viser til at korridoren er den sentrale ferdselsåren langs kysten i Sør-Norge og at den omfatter de tre største byområdene utenom hovedstaden: Stavanger, Bergen og Trondheim. Næringsvirksomheten er svært eksportrettet og av stor betydning nasjonalt og for korridoren, med petroleumsindustri, maritime- og marine næringer som de mest dominerende. Turisme, jordbruk og foredling av mat er også viktige næringer.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet støtter regjeringens forslag til investeringsprogram i korridoren.

Disse medlemmer viser til regjeringens forslag til investeringsprogram for korridor 4 i perioden 2014–2023, og har merket seg at det i forslaget avsettes betydelige midler til flere nybyggings- og oppgraderingsprosjekter.

Disse medlemmer viser til at en prioritering av et prosjekt i andre del av planperioden åpner for at

etatene kan starte eller videreføre planleggingen av prosjekter.

Disse medlemmer viser til gjeldende praksis og bompengeretningslinjer. Når en bompengeproposisjon er vedtatt i Stortinget, har bompengeselskapet eventuelt mulighet til å ta opp lån og starte før statlige midler bevilges, og på den måten bidra til sammenhengende utbygging.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til den uheldige praksis som har utviklet seg ved at Statens vegvesen rekvirerer unødvendig høye beløp fra bompengeselskapene enn fremdrift og andel av finansieringen skulle tilsi. Disse medlemmer mener at Statens vegvesen burde tilstrebe å bruke statlige midler tidlig i betalingsperioden, for deretter å rekvirere nødvendige midler fra bompengeselskapene. Dette vil sikre at låneopptak og finanskostnader blir lavest mulig, nedbetalingen kan skje raskere og bomstasjoner fjernet tidligere.

15.5.2 Riksveginvesteringer i korridoren

FERJEFRI E39

Komiteen vil i tillegg til Rogfast, som har forventet anleggsstart i 2015, peke på at ambisjonen om ferjefri E39 innen 20 år innebærer at en i første firearsperiode må starte planlegging og utbygging av flere fjordkryssinger. Det er gjennomført KVU og KS1 for Bjørnefjorden (Hordfast), Nordfjorden, Storfjorden, Romsdalsfjorden og Halsafjorden.

Komiteen vil peke på at disse områdene har et svært aktivt og omfattende næringsliv, som trenger gode transportårer for å opprettholde, vokse og videreutvikle sin aktivitet, og som trenger god tilgang på arbeidskraft. Næringslivet i disse regionene er også avhengig av ulike internasjonale konjunkturer. Mobilitetsmulighetene som ligger i et større pendleromland er derfor en viktig styrke i disse regionene. Mellom Bergen og Stavanger finner vi den største bo- og arbeidsregionen utenom Oslo- området. Flere viktige vegopprustinger er foreslått mellom de to byene, og realisering av Hordfast vil innebære en sammenhengende ferjefri veg på hele denne næringstunge og folkerike strekningen. Likeledes vil realisering av Møreaksen gi store innsparinger i et aktivt næringstungt område med et stort potensial for regionforstørring. Felles for Hordfast og Møreaksen er forholdsvis høge trafikktall og avvikling av flere ferjesamband. Dette vil være viktige elementer i totalfinansieringen av prosjekta.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, slutter seg til regjeringens ambisjon om å binde Vestlandet sammen gjennom en opprustet og ferjefri E39 innen 20 år. Vestlandet er en av landets mest kraftfulle regioner med rundt halvparten av all tradisjonell eksport.

Flertallet har merket seg at flere viktige og store prosjekter for opprustning mellom ferjestrekningene på E39 ligger inne i regjeringens forslag og at ferjeavløsningsprosjektet Rogfast får oppstart i første del av perioden.

Flertallet forutsetter at planleggingen som settes i gang etter at regjeringen har vedtatt konseptvalg for KVU Aksdal– Bergen også omfatter utbedringer/eventuelle traséomlegginger på strekninger med spesielle utfordringer knyttet til framkommelighet og trafikksikkerhet. Dette gjelder spesielt området rundt Leirvik på Stord.

Flertallet vil peke på at regjeringens forslag om opprustning på E39 Betna–Vinjeøra–Stormyra i Møre og Romsdal vil medvirke til at E39 samlet sett blir mer effektiv, raskere og sikrere.

Et annet flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, mener at fergefri E39 fra Kristiansand til Trondheim må prioriteres høyt som et nasjonalt prosjekt. I NTP 2013–23 er prinsippet slått fast, men det er altfor svak satsing på strekningen. Dette flertallet mener det er positivt at Rogfast er med i nasjonal transportplan, men vil samtidig påpeke at regjeringen ikke har tatt med andre viktige fjordkryssingsprosjekter og nødvendige oppgradering av veitraseer. Dette flertallet viser til at det er gjennomført KVU og KS1 for alle fjordkryssingene med unntak av Sognefjorden, men at regjeringen ikke har behandlet KVU/KS1 for de andre fjordkryssingene enn Rogfast.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet registrerer med tilfredshet at regjeringen har satt av midler til planlegging etter plan- og bygningsloven når konseptvalg er vedtatt. Planleggingen forutsettes å ha en framdrift med sikte på at prosjektenes oppfølging avgjøres ved neste rullering av Nasjonal transportplan. For å nå ambisjonen om at hele E39 skal være ferjefri innen 20 år, må det også være en ambisjon at den planleggingsmessige framdriften er slik at ferjefriprosjekter kan få anleggsstart i perioden som begynner i 2018.

Disse medlemmer er svært tilfreds med at regjeringen peker på at konkrete prosjekt på E39 skal vurderes som kandidater til den nye ordningen med «Prioriterte prosjekt».

Disse medlemmer mener at ferjeavløsningsprosjekter på E39 er av en slik karakter at de vil

profittere på den forutsigbarhet på finansiering og rasjonell gjennomføring som «Prioriterte prosjekt» gir. I tillegg vil muligheten for å bruke statlig regulering også kunne gi en mer effektiv framdrift.

Disse medlemmer mener at det planleggingsmessig ikke er grunnlag ennå for å fastlegge rekkefølge for de andre fjordkryssingene enn Rogfast. Likevel vil disse medlemmer peke på at Hordfast, Nordfjorden og Møreaksen må planlegges med sikte på oppstartsbeslutning ved neste rullering av planen, og at anleggsstart for disse kan skje i perioden fra 2018.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at konsekvensen av dette er at det ikke blir gjort noe med disse prosjektene de neste 10 årene. Disse medlemmer påpeker at beregninger viser at fergefri E 39 vil gi 7 timer redusert kjøretid mellom Kristiansand og Trondheim dersom man ikke velger å kjøre via Oslo, og at kjørekostnadene reduseres med 4–6 mrd. kr. pr. år. I samfunnsøkonomiske kalkyler bruker NTP 40 års levetid. I et slikt perspektiv er sparte kostnader mellom 160 og 260 mrd. kroner. Foreløpig anslag på byggekostnader er 130–150 mrd. kroner. Disse medlemmer mener at fergefri E39 må planlegges ved statlig regulering fordi dette er et prosjekt av stor nasjonal betydning. Disse medlemmer mener at E39 må organiseres og finansieres som et helhetlig prosjekt med statlig fullfinansiering. Det gir raskere gjennomføring og mer forutsigbare rammer. Disse medlemmer mener at fergefri E39 må påbegynnes ved Kristiansand og bygges derfra til Stavanger (korridor 3) og videre langs Vestlandskysten fordi det er Kristiansand, som med ferge til Danmark, er linken til kontinentet. Disse medlemmer understreker at fergefri E39 bør ha firefeltsstandard mellom Stavanger og Bergen.

Disse medlemmer viser til Dokument 8:80 S (2012–2013) fra representanter fra Fremskrittspartiet om prosjektfinansiering og prosjektorganisering av ferjefri E39, jf. Innst. 358 S (2012–2013).

Disse medlemmer vil gjennomføre prosjektet basert på statlig reguleringsplan og med trasévalg som støtter prosjektets hovedmål om kortere reisetid totalt og i alle fylker, og som gir største effekt på regionale arbeidsmarkeder i fylkene. Disse medlemmer anbefaler i tråd med dette indre trasé i Sogn og| Fjordane og i Møre & Romsdal, og viser til sine egne merknader om trasévalget i Hordaland.

Disse medlemmer viser til at det er forventet at alle reguleringsplanene for Rogfast blir godkjent i løpet av 2013, og at prosjektet har stor positiv beregnet samfunnsøkonomisk nettonytte. Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet i Innst. 300 S (2008–2009) slo fast at det i eventuell situasjon der man må velge mellom å prioritere Ryfast og E39 Rogfast, bør prioritere midlene på Rogfast. Disse medlemmer ønsker om mulig å igangsette E39 Rogfast i 2014/2015. Disse medlemmer vil for øvrig vise til sine merknader om bygging av sammenhengende firefeltsvei fra Kristiansand til Sandnes, og seksfeltsvei fra Sandnes til Stavanger, i innstillingens kapittel 15.4.2 til transportkorridor 3. Disse medlemmer viser til at regjeringspartiene i sitt forslag til Nasjonal transportplan legger opp til 9 500 mill. kroner i såkalt annen finansiering i NTP-prosjektet E39 Rogfast. Disse medlemmer vil i den forbindelse påpeke at slike prosjekter bør få statlig fullfinansiering uten bompenger fordi folk som ferdes langs norske veier allerede får altfor lite igjen for det som betales inn av bil- og drivstoffavgifter.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti mener at prosjektene Hordfast og Møreaksen er så viktige prosjekter at det med en sterkere prioritering burde være mulig med oppstart i siste halvdel av NTP-perioden.

Disse medlemmer viser til at en ferjefri kyststamvei har vært utredet i et eget prosjekt; «Fergefri E39». Disse medlemmer mener at regjeringen burde gått videre på dette grunnlaget, organisert og planlagt egnede prosjektpakker, hvor hver prosjektpakke burde vært sikret organisering, finansiering og fremdrift slik at byggeprosessen kan starte så snart de er klare.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til Høyres alternative transportplan og at veiprosjektene burde bygges ut som OPS-prosjekter.

Ferjefri kryssing i Hordaland

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet peker på at bru over Bjørnafjorden er det trasévalget som i størst grad gir effekt på det regionale arbeidsmarkedet knyttet til modernisering av E39. Disse medlemmer understreker at nettopp effekt på regionalt arbeidsmarked bør være det viktigste «undervegsmål» i tillegg til ferjefri veiløsning i de fylkene som inngår i prosjekt Ferjefri E39.

Disse medlemmer har merket seg at Hordaland fylkesting gjennom vedtak har avklart sitt syn på trasévalg for ferjefri E39 i Hordaland og anbefaler kryssing av Bjørnafjorden slik Fremskrittspartiet lenge har gått inn for. Disse medlemmer peker på at denne traseen støtter hovedmålet i prosjekt ferjefri E39 som er reisetidsreduksjon mellom Kristiansand og Trondheim.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti mener at etter vedtaket om Rogfast, vil en snarlig realisering av Hordfast

være svært positivt for samfunnsutviklingen mellom Stavanger og Bergen. Disse medlemmer viser til at Statens vegvesen har beregnet en netto nytte på 21,8 mrd. kroner totalt over prosjektets levetid. Disse medlemmer viser videre til en utredning fra Victor Normann som i en SNF-analyse har beregnet en såkalt samfunnsøkonomisk mernytte, samlet for Rogfast og Hordfast til 10,8 mrd. årlig. Disse medlemmer vil vise til at ingen andre samferdselsprosjekter i Norge kan vise til tilsvarende lønnsomhet, og det derfor er viktig å komme i gang snarest mulig.

Komiteens medlemmer fra Høyre mener at regjeringen snarest mulig må ta stilling til trasévalg, i tråd med anbefalingene fra underetatene. Disse medlemmer viser til at Statens vegvesen og Finansdepartementets rådgivere i KVU og KS1 rapportene/konklusjonene tilråder midtre trasé. Disse medlemmer viser også til at Hordaland fylkeskommune med støtte fra Rogaland fylkeskommune, Samarbeidsrådet i Sunnhordland, Bergen kommune og en rekke kommuner i området anbefaler midtre trasé. Det samme gjør også Bergen Næringsråd, Stord næringsråd, Stavanger næringsforening, Haugesundsregionens næringsforening og en rekke større bedrifter i området. Disse medlemmer støtter dette, og mener at en burde ta sikte på oppstart av Hordfast i 2018. Med en snarlig avklaring og sterkere prioritering mener disse medlemmer at dette er realistisk. Disse medlemmer viser også til at det fra Statens vegvesen og andre faglige hold er sannsynliggjort at jernbanespor kan legges inn i brokonstruksjonen. Disse medlemmer mener at dette kan bli aktuelt engang i fremtiden og er positiv til at Statens vegvesen arbeider videre med denne muligheten.

Disse medlemmer viser til Høyres alternative transportplan og at Hordfast er blant Høyres prioriterte prosjekter som bør bygges ut som OPS-prosjekt.

E39 – Tiltak på strekninger i Hordaland

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, ser de foreslåtte tiltakene E39 Svegatjørn–Rådal, E39 Vågsbotn–Hylkje, E39 Nyborg–Klauvaneset, og E39 Eikefet–Romarheim bru også som svært viktige for å bedre framkommelighet og trafikksikkerhet på E39 gjennom Hordaland fylke.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet legger til grunn at bygging av ny E39 fra Svegatjørn til Rådal skjer uten bruk av bompenger og viser til Fremskrittspartiets finansieringsrammer for NTP 2014–2023.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at regjeringen lovet oppstart av E39 Svegatjørn–Rådal i forrige NTP-periode, men at dette har blitt kraftig forsinket. Disse medlemmer viser til at forsinkelsen har fordyret prosjektet og ført til at denne trafikkfarlige veistrekningen ikke har fått nødvendige sikringstiltak og utbedring/fornying. Disse medlemmer mener at det er nødvendig med en snarlig avklaring av traséalternativ og at prosjektet Svegatjørn–Rådal må fremmes for Stortinget snarest. Disse medlemmer viser til sin omtale av Hordfast og til Høyres alternative transportplan og at veiprosjektet burde bygges ut som OPS-prosjekt.

Spesielt om tiltak i Bergen

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre viser til at Bergen har behov for en indre ringvei som tar trafikken rundt sentrum. Formålet er å sikre god flyt fra og til kommunene i nord, sør, øst og vest, samtidig som Bergens interesser ivaretas. Som en del av indre ringvei er blant andre Ringvei Øst.

Disse medlemmer viser til at Skansentunnelen var en del av byggetrinn 1 i Bergensprogrammet, men ble stoppet av regjeringen. Den vil lede sentrumstrafikk bort fra Bryggen, og gjøre de historiske delene av Bergen bilfri. Denne tunnelen vil være viktig i å skjerme Bergen sentrum for den trafikken som uansett vil kjøre gjennom byen. Disse medlemmer viser til at Skansentunnelen i Bergen også reduserer sårbarheten ved stenging av Fløyfjellstunnelen.

Disse medlemmer viser til at bygging av Mindetunnelen vil innebære at man kan fjerne trafikken fra et av Norges største lyskryss, nemlig Danmarksplass. Disse medlemmer viser til at Mindetunnelen også vil være viktig ved en fremtidig indre ringvei som vil møtes i et kryss like sør for tunnelens utløp.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at store deler av trafikken i Bergen må gå via Nygårdstangen fordi Bergen mangler et funksjonelt og sammenhengende ringvegsystem. Ved driftsstans på nordre innfartsåre er alternativ rute om Nesttun/Arna på 25–30 km. Andre deler av trafikken har ingen alternative ruter utenom Nygårdstangen/Bergen sentrum. Ringveg vest fullføres i 2015 som en del av ringvegsystem i Bergen. Disse medlemmer mener Ringveg øst snarest må planlegges med sikte på at anleggsstart kan skje i perioden fra 2018.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til merknad om ny E39 og et nytt ringveisystem i Bergen. Disse medlemmer har merket seg et nytt forslag til trasé for Arnatunnelen fra Bergen Næringsråd, hvor tunnelen inngår i et slikt ringveisystem øst-vest og sør-nord. Disse medlemmer er positive til dette fordi dette vil lede mye trafikk utenom Bergen sentrum, samtidig som det også muliggjør en godsterminallokalisering vei/bane i Arnadalen. Disse medlemmer er kjent med at Bergen kommune ikke lenger ønsker at denne terminalaktiviteten skal foregå i Bergen sentrum. Disse medlemmer viser til Høyres alternative transportplan hvor Arnatunnelen foreslås gjennomført som et eget OPS-prosjekt.

E39 Nyborg–Klauvaneset (Nyborgtunnelen) – Nordhordlandspakken

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser til KS1-rapporten for «Regionpakke Bergen» der prosjektet Nyborgtunnelen anses å ha en positiv samfunnsnytte på 1,2 mrd. kroner. Nordhordlandspakken med Nyborgtunnelen er en del av E39-satsingen, og inneholder flere viktige regionale og lokale prosjekt. Utbyggingen vil korte inn E39 med nesten fire kilometer og den vil føre til bedre bomiljø og trafikktrygghet. Flertallet forutsetter at Statens vegvesen stiller med nødvendige ressurser til gjennomføring av planprosessen i første fireårsperiode, slik at Nordhordlandspakkens egen fremdriftsplan for prosjektet sikres.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet legger til grunn oppstart av arbeidet med Nyborgtunnelen E39 (Nyborg–Klauvaneset) i første 4-årsperiode. Disse medlemmer legger til grunn statlig fullfinansiering.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti forutsetter at nødvendige planressurser stilles til rådighet i første fireårsperiode for Nyborg–Klauvaneset, i tråd med Nordhordlandspakkens fremdriftsplan. Nyborgtunnelen gir en innkorting på 4 km på E39, og den innebærer bedre bomiljø og trafikksikkerhet.

Disse medlemmer vil også peke på at dette prosjektet er beregnet til å ha en positiv samfunnsøkonomisk nettonytte.

Komiteens medlemmer fra Høyre har merket seg at Fylkestinget i Hordaland har prioritert realisering av strekningen E39 Nyborg–Klauvaneset (Nyborgtunnelen) i Bergen. Sammen med Hordfast og ny E39 mellom Os og Bergen, vil Nyborgtunnelen bidra til et mer robust og integrert bo- og arbeidsmarked i dette området. Disse medlemmer mener at dette må sies å være i samsvar med strategien i NTP-forslaget om å redusere avstandskostnader, bidra til regionforstørrelse og styrket regional utvikling.

Disse medlemmer har merket seg at regjeringen ikke prioriterer Nyborgtunnelen (Nyborg–Klauvaneset) før i den siste delen av NTP-perioden. Disse medlemmer har merket seg at tunnelen har positiv nettonytte og vil innkorte E39 gjennom Bergen med 4 km. Disse medlemmer har også merket seg at det kan bli aktuelt å fremme bompengesøknad for prosjektet i løpet av første fireårsperiode, som også vil være avhengig av et visst statlig bidrag. Disse medlemmer mener derfor at Nyborgtunnelen bør påbegynnes i første del av planperioden.

RV. 555 SOTRASAMBANDET

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet legger til grunn at oppstart av bygging av nytt Sotrasamband på rv. 555 fremskyndes. Disse medlemmer legger til grunn full statlig finansiering.

RINGVEG NORD (TVERRSAMBANDET)

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til at prosjekt Tverrsambandet omfatter vei/tunnelforbindelse fra Mongstad i Lindås kommune via Radøy kommune, Meland kommune og Askøy kommune til Sture i Øygarden kommune. Flertallet peker på at Tverrsambandet vil gi Bergensregionen en viktig og nødvendig ytre ringvei nord for Bergen mellom Sotra og Mongstad. Prosjektet vil effektivisere transportarbeidet i regionen og åpne for næringsutvikling og boligutvikling i Lindås, Radøy, Meland, Askøy og Øygarden.

Flertallet peker på at prosjektet bør inngå som en del av et moderne ringveisystem i Bergensregionen. Ringveien bør klassifiseres som riksvei. En slik klassifisering bør omfatte samlet veistrekning fra E39 nær Rådal i Bergen sør via Sotra og videre via Tverrsambandet til Mongstad frem til E39 i Lindås kommune nord for Bergen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet peker på at bygging av Tverrsambandet kan fremskyndes uten å endre prioritering av andre veiprosjekt i regionen gjennom etablering av et regionalt veiselskap. Disse medlemmer legger til grunn at staten sammen med regionale krefter bidrar med årlige midler til å dekke forskotteringskostnader inntil endelig finansiering er på plass slik at prosjektet kan påbegynnes i første del av planperioden.

E39 – Tiltak i Sogn og Fjordane og Førdepakka

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, ser de foreslåtte tiltakene på E39 gjennom Sogn og Fjordane som svært viktige for å bedre framkommelighet og trafikksikkerhet gjennom fylket. Utbedring på strekninga Drægebø–Grytås og Birkeland–Sande samt ny Lavik ferjekai vil bli fullført i første fireårsperiode, mens utbedringen av E39 mellom Bjørset og Skei, inkludert skredsikring, blir startet i første fireårsperiode, med sikte på fullføring i siste seksårsperioden. I siste seksårsperiode prioriteres flere delstrekninger mellom Vadheim og Hornindal, i tillegg til utbedring av strekningen Kjøs bru–Grodås, fram til Kvivsvegen.

Flertallet ser det som viktig at planleggingsarbeidet for strekningen Vadheim–Langeland–Moskog, herunder omlegging av E39 kring Førde sentrum, og arbeidet med Førdepakken holder fram, og at det blir en snarlig opprustning av E39 gjennom Sogn og Fjordane.

Flertallet ser det som viktig å forbedre vegstandarden også på de strekningene av E39 som har forholdsvis liten trafikk.

Et annet flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til at eksisterende E39 gjennom Førde sentrum er en stor utfordring for videre vekst og utvikling både i Førde og i hele denne regionen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener prinsipielt at staten bør finansiere slike prosjekter, og vil komme tilbake til dette når/hvis prosjektet behandles i Stortinget.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at det er dannet et aksjeselskap for å gjennomføre planlegging og bygging av ny vei på E39 mellom Langeland og Moskog og tilstøtende veinett.

Disse medlemmer viser til lokale initiativ for å få på plass finansieringsløsninger for veipakken. Disse medlemmer er positive til arbeidet og mener at også staten må bidra med planleggingsmidler i spleiselaget.

Trasévalg E39 Nordfjord/Sunnmøre

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at ifølge KS1-vurderingen av Møreaksen har dette prosjektet en netto nytteverdi på 2,6 mrd. kroner. Disse medlemmer har også merket seg at Statens vegvesen har fått utført beregninger fra Victor Normann som har dokumentert at prosjektet gir en årlig nytteverdi for bo- og arbeidsmarkedet på 835 mill. kroner, og at Torger Reve har dokumentert en årlig nytteverdi for næringsutvikling på 768 mill. kroner. Disse medlemmer viser til at Møreaksen kan realiseres med kjent bro- og tunnelteknologi, og at kommunedelplanene blir vedtatt sommeren 2013. Disse medlemmer mener at prosjektet er godt egnet til rask realisering som eget OPS-prosjekt og viser til sitt forslag under kapittel 4.2.2.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til at det er utarbeidet KVU for E39 mellom Skei og Volda. Statens vegvesen konkluderer i KVU-en med at indre linje med fjordkryssing ved Svarstad i Stryn og videre på den nye Kvivsvegen er den beste løsningen. Disse medlemmer viser også til en rapport fra SINTEF, laget for Veidirektoratet med bakgrunn i KS1 på denne strekningen, som konkluderer med at indre linje har den største samfunnsnytten basert på Hagen-utvalgets forslag til ny modell for beregning av samfunnsøkonomisk nytte.

Disse medlemmer viser til at indre linje med fjordkryssing ved Svarstad og den nye Kvivsvegen både er det billigste og raskeste alternativet mellom Skei og Volda. Disse medlemmer mener at indre linje er den beste og mest fremtidsrettede traseen for E39 mellom Skei og Volda, og at dette alternativet skal legges til grunn for det videre planarbeidet. Disse medlemmer mener at dette planarbeidet bør fullføres med sikte på oppstart så snart som mulig, og at anleggsstart for kryssing av Nordfjorden kan skje i perioden fra 2018.

Kystvegen Bergen–Ålesund, 45-minuttersregionen mellom Måløy og Florø

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til at «Kystvegen» 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. Disse medlemmer viser til Dokument 8:60 S (2012–2013) om kystriksveier hvor kystvegen Måløy–Flora ønskes utredet for å få til en felles bo- og arbeidsmarked region i Nordfjord og Sunnfjord med 45 000–50 000 innbyggere.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at en fremtidig Kystveg mellom Bergen og Ålesund vil ha svært stor betydning for næringsutvikling og utvikle bærekraftige bo- og arbeidsregioner på denne del av kysten. I dag er det ingen effektiv veiforbindelse på denne strekningen. Disse medlemmer viser til at det foregår et arbeid med å planlegge en ny veiforbindelse mellom Måløy og Florø, den såkalte 45-minuttersregionen. Disse medlemmer viser også til at det blir arbeidet for å få til et spleiselag mellom statlige, fylkeskommunale og kommunale midler der også brukerfinansiering blir tatt i bruk.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til at Høyre tidligere har foreslått å bidra med 200 mill. kroner i spleiselaget for 45-minuttsregionen med statlige næringsutviklingsmidler. Disse medlemmer ønsker å videreføre dette, og vil vurdere om det også skal nyttes ordinære statlige bevilgninger i et slikt spleiselag når planen for denne strekningen er godkjent og strekningen har blitt riksvei.

Nattferje Volda–Folkestad

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til at nattfergetilbudet på strekningen Volda–Folkestad vil forsvinne fra 1. juli 2013. Disse medlemmer peker på at dette skjer på tross av at trafikkgrunnlaget er større i dag enn da tilbudet om nattferge ble etablert. Flertallet mener at nattferge på Volda–Folkestad er viktig for å sikre god beredskap for helsetilbudet i Nordfjord. Etter nedleggelsen av viktige funksjoner ved sykehuset på Nordfjordeid er Volda sykehus nærmeste akuttsykehus for en hel region i Sogn og Fjordane. Nattfergetilbud på denne strekningen er sentralt i denne akuttberedskapen. Flertallet foreslår derfor følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at nattferjetilbudet på strekningen Volda–Folkestad blir opprettholdt for å opprettholde dagens beredskap.»

Rv. 9 i Setesdal

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Kristelig Folkeparti, viser til at rv. 9 er av stor betydning lokalt, men den er også en viktig forbindelse mellom Sørlandet og Vestlandet med sin tilkobling til E134. Flertallet mener derfor at det er viktig at man har en god framdrift med mest mulig sammenhengende utbygging på rv. 9.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, er svært tilfreds med at planen legger opp til å bruke 600 mill. kroner i statlige midler i tiårsperioden til utbedring av flere delstrekninger på rv. 9 i Setesdal.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre viser til Dokument 8:49 S (2012–2013) om å fullføre utbygging av rv. 9 med gul midtstripe gjennom hele Setesdal. Disse medlemmer viser til at i tillegg til 600 mill. kroner i statlige midler, vil kommunene i Setesdal betale 100 mill. kroner for å få veien på plass for å utbedre de resterende delstrekningen på rv. 9 i Setesdal.

Disse medlemmer viser til at Setesdal regionråd sier at dersom regjeringens foreslåtte økonomiske ramme for første planperiode blir lagt til grunn, vil dette medføre minst to års stans i gjenstående utbygging. Rammen som er foreslått strekker til at det blir utbygd to parseller i første handlingsplanperiode, mens hele sju parseller blir skjøvet ut i tid. Det tilsvarer at 31–33 km blir utsatt. Disse medlemmer ser at regjeringens foreslåtte ramme vil forsinke fremdriften og det vil bli mindre effektiv prosjektgjennomføring.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at rv. 9 Kristiansand–Haukeligrend er 241 km lang, og at det er stort behov for investeringer på strekningen. Disse medlemmer viser til at veien vil få en helt annen rolle i norsk samferdsel hvis Fremskrittspartiet får gjennomslag for sine prosjekter på E134. I 2003 ble «Setesdalspakken» etablert med bompengefinansiering. Bompengefinansieringen har vist seg å være problematisk, og det må derfor legges opp til andre måter å finansiere veien på.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen øke rammene for perioden 2014–2017 med 100 mill. kroner, slik at det unngås stans i utbyggingen på rv. 9 gjennom Setesdal.»

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at rv. 9 er av stor betydning lokalt, men den er også en viktig forbindelse mellom Sørlandet og Vestlandet med sin tilkobling til E134. Disse medlemmer mener derfor at det er viktig at man har en god framdrift med mest mulig sammenhengende utbygging på rv. 9.

Disse medlemmer viser til at Setesdal regionråd sier at dersom regjeringens foreslåtte økonomiske ramme for første planperiode blir lagt til grunn, vil dette medføre minst to års stans i gjenstående utbygging. Rammen som er foreslått strekker til at det blir utbygd to parseller i første handlingsplanperiode, mens hele sju parseller blir skjøvet ut i tid. Det tilsvarer at 31–33 km blir skjøvet ut til fremtiden. Disse medlemmer ser at regjeringens foreslåtte ramme vil forsinke fremdriften og det vil bli mindre effektiv prosjektgjennomføring.

Disse medlemmer mener derfor det er avgjørende at det er nok statlige midler til å få en mest mulig sammenhengende utbygging slik at man i løpet av NTP-perioden oppnår gul stripe på hele rv. 9 i Setesdal.

Rv. 13

Komiteen viser til at rv. 13 går gjennom tre fylker og femten kommuner og er den vegen som binder sammen store deler av det indre Vestlandet nord-sør. Sammen med de viktige tverrforbindelsene mot E39 er derfor rv. 13 en viktig faktor for at de indre delene av landsdelen kan ha en positiv utvikling, også i samspill med de ytre strøk.

Komiteen slutter seg til prioriteringen av skredsikring på strekningen Jøsendal–Odda–Tyssedal i Odda kommune. Dette er en strekning med dårlig framkommelighet og stor rasfare og den framstår mer og mer som en flaskehals mot E134 ettersom Jondalstunnelen og Folgefonntunnelen genererer stadig mer trafikk denne ruta.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, har merket seg regjeringens tunge satsing på viktige skredsikringsprosjekter langs rv. 13 gjennom Hordaland, og gir sin støtte til dette. Samtidig vil flertallet peke på at det er behov for ytterligere utbedring og skredsikring langs flere strekninger på rv. 13, og vil spesielt peke på at behovet ennå ikke er dekket ved Tysdalsvatnet i Rogaland. Flertallet ser positivt på det lokale planarbeidet som er på gang for kombinasjon av skredsikring og fornying av vegen mellom Tau i Strand og Årdal i Hjelmeland kommune. Flertallet ser positivt på planarbeidet som er på gang på strekningen Lovareidet–Sand i Suldal kommune og legger til grunn at dette blir fulgt opp. Flertallet vil også understreke behovet for opprustning og skredsikring av delstrekninger langs rv. 13 gjennom Bratlandsdalen i overgangen mellom Rogaland og Hordaland.

Et annet flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til at strekningen Lovraeidet–Sand på rv. 13 i Suldal kommune er skredutsatt og med hyppige stengninger, og at det pågår planarbeid for utbedringer langs strekningen. Dette flertallet understreker at rassikring og andre utbedringer må prioriteres.

Rv. 13 Tyssedal–Odda

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til at reguleringsplanen for strekningen Tyssedal–Odda sentrum øst uttrykker et viktig og nødvendig rassikringstiltak på en sterkt rasutsatt veg. Vegen er hele året sterkt trafikkert av næringstrafikk, skolebarn, pendlere og turister. Vegen er også viktig for prosessindustrien.

Rv. 13 Lofthus–Kinsarvik–Bu

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, vil peke på at når Hardangerbroen åpnes for trafikk i august i år, vil trafikken på rv. 13 øke betydelig.

Flertallet er bekymret for at regjeringen ikke har planer for denne strekningen utover enkelte rassikringsprosjekt. Strekningen er særdeles smal og uoversiktlig og vanskelig framkommelig for store kjøretøy.

Flertallet mener at særlig strekningen Lofthus–Kinsarvik–Bu snarest må utbedres til to kjørefelt og trafikk- og rassikres.

Komiteens medlemmer fra Høyre har derfor prioritert denne strekningen i Høyres transportplan.

Rv. 13 Vikafjellet

Komiteen vil peke på at dagens vinterregularitet over Vikafjellet gir store utfordringer for næringsliv og innbyggere.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti har merket seg at regjeringen legger stor vekt på å utbedre regulariteten over Vikafjellet i Sogn og Fjordane, og at det prioriteres 100 mill. kroner til oppstart av bygging av tunnel gjennom Vikafjellet i siste seksårsperiode.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet har merket seg at regjeringen ønsker å prioritere oppstart av bygging av ny tunnel gjennom Vikafjellet i siste seksårsperiode. Dårlig vinterregularitet gir store utfordringer for næringsliv og for innbyggerne i regionen. Disse medlemmer vil derfor prioritere prosjektet i første del av planperioden, med sikte på byggestart så tidlig som mulig. Disse medlemmer legger til grunn at tunnelprosjektet inkluderer tunnelarm til Arnafjorden, og peker på at store deler av samfunnskostnadene med nødvendig rassikring av fv. 92 på denne måten kan spares.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at detaljplanleggingen for prosjektet på nordsiden nå er avsluttet, men at det mangler detaljplan på sørsiden og for selve Vikafjellstunnelen. Disse medlemmer ønsker å legge til rette for oppstart av Vikafjellstunnelen i første del av planperioden, og ber om at planleggingsarbeidet blir ferdig slik at dette kan gjennomføres.

15.5.3 Jernbaneinvesteringer i korridoren

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, har merket seg at Samferdselsdepartementet vil vurdere å sette i gang et KVU-arbeid knyttet til nytt logistikknutepunkt i Bergensområdet, og forutsetter at en slik bestilling blir gitt. Jernbaneverket har gjennom en studie vist til hele 13 ulike alternative lokaliseringsalternativer for ny godsterminal. Det er nå viktig å arbeide fram en langsiktig løsning for Bergen og regionen. Både for å oppnå bedre godshåndtering og for den videre byutviklingen i Bergen. Flertallet vil også understreke at den varslede analysen av godstransporten må avklare hvilke muligheter en samlokalisering av havn og jernbaneterminal vil kunne gi i Bergensområdet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sin omtale under innstillingens kapittel 15.5.5.

15.5.4 Investeringer i infrastruktur for luftfart i korridoren

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet legger til grunn at rammene for Haugesund lufthavn avklares i god tid før dagens avtale utløper.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre viser til Avinors planer for en utvidelse av kapasiteten ved lufthavnene i Kristiansund og Ålesund. Disse medlemmer mener at disse prosjektene må prioriteres inn i første del av planperioden.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at Lufthavnutbygging AS har i dag en avtale med Avinor som har stimulert til økt aktivitet for Haugesund lufthavn. Avtalen ble inngått i 2003 med 15 års varighet og utløper således i 2018. Disse medlemmer mener den modellen som Avinor valgte på Haugesund lufthavn har bidratt til å styrke Norge som reiselivsnasjon og har avlastet investeringsbudsjettet til Avinor. Disse medlemmer mener at Samferdselsdepartementet som eier og generalforsamling i Avinor, må være positiv til å forhandle om en ny og langvarig avtale etter at avtalen går ut i 2018. Disse medlemmer er positive til å legge til rette for at lokale investorer kan finansiere flyplassutvidelser gjennom avtaler med Avinor.

15.5.5 Investeringer i infrastrukturen for sjøtransport i korridoren

Komiteen viser til at hovedleden langs kysten for det meste går i lukkede farvann med mange passeringer i trange sund. Den store næringstransporten, passasjertransporten og cruisetrafikken krever trygge farleder både for skipsfartens framkommelighet og av miljøhensyn for å hindre grunnstøtinger og miljøskadelige utslipp som følge av det.

Komiteen vil spesielt peke på at det foreslåtte tiltaket for utdyping av innseilingen til Florø blir utført til en standard og dybde som muliggjør innseiling av større rigger til basen i Florø.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, støtter de foreslåtte investeringer for sjøtransport i korridoren, men vil peke på utviklingen i retning av at stadig flere av de nye skipstypene innenfor

ulike kategorier har større dybde enn det som tradisjonelt har vært vanlig. I tillegg blir flere av farledene langs disse kystene også benyttet av dyptgående spesialfartøy og til sleping av offshoreinstallasjoner.

STAD SKIPSTUNNEL

Komiteen viser til at det settes av 1 mrd. kroner til Stad skipstunnel i andre del av planperioden. Stad skipstunnel er et viktig prosjekt for å styrke og trygge sjøtransporten langs kysten vår.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, forutsetter at videre kvalitetssikring av prosjektet (KS2) og planlegging blir utført med sikte på at prosjektet kan startes opp i perioden fra 2018.

Et annet flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til 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. Dette flertallet viser til at Stad skipstunnel vil kunne bidra til miljøvennlig transport av gods og passasjerer langs kysten.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil bygge Stad skipstunnel, jf. Dokument 8:80 S (2010–2011) og følgende forslag i Innst. 13 S (2012–2013):

«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.»

Disse medlemmer prioriterer oppstart av bygging av stor tunnel i 2014 med full statlig finansiering.

Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sette i gang bygging av Stad skipstunnel i 2014 basert på alternativ 'Stor tunnel' med statlig fullfinansiering.»

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til at regjeringen i NTP foreslår en økonomisk ramme på 1 mrd. kroner til Stad skipstunnel. Disse medlemmer ønsker å vurdere fremskynding av byggeoppstart på Stad skipstunnel gjennom å bygge den som et OPS-prosjekt.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti mener det er positivt at regjeringen foreslår å bevilge 1 mrd. kroner til Stad skipstunnel. Dette medlem vil be regjeringen bidra til at prosjektet kan startes opp i første del av planperioden.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti foreslår:

«Stortinget ber regjeringen vurdere Stad skipstunnel som et OPS-prosjekt.»

NY GODSHAVN PÅ FLESLAND

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet støtter utviklingen av ny havn i Bergen, og påpeker at det er viktig at en slik havn er et intermodalt knutepunkt. Disse medlemmer peker på Flesland som interessant lokalisering for slik ny havn. Disse medlemmer peker på at dette gir mulighet for knutepunkt mellom havn og flyplass samt fremført jernbane tilkoblet nasjonalt jernbanenett. Disse medlemmer har også merket seg at området rundt Flesland har plass til ny jernbaneterminal for gods. Disse medlemmer peker på at etablering av slike unike transportknutepunkt krever aktiv statlig planlegging og finansiering.

NORDLIG INNSEILING BERGEN, ASKØY/MELAND I HORDALAND

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, legger til grunn at bygging startes i første fireårsperiode, og at det brukes statlig reguleringsplan på prosjektet for å unngå ytterligere forsinkelser.

15.6 Komiteens merknader til korridor 5: Oslo–Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø

15.6.1 Generelt og oppsummering om korridoren

Komiteen viser til at korridoren utgjør et nettverk av forbindelser over fjellet mellom Østlandet og Vestlandet. Korridoren har fire fjelloverganger. Befolkningstettheten er høy i endepunktene, mens befolkningsgrunnlaget underveis er mer spredt. Reiseliv og tradisjonell industrivirksomhet er viktige næringer, og svært transportintensive. Korridoren brukes også som dagpendlerrute nær endepunktene, i tillegg til stor trafikk ved større utfartshelger og ferier.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til regjeringens forslag til investeringsprogram for korridor 5 i perioden 2014–2023, og har merket seg at re-

gjeringens forslag legger opp til store investeringer både i vei og jernbane.

Flertallet viser til at en prioritering av et prosjekt i andre del av planperioden åpner for at etatene kan starte eller videreføre planleggingen av prosjekter.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet støtter regjeringens forslag til investeringsprogram i korridoren.

Disse medlemmer viser til gjeldende praksis og bompengeretningslinjer. Når en bompengeproposisjon er vedtatt i Stortinget, har bompengeselskapet mulighet til å ta opp lån og starte før statlige midler bevilges, og på den måten bidra til sammenhengende utbygging.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til den uheldige praksis som har utviklet seg ved at Statens vegvesen rekvirerer unødvendig høye beløp fra bompengeselskapene enn fremdrift og andel av finansieringen skulle tilsi. Disse medlemmer mener at Statens vegvesen burde tilstrebe å bruke statlige midler tidlig i betalingsperioden, for deretter å rekvirere nødvendige midler fra bompengeselskapene. Dette vil sikre at låneopptak og finanskostnader blir lavest mulig, nedbetalingen kan skje raskere og bomstasjoner fjernes tidligere.

15.6.2 Riksveginvesteringer i korridoren

E134 OSLO–BERGEN/HAUGESUND

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser til at det er prioritert statlige midler til å starte bygging av nye tunneler på E134 over Haukelifjell i andre del av planperioden. Flertallet mener at denne utbyggingen er avgjørende for å få en god og trygg E134 mellom Øst- og Vestlandet med god framkommelighet hele året. Flertallet viser til mulighetene for å kunne framskynde byggestart med grunnlag i lokalpolitiske vedtak og forhånds- eller parallellinnkreving av bompenger. Flertallet har merket seg at en slik vilje er til stede, noe som kan framskynde oppstart med flere år.

Flertallet vil blant annet med bakgrunn i de store utbedringer som nå kommer på rv. 23 både i Akershus og i Buskerud, be om at denne blir vurdert omklassifisert som del av E134, fram til Vassumkrysset mot E6 i Frogn kommune.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, vil be om en vurdering av om E134 som har sitt vestlige endepunkt Haugesund, også får en arm fra Jøsendal i Odda kommune og til Bergen. Fylkesvegsamband inngår også i vurderinga.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil understreke viktigheten av at en motorvei mellom Norges to største byer, Bergen og Oslo, blir bygget. Disse medlemmer viser til at veitraseen E134 over Haukeli 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. Disse medlemmer mener at en ny motorvei som betjener hele Vestlandet fra Stavanger og opp mot Bergen til det sentrale Østlandsområdet og videre til kontinentet, vil ha avgjørende betydning for et sterkt konkurranseutsatt, betydningsfullt og viktig næringsliv. Bygging av denne motorveien vil være av stor nasjonal viktighet og for fortsatt vekst og verdiskapning samt opprettholdelse av bosettingen. Disse medlemmer mener at flere av parsellene langs denne veien ikke oppfyller de krav man kan vente av en rute i europaveinettet. Disse medlemmer viser til at regjeringen har veiprosjekter på E134, men at utbyggingen er klattvis og samlet i for små prosjekter med for lav kapasitet. Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett, der det er satt av 2,9 mrd. kroner til oppstart av nye motorveiprosjekter på strekningen. Disse medlemmer mener at de viktigste strekningene må prioriteres først, og vil særlig peke på E134 Drammen-Hokksund-Kongsberg-Notodden. Disse medlemmer poengterer at det også må investeres i tilførselsveier som Rv 36 Porsgrunn (fra E18)–Skien–Seljord (til E134) eller rv. 36/rv. 360 Porsgrunn (fra E18)–Skien–Notodden (til E134). Disse medlemmer viser til at regjeringspartiene i sitt forslag til Nasjonal transportplan legger opp til 1 810 mill. kroner i såkalt annen finansiering i NTP-prosjektet E134 Damåsen–Saggrenda. Disse medlemmer vil i den forbindelse påpeke at slike prosjekter bør få statlig fullfinansiering uten bompenger fordi folk som ferdes langs norske veier allerede får altfor lite igjen for det som betales inn av bil- og drivstoffavgifter.

Disse medlemmer prioriterer oppstart av bygging av nye tunneler mellom Vågslid i Telemark og Seljestad i Hordaland i første del av planperioden. Disse medlemmer legger til grunn full statlig finansiering og viser til Fremskrittspartiets økonomiske rammer for ny NTP 2014–2023.

Disse medlemmer viser til at Ørvella bro som ligger i Hjartdal har fått redusert fartsgrense på strekningen til 40 km/t fordi rekkverket er så dårlig at

man er usikker på om det vil tåle at en bil kjører i rekkverket. Det eneste Statens vegvesen vil gjøre er å sette opp lys på hver side av broen samt at man skal lage fartsdumper på hver side av broen. Disse medlemmer mener dette vitner om dårlig bruk av midler og vil peke på at Statens vegvesen har hatt et ønske om å gjøre noe med veien, men at det mangler penger. Disse medlemmer foreslår derfor at det bygges ny Ørvella bro og at byggingen startes i 2014.

Disse medlemmer viser til at E134 i dag ender i Haugesund, og at strekningen fra Haugesund til Haukelifjell vil bli en viktig tilførselsvei til den nye motorveien, og vil peke på prosjekter som E134 Stordalstunnelen.

E16 Sandvika–Hønefoss

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser til at E16 er hovedforbindelsen for vegtrafikk mellom Oslo og Bergen. I tillegg er den hovedferdselsåre mellom Oslo og Ringerike, Valdres og Hallingdal, samt en hovedveg i Bærum. Flertallet viser til behovet for å planlegge og bygge ut vegstrekninger i en helhet. Flertallet viser også til at strekningen Bjørum–Skaret er planlagt med byggestart siste periode. Flertallet viser til at det med finansieringen som ligger i planen er mulig å starte prosjektet i første fireårsperiode. Dette forutsetter at man starter byggingen med bompengefinansiering.

Disse medlemmer mener derfor at planleggingen av strekningen Skaret–Hønefoss må gjennomføres slik at sammenhengende utbygging av denne hovedferdselsåren sikres.

Et annet flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at strekningen Bjørum–Skaret på E16 er ferdig regulert, og foreslår at man starter utbyggingen av strekningen i første planperiode. Vegen bygges som firefelts veg. Dette flertallet vil understreke at dette er et viktig prosjekt og at fremdriften må opprettholdes.

Dette flertallet mener at vegen videre til Hønefoss må reguleres parallelt med utbyggingen av Bjørum–Skaret, og at man kontinuerlig fortsetter utbyggingen frem til Hønefoss. Flertallet viser til at planmidler til denne strekningen lå inne i inneværende NTP (2010–2019), og konstaterer at disse er fjernet i NTP for 2014–2023.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre viser til at dagens E16 mellom Sandvika og Wøyen i Bærum kommune i Akershus er en av landets mest trafikkerte tofelts veger med om lag 35 000 kjøretøy. Disse medlemmer mener at det er viktig å videreføre byggingen av E16 mellom Sandvika og Hønefoss som full firefeltsvei på hele strekningen, slik at det i tillegg til det planlagte prosjektet Sandvika–Wøyen, bygges firefeltsvei fra Isi der dagens motorvei stopper videre til Hønefoss. Disse medlemmer viser til at regjeringspartiene i sitt forslag til Nasjonal transportplan legger opp til 1 980 mill. kroner i såkalt annen finansieringiNTP-prosjektetE16Sandvika–Wøyen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ønsker oppstart av E16 Sandvika–Wøyen i 2014. Disse medlemmer vil i den forbindelse påpeke at slike prosjekter bør få statlig fullfinansiering uten bompenger fordi folk som ferdes langs norske veier allerede får altfor lite igjen for det som betales inn av bil- og drivstoffavgifter.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti ønsker en sammenhengende utbygging fra Bjørum til Hønefoss, og at dette gjøres til et OPS-prosjekt.

E16 Bagn–Bjørgo

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at regjeringspartiene i sitt forslag til Nasjonal transportplan legger opp til 320 mill. kroner i såkalt annen finansiering i NTP-prosjektet E16 Bagn–Bjørgo. Disse medlemmer vil i den forbindelse påpeke at slike prosjekter bør få statlig fullfinansiering uten bompenger fordi folk som ferdes langs norske veier allerede får altfor lite igjen for det som betales inn av bil- og drivstoffavgifter.

E16 Valdres/Filefjell

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til Høyres alternative transportplan og mener at E16 Valdres/Filefjell burde bygges ut som et OPS-prosjekt. Disse medlemmer viser til de problemene som jevnlig melder seg for trafikken ved denne fjellovergangen, noe som ikke minst berører trailertrafikken som frakter eksportvarer fra Vestlandet mot kontinentet.

E16 Sogn og Fjordane grense–Voss

Komiteen viser til at E16 fra Voss til Sogn og Fjordane grense fremstår som en sterkt ulykkesbelastet vei med stor trafikkbelastning. Spesielt strekningen Oppheim–Voss trenger trafikksikring. Komiteen forutsetter at arbeidet med trafikksikringstiltak igangsettes i 2014 slik regjeringen legger opp til. Komiteen forutsetter at det vurderes om videre delstrekninger kan startes i første del av planperioden, og med forsterket vekt på at ny veifremføring

også gir bedre trafikksikring for beboerne i området enn det foreliggende planer innebærer.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, forutsetter videre at bygging av E16 på delstrekninger startes i første del av planperioden, og med forsterket vekt på at ny veifremføring også gir bedre trafikksikring for beboerne i området enn det foreliggende planer innebærer.

E16 VOSS–BERGEN (VEG OG JERNBANE VOSS–BERGEN)

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser til at E16 mellom Arna og Voss er en svært rasfarlig og utrygg veiforbindelse. Det er store behov for å bygge ny jernbane og vei på denne strekningen. Flertallet er derfor glad for at arbeidet med en felles konseptvalgutredning for E16 og Vossebanen er kommet langt, og ser fram til videre behandling av denne. Samtidig er flertallet opptatt av at det blir prioritert midler til å gjøre strekningen mest mulig trygg å ferdes på i påvente av større investeringer.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre viser til at E16 mellom Bergen og Voss fremstår som sterkt ulykkesbelastet grunnet høy trafikk i forhold til veiens kapasitet. I senere tid er det også blitt avdekket stort behov for rassikring av veien som var stengt i en periode på nesten 14 dager våren 2013 på grunn av ras. Den 13. mai 2013 gikk det nytt ras på E16 på et område som ble rassikret to år tidligere. Disse medlemmer har merket seg at Statens vegvesen har 151 skredpunkter på riksveiene i vest; av disse er 91 på veiene i Hordaland. Disse medlemmer peker på at arbeidet med fellesprosjekt vei/jernbane for å bygge ny trasé Bergen–Voss må forseres. Men disse medlemmer peker også på det store behovet for omfattende rassikring på nåværende vei inntil ny vei er bygget. Disse medlemmer prioriterer derfor rassikring av E16 Bergen–Voss i første del av planperioden og legger til grunn at slikt arbeid også kan kombineres med nødvendige tiltak for å bedre trafikksikkerheten på strekningen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets økonomiske ramme for ny NTP 2014–2023 der det er lagt inn ekstra midler til rassikring.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at strekningen er en viktig øst-vest-forbindelse med en urovekkende lav trafikksikkerhetsstandard. Disse medlemmer har registrert at det på 10 år har gått over 200 ras, og mener at det haster å komme i gang med rassikringen av veistrekningen.

RV. 7/RV. 52

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, vil peke på at rv. 7/ rv. 52 står for en stor andel av vegtrafikken mellom Østlandet og Vestlandet. Med åpningen av Hardangerbrua og parsellen Ørgenvika–Sokna vil ventelig trafikken øke, og reisetiden reduseres betydelig.

Et annet flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til at rv. 7 blir en viktig forbindelse mellom Østlandet og Vestlandet når prosjektet rv. 7 Hardangerbrua er ferdigstilt i 2013 og prosjektet rv. 7 Sokna–Ørgenvika er ferdigstilt i 2014, fordi disse to prosjektene korter ned reisetiden mellom Oslo og Bergen på denne ruten. Dette flertallet ser at dette vil kunne føre til økt trafikk igjennom Hallingdal, og mener på denne bakgrunn at det er et stort behov for oppgraderinger.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at det også vil også bli vurdert å la KVU for rv.7 over Hardangervidda omfatte flere andre av riksveiforbindelsene mellom øst og vest, og ev. jernbane.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til viktigheten av å gjennomføre en KVU for rv. 7 Hardangervidda, inkludert Hardangerviddatunnelen, som også vurderer vinterregularitet og hensynet til villrein.

Disse medlemmer viser til at 53 pst. av øst-vest-trafikken passerer Gol på rv. 7.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til at rv. 7/52 ble stamveg i 2003, og at over halvparten av øst-vest-trafikken går på strekningen mellom Gol og Oslo. Disse medlemmer viser til at det med ny Hardangerbru og kraftig forkorting av vegen mellom Ørgenvika og Sokna, er mye som tyder på at en enda større andel av transportarbeidet mellom Østlandet og Vestlandet vil foregå på denne strekningen.

Disse medlemmer mener det er uforståelig og oppsiktsvekkende at regjeringen i Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023 har utelatt rv. 7/rv. 52 på listen over prioriterte forbindel-

ser mellom landsdelene. Det vises til side 58 og side 125 i Meld. St. 26 (2012–2013). Disse medlemmer er uenig i dette, og vil understreke at rv. 7/rv. 52 er en prioritert forbindelse mellom landsdelene.

RV 36 OG BYREGIONEN GRENLAND

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at det har blitt gjennomført KS1/KVU for byområdet Grenland og at prosjektet rv. 36 Skjelbredstrand–Skyggestein inngår i det anbefalte konseptet. Disse medlemmer viser til at dagens vei har randbebyggelse og er svært smal med flere krappe kurver. Disse medlemmer er uenige i regjeringens forutsetning om bompengefinansiering til prosjektet og ønsker tvert imot statlig fullfinansiering. Disse medlemmer vil peke på at strekningen Seljord–Skjelsvik for noen år siden ble innlemmet som en del av stamveinettet, nå riksveinettet. Disse medlemmer vil peke på at strekningen er på ca. 97 km og at den går gjennom sentrale deler av Telemark fylke. Disse medlemmer vil peke på at det i mange år er gjort svært lite på strekningen, og det har skjedd mange alvorlige ulykker. Disse medlemmer 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 medlemmer fra Fremskrittspartiet 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. Disse medlemmer mener at det er nødvendig å oppgradere veien. Disse medlemmer vil for øvrig vise til sine merknader om ny adkomstvei til Kjevik flyplass i innstillingens kapittel 15.4.2.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti vil for rv. 41 peke på de strekningsvise utfordringer og investeringsbehov som er beskrevet i transportetatenes innspill til Nasjonal transportplan 2014–2023. Dette medlem vil spesielt peke på forfallet og investeringsbehov på strekningen Haugsjåsund–Vrådal, en strekning på 50 kilometer. Dette medlem ser at det bør prioriteres tilstrekkelige midler til at det påbegynte arbeidet på denne strekningen kan fullføres så raskt som mulig, samtidig som langsiktig utvikling av hele rv. 41 blir ivaretatt.

15.6.3 Jernbaneinvesteringer i korridoren

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser til at regjeringen vil investere 3,7 mrd. kroner i bygging av dobbeltspor mellom Bergen og Arna og utbedring av Vossebanen i perioden.

RINGERIKSBANEN

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, er kjent med at det tidligere er gjennomført konseptvalgutredning for Ringeriksbanen, men at det ikke er gått videre med kvalitetssikring av denne. Det er derfor ikke nødvendig med en ny konseptvalgutredning, men Jernbaneverket får nå et utredningsoppdrag der det vurderes utbyggingsalternativer med dobbeltspor og høyere hastighetsstandard enn det som lå til grunn for konseptvalgutredningen. For å sikre høy fremdrift i planlegging og utbygging av Ringeriksbanen må det også vurderes om det er nødvendig med statlig reguleringsplan.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet mener at Ringeriksbanen skal ha høy prioritet i siste seksårsperiode. Disse medlemmer forutsetter at prosjektet planlegges slik at det kan startes opp så tidlig som mulig i siste seksårsperiode.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet minner om at Stortinget for lengst har vedtatt bygging av Ringeriksbanen, men også denne regjeringen har utsatt prosjektet og vil nå utrede prosjektet på nytt.

Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet i sitt alternative statsbudsjett for 2013 la inn 200 mill. kroner til oppstart av bygging av Ringeriksbanen. Disse medlemmer vil vise til at Fremskrittspartiet vil bygge slik prosjektet er ferdig utredet. Disse medlemmer peker på at dette er et viktig prosjekt som bør inkluderes i full IC-utbygging på Østlandet og for å redusere transporttiden på Bergensbanen. Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets økonomiske rammer for ny NTP 2014–2023.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti vil vise til at ny Ringeriksbane vil være et viktig tiltak for et mer konkurransedyktig moderne togtilbud. Ringeriksbanen omfatter en ny jernbanelinje mellom Sandvika i Bærum og Hønefoss i Ringerike. Ringeriksbanen vil forkorte Bergensbanen og reisetiden med om lag 50 minutter. Ringeriksbanen vil også gi Ringerike en direkte baneforbindelse til Oslo og bidra til å gjøre toget mer attraktivt enn bilbruk. Disse medlemmer viser til at Stortinget 27. oktober 2010 vedtok å bygge 17

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. Disse medlemmer mener realisering av Ringeriksbanen er avgjørende dersom Bergensbanen skal ha en framtid som mer enn en godsbane. Disse medlemmer mener det nå er på tide å ta et stort løft for denne banestrekningen.

Disse medlemmer 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. Disse medlemmer forventer at Samferdselsdepartementet bidrar til å fortsette planarbeidet for Ringeriksbanen, og at det startes reguleringsarbeid etter plan- og bygningsloven, slik at ambisjonsnivået for utbygging 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.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til Høyres transportplan, og mener at planlegging av Ringeriksbanen bør fremskyndes til første del av NTP-perioden. Disse medlemmer mener at det bør benyttes statlig reguleringsplan, noe de særlig berørte kommunene, Ringerike og Hole gir klar tilslutning til. Disse medlemmer mener også at KVU ikke er nødvendig i et utbyggingsprosjekt som Ringeriksbanen, da det allerede er gjort svært mange konseptuelle valg med tanke på at det skal bygges en jernbane. Disse medlemmer mener at prosjektet bør bygges ut ved hjelp av OPS.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til sine generelle merknader under kapittel 1.2.4.

BERGENSBANEN

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, legger til grunn bygging av flere kryssingsspor på 600 m for å øke transportkapasiteten på Bergensbanen.

15.7 Komiteens merknader til korridor 6: Oslo–Trondheim med armer til Måløy, Ålesund og Kristiansund

15.7.1 Generelt og oppsummering om korridoren

Komiteen viser til at korridoren knytter sammen den sørlige og nordlige delen av landet. I tillegg har korridoren et nettverk av forbindelser som er viktige for transporter mellom Nord-Vestlandet og Sørøst-Norge. Korridoren omfatter også forbindelser mellom Trøndelag og Sverige. Fisk, fiskeprodukter og møbler er viktige eksportvarer. Alle transportformer er representert i korridoren.

Komiteen har merket seg at jernbanestrekningen Oslo–Trondheim står for 58 pst. av markedsandelen på godstransport. Den internasjonale trafikken er også betydelig. Bl.a. er Trondheim havn, jernbaneterminalen Alnabru og Oslo lufthavn Gardermoen viktige i så måte.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser til at næringsstrukturen sør i korridoren domineres av offentlig og privat tjenesteyting. Lenger nord er det godt utviklet næringsmiddel- og trevareindustri, som henter råvarer fra nærliggende jord- og skogbruksområder. Flertallet har merket seg at teknologiutviklingen i Trondheim har gitt bedrifter økt fokus på eksport, og at kunnskapsutviklingen i regionen også er viktig for mekanisk industri og maritime næringer langs Mørekysten.

Flertallet viser til regjeringens forslag til investeringsprogram for korridor 6 i perioden 2014–2023, og har merket seg at det i forslaget avsettes betydelige midler til flere nybyggings- og oppgraderingsprosjekter.

Flertallet viser til at en prioritering av et prosjekt i andre del av planperioden åpner for at etatene kan starte eller videreføre planleggingen av prosjekter.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet støtter regjeringens forslag til investeringsprogram i korridoren.

Disse medlemmer viser til gjeldende praksis og bompengeretningslinjer. Når en bompengeproposisjon er vedtatt i Stortinget, har bompengeselskapet eventuelt mulighet til å ta opp lån og starte før statlige midler bevilges, og på den måten bidra til sammenhengende utbygging.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet legger til grunn at staten i langt sterkere grad må ta planansvar, organiseringsansvar og spesielt finansieringsansvar i de fire største byene. Disse medlemmer viser til sitt forslag under innstillingens kapittel 9.3.2 om å utvide dagens ordning med statlig kjøp av persontransport på tog til også å omfatte statlig kjøp av kollektivtransport generelt.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til den uheldige

praksis som har utviklet seg ved at Statens vegvesen rekvirerer unødvendig høye beløp fra bompengeselskapene enn fremdrift og andel av finansieringen skulle tilsi. Disse medlemmer mener at Statens vegvesen burde tilstrebe å bruke statlige midler tidlig i betalingsperioden, for deretter å rekvirere nødvendige midler fra bompengeselskapene. Dette vil sikre at låneopptak og finanskostnader blir lavest mulig, nedbetalingen kan skje raskere og bomstasjoner fjernes tidligere.

15.7.2 Riksveginvesteringer i korridoren

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, har merket seg at regjeringen legger stor vekt på utviklingen av E6 som en av de viktigste transportårene i landet. Det er flere store og viktige prosjekt under bygging og mange vil startes opp i planperioden. Flertallet påpeker at dette vil bety at E6 Oslo–Trondheim vil få en vesentlig forbedring i reisetid, bedre framkommelighet og trafikksikkerheten bedres. Dette gjelder også rv. 3 gjennom Østerdalen, og flertallet er tilfreds med at regjeringen setter av statlige midler til utbedring av veibredden. Veien er ei viktig rute for godstrafikk mellom Oslo og Trondheim. I den forbindelse er også rv. 3 / rv. 25 Ommangsvollen–Grundset/Basthjørnet en viktig transportforbindelse, og flertallet er svært tilfreds med at denne veien er prioritert. Flertallet understreker at prosjektet vil gi bedre framkommelighet, trafikksikkerhet, bedre bomiljø og vil styrke Hamar og Elverum som felles bo- og arbeidsmarkedsregion.

Flertallet viser til at E6-sør «Trondheimsveien» og rv. 3 er nasjonale korridorer som ikke tilfredsstiller dagens krav til trafikksikkerhet, fremkommelighet eller næringslivets behov. Flertallet mener at det er positivt at berørte kommuner og fylkeskommune har en felles enighet om utbygging av strekningene på E6/rv. 3 i Trøndelag sør for Trondheim, med egenfinansiering. Flertallet ser positivt på at strekningen Trondheim til Oppland grense, både E6 og rv. 3, ses som ett prosjekt. Flertallet mener at en viktig forutsetning dermed er avklart. Flertallet er tilfreds med at regjeringen vil utbedre og til dels omlegge rv. 70 på strekningen Tingvoll–Meisingset.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre vil peke på at E6 er den viktigste nord-sør-forbindelsen i Norge. Disse medlemmer 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 utbygging av lange, sammenhengende strekninger realisert som firefelts vei, med en standard og bredde som er tilpasset trafikkgrunnlaget.

Disse medlemmer støtter gjennomføring av eksisterende firefeltsprosjekter der planleggingsprosessen har kommet godt i gang, og vil samle gjenstående veistrekninger i større prosjekter med lengre parseller i siste halvdel av planperioden.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at det er behov for seks felter nord for Oslo frem til Gardermoen. 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 i motsetning til regjeringen full statlig finansiering av hele motorveinettet. Disse medlemmer viser til at regjeringspartiene i sitt forslag til Nasjonal transportplan legger opp til 230 mill. kroner i såkalt annen finansiering i NTP-prosjektet E6 Vindalsliene–Korporals bru, 1 300 mill. kroner i NTP-prosjektet E6 Jaktøya–Klett–Sentervegen og 1 970 mill. kroner i NTP-prosjektet rv. 3/rv. 25 Ommangsvollen–Grundset/Basthjørnet. Disse medlemmer vil i den forbindelse påpeke at slike prosjekter bør få statlig fullfinansiering uten bompenger fordi folk som ferdes langs norske veier allerede får altfor lite igjen for det som betales inn av bil- og drivstoffavgifter.

Disse medlemmer viser til at Oslo Economics i september 2012 la frem en rapport om trafikkprognosenes treffsikkerhet, og at rapporten dokumenterte at delstrekningen Biri-Lillehammer vil passere krav til firefelts motorvei. Disse medlemmer viser til at Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet lovet følgende i NTP 2010–2019:

> «Regjeringens forslag legger videre til rette for utbygging til firefeltsveg på E6 mellom Gardermoen og Kolomoen i Hedmark med videreføring fram mot Lillehammer.»

Disse medlemmer er i likhet med regionen skuffet over at regjeringen har valgt å stoppe firefeltsveien på Brumunddal, og at videreføring av firefelts E6 til Lillehammer ikke er prioritert i forslaget til NTP.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til Høyres transportplan og at Høyre har foreslått at E6 bør bygges ut som firefeltsvei helt til Lillehammer, og smal firefeltsvei videre til Otta.

Disse medlemmer viser til Høyres transportplan og mener at strekningen bør bygges ut som et OPS-prosjekt, delt inn i hensiktsmessige parseller.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til den planlagte utbygging av Trondheimsveien E6 Skjerdingstad–Ulsberg i Sør-Trøndelag. Det er utarbeidet bompengesøknad klar for godkjenning i Vegdirektoratet for hele strekningen. Vedtatte planer med trasévalg foreligger i alle fire kommuner på strekningen.

Disse medlemmer mener det er viktig å sikre prioritet og fremdrift for prosjektet slik at denne svært ulykkesbelastede veistrekningen på hovedåren mellom Trondheim og Oslo blir oppgradert.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti vil understreke viktigheten av at utbyggingen på denne strekningen prioriteres som særskilt prosjekt og gis tilstrekkelige ressurser til en kontinuerlig anleggsdrift.

Dette medlem vil videre understreke betydningen av at E6 Skjerdingstad–Ulsberg sikres aksept for parallellinnkreving. Sammenliknet med etterskuddsinnkreving vil dette bety en kostnadsbesparelse på om lag 1 mrd. kroner.

Dette medlem vil videre påpeke at redusert utbyggingstid fra 15 til 10 år vil gi en mer effektiv anleggsperiode og reduserte kostnader, anslagsvis 70–100 mill. kroner.

E6 Kolomoen–Moelv–Lillehammer

Komiteen viser til at utbyggingen av E6 fra Hamar frem til Lillehammer er av stor betydning for utviklingen av Mjøsområdet som ett arbeidsmarked. Mjøsbyenes innbyrdes avstand ligger i grenselandet for dagpendling, og bedret veistandard for rv. 4 Gjøvik–Mjøsbrua (E6) vil ha stor betydning for utviklingen i regionen. Komiteen mener at dette perspektivet må tillegges betydelig vekt i arbeidet med den fremtidige samferdselsstrukturen i denne regionen.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, ber om at planarbeidet med E6 nordover fra Kolomoen organiseres slik at utbyggingen av strekningen Brumunddal–Moelv kan starte opp senest når strekningen Kolomoen–Brumunddal står ferdig. Dette for å sikre sammenhengende utbygging.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet vil presisere at med de økonomiske rammene som er stilt til rådighet der både statlige bevilgninger og bompenger inngår, vil det være mulig å starte opp prosjektet E6 Kolomoen–Brumunddal helt i starten av siste seksårsperiode. Disse medlemmer viser til at det et vedtatt at ny veg gjennom Åkersvika skal følge eksisterende trasé.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til Høyres alternative transportplan og mener at E6 Kolomoen–Moelven bør vurderes gjennomført som et OPS-prosjekt. Disse medlemmer viser til at det et vedtatt at ny veg skal følge eksisterende trasé gjennom Åkersvika.

Rv. 3 Østerdalen

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at rv. 3 er hovedforbindelse for tungtrafikk mellom Oslo og Trøndelag, og en avlastning for godstrafikken langs E6. Disse medlemmer viser til at særlig veibredden er en utfordring på rv. 3, og vil ha full breddeutvidelse på veien. Disse medlemmer viser til at rv. 3 i motsetning til E6 over Dovrefjell aldri er stengt grunnet været om vinteren. Disse medlemmer påpeker at dette må skje på entreprenørenes egne premisser, og utbedringene bør gjennomføres først der rv. 3 er dårligst og hvor det er flest ulykker.

Rv. 3/25 Hamar–Elverum

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser til at fullføring av rv. 25 til Hamar vil øke arbeidsmobiliteten mellom Elverum og Hamar kraftig og dermed skape en vekstkraftig arbeidsmarkedsregion midt i Hedmark. Sammen med gode kommunikasjonsløsninger mellom Hamar og Oslo vil dette bidra til en sterk arbeidsregion.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at det bør bygges firefeltsvei fra Hamar til Elverum på rv. 3/rv. 25 for å styrke den felles bo- og arbeidsmarkedsregionen. Disse medlemmer registrerer at regjeringens prioritering av utbyggingen av rv. 3/rv. 25 Ommangsvollen–Grundset/Basthjørnet i Hedmark er betinget av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av prosjektet. Disse medlemmer mener at denne viktige strekningen må fullfinansieres av staten.

Rv. 4 Oslo–Gjøvik

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet påpeker at rv. 4 bør være trygg firefeltsvei hele veien fra Oslo til Gjøvik uten bompenger. Disse medlemmer registrerer at rv. 4 Roa–Gran grense, rv. 4 Lunner grense–Jaren og rv. 4 Lygna sør er omtalt i NTP Meld. St. 26 (2012–2013). Disse medlemmer mener at det er uheldig at prosjektet rv. 4 Lygna sør skal bygges ut som tofelts-

vei med midtrekkverk og forbikjøringsfelt, og mener at det ville ha vært mer naturlig å bygge firefeltsvei på hele strekningen. Disse medlemmer støtter imidlertid gjennomføring av eksisterende prosjekter, men da med statlig fullfinansiering. Disse medlemmer understreker at en utbygging til full firefeltsvei på hele strekningen vil gjøre det enda viktigere å få bygget Bredtvetdiagonalen.

BREDTVETDIAGONALEN

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at en betydelig del av fremtidig bolig- og næringslivsvekst i Oslo forventes å skje i Groruddalen. Disse medlemmer påpeker at det er behov for en tverrforbindelse mellom rv. 4 Trondheimsveien og rv. 163 Østre Aker vei, og mener at Bredtvetdiagonalen er den beste løsningen.

E6 OSLO–GARDERMOEN OG FLYPLASSKRYSS E16

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at det er behov for firefeltsvei nord for Oslo og frem til Gardermoen der E6 møter E6 ved flyplasskrysset.

RV 191 ADKOMST ALNABRUTERMINALEN

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at det er dårlig vei- og baneforbindelse mellom Oslo havn og jernbaneterminalen på Alnabru, og at det er nødvendig å utbedre adkomsten til Alnabru for å utvikle Alnabruterminalen og øke kapasiteten på eksisterende terminaler. Disse medlemmer viser til at dette også gjelder jernbanenettet der det må bygges en egen forbindelse mellom Follobanen og Alnabru.

RV. 15 STRYNEFJELLET

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at det blir utarbeidet en KVU for rv. 15 Strynefjellet, og at det er ventet en avgjørelse med det første. Disse medlemmer ber om at arbeidet med KVU-en blir gjort ferdig snarest mulig, og at det gjennom dette planleggingsarbeidet blir lagt til rette for en tilknytning til Geiranger som også sikrer helårsforbindelse til denne viktig nasjonale turistdestinasjonen.

E136 ÅLESUND–OPPLAND GRENSE

Komiteen viser til at E136 fra Dombås (E6) til Ålesund er en viktig eksportvei for norsk sjømat til kontinentet, og frem til Ålesund havn.

Komiteen er kjent med at Tresfjordbrua og skredsikringsprosjektet Vågstrandtunnelen på E136 i Møre og Romsdal vil bli ferdig i 2015.

Komiteen mener at fullføring av skredsikring av Dølsteinfonna og Fantebrauta på E136 må ses i sammenheng med bygging av forkjøringsfelt på strekningen Oppland grense–Rødstøl, og mener at det er viktig med god framdrift og med mest mulig sammenhengende utbygging av disse skredsikringsprosjektene.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, er svært tilfreds med at regjeringen prioriterer å bygge forbikjøringsfelt på strekningen Oppland grense–Rødstøl i Møre og Romsdal. Flertallet understreker viktigheten av oppstart på skredsikring av Dølsteinfonna og Fantebrauta.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet understreker viktigheten av at E136 nærmest Ålesund får firefeltsstandard, slik regjeringen legger opp til på strekningen Breivika–Lerstad. Disse medlemmer viser til at det også er stort behov for rassikring på denne viktige veistrekningen, og understreker at alle utbedringer på E136 skal fullfinansieres av staten. Disse medlemmer understreker at E136 Flatmark–Monge–Marstein i Møre og Romsdal bør prioriteres i den første fireårsperioden, og at det samme gjelder fullføring av skredsikring av Dølsteinfonna og Fantebrauta.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til at E136 Ålesund–Oppland grense bør bygges ut som et helhetlig prosjekt. Disse medlemmer er glade for at flere enkeltprosjekter er prioritert, men viser til at Høyres ambisjon er en helhetlig utbygging av hele strekningen, ikke bare å flytte flaskehalsene. Mellom prosjektene som regjeringen har prioritert i forslaget til NTP 2014–2023 ligger 7,2 km dårlig, smal og svingete vei som er lagt til siste del av planperioden 2019–2023. Disse prosjektene bør gjennomføres samtidig, og disse medlemmer viser til Høyres transportplan og at Høyre mener at prosjektet bør realiseres som et OPS-prosjekt inndelt i hensiktsmessige strekninger.

15.7.3 Jernbaneinvesteringer i korridoren

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, vil vise til at Dovrebanen, Rørosbanen, Gjøvikbanen, Hovedbanen, Gardermobanen, Raumabanen og Solørbanen inngår i denne korridoren, og at de ulike strekningene har svært ulike roller og markedsgrunnlag.

Flertallet støtter utbyggingene på den sterkt trafikkerte strekningen mellom Eidsvoll og Hamar som vil gi sammenhengende dobbeltspor mellom Oslo og Hamar innen utgangen av 2024. Til sammen

settes det av 14,5 mrd. kroner til dobbeltspor på strekningen i planperioden. Dette vil gi økt kapasitet både for gods og persontransport med reisetidsreduksjon på om lag 25–30 minutter mellom Oslo S og Hamar. Komiteen har merket seg at reduserte reisetider og flere avganger vil bidra til å øke pendlerområdet rundt Oslo i retning Hamar og Lillehammer. Neste trinn i utbyggingen er å øke kapasiteten nord for Hamar med bygging av dobbeltsporparsell/kryssingsbelter mellom Hamar og Lillehammer innen utgangen av 2026.

Flertallet mener at det bør vurderes om det kan være alternativer til fremføring av jernbanetraseen i Hamars strandsone, dersom dette ikke vil forsinke eller fordyre prosjektet urimelig.

Flertallet viser for øvrig til merknader om InterCity i innstillingens kapittel 4.

Flertallet er opptatt av kapasitetsøkende tiltak for gods og forbedring av togtilbud for de reisende. Kryssingsspor, strømforsyning og stasjonstiltak er viktige tiltak, og flertallet understreker at kryssingsspor er relativt rimelige tiltak med stor positiv effekt for samfunnet. Flertallet er svært tilfreds med at det nå settes i gang en planleggingsprosess for å utrede konsekvensene av elektrifisering av gjenværende dieselstrekninger.

Et annet flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til at det må bygges en avgrening før Oslo på Follobanen for at godstog som skal til/fra Alnabru skal kunne benytte Follobanen.

Alnabru

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser til sine merknader om Alnabru under kapittel 10.2.4 Mer gods på jernbane – økt kapasitet og driftssikkerhet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine merknader om Rv. 191 ny adkomstvei til Alnabruterminalen og en egen forbindelse mellom Follobanen og Alnabru i innstillingens kapittel 15.7.2.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til Høyres transportplan og fremhever at Alnabruterminalen burde bygges ut som et helhetlig OPS-prosjekt.

InterCity

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ønsker full InterCity-utbygging innen 2025. Disse medlemmer viser til at strekningen Oslo–Lillehammer inngår i InterCity-triangelet som det er tverrpolitisk enighet om å bygge ut til dobbeltspor. Disse medlemmer viser til at Lillehammer er det hjørnet i InterCity-triangelet som befinner seg aller lengst fra Oslo, og at man med bil i 2013 bruker omtrent like langt tid fra Oslo til Uddevalla som fra Oslo til Lillehammer. Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2013, der det på kap. 1325 post 95 ble satt av 3,4 mrd. kroner ekstra til jernbaneinvesteringer i 2013 som egenkapital til et nytt statsforetak Jernbane SF, herunder 1 100 mill. kroner som oppstartsbevilgning til dobbeltsporprosjekter på strekningen Oslo–Lillehammer. Disse medlemmer viser til Samferdselsdepartementets svar på spørsmål 223 fra finanskomiteen/Fremskrittspartiets fraksjon av 8. oktober 2012 vedr. dobbeltspor i InterCity-området, der det kommer frem at det på Dovrebanen mangler 98 kilometer dobbeltspor mellom Oslo og Lillehammer dersom man ser bort ifra pågående investeringer, og at det i svaret på spørsmål 215 kommer frem at kilometerkostnaden for nye dobbeltsporinvesteringer på Dovrebanen har en middelverdi på 360 mill. kroner per km.

Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme ny sak for Stortinget slik at utbygging av hele InterCity-triangelet kan realiseres innen 2025.»

«Stortinget ber regjeringen med utgangspunkt i Oslopakke 3 utarbeide et videreført prosjekt (Østlandspakken) for modernisering og effektivisering av transportnettet i triangelet Hamar–Skien–Halden basert på statlig prosjektfinansiering, og med et tidsperspektiv 2014–2043.»

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

Komiteens medlemmer fra Høyre vil understreke betydningen av full og helhetlig utbygging av Intercity-triangelet, og at dette bør fullføres til Lillehammer så snart som mulig, og senest innen 2030.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti vil ha full utbygging av InterCity så raskt som mulig, og viser til Jernbaneverkets InterCity-utredning hvor det konkluderes med at full IC-ut-

bygging kan realiseres i løpet av 10–13 år. Kostnadsoptimal fremdrift kan ifølge utredningen være 13 år. Dette medlem viser til at avklart sluttdato og forutsigbar finansiering er avgjørende for rask gjennomføring. Dette medlem mener det bør legges opp til en raskere fremdrift enn det regjeringen nå planlegger for. Dette medlem ber derfor regjeringen fremme ny sak for Stortinget slik at utbygging av hele InterCity-triangelet kan realiseres innen 2026.

GJØVIKBANEN

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til at Gjøvikbanen er viktig både for persontrafikken mellom Oslo, Nittedal, Hadeland og Gjøvik og godstransporten mellom Oslo og Bergen. Flertallet mener at denne banen bør videreutvikles som en av forbindelsene for godstrafikk mellom Alnabru og Hønefoss/Bergensbanen slik at Oslotunnelen avlastes. Både nær- og regiontrafikken bør styrkes.

Flertallet mener at framtidig tilbudsutvikling på Gjøvikbanen i første omgang må vurderes i det igangsatte KVU-arbeidet for kollektiv transportkapasitet i Oslo-området som grunnlag for neste NTP. I forlengelsen av dette arbeidet mener dette flertallet at det bør settes i gang et utrednings- og planarbeid for å vurdere infrastrukturtiltak på Gjøvikbanen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet vil påpeke at økt kryssingskapasitet og tilstrekkelig strømtilførsel er viktig på strekningen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Gjøvikbanen har kommet i skyggen av InterCity-prosjektet, men at Gjøvikbanen er en viktig del av den konseptuelle Østlandsstjernen som trekkes frem som et alternativ til InterCity-triangelet.

Disse medlemmer viser til at Gjøvikbanen har stor trafikk, og at man på den indre strekningen mellom Hakadal og Oslo hadde over 1 million reisende i 2011. Disse medlemmer mener at det er nødvendig å bygge sammenhengende dobbeltspor i ny trasé gjennom Nordmarka fra Oslo til Gjøvik med sammenkobling til Dovrebanen i Nord. Disse medlemmer viser til at dette vil gjøre det mulig for regionen å ta en større del av veksten i Osloområdet.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti mener at det er viktig å komme i gang med planarbeidene for oppgradering av Gjøvikbanen. I forestående planperiode mener disse medlemmer at det er nødvendig å komme i gang med planleggingsarbeidene for oppgradering av eksisterende banelegeme mellom Gjøvik og Oslo. Disse medlemmer vil her særlig peke på behovet for delvis ny trasé gjennom Nordmarka. På lang sikt mener disse medlemmer at en sammenkobling mellom Gjøvikbanen og Dovrebanen i området Moelv bør vurderes. Dette vil binde Mjøsbyene sammen og gi muligheter for avlastning for Dovrebanen og øke transportkapasiteten nordfra og inn mot Oslo vesentlig.

GAMLE HOVEDBANEN

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at det er viktig å ruste opp den gamle hovedbanen som det ikke har blitt gjort noe med siden 1854, og som går på eget spor fra Etterstad til Eidsvoll. Disse medlemmer viser til at hovedbanen i dag hovedsakelig brukes av lokaltog som stopper på stasjoner og holdeplasser på banen, og av godstog. Strekningen mellom Dal og Eidsvoll har nå bare godstrafikk. Disse medlemmer viser til at hovedbanen brukes av alle tog mellom Oslo og Lillestrøm når det er feil eller vedlikehold ved Romeriksporten.

15.7.4 Investeringer i infrastruktur for luftfart i korridoren

Komiteen har merket seg at på Oslo lufthavn, Gardermoen, er arbeidet med ny terminal 2 satt i gang og første fase skal stå ferdig i 2017. Passasjerkapasiteten vil dermed øke fra dagens 21 millioner til 28 millioner passasjerer per år. Komiteen har merket seg at Avinor ønsker en ytterligere utvidelse av kapasiteten til 35 millioner årspassasjerer og at prosjektet skal legges fram for Samferdselsdepartementet som en eiersak.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet peker på at det haster med å sikre nødvendig areal for tredje rullebane ved Gardermoen flyplass. Disse medlemmer viser til omtale av dette i innstillingens kapittel 4.2.4 Langsiktig strategi for luftfarten.

ØRLAND LUFTHAVN

Komiteen vil peke på at oppbyggingen av Ørland som Norges kampflybase vil øke behovet for sivil rutetrafikk, spesielt mellom Oslo og Ørland.

Komiteen registrerer at Samferdselsdepartementet tar sikte på å inngå en driftsavtale med Ørland kommune innenfor en ramme på 3 mill. kroner året.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, mener derfor at Ørland lufthavn bør finansieres etter samme modell som Stord lufthavn.

15.7.5 Investeringer i infrastruktur for sjøtransport og logistikksenter i korridoren

Komiteen har merket seg at man ikke har tatt stilling til hva slags konsept som skal legges til grunn for videre planlegging av nytt logistikksenter i Trondheimsregionen. Komiteen mener at en vurdering av hvilken betydning samlokalisering av havn- og jernbaneterminaler har må ses i et større og lengre perspektiv enn det normalt er rom for i en KVU.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet påpeker viktigheten av at nytt logistikknutepunkt for Trondheimsregionen prioriteres i kommende NTP-periode, og viser til sine merknader i innstillingens kapittel 9.4.3.3 om Trondheimsområdet.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til KSU og KVU fra Jernbaneverket om utbygging av ny jernbaneterminal for Trøndelag. Disse medlemmer mener at en rask utbygging er nødvendig. Disse medlemmer konstaterer at både transportbransjen og Trondheimsfjorden Interkommunale Havn mener at en lokalisering sør for Trondheim både er økonomisk og miljømessig mest hensiktsmessig.

15.8 Komiteens merknader til korridor 7: Trondheim–Bodø med armer til svenskegrensen

15.8.1 Generelt og oppsummering om korridoren

Komiteen viser til at korridoren er den sentrale ferdselsåren mellom Nord- og Sør-Norge, og for lokaltrafikk i og mellom Helgeland- og Saltenregionen og mellom Namdalen og Innherred. Områdene mellom Melhus, Trondheim og Steinkjer er i ferd med å utvikles til en felles arbeids-, bo og serviceregion. Nordland har stor fiskeeksport med omfattende fiskeindustri og oppdrettssektor. Olje- og gassvirksomheten har også gitt virksomhet på land innen administrasjon, forsyningsbaser og leverandørindustri på strekningen Stjørdal til Harstad. Turisttrafikken til Nord-Norge har økt mer enn for resten av landet de senere år. Jordbruk og foredling av mat er også viktige næringer med store transportbehov i korridor 7.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser til regjeringens forslag til investeringsprogram for korridor 7 i perioden 2014–2023, og har merket seg at det i forslaget avsettes betydelige midler til flere nybyggings- og oppgraderingsprosjekter.

Flertallet viser til at en prioritering av et prosjekt i andre del av planperioden åpner for at etatene kan starte eller videreføre planleggingen av prosjekter.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet støtter regjeringens forslag til investeringsprogram i korridoren.

Disse medlemmer viser til gjeldende praksis og bompengeretningslinjer. Når en bompengeproposisjon er vedtatt i Stortinget, har bompengeselskapet eventuelt mulighet til å ta opp lån og starte før statlige midler bevilges, og på den måten bidra til sammenhengende utbygging.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til den uheldige praksis som har utviklet seg ved at Statens vegvesen rekvirerer unødvendig høye beløp fra bompengeselskapene enn fremdrift og andel av finansieringen skulle tilsi. Disse medlemmer mener at Statens vegvesen burde tilstrebe å bruke statlige midler tidlig i betalingsperioden, for deretter å rekvirere nødvendige midler fra bompengeselskapene. Dette vil sikre at låneopptak og finanskostnader blir lavest mulig, nedbetalingen kan skje raskere og bomstasjoner fjernes tidligere.

15.8.2 Riksveginvesteringer i korridoren

E6 TRONDHEIM–STJØRDAL–STEINKJER

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser til at E6 på strekningen Stjørdal–Steinkjer er svært viktig for etablering av ett felles bo- og arbeidsområde. Strekningen har også en viktig funksjon for næringslivets transporter både innenfor regionen og for gjennomgangstrafikk mellom Sør-Norge og Nord-Norge. Deler av denne strekningen har både smal og svingete veg. Videre er det ingen omkjøringsmuligheter om vegen blir stengt mellom Stjørdal og Åsen.

Flertallet viser til at det foreligger i dag en godkjent KVU/KS1 for transportløsninger for veg og bane på strekningen Trondheim Steinkjer, og at denne konkluderer med møtefri veg på hele strekningen Trondheim–Steinkjer. Denne konkluderer også med

at dette betinger jernbanetunnel gjennom Forbordfjellet.

Flertallet understreker viktigheten av at det blir fortgang i planleggingen av utbedring av denne strekningen, slik at utbedringen kan starte så raskt som mulig,

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at E6 planlegges som firefeltsvei fra Trondheim til Stjørdal og som to- og trefeltsvei på strekningen Stjørdal–Steinkjer. Planlegging av hele strekningen Trondheim–Steinkjer vil fortsette, og både strekningen Kvithamar–Åsen og Stjørdal–Trondheim skal igangsettes i planperioden.

Disse medlemmer viser til konseptvalget for strekningen Trondheim–Steinkjer, og understreker at utbygging av E6 skal ses i sammenheng med utbygging/utvikling av Trønderbanen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at regjeringen planlegger E6 som firefeltsvei fra Trondheim til Stjørdal, og som tofelts- og trefeltsvei på strekningen Stjørdal–Steinkjer. Disse medlemmer ønsker sammenhengende firefeltsvei til Steinkjer, og deretter to- og trefeltsvei på E6 mot Fauske og videre nordover.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti påpeker at strekningen E6 Trondheim–Stjørdal allerede har en ÅDT som tilsier fire felt på hele strekningen og at kapasiteten vil bli sprengt innen 2018–2020 dersom trafikkøkningen fortsetter i samme tempo. Allerede i dag opplever man at trafikken flyttes over til gamle E6/Malvikveien når køene er lange eller tunnelene stengte. Dette er en lokalvei som ikke er beregnet for stor trafikk av trafikksikkerhetsårsaker. Disse medlemmer viser til at lokalpolitisk enighet kan forlenge bompengeinnkrevingen på strekningen for å finansiere en del av prosjektet. Disse medlemmer mener at planlegging og igangsetting bør gjøres i første del av transportplanperioden.

E14 Stjørdal– Storlien

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at det vil bli foretatt en rekke utbedringer langs E14, og at Samferdselsdepartementet vil gi Vegdirektoratet i oppdrag å gjøre en helhetlig vurdering av strekningen. Disse medlemmer støtter dette.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti understreker viktigheten av E 14 som hovedforbindelse til Sverige i denne regionen. Store deler av all godstransport mellom Midt-Sverige og Midt-Norge foregår på denne strekningen. Fra norsk side er det i vinterhalvåret stor utfartstrafikk til vintersportsstedene i Sverige. Fra svensk side er trafikken til Trondheim lufthavn, Værnes økende da store deler av befolkningen i Midt-Sverige betrakter denne lufthavnen som sin primære. På svensk side har denne veien meget god standard, mens den på norsk side er både svingete og smal. Veien er svært rasutsatt og er ofte i lengre perioder stengt av den grunn, og det er svært langt til alternative krysningsveier mellom landene. Av disse grunner er den også ulykkesutsatt.

Disse medlemmer mener at planlegging for utbedring av hele strekningen bør foretas så raskt som mulig.

Andre strekninger i Nord-Trøndelag og Nordland

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser til at regjeringen prioriterer utbedring av E6 fra Grong i Nord-Trøndelag og videre gjennom Nordland fram til Saltfjellet og støtter dette. Utbyggingspakken E6 Helgeland er en helhetlig pakke som omfatter tre delprosjekter:

- E6 Helgeland Nord: E6 Korgfjellet–Bolna
- E6 Helgeland sør: E6 Nord-Trøndelag grense–Korgfjellet med unntak av E6 Brattås–Lien.
- E6 Brattås–Lien: Bygging av E6 i ny trasé vest for tettstedene Trofors og Grane.

Flertallet imøteser framlegging av delstrekningen Helgeland nord for Stortinget så snart som mulig i 2013.

Flertallet viser til at det i første fireårsperiode prioriteres oppstart av utbygging av E6 nord for Steinkjer i Nord-Trøndelag på strekningen Selli–Asp. Flertallet støtter dette.

Flertallet viser til at E6 Sørelva–Borkamo i Saltdal prioriteres oppstartet i siste seksårsperiode, med omlegging av rv. 77 med tunnel gjennom Tjernfjellet i Nordland. Flertallet ser positivt på en samtidig utbygging av disse to prosjektene, slik at overskuddsmasser fra tunnelanlegget kan benyttes på E6 Sørelva–Borkamo. Videre viser flertallet til at Nordland fylkeskommune har satt av 50 mill. kroner i DA-midler til tunnel gjennom Tjernfjellet på rv. 77. Sammen med tilslutning til delvis bompengefinansiering av E6 Sørelva–Borkamo mener flertallet at det bør være grunnlag for en tidligere oppstart av planarbeidet.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser til at for Helgeland sør og Helgeland nord legges det opp til å gjennomføre utbyggingen med en ny kontraktsform, etter en totalentreprisemodell der entreprenør også er ansvarlig for drifts- og vedlikeholdsfasen og for deler av prosjekteringsfasen. Utbyggingen av disse tre delprosjektene er anslått å koste i alt vel 3,8 mrd. kroner, der 2,8 mrd. kroner er statlig bidrag, mens resten forutsettes finansiert ved bompenger.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at E6 har en viktig funksjon for næringslivets transporter til og fra Nord-Norge.

Disse medlemmer viser til at regjeringspartiene i sitt forslag til Nasjonal transportplan legger opp til 1 020 mill. kroner i såkalt annen finansiering i NTP-prosjektet E6 Helgeland og Brattås–Lien. Disse medlemmer vil i den forbindelse påpeke at slike prosjekter bør få statlig fullfinansiering uten bompenger fordi folk som ferdes langs norske veier allerede får altfor lite igjen for det som betales inn av bil- og drivstoffavgifter. Disse medlemmer går inn for statlig fullfinansiering av alle parseller på strekningen.

RV. 80 FAUSKE–BODØ

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser til at regjeringen prioriterer utbygging av rv. 80 Hunstadmoen–Thallekrysset i Bodø. Prosjektet er en del av Bypakke Bodø som er utarbeidet i samarbeid mellom Bodø kommune, Nordland fylkeskommune, Statens vegvesen og Jernbaneverket. Flertallet er positiv til dette og til en fortsatt innsats på rv. 80.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Fremskrittspartiet har hatt et sterkt fokus på forbindelsen mellom Bodø og Fauske, og viser til representantforslag Dokument nr. 8:11 (2008–2009). Disse medlemmer viser til at årsdøgntrafikken mellom Hunstadmoen og Bodøelv ligger på 22 000–27 500 kjøretøy, og at videre mot Thallekrysset er årsdøgntrafikken om lag 18 000 kjøretøy. Disse medlemmer viser til at regjeringspartiene i sitt forslag til Nasjonal transportplan legger opp til 1 430 mill. kroner i såkalt annen finansiering i NTP-prosjektet rv. 80 Hunstadmoen–Thallekrysset. Disse medlemmer vil i den forbindelse påpeke at slike prosjekter bør få statlig fullfinansiering uten bompenger fordi folk som ferdes langs norske veier allerede får altfor lite igjen for det som betales inn av bil- og drivstoffavgifter.

RV. 77 TJERNFJELLET

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at rv. 77 fra Nordland til Sverige er en flaskehals for tungtrafikken, og at det derfor er et stort behov for bygging av tunnel gjennom Tjernfjellet slik at trafikken kan legges om. Disse medlemmer mener at det er feil av regjeringen å utsette dette viktige prosjektet til siste seksårsperiode av NTP, og ønsker å forsere prosjektet.

KYSTRIKSVEI I NORDLAND OG TROMS

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Dokument 8:60 S (2012–2013), om utredning av kystriksvei i blant annet Nordland og Troms, og om konsekvensutredning om statlig overtagelse av fv. 17, den tidligere kystriksveien. Disse medlemmer viser til at det foregår en stor del arbeidspendling mellom Brønnøysund og Sandnessjøen med hurtigbåt. Bakgrunnen for dette er at fv. 17 er av dårlig standard og lange ferjestrekninger. Disse medlemmer mener at det er viktig at hurtigbåtforbindelsen dekker det faktiske behov for transport, frem til reisetiden med bil er redusert.

15.8.3 Jernbaneinvesteringer i korridoren

Komiteen viser til at arbeidet med å fjernstyre Nordlandsbanen skal fullføres fra Mosjøen til Bodø, og ber om at dette arbeidet forseres slik at det oppnås større effektivitet, lavere driftskostnader og økt kryssingskapasitet på strekningen.

Komiteen viser videre til at Rana Gruber er den tyngste brukeren av Nordlandsbanen, at malmfrakten økes det neste året, og at det er behov for å forsterke linja Mo–Dunderland for å tåle større malmvogner.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, vil videre vise til at Jernbaneverket har fått i oppdrag fra Samferdselsdepartementet å utrede konsekvensene av å elektrifisere de gjenværende strekningene med dieseldrevne tog, i dette tilfellet Nordlandsbanen. Flertallet støtter dette og ber om at dette arbeidet kobles med Rana Grubers initiativ for å utrede elektrifisering Mo–Dunderland.

Flertallet viser til at det i innværende statsbudsjett ble satt av midler til bygging av ny stasjon på Tverlandet på Nordlandsbanen. Flertallet støtter en videreutvikling av Saltenpendelen, med kryssingsspor og nye togstopp, sett i lys av dette er en rask framdrift for fjernstyring av strekningen Mosjøen–Bodø særlig viktig.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at reisetiden mellom Bodø, Mo og Mosjøen må reduseres betraktelig. En målsetting må være at reisetiden med tog mellom f.eks. Bodø og Mo blir på under to timer.

MODERNISERING AV TRØNDERBANEN OG MERÅKERBANEN

Komiteen vil understreke betydningen av at det samlede elektrifiserings- og moderniseringsprosjektet igangsettes så raskt som mulig i første periode, og at videre detaljplanlegging av prosjektet tar utgangspunkt i at alle deler av prosjektet samordnes. Komiteen er kjent med at fylkeskommunene i Trøndelag er villige til å forskuttere investeringsmidler for å få på plass elektrifiseringen raskest mulig, og er positive til at dette kan gjennomføres. Komiteen mener derfor det er viktig at planlegginga av prosjektet gjennomføres så fort som mulig.

Komiteen har merket seg at fylkeskommunene i Trøndelag gjennom eget anleggsbidrag har finansiert detaljplanlegging for modernisering og elektrifisering av Trønderbanen og Meråkerbanen.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, støtter moderniseringen av Trønderbanen og Meråkerbanen, og viser til at det settes av samlet om lag 3,9 mrd. kroner til dette arbeidet. Flertallet mener at dette vil styrke persontogtrafikken på Trønderbanen med en redusert reisetid på inntil 20 minutter på strekningen Trondheim–Steinkjer. Tiltakene innebærer forlengelse av togpendelen sørover til Støren som gir en betydelig økt frekvens sør for Trondheim. Flertallet mener at elektrifisering styrker potensialet for økt godstrafikk på Meråkerbanen.

Flertallet viser videre til at elektrifisering av Trønderbanen og Meråkerbanen er en kandidat til ordningen med finansiering og organisering av særskilte prioriterte prosjekt.

Et annet flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, mener at av hensyn til bestilling av togmateriell, reduksjon av NSBs driftskostnader og videreutvikling av togtilbudet i regionen, bør moderniseringstiltakene ferdigstilles i første periode. Det er derfor særdeles viktig at detaljplan for prosjektet gjennomføres så raskt mulig. Dette flertallet ber om at hele prosjektet legges inn under ordningen med finansiering og organisering av særskilt prioriterte prosjekt og legges fram for Stortinget så snart som mulig.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet understreker viktigheten av å elektrifisere Trønderbanen og Meråkerbanen i perioden, fordi dette sammen med andre utbedringer vil gjøre det mulig å styrke kollektivtilbudet inn mot Trondheim. Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet også tok til orde for elektrifisering ved behandling av forrige NTP i Innst. S. nr. 300 (2008–2009), og er positive til at regjeringspartiene nå følger opp merknader som de den gang var imot.

15.8.4 Investeringer i infrastruktur for luftfart i korridoren

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, støtter regjeringens forslag til investeringer og avklaringsprosesser i luftfart, og investeringer i infrastruktur for sjøtransport i korridoren, og viser til merknader i andre kapittel for nærmere omtale.

BODØ LUFTHAVN

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser til at Bodø lufthavn er Norges sjette største lufthavn og et avgjørende knutepunkt for det regionale rutenettet i Nordland. Flertallet viser til at Bodø innehar et omfattende miljø innenfor luftfart, sikkerhet og beredskap, med en rekke nasjonale og regionale funksjoner. Flere av disse betinger en robust flyplassløsning som legger til rette for å videreføre eksisterende funksjoner, samt utvikle nye.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at det på Bodø lufthavn må startes opp en prosess for å få på plass en langsiktig løsning for sivil luftfart i Bodø. Det må foretas flytting av rullebane mot sør, og det må være et krav om at Forsvaret rydder ordentlig opp etter seg. Disse medlemmer vil peke på viktigheten til Bodø lufthavn i regionen og ønsker å presisere at dette arbeidet må prioriteres slik at omstillingen fra å være en blanding mellom sivil og militær flyplass til å bli en sivil flyplass skjer hurtig i perioden.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti ser at dagens rullebane på Bodø lufthavn har dokumenterte mangler og store løpende vedlikeholdsbehov med ulike løsningsalternativer på kort og langt sikt. Disse medlemmer mener at det raskest mulig må finnes en god løsning for overføring av flyplassen fra Forsvaret til sivil sektor, slik at flyplassen sikres mulighet til videreutvik-

ling, uavhengig av hvilken statlig etat som eier arealene.

Disse medlemmer viser til sine merknader i Prop. 73 S (2011–2012), Et forsvar for vår tid, og Innst. 388 S (2011–2012).

HELGELAND LUFTHAVN

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Fremskrittspartiet allerede i Innst. 269 S (2001–2002) fremmet forslag om å støtte arbeidet med å få til en ny stamflyplass i Nord-Helgeland. Disse medlemmer er fortsatt positive til en ny stamflyplass for Helgelandsregionen, og forventer at Avinor som har behov for å styrke selskapets finansielle situasjon realiserer sine planer om ny stamflyplass når dette kommer på plass. Ny flyplass i Mo i Rana bør realiseres basert på krav til regularitet og passasjergrunnlag i regionen.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at for å legge til rette for ytterligere vekst i Helgelandsregionen, er det et behov for en samordnet flyplasstruktur. Dette vil bedre forholdene for viktig lokalt næringsliv som fiskeri, reiseliv, offshore-næring og tradisjonell industri. Disse medlemmer mener at ny lufthavn på Helgeland bør realiseres så raskt som mulig, lokalisert på Hauan i Mo i Rana.

SANDNESSJØEN LUFTHAVN, STOKKA

Komiteen er fornøyd med Avinors planer om en forlengning av rullebanen til 1 199 meter i 2014 på Sandnessjøen lufthavn, Stokka.

STOKMARKNES LUFTHAVN, SKAGEN

Komiteen er fornøyd med Avinors planer om en forlengning av rullebanen til 1 199 meter i 2014 på Stokmarknes lufthavn, Skagen.

15.9 Korridor 8: Bodø–Narvik–Tromsø–Kirkenes med arm til Lofoten og armer til grensene mot Sverige, Finland og Russland

15.9.1 Generelt og oppsummering om korridoren

Komiteen viser til at korridoren er meget langstrakt; det er over 1 330 km langs landevegen mellom Bodø og Kirkenes. Bosetting og næringsliv ligger i stor grad ved kysten. Korridoren har stor betydning for næringslivet i Nord-Norge. Petroleumsnæringen er i sterk vekst i landsdelen. På Ofotbanen transporteres enorme mengder jernmalm mellom Kiruna og Narvik, noe som gjør dette til den banestrekningen med størst godstransport i Norge. Lange avstander gjør at fly dominerer persontransport til og fra korridoren.

Komiteen viser til at det er en rekke infrastrukturutfordringer i korridoren. Ifølge Statens vegvesen har Nordland fylke det største vedlikeholdsetterslepet på fylkesveier i landet på 7,8 mrd. kroner, mens det tredje største etterslepet finnes i Troms fylke på hhv. 5,8 mrd. kroner. Også riksvegnettet er preget av forfall, i sør knyttet til tunneler, i nord hovedsakelig til vegfundament. Værforhold skaper store utfordringer for infrastrukturen, og skredfare fører til stenging av viktige transportårer. Det er behov for å øke linjekapasiteten på Ofotbanen og terminalkapasiteten i Narvik for å kunne møte økt transportetterspørsel. Godsknutepunktet i Tromsø må utvikles for å øke godstransporten på sjø. Det er behov for investeringer i nye flyplasser på Helgeland (i korridor 7) og Hammerfest, og i eksisterende infrastruktur på lufthavnene blant annet i Tromsø og Kirkenes. Nordområdeutredningen dokumenterte at økt skipstrafikk i Nordøstpassasjen, gruvedrift og utvinning av mineralbaserte næringer på Nordkalotten og Nordvest-Russland, samt olje- og gassaktivitet, gir behov for investeringer i, og samarbeid om infrastruktur i regionen. Økt petroleumsaktivitet i Norskehavet og Barentshavet, økt malmtrafikk fra Narvik og økt sjøtrafikk i Nordøstpassasjen vil stille større krav til sikker farled.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser til regjeringens forslag til investeringsprogram for korridor 8 i perioden 2014–2023, og har merket seg at det i forslaget avsettes betydelige midler til flere nybyggings- og oppgraderingsprosjekter.

Flertallet viser til at en prioritering av et prosjekt i andre del av planperioden åpner for at etatene kan starte eller videreføre planleggingen av prosjekter.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet støtter regjeringens forslag til investeringsprogram i korridoren.

Disse medlemmer viser til gjeldende praksis og bompengeretningslinjer. Når en bompengeproposisjon er vedtatt i Stortinget, har bompengeselskapet eventuelt mulighet til å ta opp lån og starte før statlige midler bevilges, og på den måten bidra til sammenhengende utbygging.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til den uheldige praksis som har utviklet seg ved at Statens vegvesen rekvirerer unødvendig høye beløp fra bompengeselskapene enn fremdrift og andel av finansieringen

skulle tilsi. Disse medlemmer mener at Statens vegvesen burde tilstrebe å bruke statlige midler tidlig i betalingsperioden, for deretter å rekvirere nødvendige midler fra bompengeselskapene. Dette vil sikre at låneopptak og finanskostnader blir lavest mulig, nedbetalingen kan skje raskere og bomstasjoner fjernes tidligere.

15.9.2 Riksveginvesteringer i korridoren

E6 FAUSKE–NORDKJOSBOTN MED TILKNYTNINGER

Komiteen viser til at pågående utbygging av E6 Hålogalandsbrua med tilstøtende veg i Nordland fullføres i 2016.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser til at Hålogalandsbrua vil skape store utviklingsmuligheter for hele regionen ved at det vil føre til en innkorting på 18 kilometer og redusere reisetiden mellom Narvik og Harstad–Narvik lufthavn Evenes med om lag 20 minutter.

Flertallet viser til at regjeringen legger opp til flere viktige prosjekter i første fireårsperiode på E6, samt en rekke skredsikringsprosjekt.

Flertallet er tilfreds med at regjeringen prioriterer utbygging av E6 forbi Ballangen i første periode, og at vegen legges utenom sentrum. Også oppstart av E6 sør for Kråkmofjellet i Nordland prioriteres.

Flertallet viser også til at det legges opp til å gjennomføre en KVU for E10 Å–Fiskebøl. En større tverretatlig KVU for Nordland, vil dekke E10 innenfor denne.

Flertallet vil også trekke fram utbyggingen av E10 og rv. 85 mellom Tjeldsund og Sortland, som også er kandidat til den nye ordningen med prioriterte prosjekter. Med disse investeringene vil en blant annet oppnå en samlet reisetidsreduksjon mellom Ofoten og Lofoten/Vesterålen på 64 minutter.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet vil trekke fram utbyggingen av E10 og rv. 85 mellom Tjeldsund og Langvassbukt i Nordland og Troms som vil gi betydelig redusert reisetid mellom Lofoten/Vesterålen og Harstad/Narvik. Prosjektet vurderes som kandidat til den nye ordningen med prioriterte prosjekter.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at næringslivet i Nord-Norge har lang vei til markedene i Sør-Norge og ikke minst Europa. Disse medlemmer 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. Disse medlemmer mener at ambisjonen bør være at veien bygges for 90 km/t med standard 2+1 med midtrekkverk. Disse medlemmer viser til at bilister på E6 i dag må benytte ferje på strekningen E6 Bognes–Skarberget over Tysfjorden. Disse medlemmer er uenige i regjeringens linje om at videre planlegging skal ha utgangspunkt i fortsatt ferge over Tysfjorden.

VEGPAKKE HARSTAD

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser til at regjeringen har behandlet KVU/KS1 for Vegpakke Harstad, som omfatter blant annet ny tunnel fra Seljestad til Sama, kryssutbedringer, styrket kollektivtilbud og tilrettelegging for sykkel og gange. Flertallet viser til at det er fattet lokale vedtak om at Harstadpakken skal delvis finansieres av bompenger.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til utbyggingen av vegprosjekt Harstadpakken, og er positive til en slik utbygging i første del av planperioden, men forutsetter at utbyggingen skjer med statlige midler. Disse medlemmer viser også til Bjarkøyforbindelsen hvor det var en forutsetning at offentlige bidrag skulle finansiere utbygging av forbindelsen etter kommunesammenslåing. Disse medlemmer viser til at dette så langt ikke er blitt gjennomført. Kommunal- og regionaldepartementet, Harstad kommune og Troms fylkeskommune sa seg villige til å finansiere prosjektet under forutsetning av kommunesammenslåing. Troms fylkeskommune har så langt ikke ønsket å bidra med sin del av finansieringen, til tross for at kommunesammenslåingen er gjennomført, noe som medfører at heller ikke Kommunal- og regionaldepartementet eller Harstad kommune kan gå inn i prosjektet. Disse medlemmer ønsker å øremerke midler til Bjarkøyforbindelsen som er et fylkesvegprosjekt, og viser til Fremskrittspartiets økte veginvesteringer til fylkeskommunene.

E8 ADKOMST TROMSØ HAVN–BREIVIKA

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser til at det prioriteres oppstart av bygging av ny ankomst fra E8 til nordre del av Tromsø havn i første del av planperioden. Prosjektet omfatter etablering av en ny atkomst til Breivika havn nord for dagens atkomst til universitetsområdet

og sykehuset, samt oppgradering av vegforbindelsen mellom dagens E8 og den nye atkomsten. Den oppgraderte vegforbindelsen forutsettes å være riksveg. I tillegg omfatter prosjektet nødvendige støytiltak samt statens andel av kostnadene til flytting av kommunalt VA-anlegg. Disse medlemmer forutsetter at utbygging av riksvegdelen av prosjektet fullfinansieres med statlige midler og videreutvikles i samarbeid med Tromsø kommune og Tromsø Havn.

E8 INNFARTSVEG TIL TROMSØ

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at det prioriteres statlige midler til en omlegging av E8 inn mot Tromsø, betinga av at det blir enighet om trasévalg og lokalpolitisk tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering. Disse medlemmer er svært kritiske til at flertallet i Tromsø kommunestyre har valgt å gå bort fra tidligere vedtak om finansiering av ny innfartsveg til Tromsø (E8), og nå også har valgt å gå inn for nytt trasévalg – dette til tross for at to av tre partier i byrådet tidligere har stemt for både brukerfinansiering og opprinnelig trasévalg. Dette gjør at det er svært usikkert når en helt nødvendig utbedring av hovedtransportåren inn til Nord-Norges største by kan komme på plass. Disse medlemmer har merket seg at representanter fra NHO, Vegforum nord, Næringsforeninga i Tromsø og Universitetssykehuset Nord-Norge, samt regionale aktører som blant annet fylkesråd for samferdsel, på det sterkeste har advart mot dette. Disse medlemmer frykter for at manglende forutsigbarhet og vilje til å gjennomføre nødvendige tiltak for å bedre infrastrukturen vil svekke Tromsøs posisjon som en motor i nord. Disse medlemmer viser til at strekningen er svært ulykkesbelastet og at det har vært arbeidet i 24 år med å få en sikrere innfartsveg til Tromsø. Den nye traseen omfatter blant annet ti km med midtdelere. Disse medlemmer konstaterer at det borgerlige flertallets beslutning fører til at ny innfartsveg ikke vil realiseres på mange år.

Disse medlemmer har videre merket seg at Høyre foreslår en «Regionpakke for Tromsø (i hensiktsmessige strekninger)» som OPS-prosjekt. I en artikkel i avisa Nordlys («Lover ny bompengefri E8» 24. april 2013) anslår høyreleder Erna Solberg at en pakke som består av ny bompengefri E8 gjennom Ramfjorden, tunnel gjennom Tromsdalstinden, ny forbindelse mellom Tromsøya og Kvaløya og ny fergefri forbindelse over Ullsfjorden vil koste om lag fem mrd. kroner, hvorav tre milliarder skal finansieres av bompenger. Disse medlemmer viser til at det er betydelig usikkerhet knyttet til realismen i dette, og viser til svar fra samferdselsministeren til representanten Bjørnflaten (spørsmål 1285) der det blant annet heter

«Prosjektene som inngår i vegpakken som Høyre har lansert, er i liten grad utredet eller planlagt. Det eneste av disse prosjektene som det foreligger forslag til reguleringsplan og kvalitetssikret kostnadsoverslag for, er vestre alternativ av E8 gjennom Ramfjorden, men her er det ikke lenger tilslutning til det foreslåtte alternativet. For de øvrige prosjektene er det bare gjennomført vurderinger på et overordnet nivå.

Ettersom planarbeidet er kommet kort er det også stor usikkerhet knyttet til kostnadsanslagene for de ulike prosjektene. Foreløpige grove anslag fra Statens vegvesen tilsier imidlertid en kostnad som ligger betydelig over 5 mrd.kr. Det gjenstår en omfattende planlegging og utredninger før det kan framskaffes sikre kostnadstall.»

Disse medlemmer viser videre til at prosjektene i tillegg trolig blir langt dyrere, siden de er foreslått realisert som OPS-prosjekter. Dette betyr at bilistene i Tromsø i realiteten må betale langt mer enn de tre milliardene som Høyre så langt har forespeilet.

I tillegg til at prosjektene hverken er ferdig planlagt eller kvalitetssikra, har heller ikke berørte kommunestyrer eller Troms fylkesting fattet endelige vedtak. Disse medlemmer mener derfor at Høyres tromsøpakke med rette kan kalles et bompengefinansiert luftslott.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre 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 viser til at regjeringens forslag til trasé er en lite fremtidsrettet plan og feil bruk av allerede knappe ressurser, og vil medføre en bro til 600 mill. kroner som befolkningen anser som svært ufornuftig.

Disse medlemmer viser til at Tindtunnelen er et forslag om å lage en veitunnel gjennom Tromsdalstinden mellom Tomasjorda og Ramfjorden i Tromsø. Disse medlemmer viser til at Tindtunnelen fjerner tungtrafikk på over 700 tungbiler per døgn og vanlig trafikk på over 5 000 biler per døgn fra nåværende E8, og fra tettbebyggelsen i Tromsdalen og Fagernes. Disse medlemmer mener at dette prosjektet bør ses i sammenheng med utbyggingen på E8 Ramfjord.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet understreker at en eventuell utbygging må fullfinansieres av staten.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til Høyres transportplan og at disse medlemmer har foreslått å realisere Tromsøpakken som offentlig-privat samarbeid. Disse medlemmer mener det er på tide å løfte hele Tromsøregionen gjennom en helhetlig satsing på et veisystem som binder sammen regionen. Prosjektene i Tromsøpakken vil redusere avstandene mellom byene i nord og gi en sikker og trygg veiforbindelse som på sikt også vil bli ferjefri. Disse medlemmer viser til at veistrekningene i prosjektet må sees på i en sammenheng og realiseres i et samarbeid mellom stat, fylke og kommune som en helhetlig prosjektpakke.

Disse medlemmer vil understreke at representantene fra ulike regionale institusjoner og foreninger som var kritiske da regjeringens løsning om bompengeprosjekt og utbygging av vestre trase på E8 ble avvist av Tromsø kommune, ikke har uttalt seg om Tromsøregionpakken. Disse medlemmer viser til at regjeringen med dette prosjektet hadde påført befolkningen i Troms store ekstra kostnader, uten at prosjektet hadde løst de store regionale veiutfordringene. Disse medlemmer påpeker at det er stor lokal støtte til prosjektene som er lansert i Tromsøregionpakken, og at disse samlet sett vil gi en mye sterkere og konkurransedyktig Tromsøregion.

E6 Nordkjosbotn–Kirkenes med tilknytninger

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, er tilfreds med at det er flere prosjekt på ruten som får oppstart og videreføres i første fireårsperiode. Utbedringen av den siste delstrekningen på E6 vest for Alta startes opp, med videreføring av arbeidet på øvrige delstrekninger.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at strekningen Nordkjosbotn–Hatteng er den aller dårligste strekningen på E6 mellom Nordkjosbotn og Skibotn. Disse medlemmer vil derfor i motsetning til regjeringen, ikke vente til siste halvdel av planperioden med å starte prosjektet, og viser til at regjeringspartiene også ved forrige behandling av NTP valgte å utsette prosjektet til siste halvdel av planperioden.

E6 Sørkjosfjellet

Komiteen er svært tilfreds med at det i revidert nasjonalbudsjett for 2013 er avsatt midler til oppstart av bygging av ny tunnel og ny vei i Sørkjosfjellet i Troms. Strekningen er i dag en stor flaskehals for tungtransporten grunnet bratte stigninger, og understreker betydningen av å få utbedret denne strekningen raskt.

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. Komiteen viser til at man de siste årene har bygget to tunneler på strekningen, men at det er den siste, lengste og dyreste som gjenstår.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, vil vise til at utbygging av skredsikringsprosjektet E6 Indre Nordnes–Skardalen prioriteres i første fireårsperiode.

E6 Kvænangsfjellet

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, vil videre vise til at det også er andre strekninger langs ruta som etter hvert vil kreve betydelig opprustning og skredsikring, som E6 over Kvænangsfjellet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre viser til at E6 over Kvænangsfjellet er en hovedvei og det eneste veialternativet mellom nord og sør. Veistrekningen er ofte stengt på vinterstid på grunn av uvær og ras, noe som medfører store problemer for innbyggerne i Nordreisa og Kvænangen, men også generelt for reisende og næringslivet i hele landsdelen. Eventuelle omkjøringsmuligheter må skje via Finland, noe som ofte er uhensiktsmessig på grunn av de lange omkjøringsveiene og svært vanskelige kjøreforhold. Disse medlemmer viser til at veistrekningen ikke er omtalt i Nasjonal transportplan, Meld. St. 26 (2012–2013), men mener at man bør utrede varige tiltak på strekningen samt viser til mulighet for bygging av tunnel.

E69 Skarvbergtunnelen

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre viser til at Skarvbergtunnelen fra 1968 er en farlig vei som er en flaskehals i Finnmark. Disse medlemmer vil påpeke at Statoil har et investeringsbehov i Nordkapp kommu-

ne på 6–7 mrd. kroner i en ny oljeterminal. Dette vil medføre at hele E6 fra Lakselv til Olderfjord og E69 til Honningsvåg på oppgraderes. Disse medlemmer mener at Skarvbergtunnelen både må forlenges og bli rassikret i første del av planperioden.

E6 ALTA–LAKSELV–KIRKENES

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at veistrekningen E6 Alta–Lakselv i dag er 172 km lang, men at det i luftlinje kun er 66 km mellom disse stedene. Disse medlemmer mener at det bør utredes en kortere vei mellom disse punktene. 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.

E6 TANA BRU

Komiteen er positiv til at regjeringen prioriterer oppstart på bygging av ny Tana bru på E6 i Finnmark til erstatning for dagens hengebro fra 1948, fordi brua i dag er en stor flaskehals for tungtransporten pga. begrensninger i veibredde og bæreevne.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, er derfor tilfredse med at dette prosjektet får oppstart i første fireårsperiode.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ønsker imidlertid en raskere gjennomføring av prosjektet enn regjeringen.

E105 STORSKOG–HESSENG

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til at utbygging av E105 bedrer forbindelsen mellom Kirkenes og Russland. Flertallet 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 Fremskrittspartiet vil for øvrig vise til sine merknader om ny godsjernbane fra Kirkenes til Russland i innstillingens kapittel 15.9.3.

KYSTRIKSVEI I FINNMARK

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre viser til representantforslag Dokument 8:60 S (2012–2013) om blant annet konsekvensutredning av kystriksvei i Finnmark. Dersom kystriksveien blir en realitet, vil avstandene internt i Finnmark bli betydelig kortere. Ifølge avisen Finnmarken 4. mai 2009 vil veistrekningen Hasvik–Hammerfest bli redusert fra 282 km og 1,5t ferje, til 42 km og 0,5t ferje. Veistrekningen Hammerfest–Båtsfjord blir redusert fra 462 km til 399 km. Det mangler i dag en tunnel mellom Kvalsund og Alta etter kysten. Båtsfjord–Vardø blir redusert fra 270 km til 85 km. En kystriksvei vil også kunne spille en viktig rolle med tanke på oljevernberedskap langs kysten. Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti har fremmet forslag om saken en rekke ganger, senest i Innst. 13 S (2012–2013) til statsbudsjettet for 2013.

KYSTRIKSVEI I NORDLAND OG TROMS

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Dokument 8:60 S (2012–2013) om utredning av kystriksvei i blant annet Nordland og Troms. Disse medlemmer viser til at dette er en vei som vil kunne styrke bosetning, stå for fortetning av samfunn og styrke reiselivsnæringen.

RV. 93 ØVRE ALTA SALKOBEKKEN–LAKSHUSBAKKEN

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Statens vegvesen lovte oppstart av planarbeid for etablering av gang/sykkelvei, samt utbedring på rv. 93 på strekningen Øvre Alta Salkobekken–Lakshusbakken. Disse medlemmer viser til at strekningen i dag kun har 150 meter gang- og sykkelsti mellom Øvre Alta og Steinfossveien. Hovedvegen har strekninger som er trafikkfarlige og vegen følger ikke dagens krav til standard for stamveg når det gjelder vegbredde, skulder og kurvatur. Dette medfører at gående og syklende som ferdes langs hovedvegen daglig utsettes for farlige situasjoner. Strekningen har mange avkjørsler, flere av disse har dårlig sikt og er derfor uoversiktlig for de som bruker strekningen. Utbedringene er ferdig planlagt, men mangler finansiering. Disse medlemmer ønsker å bygge ut strekningen i første del av planperioden med 25 mill. kroner.

RV 94 SKAIDI–HAMMERFEST

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ønsker en raskere gjennomføring av bygging av rv. 94 Skaidi–Hammerfest enn regjeringen, og er skuffet over at regjeringspartiene først sier at de vil prioritere prosjektet i siste seksårsperiode. Disse medlemmer viser til at dette også var et tema i Fremskrittspartiets merknader til Nasjonal transportplan 2010–2019 i Innst. S. nr. 300 (2008–2009).

OMKLASSIFISERING AV FV. 855 SENJA – FINNSNES TIL RIKSVEI

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet peker på at fv. 855 binder Senja og Finnsnes sammen med E6 og har stor næringsstrategisk betydning. Fv. 855 bør derfor omklassifiseres til riksvei.

15.9.3 Jernbaneinvesteringer i korridoren

Komiteen viser til at Ofotbanen målt i tonn er banestrekningen med størst transport i Norge, og at banen er en viktig del av infrastrukturen for transport i nordområdene. Komiteen vil vise til at trafikken på Ofotbanen har økt betydelig de siste årene og forventes å øke svært mye de neste årene. 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 økt kapasitet. Komiteen viser til at regjeringspartiene ønsker utbygging av kryssingsspor, og viser til at dette vil være et skritt i riktig retning.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser til at Ofotbanen er en svært viktig strekning for malmtransport fra Kiruna til Narvik og videre med sjøtransport. Flertallet er derfor tilfreds med at det avsettes 1,6 mrd. kroner til flere investeringer på Ofotbanen i planperioden, og at det i revidert nasjonalbudsjett for 2013 avsettes 105 mill. kroner til forlenging av kryssingssporene Bjørnfjell og Rombak.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser videre til at det er igangsatt en utredning av behovet for dobbeltspor på strekninga, og har store forventninger til dette arbeidet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil imidlertid påpeke at det vil være mer hensiktsmessig å legge til rette for at videre planlegging av Ofotbanen tar sikte på utbygging av dobbeltspor.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti vil vise til at Narvik er i dag Nord-Norges ledende logistikknutepunkt. Skal Narvik være i stand til å ivareta og utvikle denne posisjonen må nødvendig infrastruktur være på plass. Dette vil kreve store investeringer.

Komiteens medlemmer fra Høyre mener at den beste løsningen vil være at ansvaret for linjen overføres til et selvstendig prosjektselskap, eventuelt i samarbeid med private.

Disse medlemmer viser for øvrig til sine generelle merknader i kapittel 1.2.3.

TROMSBANEN

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til Tromsbanen, et prosjekt som har vært utredet og diskutert i mange år. Dette medlem anbefaler at det arbeides videre med oppdaterte planer for forlengelse av jernbanen fra Narvik til Tromsø. Planene må ta hensyn blant annet til dagens økonomiske behov, trafikkgrunnlag og miljømessige krav. Med denne jernbanen vil man kunne reise mellom de to nordnorske byene på en time og tjue minutter, noe som kan åpne opp for nye muligheter for transport av mennesker og gods i denne landsdelen. Dette medlem mener samtidig det er behov for en utredning for infrastrukturbehovene i nordområdene, og at en forlengelse av jernbanen fra Narvik til Tromsø kan være en sentral del i en slik utredning.

GRENSEKRYSSENDE JERNBANEFORBINDELSER

Komiteen viser videre til nordområdeutredningen som påpeker at gruvedrift på Nordkalotten kan åpne for bygging av andre togtraseer i Nord-Norge.

Komiteen er kjent med flere initiativer til nye grensekryssende jernbaneforbindelser fra Sverige, Finland og Russland til isfrie norske havner.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Høyre og Senterpartiet merker seg at regjeringen er åpen for å delta i et samarbeid om slike initiativer dersom det oppstår en tydelig interesse fra statlige myndigheter og store næringsaktører i våre naboland.

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 jernbaneforbindelse 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.

Jernbane Finland

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Finlands ønske om å få på plass en jernbanetrasé til Norge. Dette for å kunne

transportere malm og mineraler fra isfrihavn i Norge til resten av verden. Disse medlemmer ønsker en forsering av dette arbeidet og ønsker en utredning av saken snarest.

15.9.4 Investeringer i infrastruktur for luftfart i korridoren

TROMSØ LUFTHAVN, LANGNES

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser til at Avinor planlegger for utvidelse av terminalen ved Tromsø lufthavn, Langnes, i perioden 2019–2021.

Tromsø lufthavn Langnes er Nord-Norges største lufthavn og har hatt en betydelig vekst, som følge av økt aktivitet innenfor reiseliv, petroleum og andre næringer. I 2011 håndterte flyplassen i overkant av 1,8 millioner passasjerer. Tromsø lufthavn er et regionalt og nasjonalt knutepunkt, og fungerer som «hub» for det regionale rutenettet i Nord-Norge. Flertallet understreker derfor betydningen av at Avinor aktivt følger med utviklinga ved flyplassen, og om nødvendig iverksetter nødvendige kapasitetstiltak tidligere i perioden.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre viser til at den nordlige landsdelen er midt oppe i store endringer når det gjelder bruk av havområder og ressursutnyttelse. Det er betydelig vekst innen reiseliv og turisme, oppsving for mineralnæringen, nye funn i Barentshavet, ønske om etablering av oljeomlastningsterminaler og gode tider for fiskeriene. Å imøtekomme denne utviklingen setter krav til at annen infrastruktur må tilpasse seg de nye utfordringene i nord.

Tromsø lufthavn, Langnes er Nord-Norges største lufthavn og i takt med at stadig mer aktivitet flyttes nordover, har Tromsø lufthavn hatt en betydelig vekst. I 2011 håndterte flyplassen i overkant av 1,8 millioner passasjerer. Lufthavnen er i ferd med å overskride sin kapasitetsgrense.

Tromsø lufthavn er et regionalt og nasjonalt transportknutepunkt. Tromsø lufthavn er HUB for det regionale rutenettet i Nord-Norge, og er den flyplassen med høyest frekvens av helsetransport i Norge. De kortsiktige behovene er utvidelse av utenlandsterminalen og flere flyoppstillingsplasser. Dette er estimert til 300 mill. kroner, i tillegg så må det om noe tid på plass forlengelse av rullebane.

Disse medlemmer ønsker med bakgrunn i disse saksopplysninger å prioritere Tromsø lufthavn inn i første planperioden av NTP.

LOFOTEN OG VESTERÅLEN

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre ønsker at planene til etatene og Avinor om en større lufthavn i Lofoten og Vesterålen blir ferdigstilt og at utbygging kan skje i annen halvdel av planperioden. En konsekvens av en slik utbygging vil bli nedleggelse av Leknes lufthavn og Svolvær lufthavn. I tillegg så kommer en fremtidig nedleggelse av Narvik lufthavn ved ferdigstillelse av Hålogalandsbrua.

KIRKENES LUFTHAVN, HØYBUKTMOEN

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser til at Avinor planlegger en forlengelse av rullebanen ved Kirkenes lufthavn, Høybuktmoen i slutten av planperioden.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre viser til at Kirkenes lufthavn i dag har en rullebane på 2 115 x 45 meter. Grunnet fjernterreng som gjennomtrenger hinderflatene er det lagt begrensninger i bruk av full rullebanelengde. Som eksempel er landingsdistansene fra øst og vest begrenset til hhv. 1 605 og 1 695 meter. Dette medfører vektbegrensninger for de største versjoner av flytypen B737, spesielt under vinterføre. Dette medfører som for eksempel at direkte charter ruter fra Europa har store begrensninger på antall seter med passasjerer.

Avinor har gjennomført risikoanalyse av hindersituasjonen rundt Kirkenes lufthavn i samarbeid med Veritas. Resultatet av analysen, er akseptert av Luftfartstilsynet. Avinor har i samråd med Luftfartstilsynet, planlagt å utvide banelengden i 2 faser. Fase en er i all hovedsak gjennomført, men fase 2 – å etablere lengere landingsbane fra øst ligger inne i annen halvdel av NTP. Fullføring av fase 2 vil innebære at dagens infrastruktur ved lufthavnen blir maksimalt utnyttet, og flyselskapene vil kunne operere med de største B737 uten større vektbegrensninger på helårsbasis innen Skandinavia og Nord-Europa. Prosjektet er estimert til ca. 200 mill. kroner.

Disse medlemmer viser til at utnyttelse av eksisterende infrastruktur ved Kirkenes lufthavn er av svært stor betydning for en positiv utvikling for næringslivet i lokalsamfunnet, Øst-Finnmark og Barentsregionen. Disse medlemmer peker på den viktige strategiske betydning Kirkenes og Sør-Varanger-samfunnet har som et brohode overfor Russland og i en norsk nordområdesatsing.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ønsker å prioritere en forlengelse av rullebanen inn i første halvdel av planperioden.

NY HAMMERFEST LUFTHAVN

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser videre til regjeringens forslag til eiermelding for Avinor, der det tas sikte på å etablere en ny lufthavn i Hammerfest. For å kartlegge lokalisering i Hammerfest, er det behov for ytterligere vurderinger. Regjeringen varsler at Avinor vil bli tilført midler for å kunne gjennomføre investeringen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre viser til at alternativene for ny lufthavn ved Hammerfest ennå ikke er tilstrekkelig utredet, og at det enda er operative utfordringer ved begge lokalitetene. Avinor vil videreføre det påbegynte arbeidet med utbedring av vær og vindforhold samt vinterdrift. Disse medlemmer håper regjeringen kan komme tilbake med saken tidlig etter at beslutningsgrunnlag foreligger. Disse medlemmer peker på at Hammerfest er en meget viktig del av nordområdesatsingen og må prioriteres.

ALTA LUFTHAVN

Komiteen viser til planene for utbygging av E6 vest for Alta. Dette vil frigi mye masse som nå planlegges å dumpe i sjø. Komiteen mener at det raskest mulig må utredes om massene i stedet kan benyttes til nødvendig utvidelse av rullebanen på Alta lufthavn.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til behovet for å forlenge Alta lufthavn, som er en av to stamflyplasser i Finnmark, slik at stamflyplassen kan øke sin kapasitet. Disse medlemmer ønsker at dette arbeidet forseres og igangsettes så fort planleggingen er ferdig.

15.9.5 Investeringer i infrastrukturen for sjøtransport i korridoren

Komiteen viser til at økt sjøtransport som følge av petroleumsvirksomhet, gruvevirksomhet og økt godstransport forsterker behovet for investeringer i trygge farleder og havneutvikling i korridoren. Komiteen er derfor tilfreds med regjeringens forslag, som innebærer en rekke farledstiltak. Videre viser komiteen til regjeringens nærskipsfartsstrategi som vil gi insentiver til havneutvikling ved viktige havner i korridoren.

FARLEDSTILTAK LEIRPOLLEN

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti , Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser til høringsinnspill fra Norsk Industri om nødvendigheten av utbedring av farleden ved Leirpollen i Finnmark. Flertallet registrerer at utbedringen er viktig for gruvedriften i Tana og norske smelteverft.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet ser det som positivt at regjeringen vil starte utbedringa av innseiling til Leirpollen i Tana i siste periode, og at det er satt av ei ramme på 135 mill. kroner til prosjektet. Disse medlemmer ber om at den prioriteres tidlig i perioden.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre viser til at et av verdens største kvartsittbrudd ligger i Auster-Tana. Disse medlemmer mener at videre utvikling av virksomheten og den betydningen Elkem Tana har for smelteverksindustrien i Norge, tilsier at farledstiltak Leirpollen prioriteres høyere. Dette er avgjørende betydning for en viktig hjørnesteinsbedrift i Tana, som uten de nødvendige utbedringer, må vurdere en nedbygging av virksomheten. Disse medlemmer mener at farledstiltak Leirpollen må prioriteres i første del av planperioden.

OLJEOMLASTNINGSTERMINAL I SØR-VARANGER

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Stolt-Nielsen sine planer om en oljeomlastningsterminal i Sør-Varanger. Om planen blir ferdig, så må det bygges en vei til terminalen. Disse medlemmer oppfatter det slik at veien blir privat finansiert, men forutsetter at Statens vegvesen bidrar med assistanse og kompetanse ved realisering av prosjektet.

15.10 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.

Komiteen mener at det er viktig at man klarer å utvikle reiselivsproduktet nasjonale turistveger med å etablere helårsturisme rundt veistrekningene. Komiteen 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 attraksjo-

ner med bl.a. gode overnattings- og mattilbud. Komiteen har merket seg at i tråd med regjeringens reiselivsstrategi «Destinasjon Norge» skal satsingen på Nasjonale turistveger videreføres.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti , Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser til at verdiskapingspotensial knyttet opp mot Statens vegvesen sitt Nasjonale turistveger-konsept, også er arbeidet med dannelse av næringsklynger innenfor verdikjeden mat og reiseliv langs de 18 Nasjonale turistvegene. På den måten kan virkemiddelapparatet få løftet fram samspill mellom matprodusent, foredler og serveringssteder, med mål om økt bruk av regionalt råvaregrunnlag, samt fokus på bedre kvalitet og vertskapsopplevelse langs de Nasjonale turistvegene. Flertallet ser utgangspunktet for et slikt arbeid bl.a. er erfaringene fra pilotprosjektet til Landbruks- og matdepartementet – Mat langs Nasjonale turistveger (2010–2013).

15.11 Transportsamarbeid innen Norden

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, påpeker at transport har en grunnleggende betydning for langsiktig og bærekraftig økonomisk vekst, konkurransekraft og sysselsetting i Norden. Innretningen av transportpolitikken har konsekvenser for regional utvikling, utslipp av klimagasser og miljø for øvrig. Utfordringer og utvikling av nordisk transportinfrastruktur er spesielt viktig i forhold til utvinning av naturressurser, og behovet for effektive transportforbindelser for persontrafikken spesielt innenfor de folkerikeste deler av Norden. En felles nordisk luftblokk vil kunne omfatte viktige områder som kompetanse, teknologiutvikling og organisering. Internasjonal handel og pendling over nasjonale grenser vokser, og behovet for internordiske prosjekter vokser i takt med dette.

Flertallet er opptatt av at transport- og infrastruktursamarbeidet i Norden styrkes. Man bør søke å finne en felles visjon, målsettinger og ambisjoner angående utbyggingen av transportkorridorene mellom de nordiske land og fra Norden til kontinentet. Infrastrukturinvesteringer som bidrar til å redusere transportsektorenes negative innvirkning på miljøet og redusere utslipp av klimagasser bør stå i fokus.

Flertallet viser til at mobiliteten i Norden blir stadig viktigere. Da er det viktig for Nordens innbyggere at planlegging av infrastruktur ikke stopper ved grensene. Flertallet viser til rekommandasjon vedtatt i Nordisk Råd høsten 2012 om blant annet å utarbeide en felles nordisk strategi for utvikling og investeringer i transportinfrastruktur, og en plan for forbedring av forbindelsene mellom de mest folkerike delene av Norden. Flertallet vil be regjeringen om, i samarbeid med de andre nordiske land, å følge opp anbefalingen fra Nordisk Råd. Flertallet vil videre understreke betydningen av å utvikle langsiktige strategier for det nordiske transportnettet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet har over tid merket seg ønske om å få til en nordisk transportplan. Dette har kommet klart frem gjennom arbeid i Nordisk Råd og gjennom signaler fra både parlamentarikere og næringslivet i vår nordiske naboland. Det foreligger i dag mange ønsker om ulike transportkorridorer fra Østfold i sør til Finnmark i nord. En vesentlig grunn til å få på plass denne type transportkorridorer er begrensningene som Østersjøen har relatert til store isproblemer og grunne farvann om vinteren, dårlig kapasitet over Store Belt og problematikken med utslipp i Østersjøen som har nådd sin grense for dette. Slike transportkorridorer vil også kunne gi store fordeler for Norge. Både relatert til knutepunkter for vei og bane og for bane/veg og videre frakt over sjø fra Norge til resten av verden. Både Finland og Sverige har store behov for en slik korridor knyttet opp mot både mineraler, gruvedrift og treforedling. Disse medlemmer mener det er på høy tid at det utarbeides en nordisk masterplan for slike trafikkorridorer snarest mulig.

Komiteens medlem fra Høyre og Kristelig Folkeparti mener at det er avgjørende for norsk/svensk konkurranseevne og klimapolitikk at det nordiske transportnettet fungerer optimalt, ettersom en stor del av transporten krysser landegrensene. Disse medlemmer mener derfor at det bør utarbeides en nordisk masterplan for transport mot 2050 som er i tråd med EUs hvitbok for transport 2050 og som korresponderer med Ten-T-prioriteringene. I første omgang bør det utarbeides en masterplan for Sverige/Norge som synkroniserer planene på begge sider av Riksgrensen, som peker på særlige behov og som bidrar til samordning av transportplanarbeidet i begge land.

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

«Stortinget ber regjeringen ta initiativ til at det utarbeides en Nordisk transportplan.»

15.12 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 mener at en i langt større grad må se trafikkutfordringene med barnas øyne. Komiteen mener alle skal ha rett til en trygg skoleveg.

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

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti vil peke på 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, syklister, 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, syklister 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 alkolås 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.

16. Forslag fra mindretall

Forslag fra Fremskrittspartiet og Høyre:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen modernisere og revidere havneloven, med sikte på å åpne for at havner kan organiseres som aksjeselskaper.

Forslag fra Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti:

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen innføre skattefritak for arbeidsgiverbetalte kollektivkort.

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 3

Stortinget ber regjeringen øke rammen i Nasjonal transportplan 2014–2023 med 454,5 mrd. kroner sammenlignet med rammen i Meld. St. 26 (2012–2013). Stortinget ber regjeringen bruke følgende fordeling:

Kap. 1320 Statens vegvesen	Påplussinger fra Fremskrittspartiet
Post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold	+35,00 mrd. kroner
Post 30 Riksveiinvesteringer via statsbudsjett	+33,00 mrd. kroner
Post 31 Rassikring	+6,00 mrd. kroner
Post 62 Tilskudd rassikring fylkesveinett	+6,00 mrd. kroner
Post 63 (Ny) Tilskudd vedlikehold fylkesveier	+37,00 mrd. kroner
Post 72 Kjøp av riksveiferje/utvides til fylkesferjer	+20,00 mrd. kroner
Post 99 (Ny) Anslag annen finansiering dekkes av staten	+97,50 mrd. kroner
Kap. 1322 Jernbane SF	
Post 95 Kapitalinnskudd	+38,00 mrd. kroner
Kap. 1324 Riksvei SF	
Post 95 Kapitalinnskudd	+124,00 mrd. kroner
Kap. 1330 Særskilte transporttiltak	
Post 60 Særskilte tilskudd kollektivtransport	+10,00 mrd. kroner
Post 80 (Ny) Storbypakke (Oslo, Bergen, Stavanger, Trondheim)	+13,00 mrd. kroner
Post 81 (Ny) Bypakke	+5,00 mrd. kroner
Post 82 (Ny) Trafikksikkerhetstiltak	+10,00 mrd. kroner
Kap. 1350 Jernbaneverket	
Post 30 Investering i linjen	+15,00 mrd. kroner
Kap. 1062 Kystverket	
Post 30 Nyanlegg (Stad skipstunnel)	+1,00 mrd. kroner
Post 45 Nyanskaffelser/vedlikehold farleder	+2,50 mrd. kroner
Post 65 (Ny) Utvikling godshavner	+1,50 mrd. kroner
SUM Fremskrittspartiets påplussinger	+ 454,50 mrd. kroner
+ Regjeringens NTP 2014–2023	507,99 mrd. kroner
Sum Fremskrittspartiets NTP 2014–2023	+ 962,49 mrd. kroner

Stortinget ber regjeringen prioritere motorveiutbygging og oppgradering av eksisterende motorvei på følgende strekninger:

- Rv. 22 Lillestrøm–Fetsund med bru over Glomma
- E18 Riksgrensen/Ørje–Oslo–Kristiansand
- E6 Riksgrensen/Svinesund–Oslo–Trondheim–Steinkjer
- E39 Kristiansand–Stavanger
- E16 Sandvika–Hønefoss
- Rv. 4 Oslo–Mjøsbrua
- Rv. 2 Riksgrensen/Magnor–Kongsvinger
- E39 Stavanger–Bergen
- Rv. 25/ Rv. 3 Hamar–Elverum
- E16 Hønefoss-Gardermoen–Kongsvinger
- Rv. 35 Hokksund–Åmot
- E134 Drammen–Bergen
- Rv. 19 fergefri forbindelse Østfold–Vestfold

Stortinget ber regjeringen særlig prioritere jernbaneinvesteringer på følgende strekninger:

- Østfoldbanen Oslo–Halden–Sverige
- Dovrebanen Oslo–Lillehammer
- Vestfoldbanen Oslo–Skien
- Kongsbergbanen
- Kongsvingerbanen
- Gjøvikbanen Oslo–Gjøvik–Dovrebanen
- Jernbanetunnel og ny T-banetunnel under Oslo sentrum
- Fornebubanen

- A-husbanen
- Forbindelse mellom Follobanen og Alnabru
- Jærbanen
- Ofotbanen
- Ringeriksbanen Sandvika–Hønefoss
- Østfoldbanen Østre linje
- Sørvestbanen Porsgrunn–Brokelandsheia
- Bergensbanen
- Sørlandsbanen
- Gamle hovedbanen

Forslag 4

Stortinget ber regjeringen opprette et infrastrukturfond pålydende 500 mrd. kroner, der 75 pst. av avkastningen øremerkes samfunnsøkonomisk lønnsomme veiprosjekter og 25 pst. øremerkes samfunnsøkonomisk lønnsomme jernbaneprosjekter.

Forslag 5

Stortinget ber regjeringen omorganisere det nåværende Samferdselsdepartementet til et Transportdepartement med ansvar for alt innenfor transport til lands, vanns og i luften, samt all virksomhet som er en naturlig del av transportvirksomheten, herunder havnevirksomhet.

Forslag 6

Stortinget ber regjeringen etablere et Statens transporttilsyn som får til oppgave å drive kontroll av all transport til lands (vei og jernbane), vanns og luft og havnevirksomhet for å påse at alle regler, særlig sikkerhetsbestemmelser, følges. Tilsynet skal ha et særlig fokus på ulykkesutsatte veistrekninger.

Forslag 7

Stortinget ber regjeringen legge frem plan for effektivisering av Vegdirektoratet/Statens vegvesen i forbindelse med ordinært budsjett for 2014.

Forslag 8

Stortinget ber regjeringen fremme en sak om å overføre fylkesveiene fra fylkene til staten og kommunen, der veiene som tidligere var klassifisert som øvrige riksveier overføres tilbake til staten, og øvrige veier fordeles mellom staten og kommunene.

Forslag 9

Stortinget ber regjeringen sørge for at fergesamband klassifisert som riksveiferge, får full statlig finansiering over statsbudsjettet, inkludert ferger som etter forvaltningsreformen ble omklassifisert fra riksveiferger til fylkesveiferger.

Forslag 10

Stortinget ber regjeringen endre retningslinjene for fergeavløsningsprosjekter slik at staten heretter dekker samlede finansieringskostnader i inntil 50 år.

Forslag 11

Stortinget ber regjeringen utvide pågående forsøk med gratis ferge til å omfatte et av de nåværende større riksveiferjesambandene i en periode på 2 år og peker spesielt på ferjesambandet Halhjem–Sandvikvåg på E39 i Hordaland.

Forslag 12

Stortinget ber regjeringen legge fram sak om statlig overtakelse av bompengegjeld i eksisterende bompengeselskaper, samt finansiering over de årlige statsbudsjettene slik at innkreving av bompenger opphører umiddelbart.

Forslag 13

Stortinget ber regjeringen hvert år fremover legge frem en komplett oversikt overfor Stortinget over brutto bompenger, innkrevingskostnader, finansieringskostnader og netto bompenger for samtlige bompengeprosjekter i Norge.

Forslag 14

Stortinget ber regjeringen legge frem en sak om å oppheve den lovmessige adgangen til bompengeinnkreving på offentlige veier.

Forslag 15

Stortinget ber regjeringen dimensjonere nye trygge norske motorveier til en maksimalfartsgrense på 130 km/t.

Forslag 16

Stortinget ber regjeringen utrede bedre tilrettelegging og koordinering for ekspressbusser i hver enkelt transportkorridor.

Forslag 17

Stortinget ber regjeringen sørge for at det ikke tas utbytte fra Avinor AS i NTP-perioden 2014–2023.

Forslag 18

Stortinget ber regjeringen i løpet av 2014 legge frem en egen stortingsmelding om modernisering av norsk luftfartspolitikk basert på «Strategi for norsk luftfart» fra juni 2008, og fremlagte rapporter om flysikkerheten i norsk luftfart.

Forslag 19

Stortinget ber regjeringen arbeide for en betydelig reduksjon i «securitykostnader» på norske fly-

plasser i løpet av de nærmeste årene og gi Stortinget tilbakemelding på egnet måte om resultatene av dette arbeidet.

Forslag 20

Stortinget ber regjeringen legge frem en full gjennomgang av sjøtransportens avgifter og gebyrer, med sikte på forenklinger og reduksjoner i det samlede nivået for å styrke sjøtransportens relative konkurranseevne.

Forslag 21

Stortinget ber regjeringen legge frem en nasjonal havnestrategi der man satser på et mindre antall nasjonale havner med riksveitilknytning.

Forslag 22

Stortinget ber regjeringen legge frem en plan for å styrke oljevernberedskapen, inkludert depotutstyr, håndtering av skipsvrak og rutinemessig evaluering av oppryddingsaksjoner.

Forslag 23

Stortinget ber regjeringen gjennomføre en betydelig reduksjon av planleggingstiden for samferdselsprosjekter med målsetting om å redusere planleggingstiden til tre år.

Forslag 24

Stortinget ber regjeringen bruke statlig regulering på alle motorveistrekninger i NTP 2014–2023.

Forslag 25

Stortinget ber regjeringen utrede bruk av offentlig-privat samarbeid (OPS) basert på statlig fullfinansiering.

Forslag 26

Stortinget ber regjeringen i løpet av 2014 legge frem egen sak om bruk av nye finansieringsløsninger for å sikre statlig finansiering av investeringer innenfor samferdselssektoren.

Forslag 27

Stortinget ber regjeringen inkludere reisetidsforutsigbarhet i statens veileder i samfunnsøkonomiske analyser.

Forslag 28

Stortinget ber regjeringen redegjøre for tiltak for å fjerne vedlikeholdsetterslepet på jernbanenettet og sammenhengen mellom vedlikeholdssituasjon og arbeidet med punktlighet på jernbanen i forbindelse med ordinært statsbudsjett for 2014.

Forslag 29

Stortinget ber regjeringen utrede en ordning med kjøp av sjøbasert godstransportkapasitet innenlands for å øke overgang fra landbasert til sjøbasert godstransport.

Forslag 30

Stortinget ber regjeringen utrede full konkurranse på alle norske jernbanestrekninger som i dag trafikkeres av NSB, og legge frem forslag for Stortinget på egnet måte.

Forslag 31

Stortinget ber regjeringen organisere Kystverket som statsforetak (SF), for å legge forholdene til rette for en raskere og mer samfunnsøkonomisk utbygging og vedlikehold av effektiv, sikker og miljøvennlig sjøtransport i Norge. Stortinget legger til grunn at selskapet får langsiktige, statlige lån med lav rente til sine prosjekter, og at selskapets utgifter til renter og avdrag for slike lån dekkes gjennom de årlige statsbudsjett.

Forslag 32

Stortinget ber regjeringen fremlegge en sak om bykommunalt ansvar for kollektivtransporten for Bergen, Stavanger og Trondheim slik man allerede har i Oslo.

Forslag 33

Stortinget ber regjeringen utrede nye ringveiløsninger rundt de største byene.

Forslag 34

Stortinget ber regjeringen legge frem forslag om statlig fullfinansiering av bypakkene i de fire største byene.

Forslag 35

Stortinget ber regjeringen utrede bygging av vei i flere plan for å utvide veikapasiteten spesielt i og rundt de største byene.

Forslag 36

Stortinget ber regjeringen endre innretningen på Belønningsordningen innenfor kollektivtransport slik at disse fordeles til byområder etter søknad, men uten krav om lokale tiltak finansiert med bompenger og krav om restriksjoner på lokal bilkjøring. Stortinget ber regjeringen sørge for at belønningsordningen fremstår som en belønning for nye tiltak innenfor kollektivtransporten for å øke kollektivandel og antall transporterte passasjerer spesielt i rushtiden og med dokumentasjon underveis og ved avtalens utløp.

Forslag 37

Stortinget ber regjeringen sørge for at ordningen med statlig kjøp av persontransport med tog (kap.1351) på årlig statsbudsjett blir utvidet med statlig kjøp av persontransport generelt, og uavhengig av transportmiddel i de fire største byene, under budsjettkapittel 1330 Særskilte transporttiltak. Stortinget ber om at en slik utvidet ordning kommer på plass fra og med statsbudsjettet for 2014.

Forslag 38

Stortinget ber regjeringen sørge for at programområdet Bymiljøavtaler innenfor den økonomiske rammen for riksveiinvesteringer ifølge tabell 7.4. i ny NTP 2014–2023 brukes til investering i riksveinettet i de fire største byene med vekt på tiltak som øker fremkommelighet generelt og kollektivtransport spesielt, og til statlig kjøp av kollektivtransport fordelt med 50 pst. til hvert formål.

Forslag 39

Stortinget ber regjeringen inkludere kapasitetsfremmende tiltak innenfor kollektivtransport som blant annet prosjektet «Spontan samkjøring i Bergen» i tildeling av midler fra hhv. Belønningsordning og Bymiljøpakker.

Forslag 40

Stortinget ber regjeringen sørge for samordning av Bybaneprosjektet i Bergen, jf. St.prp. nr. 75 (2004–2005) og Innst. S. nr. 94 (2005–2006), med utvikling av nærtrafikk med jernbane i Bergensregionen. Stortinget legger til grunn at staten overtar ansvaret for utbygging av prosjektet.

Forslag 41

Stortinget ber regjeringen gjennom dialog med Oslo kommune sørge for at Alnabru først og fremst utvikles som et logistikknutepunkt, både nasjonalt, regional og lokalt.

Forslag 42

Stortinget ber regjeringen utrede periodisk godkjenning av veinettet i Norge og et klart definert statlig juridisk ansvar i veitrafikkloven for ulykker som skyldes dårlig vei.

Forslag 43

Stortinget ber regjeringen utrede en statlig fullfinansiert Oslofjord-forbindelse mellom Østfold og Vestfold til erstatning for ferjesambandet Moss–Horten, med målsetting om ferdigstillelse innen utgangen av NTP 2014–2023.

Forslag 44

Stortinget ber regjeringen sørge for at E18 Rugtvedt–Dørdal bygges ut med full 23-meters veibredde slik politiet, brannvesenet, Statens vegvesen og aksjonsgruppa for E18 krever.

Forslag 45

Stortinget ber regjeringen øke rammene for perioden 2014–2017 med 100 mill. kroner, slik at det unngås stans i utbyggingen på rv. 9 gjennom Setesdal.

Forslag 46

Stortinget ber regjeringen sette i gang bygging av Stad skipstunnel i 2014 basert på alternativ «Stor tunnel» med statlig fullfinansiering.

Forslag 47

Stortinget ber regjeringen fremme ny sak for Stortinget slik at utbygging av hele InterCity-triangelet kan realiseres innen 2025.

Forslag 48

Stortinget ber regjeringen med utgangspunkt i Oslopakke 3 utarbeide et videreført prosjekt (Østlandspakken) for modernisering og effektivisering av transportnettet i triangelet Hamar–Skien–Halden basert på statlig prosjektfinansiering, og med et tidsperspektiv 2014–2043.

Forslag 49

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

Forslag fra Høyre og Kristelig Folkeparti:

Forslag 50

Stortinget ber regjeringen gjennomføre en betydelig reduksjon av planleggingstiden for samferdselsprosjekter, i første rekke med mål om å halvere tidsbruken.

Forslag 51

Stortinget ber regjeringen fremme en sak som presenterer ulike løsninger for hvordan Stortinget i fremtiden skal kunne vedta nasjonale planer med mål, rammer, tiltak og finansiering, og hvordan fagetatene kan overta ansvaret for detaljer og gjennomføring.

Forslag 52

Stortinget ber regjeringen bygge vei og jernbane raskere gjennom å redusere planleggingstiden, samordne innsigelser bedre og organisere større vei- og jernbaneutbygginger som egne prosjekter der offentlig-privat samarbeid brukes som gjennomføringsstrategi.

Forslag 53

Stortinget ber regjeringen sette i gang følgende OPS-prosjekter i løpet av kommende NTP-periode:

1. E18 Oslo–Asker («Vestkorridoren»)
2. Alnabruterminalen
3. E16 Bjørum–Hønefoss
4. Ringeriksbanen
5. E18 Telemark/Aust-Agder (i hensiktsmessige strekninger)
6. E16 Kløfta–Kongsvinger (gjenstående)
7. Rv. 3 Østerdalen
8. E16 Valdres–Filefjell
9. E6 i Hedmark og Oppland (i hensiktsmessige strekninger)
10. E134 Drammen–Haugesund (i hensiktsmessige strekninger)
11. E39 «Hordfast» og «Møreaksen»
12. Rv. 555 Sotrasambandet
13. E16 Arna-tunnelen
14. E6 «Trondheimsveien» (i hensiktsmessige strekninger)
15. E136 Ålesund–Oppland grense (i hensiktsmessige strekninger)
16. Saltenpakke 2
17. Regionpakke Tromsø (i hensiktsmessige strekninger)

Forslag 54

Stortinget ber regjeringen utrede mulighetene for å redusere kapitalkostnadene og lånebelastningen ved OPS- og bompengeprosjekter, fortrinnsvis ved å gi selskapene tilgang på statlige lån til markedsmessige betingelser, statlige refinansieringsgarantier til markedsmessige betingelser eller andre målrettede tiltak der statens kredittverdighet benyttes til å redusere finansieringsrisiko.

Forslag 55

Stortinget ber regjeringen videreføre rentekompensasjonsordningen for fylkesveiene.

Forslag 56

Stortinget ber regjeringen utforme bilavgiftene slik at de oppfordrer til miljøvennlig og sikker transport.

Forslag 57

Stortinget ber regjeringen legge til rette for at godstog og langdistansetog skal kunne prioriteres i jernbanenettet mellom kl. 18.00 og 05.00.

Forslag 58

Stortinget ber regjeringen dimensjonere alle nye jernbaneutbygginger for 250 km/t.

Forslag 59

Stortinget ber regjeringen om å konkurranseutsette tårntjenestene og etablere et sterkere nordisk samarbeid for underveistjenestene.

Forslag 60

Stortinget ber regjeringen bidra til å fremme konkurransedyktig luftfart, spesielt der hvor luftfarten ikke har mer miljøvennlige konkurrenter.

Forslag 61

Stortinget ber regjeringen legge til rette for at skip som ligger til kai i offentlige havner, bør pålegges å benytte landstrøm der dette er tilgjengelig.

Forslag 62

Stortinget ber regjeringen modernisere Jernbaneverket ved å omdanne selskapet til et statlig selskap med en profesjonell byggherre- og toglederfunksjon. Eierskap til infrastruktur, stasjoner og kjøreveier overføres dette selskapet.

Forslag 63

Stortinget ber regjeringen omdanne Statens vegvesen til et statlig selskap og rendyrke selskapets byggherrevirksomhet.

Forslag 64

Stortinget ber regjeringen opprette et vegtilsyn uavhengig av eksisterende transportetater, og gi dette ansvaret for tilsyn med både veier og kjøretøy.

Forslag 65

Stortinget ber regjeringen etablere instrumenter for å måle utviklingen i kollektivtilbudet, slik at det blir enklere å sammenlikne storbyregionenes resultater opp mot hverandre.

Forslag 66

Stortinget ber regjeringen planlegge for full utbygging av InterCity-strekningene i Østlandsområdet, prioritere kryssingsspor på viktige godstraseer og skinnegående transport i og rundt storbyene.

Forslag 67

Stortinget ber regjeringen bidra til at storbyregionene innen 2030 har utviklet et bærekraftig kollektivnett basert på de smarteste transportløsningene, innovativ og miljøvennlig teknologi, enkelt tilgjengelig for alle.

Forslag 68

Stortinget ber regjeringen gjøre det attraktivt for kommunene å legge til rette for intermodal transport med å opprette en ordning for forenkling av overgangen fra en transportform til en annen.

Forslag 69

Stortinget ber regjeringen ha en opptrappingsplan som sikrer de statlige bevilgningene til storbyregionenes kollektivnett.

Forslag 70

Stortinget ber regjeringen legge til rette for egne sykkelekspressveier til bykjerner og sentraliserte næringsområder.

Forslag 71

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

Forslag 72

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

Forslag 73

Stortinget ber regjeringen bygge flere midtrekkverk, forsere byggingen av allerede planlagte midtrekkverk samt senke terskelen for trafikkmengden som kreves for at en vei skal utrustes med midtrekkverk, fortrinnsvis til 6 000 ÅDT.

Forslag 74

Stortinget ber regjeringen innføre en ny tilskuddsordning til havneformål. Ordningen skal forvaltes av Kystverket.

Forslag 75

Stortinget ber regjeringen legge frem sak om utnyttelse av mulighetene intelligente transportsystemer (ITS) gir i transportsektoren, eksempelvis for trafikksikkerhet og kollektivtrafikken.

Forslag 76

Stortinget ber regjeringen om å inkludere boligutbygging som et dokumenterbart kriterium i Belønningsordningen for kollektivtransport og/eller de kommende bypakkene.

Forslag 77

Stortinget ber regjeringen sørge for en forpliktende finansiering av viktige kollektivtransportløsninger i de største byene, fortrinnsvis gjennom å gi statlige investeringstilskudd etter prinsippet om samsvarende medfinansiering av lokale tilskudd (50/50 fordeling).

Forslag 78

Stortinget ber regjeringen legge fram egen sak om tiltak for økt bruk av alkolås.

Forslag 79

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

Forslag 80

Stortinget ber regjeringen innføre krav om at alle nye drosjer, ferger, rutebåter og dieseltog skal gå på utslippsfrie eller klimanøytrale drivstoff innen utgangen av 2022.

Forslag 81

Stortinget ber regjeringen innføre krav om at alle nye kommunale, fylkeskommunale og statlige kjøretøyer går på CO_2-fritt eller CO_2-nøytralt drivstoff innen utgangen av 2018.

Forslag 82

Stortinget ber regjeringen vurdere Stad skipstunnel som et OPS-prosjekt.

Forslag fra Høyre:

Forslag 83

Stortinget ber regjeringen opprette et vedlikeholdsfond på 50 mrd. kroner, der avkastningen er øremerket vedlikehold av vei og jernbane.

Forslag 84

Stortinget ber regjeringen øke Belønningsordningen gradvis til 1 mrd. kroner årlig.

Forslag 85

Stortinget ber regjeringen planlegge og foreta en helhetlig og full utbygging av InterCity-triangelet så raskt som mulig, og senest innen 2030.

Forslag fra Kristelig Folkeparti:

Forslag 86

1. Rammene til samferdselsformål i planperioden 2014–2023 økes med 17,92 mrd. kroner ut over regjeringens forslag slik at midler som stilles til

rådighet for samferdselsformål økes med 27,92 mrd. kroner, jf. fordeling i følgende tabell:

Økonomiske rammer, avvikende fra regjeringens forslag. Årlig gjennomsnitt. Mill. 2013-kroner.

Formål	Regjeringens forslag NTP 2014–2023	Kristelig Folkepartis forslag NTP 2014–2023	Økning
Kap. 1350 Jernbaneverket	16 781	17 381	600
Kap. 1330 post 71[1)]	-	250	250
Kap. 1330 post 60 Belønningsordning kollektivtiltak	923	1423	500
Kap. 1320 post 61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	228	1000	772
Kap. 1330 post 61 Tilskudd bybaner	-	200	200
Kap. 1320 post 23/30 Statens vegvesen	31 155	31 605	450
Kap. 1301 post 72[2)] Infrastruktur El-bil Transnova		20	20
Effektiviseringsgevinst			-10
Sum økning			1 792

[1)] Ny post: Belønningsordning for gang- og sykkelvei.

[2)] 50 mill. kroner første fire år.

2. Økte midler innenfor disse hovedrammene fordeles i tråd med Kristelig Folkepartis merknader i Innst. 450 S (2012–2013).

Forslag 87

Stortinget ber regjeringen opprette et infrastrukturfond med en ramme på 50 mrd. kroner, slik at større utbygginger i større grad gjennomføres helhetlig og med mer forutsigbar finansiering.

Forslag 88

Stortinget ber regjeringen fremme ny sak for Stortinget slik at utbygging av hele InterCity-triangelet kan realiseres innen 2026.

17. Komiteens tilråding

Forslagene I–XXVII fremmes av Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti.

Forslag XXVIII fremmes av en enstemmig komité.

Komiteen viser til meldingen og merknadene og rår Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

I

Stortinget ber regjeringen legge til rette for at en større del av avkastningen fra Statens pensjonsfond utland («Oljefondet») tas i bruk som investeringer i veier, jernbane og annen samferdselsinfrastruktur.

II

Stortinget ber regjeringen raskest mulig implementere hovedanbefalingene i NOU 2012:16 Samfunnsøkonomiske analyser i statens veileder i samfunnsøkonomisk analyse.

III

Stortinget ber regjeringen utarbeide en egen nasjonal motorveiplan, enten som tillegg til statsbudsjettet for 2014 eller som egen stortingsmelding.

IV

Stortinget ber regjeringen legge en forpliktende plan for konvertering av signalsystemene til den europeiske standarden ERTMS.

V

Stortinget ber regjeringen iverksette tiltak som styrker konkurransen i markedet for godstransport med jernbane, slik at det blir mer attraktivt å frakte gods på skinner.

VI

Stortinget ber regjeringen øke jernbanetransportens konkurransekraft ved å forsere bygging av kryssingsspor på viktige godsstrekninger.

VII

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.

VIII

Stortinget ber regjeringen konkurranseutsette tårntjenestene ved norske flyplasser.

IX

Stortinget ber regjeringen utrede modell for statlig låneordning for samferdselsformål, og legge dette frem for Stortinget i forbindelse med nasjonalbudsjettet for 2014.

X

Stortinget ber regjeringen muliggjøre videreforsendelse av bagasje til de sluttdestinasjoner der tollbehandling er tilgjengelig på flyplassen.

XI

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

XII

Stortinget ber regjeringen utrede bruk av tog med to etasjer for å utvide togkapasiteten.

XIII

Stortinget ber regjeringen inkludere bruk av ekspressbåt som tiltak innenfor kollektivtransport i de 4 største byområdene (mellom by og nærmeste nabokommuner) i tildeling av midler fra henholdsvis Belønningsordning og Bymiljøpakker.

XIV

Stortinget ber regjeringen fremlegge for Stortinget en statusrapport for universell utforming på alle transportområder.

XV

Stortinget ber regjeringen åpne for konkurranse om persontransport med tog, og gradvis avvikle NSBs monopol gjennom å åpne for kjøp av persontransporttjenester fra andre aktører.

XVI

Stortinget ber regjeringen styrke satsingen på jernbanefaglig utdanning, blant annet ved å gjøre den mer uavhengig av Jernbaneverket.

XVII

Stortinget ber regjeringen gjennomgå kjørevegsavgiften på jernbanen, med hensikt å kartlegge hvordan den bør utformes for å oppnå en konkurransenøytral infrastruktur med et mangfold av tilbydere.

XVIII

Stortinget ber regjeringen gjennom et offentlig-privat samarbeid planlegge for opp mot 80 døgnhvileplasser og spesielt tilrettelegge for dette der det bygges ny vei.

XIX

Stortinget ber regjeringen arbeide for en konkurransenøytral eierstruktur av alle offentlige godsterminaler, med like driftsvilkår overfor alle operatører.

XX

Stortinget ber regjeringen sette inn avbøtende strakstiltak mot dødsulykker på veinettet ved å gjennomføre sikring av ulykkespunkter og -strekninger hvor det er kartlagt høy ulykkesrisiko.

XXI

Stortinget ber regjeringen i løpet av 2014 legge frem egen sak om motorsyklenes rolle i norsk samferdsel.

XXII

Stortinget ber regjeringen iverksette nye tiltak for å redusere bruk av salt på norske veier.

XXIII

Stortinget ber regjeringen sørge for at nattfergetilbudet på strekningen Volda–Folkestad blir opprettholdt for å opprettholde dagens beredskap.

XXIV

Stortinget ber regjeringen starte et offentlig-privat samhandlingsprogram mellom myndigheter og bransje for å styrke konkurranseevnen til sjøtransporten, blant annet gjennom å kartlegge varestrømmer for å få et bedre grunnlag for å overføre mer gods fra vei til sjø.

XXV

Stortinget ber regjeringen gjennomføre en mulighetsstudie for å øke bruk av sjøbasert kollektivtransport sammen med aktuelle fylkeskommuner.

XXVI

Stortinget ber regjeringen gjennomføre endringer i lostjenesten med sikte på å redusere antall losinger gjennom økt bruk av farledsbevis, samt å redusere avgifter og gebyrer knyttet til lostjenesten.

XXVII

Stortinget ber regjeringen ta initiativ til at det utarbeides en Nordisk transportplan.

XXVIII

Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023 – vedlegges protokollen.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 11. juni 2013

Knut Arild Hareide
leder

Anne Marit Bjørnflaten
ordfører

VEDLEGG 1

Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til Stortingets presidentskap, datert 15. mai 2013

Feil i Meld. St. 26 (2012-2013) Nasjonal transportplan 2014-2023

Under er en oversikt over feil i meldingen som Samferdselsdepartementet er kjent med. Fiskeri- og kystdepartementet har ikke funnet noen feil på sitt område.

Kapittel 1

SIDE 16, 2. KOLONNE, NEST SISTE AVSNITT:

”I tillegg er det lagt til grunn om lag 98 mrd. kr i bompenger. Samlet sett utgjør dette 606 mrd. kr i tiårsperioden. ”.

Skal være:
”I tillegg er det lagt til grunn 98,6 mrd. kr i bompenger. Samlet sett utgjør dette 606,6 mrd. kr i tiårsperioden.”

SIDE 17, TABELL 1.1 ANNEN FINANSIERING (ANSLAG):

”9 800”

Skal være:
”9860”

SIDE 23, KAPITTEL 1.5, 1.AVSNITT:

”I tillegg er det lagt til grunn om lag 98 mrd. kr i bompenger i planperioden.”

Skal være:
”I tillegg er det lagt til grunn om 98,6 mrd. kr i bompenger i planperioden.”

Kapittel 4

SIDE 59, 1. STREKPUNKT UNDER OVERSKRIFTEN ”ANDRE DELER AV RIKSVEGNETTET”

Her står det at regjeringens prioriteringer innebærer at rv 23 vil ha firefelts veg på hele strekningen fra kryss med E6 i Akershus til kryss med E18 i Buskerud. Det er imidlertid kun strekningen Dagslett – Linnes – kryss E18 og selve kryssingen av Oslofjorden som vil få fire felt.

Kapittel 6

SIDE 89, ØVERST 2. SPALTE:

Ved en feil har parentesen ”(se vedlegg om planprosessen)” kommet med i teksten. Denne kan det ses bort i fra.

Kapittel 7

SIDE 106, 3. AVSNITT:

”Anslaget for annen finansiering (…) er om lag 98 mrd. kr i hele planperioden.”

Skal være:
”Anslaget for annen finansiering (…) er 98,6 mrd. kr i hele planperioden.”

SIDE 106, TABELL 7.1 ANNEN FINANSIERING (ANSLAG):

”9 800”

Skal være:
”9 860”

SIDE 107, TABELL 7.2 ANNEN FINANSIERING (ANSLAG):

”9 800”

Skal være:
”9 860”

SIDE 110, TABELL 7.3 ANNEN FINANSIERING (ANSLAG):

”9 550 10 000 9 800”

Skal være:
”9 630 10 000 9 860”

SIDE 111, TABELL 7.4 ANNEN FINANSIERING (ANSLAG):

”9 300 10 000 9 700”

Skal være:
”9 400 10 000 9 750”

SIDE 111, FØRSTE KOLONNE:

”I tillegg er det lagt til grunn om lag 97 mrd. kr i annen finansiering”

Skal være:

”I tillegg er det lagt til grunn 97,5 mrd. kr i annen finansiering”

Kapittel 9

SIDE 166, SISTE AVSNITT:

Her står det at i siste seksårsperiode prioriteres om lag 3,5 mrd. kr i statlige midler til riksveger i Oslopakke 3. Riktig tall skal være 2,8 mrd. kr. Endringen skyldes at to prosjekter i Akershus (Hagantunnelen og Gardermoenkryss) som ikke inngår i Oslopakke 3, var tatt med.

Kapittel 12

SIDE 216, NEDERST 2. SPALTE:

“Elektrifisering av Meråkerbanen og Trønderbanen vil gi 12 300 tonn CO_2-ekvivalenter per år reduserte utslipp fra jernbanen.”

Skal være:
“Elektrifisering av Meråkerbanen og Trønderbanen vil gi 14 500 tonn CO_2-ekvivalenter per år reduserte utslipp fra jernbanen.”

Kapittel 15

SIDE 246, TABELL 15.2 E39 ÅLGÅRD – SANDVED:

Her står det oppført 6-årsrammen og ikke 10-årsrammen (statlige midler). I prosjektomtalen s. 274 er det riktig.

Skal være:
1 310 mill. kr

SIDE 270, TABELL 15.11 E18 LYSAKER – RAMSTADSLETTA:

Kostnadsanslaget er feil. I tabell 15.2, s 246 er kostnadsanslaget riktig.

Skal være:
10 100 mill. kr

SIDE 278, TABELL 15.18 VESTFOLDBANEN:

Samfunnsøkonomisk nettonytte har feil fortegn, det står -1 380 mill. kr.

Skal være:
1 380 mill. kr

SIDE 278 KRISTIANSAND LUFTHAVN, KJEVIK

Utvidelse av utenlandsterminalen er forventet ferdigstilt i 2015, ikke 2016.

SIDE 282, TABELL 15.20 NØKKELTALL OG VIRKNINGSBEREGNINGER FOR E39 ROGFAST:

Vegdirektoratet har opplyst at siste virkningsbergninger for E39 Rogfast ikke kom med i St. meld. 26. Under vises endringer i virkningsbergninger

- Samfunnsøkonomisk netto nytte: 18 390 mill. kr
- Endring i samfunnets transportkostnader: - 32 090 mill. kr
- Endring i bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet: - 12 370 mill. kr
- Endring i samfunnets transportkostnader for distriktene: - 16 050 mill. kr
- Endring i antall drepte og hardt skadde pr år: + 0,9 personer
- Endring i CO2- utslipp fra trafikken per år: + 15 900 tonn
- Totale CO2-utslipp i byggefasen inkludert utslipp i utlandet: 26 900 tonn

Skal være:

- Samfunnsøkonomisk netto nytte: 7 750 mill. kr
- Endring i samfunnets transportkostnader: - 25 013 mill. kr
- Endring i bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet: - 8 248 mill. kr
- Endring i samfunnets transportkostnader for distriktene: - 12 507 mill. kr
- Endring i antall drepte og hardt skadde pr år: + 1,1 personer
- Endring i CO2- utslipp fra trafikken per år: + 16 945 tonn
- Totale CO2-utslipp i byggefasen inkludert utslipp i utlandet: 40 924 tonn

Tall for endring CO2-utslipp fra trafikken er angitt for 1. år.

SIDE 285, ANDRE SPALTE, ANDRE AVSNITT:

Her står det ”fv 64”

Skal være:
”fv 65”

SIDE 286, NEDERST I FØRSTE SPALTE:

”I tillegg prioriteres til sammen 500 mill. kr i statlige midler i tiårsperioden til arbeid med utbedring av flere delstrekninger på rv 9 i Setesdal.”

Skal være:
”I tillegg prioriteres til sammen 600 mill. kr i statlige midler i tiårsperioden til arbeid med utbedring av flere delstrekninger på rv 9 i Setesdal.”

SIDE 286, BERGEN LUFTHAVN:

Ny terminal 3 skal etter planen stå ferdig 2017.

SIDE 294, FØRSTE SPALTE:

”E6 mellom Oppheim og Voss (…).”

Skal være:
”E16 mellom Oppheim og Voss (…).”

SIDE 298, TABELL 15.29 BERGEN – FLØEN – ULRIKEN – ARNA:

Endring i samfunnets transportkostnader og Endring i bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet mangler ”-” tegn.

Skal være:
hhv. -1 200 mill. kr og -800 mill. kr.

SIDE 315, TABELL 15.38 MODERNISERING AV TRØNDERBANEN OG MERÅKERBANEN:

Endring i samfunnets transportkostnader og Endring i bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet mangler ”-” tegn.

Skal være:
hhv. -670 mill. kr og -130 mill. kr.

VEDLEGG 2

Svar fra Samferdselsdepartementet v/statsråden og fra Fiskeri- og kystdepartementet v/statsråden (saker om Kystforvaltning) på spørsmål fra transport- og kommunikasjonskomiteen i forbindelse med behandlingen av Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal Transportplan 2014–2023

Spørsmål 1

1.2.3 Hovedprioriteringer

Regjeringen vil fase inn de økte bevilgningene gradvis tilpasset det økonomiske opplegget som følger av handlingsregelen og tilstanden i norsk økonomi.

– Hva er den samfunnsmessige kostnad (utsatt samfunnsmessig effekt av investering, drift og opprustning av vei/jernbane) ved å bruke 25 pst. og ikke 40 pst. av samlet økning de første 4 år (41,4 mrd. kroner vs. 66,8 mrd. kroner; dvs. utsatt bruk av 25 mrd. kroner)?

Svar:

Som det fremgår i kapittel 5.2 i Nasjonal transportplan inneholder de samfunnsøkonomiske analysene både prissatte og ikke-prissatte komponenter.

Videre framgår det (tabell 5.1) kvantitative beregnede samfunnsøkonomiske virkninger av de investeringsprosjektene som foreslås og sluttføres i tiårsperioden. Lønnsomhet av drift og vedlikehold inngår ikke i beregningene. Det er heller ikke beregnet effekter av kollektivtiltak på veg, eller av tiltak rettet mot syklister og gående.

For å kunne sammenlikne prosjektene i Nasjonal transportplan er det beregningsteknisk tatt utgangspunkt i at alle prosjekter åpner i samme år – i 2018. Slik de samfunnsøkonomiske beregningene er gjennomført i forbindelse med Nasjonal transportplan vil ikke ulik innfasing gi utslag på resultatene så lenge de samme prosjektene inngår i analysen. Likevel vil det være slik at den samlede realiserte økonomiske nettonytten øker, dersom et eller flere prosjekt med positiv netto nytte åpner før 2018. Hvis et eller flere prosjekt med negativ netto nytte åpner før 2018 vil dette redusere den samlede realiserte økonomiske nettonytten. Det er følgelig vanskelig å gi et entydig svar på spørsmålet i hvilken grad endret innfasing av de økonomiske rammene vil påvirke de samfunnsøkonomiske resultatene.

Spørsmål 2

«1.3.5 Mer gods fra veg til sjø og bane.

Jf. omtale side 21, strekpunkt: «Utforme en egen tilskuddsordning for havnesamarbeid og godskonsentrasjon.»

– Det ønskes en utdypende informasjon om dette.»

Svar:

I Norge er det mange transportkorridorer med fragmenterte godsstrømmer og lav regularitet. Det er mange små havner som ikke makter å bygge seg opp som tilstrekkelig effektive og konkurransedyktige logistikknutepunkt. Resultatet er at infrastrukturen og driften blir kostbar, og at hver enkelt havn ikke klarer å tiltrekke seg gods. Mye tyder på at havnene i for stor grad konkurrerer om godset i stedet for å finne fram til rasjonelle og effektive samarbeidsløsninger.

I etatenes planforslag til NTP 2014-2023 blir det pekt på at godsstrømmene må konsentreres for å kunne tilby frekvent og attraktiv sjøtransport til en konkurransedyktig pris. Etatene mener at nåværende struktur ikke har hatt tilstrekkelig effekt. De peker videre på at det er mange utfordringer forbundet med å samle godstrømmer og legge til rette for kombinerte transportløsninger. Godskonsentrasjon er også trukket frem av næringsaktørene som et viktig element i arbeidet for å styrke nærskipsfarten.

For å motvirke disse tendensene må det legges til rette for at havnene finner fram til rasjonelle samarbeidsløsninger. I første omgang vil det være aktuelt å bidra til at godsstrømmene konsentreres innenfor ulike regioner, og at det gjennom et slikt regionalt samarbeid kan bygges opp konkurransedyktige logistikknutepunkt. En slik regionalisering vil kunne gi sterke havner som spesialiserer sitt tilbud mot type gods og havnefunksjon innenfor en region.

Spørsmål 3

2.4 Metodeutvikling og bruk av samfunnsøkonomiske analyser, jf. side 38

– Hvorfor er ikke kalkulasjonsrenten satt ytterligere ned i forhold til reduksjon fra 4,5 til 4 pst.?
– Hva er begrunnelsen for å velge 4 pst.?
– Hvorfor er ikke restverdiberegning også av veier endret?

Svar:

Nederst på side 37 i meldingen er det gjort rede for det regjeringsoppnevnte Ekspertutvalget for sam-

funnsøkonomiske analyser. Utvalget kom med NOU 2012:16 Samfunnsøkonomiske analyser 3. oktober 2012. Det er her gitt en anbefaling om å bruke en reell risikojustert kalkulasjonsrente på 4 pst. for de første 40 årene av analyseperioden. Dette gjelder «et normalt offentlig tiltak». Det er også en anbefalning om normalt å bruke en analyseperiode på 40 år. Disse endringene ble i samråd med Finansdepartementet innført til NTP 2014 – 2023. I samferdselssektoren har man til nå brukt en analyseperiode på 25 år med restverdiberegninger.

Når lengden av analyseperioden faller sammen med anslått levetid for en veginvestering (40 år) er det ingen restverdi. Restverdiberegninger må gjøres hvis levetiden er lengre enn analyseperioden uavhengig av sektor.

Spørsmål 4

Økonomiske ressurser, jf. kapittel 7 og videre omtaler:

- side 19 omtaler av bymiljøavtaler og belønningsmidler
- Side 105 Sum belønningsmidler og bymiljøavtaler 26,1 mrd. kroner
- Side 107 som viser rammefordeling statlige midler og spesifiserer Belønningsordningen som tillegg til Vegformål, Jernbaneverket og Kystverket.
- Side 112
- Hvor er «resten/differanse» – (dvs. 26,1 mrd. kroner – 9,23 mrd. kroner) plassert og spesifisert; er det en del av bevilgningene til hhv. vegformål og jernbane?

Svar:

Differansen mellom 26,1 mrd kr og 9,23 mrd kr er ca 16,9 mrd kr.

Dette beløpet fremkommer i tabell 7.4, s 111 - under programområdet «bymiljøavtaler» for perioden 2014-2023.

En nærmere beskrivelse av bymiljøavtaler er gitt i kapittel 7.2.4.2, s. 112, og i kapittel 9.5.

Rammebeløpet føres altså under vegformål, men bruken vil bli avklart gjennom forhandlinger om helhetlige bymiljøavtaler mellom staten, fylkeskommunene og kommunene. Det er bl.a. aktuelt å bruke midlene til tiltak som bedrer kollektivtrafikkens framkommelighet, styrker viktige lenker i kollektivsystemet og legger til rette for syklister og fotgjengere. Regjeringen åpner også for at midlene kan gå til statlig investeringsstøtte til fylkeskommunal infrastruktur for kollektivtransport av nasjonal interesse.

Midler til helhetlige bymiljøavtaler vil bli sett i sammenheng med Belønningsordningen – som ikke er fordelt på sektorer. Sammenhengen mellom Belønningsordningen og helhetlige bymiljøavtaler er nærmere beskrevet i kapittel 9.

Spørsmål 5

7.2.9 Styrking rammetilskudd til fylkene. Opprustning av fylkesveier

Jf. side 115: 10 mrd. kroner med fordeling 2,75 mrd. kroner første fireårsperiode og 7,25 mrd. kroner i siste seksårsperiode:

- Hvorfor så lite første i perioden når behovet er så stort?
- Hvorfor er det ikke valgt øremerking av midlene?
- Hvordan vil de 10 mrd. bli fordelt på fylkene?
- Hvordan er dagens låneordning brukt av fylkene? (fordeling per fylke)

Det bes om at dette settes opp tabellarisk sammenstilt med Statens vegvesens siste rapport om vedlikeholdsetterslep på fylkesveinettet fordelt per fylke

Svar:

Hvorfor så lite første i perioden når behovet er så stort?

Planrammen i Nasjonal transportplan 2014-2023 bygger på en gradvis opptrapping, blant annet for å unngå at en bidrar til at prosjektene blir dyrere enn nødvendig eller til kostbare omstillinger i norsk økonomi. Samferdselsdepartementet viser videre til at det foreslåtte tilskuddet kommer i tillegg til det ordinære rammetilskuddet over Kommunal- og regionaldepartementets budsjett.

Hvorfor er det ikke valgt øremerking av midlene?

Fylkeskommunene er et eget forvaltningsnivå, som i størst mulig grad skal prioritere ressursbruken ut fra lokale forhold. Det tilsier at midler til fylkeskommunene i størst mulig grad tilføres som frie midler og ikke som øremerkede tilskudd. Siden forvaltningsreformen i 2010 har fylkeskommunenes bevilgninger til drift og vedlikehold av det nye fylkesvegnettet økt med om lag 30 pst. Til investeringer har økningen vært 20 pst. Fylkeskommunene har vist seg å være ansvarlige vegeiere, og med det foreslåtte tilskuddet gjøres de bedre i stand til å fornye og ruste opp fylkesvegene.

Hvordan vil de 10 mrd. bli fordelt på fylkene?

Fylkeskommunene overtok i 2010 ansvaret for de fleste riksveger som ikke var stamveger, med den standard de hadde på overføringstidspunktet. Rammetilskuddet til fylkeskommunene ble i forbindelse med forvaltningsreformen styrket med 1 mrd. kr ut over rammeoverføringen fra Samferdselsdepartementets budsjett. Selve rammeoverføringen reflek-

terte det staten hadde brukt på den delen av vegnettet som ble overført til fylkeskommunene. I tillegg ble det i St.meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019 opprettet en rentekompensasjonsordning for transporttiltak i fylkene. Det ble lagt til grunn en årlig ramme på 2 mrd. kr i tiårsperioden, og med kompensasjon til fylkene for rentebelastningen for en tilsvarende ramme. Det ble videre satt av en årlig ramme på 500 mill. kr til skredsikring på fylkesvegnettet.

Det er likevel regjeringens vurdering at fylkeskommunene ikke fullt ut vil være i stand til å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på fylkesvegnettet, uten ekstraordinær statlig finansiering. På bakgrunn av dette har regjeringen i Meld. St. 26 (2012-2013) Nasjonal transportplan 2014-2023 foreslått å styrke rammetilskuddet slik at fylkene kan fornye og ruste opp fylkesvegnettet. Ramma settes til 10 mrd. kr i perioden, og fordeles etter særskilt fordeling i inntektssystemet til fylkeskommunene (tabell c). Forfallsrapporten vil være sentral ved fastsetting av fordelinga. Forslag til endelig fordeling vil bli lagt fram i statsbudsjettet for 2014.

Hvordan er dagens låneordning brukt av fylkene? (fordeling per fylke)

Det er i budsjettproposisjonen til Samferdselsdepartementet for 2010 gitt en fylkesfordeling av rentekompensasjonsordningen, som skulle ligge fast i perioden 2010-2013. Den årlige investeringsrammen på 2 mrd. kr, som ligger til grunn for rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene over kap. 1320, post 61, er i all hovedsak benyttet av fylkene.

Faktisk låneramme og kompensasjonsbeløp for årene 2010-2012 for fylkene er vist i tabellen under (mill. 2013-kr). I siste kolonne framgår estimert behov for å fjerne forfall og gjøre tilhørende oppgradering på fylkesvegnettet (mill. 2012-kr).

Fylke	**Faktisk ramme 2010-2012**	**Kompensasjonsbeløp 2010-2012**	**Estimert behov for å fjerne forfall og gjøre tilhørende oppgraderinger på fylkesvegnettet**
Østfold	261	9,5	1 240
Akershus	417	14,9	1 180
Oslo	336	12,2	-
Hedmark	312	11,3	1 910
Oppland	249	9,1	1 500
Buskerud	276	10	3 260
Vestfold	182	6,9	950
Telemark	249	9,1	3 010
Aust-Agder	156	5,7	1 490
Vest-Agder	207	7,5	2 250
Rogaland	393	14,3	2 420
Hordaland	528	19,2	6 470
Sogn og Fjordane	417	15,2	4 000
Møre og Romsdal	393	14,3	5 570
Sør-Trøndelag	354	12,9	2 350
Nord-Trøndelag	276	10	1 460
Nordland	477	17,3	7 830
Troms	300	10,9	5 850
Finnmark	189	6,9	1 960
Sum	**5 972**	**217,2**	**55 000**

Oslo er en del av rentekompensasjonsordningen, men har ikke vært en del av kartleggingen av forfallet. I tilskuddsberegningen i inntektssystemet legges det for 2012 til grunn et normert fylkesvegnett på 322 km for Oslo. I forfallssammenheng vil dette bli ivaretatt.

Vestfolds maksimale investeringsramme for årene 2010-2012 knyttet til rentekompensasjon er på 207 mill. kr, mens de har benyttet seg av 182 mill. kr. De øvrige fylkene har brukt den maksimale rammen for årene 2010-2012.

Spørsmål 6

Prioritering i korridorene – Samlet oversikt

Tabell 15.1 viser samlede investeringer i riksvei, jernbane og farleder. Tabellen viser også annen finansiering.

– Hvor mye av «annen finansiering» er bompenger?
– Hva er kostnadsanslaget for innkrevingskostnader og finansieringskostnader som også skal dekkes gjennom innbetalte bompenger?

Svar:

For noen av de vedtatte bompengeprosjektene er det forutsatt at bompengeselskapet skal forskuttere deler av de statlige midlene. Dette gjelder prosjektene E16 Kongsvinger – Slomarka (korridor 2), E18 Gulli – Langåker (korridor 3), rv 7 Sokna – Ørgenvika (korridor 5), E16 Omlegging forbi Voss (korridor 5) og E6 Minnesund – Skaberud (korridor 6). I tillegg inngår lokale tilskudd i den vedtatte finansieringsplanen for prosjektet rv 13 Ryfast (korridor 5). For alle nye prosjekter i perioden 2014-2023 er det lagt til grunn at annen finansiering er bompenger. Av totalt 97,5 mrd. kr i annen finansiering er det derfor lagt til grunn at om lag 96 mrd. kr er bompenger.

Hvor stor del av bompengebidraget som skal lånefinansieres, vil først bli avklart når den enkelte bompengesak forberedes for behandling i Stortinget. Videre er det vanskelig å si hvordan lånerenta vil utvikle seg over en periode på inntil 25 år. Følgelig vil eventuelle beregninger av fremtidige finansieringskostnader være svært usikre.

Innrapporterte regnskapstall for eksisterende bompengeselskaper viser at innkrevingskostnadene utgjør drøyt 10 pst. av de totale bompengeinntektene. Det arbeides imidlertid med å effektivisere bompengeinnkrevingen, slik at disse kostnadene kan reduseres.

Spørsmål 7

Kapittel 15 Investeringsprogrammet

Tabell 15.1 viser beløp per korridor samt ikke-korridorfordelt midler for hele planperioden. Tabell 15.2 viser prosjektspesifisert statlige midler for hhv. 2014–2017 og 2014–2023 samt annen finansiering.

I tekstlig omtale av korridorene omtales prosjekter som ikke er vist frem enkeltvis i tabell 15.2.

Ett eksempel: Under korridor 4 omtales på side 285 oppstart av bygging av firefelts vei E39 mellom Nyborg og Klauvaneset, betinget av opplegg for delvis bompengefinansiering.

– Kan detaljeringen av tabell 15.2 utvides med de prosjekt som er omtalt under hver korridor, men ikke vist i tabellen, og med planlagt/antatt finansiering?

Svar:

I tabell 15.2 vises riksveg og jernbaneprosjekt over 750 mill. kr som startes opp i første fireårsperiode av planen. Det er disse prosjektene som under hver korridor har en utfyllende omtale og presenteres med nøkkeltall og virkningsberegninger. Prosjekter som starter opp i siste seksårsperiode er også omtalt under hver korridor men med en lavere detaljeringsgrad.

For *vegprosjekter* finnes imidlertid informasjonen som etterspørres på Samferdselsdepartementets hjemmesider. På www.regjeringen.no/sd, under fanen NTP/Oversikt over store vegprosjekter, finnes en komplett oversikt over alle vegprosjekter i NTP, med kostnadsoverslag og spesifikasjon av statlige midler og annen finansiering for hvert enkelt prosjekt. Det er imidlertid viktig å være oppmerksom på at for mange av disse prosjektene pågår planleggingen fortsatt og det må derfor forventes endringer i både kostnadsanslag og finansieringsplan etter hvert som prosjektene blir mer detaljert.

For *jernbaneprosjektene* som har oppstart i siste seksårsperiode så gjelder det for svært mange av disse at planleggingen har kommet kortere, kostnadsanslagene er mer usikre og at utbygging av parsellene må sees i sammenheng med hverandre. Det er satt av midler til bygging av gjenværende enkeltsporparseller mellom Oslo og Hamar, Seut/Fredrikstad og Tønsberg innen 2024, slik det fremkommer i figur 4.2 på side 63 i stortingsmeldingen. Når det gjelder rekkefølgen på utbyggingen, vil regjeringen, som nevnt i kap. 4 i NTP, komme nærmere tilbake til en samlet utbyggingstrategi. For Ringeriksbanen, som også har oppstart i siste seksårsperiode, er det foreliggende plangrunnlaget ikke tilstrekkelig til å anslå kostnadene for prosjektet. Kostnadsanslag for prosjektet vil derfor først foreligge når det er gjennomført et videre plan- og utredningsarbeid.

Spørsmål 8:

Langsiktig strategi for luftfarten, jf. side 66

I meldingen er ikke omtalt nytt lov- og regelverk for luftfarten i Norge – tilpasset internasjonal konkurranse i luftfarten.

– Når vil nytt lov- og regelverk foreligge?

Svar:

Samferdselsdepartementet er i gang med et utredningsarbeid for å undersøke konsekvenser og utfordringer med videre for norsk luftfart av økt konkurranse og globalisering. Utredningen vil være bred og vil ta for seg blant annet betydningen av å ha en norsk luftfartsnæring og ulike sider ved lønns- og arbeidsvilkår. Det er ikke planlagt et ”nytt lov- og regelverk for luftfarten”, og det er for tidlig å si om ut-

redningsarbeidet vil vise om det er behov for nye regler eller endringer av eksisterende regler.

Både markedsaktørene og arbeidstakerorganisasjonene vil bli konsultert underveis i arbeidet med utredningen. Utredningen skal etter planen være ferdig innen utløpet av 2013.

Når det gjelder regelverk for luftfarten generelt, vises det i *Meld. St. 26 (2012-2013) Nasjonal transportplan 2014-2023* til at mye av regelverksutviklingen i dag skjer internasjonalt. For myndighetene er det viktig at det internasjonale regelverket blir tilpasset norske forhold, og det er en prioritert oppgave for regjeringen å følge opp og påvirke arbeidet i de internasjonale organisasjonene.

Spørsmål 9

Transportløsninger i de fire største byene

De fire største byene har stor utfordringer knyttet til både person- og godstransport, internt i byene, mellom by og region og gjennomgangstrafikk.

Det legges gjennom videreført belønningsordning og ny ordning med «Bymiljøavtaler», en samlet ramme på 26,1 mrd. kroner som også skal inkludere ev. investeringstilskudd til byene, men fordelt på 13 byer. Begge ordninger har som mål å begrense biltrafikk. Bompengebelastningen i de fire største byene er allerede stor, og redusert biltrafikk reduserer også bompengegrunnlaget dersom det fortsatt skal være en hovedfinansieringskilde for bygging av transportnett.

– Omfatter regjeringens forslag til NTP andre finansieringsverktøy eller økt direkte statlig finansiering til de omfattende investeringer som må gjøres i transportnett i de fire største byene for å kunne håndtere forventet betydelig økning i transportbehov i de neste 10–30 årene?

Svar:

Klimaforlikets mål om at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykling og gange ligger til grunn for Regjeringens bypolitikk i NTP 2014-2023. Med den vente de befolkningsveksten krever dette en målrettet og helhetlig satsing på miljøvennlige transportformer. Det må også tilrettelegges for god framkommelighet for næringstransport, som ventes å øke.

Statens viktigste økonomiske virkemidler i bypolitikken er investeringer i store infrastrukturprosjekter i og mellom byområdene. I planperioden setter Regjeringen av betydelige ressurser til store veg- og jernbaneprosjekter i og rundt de fire største byområdene. Disse prioriteringene inngår i en helhetlig bypolitikk. Investeringer i jernbanen er en viktig del av statens satsing på kollektivtransport. Transporttilbudet med jernbanen på Østlandsområdet og rundt de største byområdene blir økt i planperioden gjennom igangsatte og planlagte prosjekter.

Regjeringen prioriterer en rekke riksvegprosjekter i byområdene og i transportkorridorer som binder byområdene sammen. I utviklingen av riksvegnettet i sentrale byområder må god framkommelighet for miljøvennlige transportformer og næringstransport prioriteres. Bussen spiller en svært viktig rolle i kollektivtransportsystemet, og investeringer i et effektivt vegnett og omprioritering av vegareal er derfor viktige framkommelighetstiltak for kollektivtrafikk. Disse tiltakene skal ikke bidra til at personbiltransporten øker.

Målet i klimaforliket er ambisiøst og forutsetter en større helhet i bypolitikken for å sikre at midlene som rettes inn mot byområdene, brukes på en mest mulig effektiv måte. Et nytt og viktig grep er rammeverket for helhetlige bymiljøavtaler som presenteres i NTP. Gjennom forhandlinger skal staten, berørte fylkeskommuner og bykommuner i fellesskap komme fram til langsiktige og helhetlige løsninger for transportutfordringene i hvert enkelt byområde. Målet i klimaforliket skal ligge til grunn. Ansvaret for virkemidlene i bypolitikken er fordelt mellom forvaltningsnivåene, og de helhetlige bymiljøavtalene skal innrettes slik at denne ansvarsdelingen ligger fast. Det er en forutsetning at alle berørte parter bidrar til å finansiere tiltakene innenfor sitt ansvarsområde i en helhetlig bymiljøavtale, men partene velger selv hvilke tiltak som skal iverksettes for å bidra til avtalt måloppnåelse.

Som et av vilkårene i det videre arbeidet med helhetlige bymiljøavtaler, vil staten stille krav om at det skal foreligge trafikantbetaling som bidrag til finansieringen, og at et slikt bidrag skal være avklart før det gjøres vedtak om en bymiljøavtale. I dag er det mulighet for brukerfinansiering i form av bompenger (bypakker) etter bestemmelsene i vegloven § 27, eller et køprisingssystem etter bestemmelsen i vegtrafikkloven § 7a med tilhørende forskrift. I NTP har Regjeringen varslet at det vil bli vurdert om det er hensiktsmessig å etablere ett felles regelverk for trafikantbetaling i by som vil omfatte dagens system med bompengesystem i bypakker og regelverket for køprising. Et trafikantbetalingssystem vil uansett kreve lokalpolitisk initiativ og tilslutning, og utformingen av betalingssystemet med bl.a. takstsystem, innkrevingspunkter o.l. vil være av betydning for inntektsnivået. I en helhetlig bymiljøavtale må det kunne forutsettes at partene løpende vurderer mulighetene for hvordan inntektsgrunnlaget kan bedres, og gjennomføringsevnen i forhold til fastsatte mål kan sikres.

I NTP har Regjeringen satt av 26,1 mrd. kr til statlig forhandlingsbidrag i helhetlige bymiljøavtaler og til Belønningsordningen. Dette kommer i tillegg

til store investeringer og drift og vedlikehold på statlig ansvarsområde. Det statlige forhandlingsbidraget (bypotten) utgjør 16,9 mrd. kr av de 26,1 mrd. kr. Disse midlene er bl.a. aktuelle for investeringer i knutepunkt, holdeplasser, kollektivfelt og gang- og sykkelveger. Det er dokumentert store investeringsbehov i fylkeskommunal infrastruktur for kollektivtransport. Regjeringen åpner derfor for at midler i bypotten også kan brukes til statlig investeringsstøtte for denne typen tiltak når de er av nasjonal interesse.

Belønningsordningen er gitt større økonomiske rammer gjennom NTP med 9,2 mrd. kr i planperioden. Dette åpner for en sterkere satsing på miljøvennlige transportformer og avtaleinngåelse med flere byområder enn i dag. Slike avtaler må ses i sammenheng med bypakker og framtidige helhetlige bymiljøavtaler, og være en del av en helhetlig bypolitikk fra statens side.

Regjeringen legger videre opp til en omfattende sykkelsatsing i NTP med 8,2 mrd. kr til tilrettelegging for syklister og fotgjengere i og utenfor byområdene. Satsingen innebærer at det settes av midler til tiltak i byområdene gjennom bypakker og helhetlige bymiljøavtaler. Dette vil være et viktig bidrag til å nå målet i klimaforliket.

Spørsmål 10

«Særskilt prioriterte prosjekter»

Regjeringen lanserer en ordning omtalt som «særskilt prioriterte prosjekter» og som synes å skulle avløse ordningen med prosjekter på egne poster i budsjettet under vegformål. Ordningen er presentert som regjeringens svar på krav om prosjektfinansiering, men kan synes noe «uklart» beskrevet og sprikende omtalt av hhv. statsminister og samferdselsminister.

Det kan antydes at det viktige med prosjektfinansiering er vel å få avklart, fullstendig og langsiktig finansiering slik at planlegging og gjennomføring gjøres for et stort prosjekt i sammenheng, og ikke for prosjektet oppdelt i mange små deler som gjennomføres enkeltvis. Dette innebærer også at finansieringen følger den fysiske fremdriften i bygging av prosjektet.

- Hvordan vil ordningen med «særskilt prioriterte prosjekter» sikre at finansiering følger fremdrift?
- Vil finansiering av «særskilt prioriterte prosjekter» redusere de økonomiske rammene for øvrig investeringsvirksomhet innenfor vedtatt ramme?
- Vil finansiering som er nødvendig for å følge fysisk fremdrift, tas innenfor vedtatt ramme og derved redusere disponibelt beløp for øvrige prosjekter?
- Vil «særskilt prioriterte prosjekter» få finansieringsgaranti, slik at anbud kan lyses ut basert på avklart og fullstendig finansiering?

Svar:

For de utvalgte "særskilt prioriterte prosjekter" vil Stortinget samtidig med forslaget til oppstartbevilgning, bli invitert til å fatte et romertallsvedtak (II) for når prosjektene forventes å stå ferdig. I Prop 1 for angjeldende år vil det bli redegjort for antatt behov for bevilgninger til prosjektene per år i utbyggingsfasen. Ved å fastsette en indikativ sluttdato for prosjektene ved oppstart, legges det sterkere føringer for oppfølgingen i de årlige budsjettene, uten å gå veien om låneordninger, OPS og/eller dannelse av selskap.

Ved Regjeringens forslag til Stortinget om startbevilgning til "særskilt prioriterte prosjekter", vil Stortinget bli forelagt kostnads-/styringsramme for prosjektene sammen med invitasjonen til å gjøre et romertallsvedtak (II) om indikativ sluttdato. Til sammen vil dette gi etatene, SVV og JBV, anledning til å inngå forpliktende kontrakter på forestående arbeider som sikrer rasjonell framdrift på de aktuelle prosjektene.

Spørsmål 11

Kapittel 7.2.5 (side 113) Skredsikring riks- og fylkesveier

i) Post 31 Rassikring (riksveier) er bevilget med 966,4 mill. kroner for 2013. I NTP legges det opp til en årlig gjennomsnittlig ramme på 870 mill. kroner.
   - Kan det gis en begrunnelse for at det ikke er økning på dette området?
   - Hva er siste dokumentert behov for skredsikring på riksveinettet, fordelt per korridor og fylke?
   - Hvordan er midler lagt inn i NTP tenkt fordelt per fylke/korridor

ii) Post 62 Tilskudd til rassikring på fylkesveinettet er bevilget med 550,8 mill. kroner for 2013. I NTP legges det opp til en årlig gjennomsnittlig ramme på 750 mill. kroner, men i perioden 2014 til 2017 er forslaget 641 mill. kroner.
   - Kan det gis en begrunnelse for forslaget i perioden 2014 til 2017 som er betydelig lavere enn gjennomsnittet?
   - Hva er siste dokumenterte behov for skredsikring på fylkesveinettet fordelt per fylke.?
   - Hvordan er midler lagt inn i NTP tenkt fordelt per fylke?

Svar:

i)

For perioden 2010-2013 var det i NTP 2010-2019 lagt til grunn en årlig ramme på 549,2 mill. 2013-kr. Bevilgningene i perioden ligger noe over rammen. I 2010 ble det bevilget 449,2 mill kr, mens det i 2011 og 2012 ble bevilget 549,2 mill. kr hvert år. I 2013 er det bevilget 819,3 mill. kr, ekskl. kompensasjon for økt mva. Bevilgningen er særlig høy i 2013, bl.a. pga. store bindinger på posten, og ligger over nivået i NTP 2014-2023. Nivået i NTP 2014-2023, 750 mill. kr årlig ekskl. kompensasjon for økt mva, ligger imidlertid betydelig over gjennomsnittlige bevilgninger i perioden 2010-2013.

Skredsikringstiltakene kan rangeres etter en prioriteringsfaktor. Etter oppdatering av skredsikringsplanene i 2011, er det identifisert 89 tiltak for skredpunkt med høy prioriteringsfaktor og 110 tiltak for skredpunkt med middels prioriteringsfaktor. Det mangler fortsatt kostnadsberegning for 18 av disse tiltakene. En stor del av kostnadsberegningene har en nøyaktighet på +/- 40 %. Den korridorvise fordelingen er vist i tabell under (inkludert kompensasjon for økt mva):

Mill. 2013-kr

	Tiltak med høy prioriteringsfaktor	**Tiltak med middels prioriteringsfaktor**	**Sum**
Korridor 1			
Korridor 2			
Korridor 3	180	4	184
Korridor 4	2 016	35	2 052
Korridor 5	4 067	2 236	6 304
Korridor 6	151	1 045	1 196
Korridor 7	16	246	262
Korridor 8	3 805	789	4 594
Sum	**10 236**	**4 355**	**14 591**

NTP 2014-2023 har en slik korridorvis fordeling av rammene (inkludert kompensasjon for økt mva):

	Statlege midlar			**Annen finansiering**		
	2014-2017	**2018-2023**	**Sum**	**2014-2017**	**2018-2023**	**Sum**
Korridor 1						
Kooridor 2						
Kooridor 3	70	110	180	0	0	0
Kooridor 4	1 010	760	1 770	150	0	150
Kooridor 5	490	1 970	2 460	0	0	0
Kooridor 6	510	460	970	100	0	100
Kooridor 7	0	240	240	0	0	0
Kooridor 8	1 550	1 500	3 050	0	0	0
Sum post 31	**3 630**	**5 040**	**8 670**	**250**	**0**	**250**

ii)

Planrammen i Nasjonal transportplan 2014-2023 bygger på en gradvis opptrapping, blant annet for å unngå at en bidrar til at prosjektene blir dyrere enn nødvendig eller til kostbare omstillinger i norsk økonomi.

For perioden 2014-2017 er det foreslått en årlig ramme på 641 mill. kr til skredsikring på fylkesveger. Dette innebærer at rammen økes med om lag 90 mill. kr pr år i forhold til nivået i 2013, hvor det ble bevilget 550,8 mill. kr til formålet.

Skredsikringstiltakene rangeres etter en prioriteringsfaktor. Etter oppdatering av skredsikringsplanene i 2011, er det identifisert 203 tiltak for skredpunkt med høy prioriteringsfaktor og 375 tiltak for skredpunkt med middels prioriteringsfaktor. Det mangler fortsatt kostnadsberegning for 234 av disse tiltakene. En stor del av kostnadsberegningene har er nøyaktig-

het på +/- 40 %. Den fylkesvise fordeling er vist i tabell under:

Fylke	Estimert kostnad for tiltak med høy prioriterings-faktor	Estimert kostnad for tiltak med middels prioriterings-faktor	Sum estimert kostnad mill 2013-kr
Østfold			
Akershus	123		123
Oslo			
Hedmark		3	3
Oppland	1 362	286	1 648
Buskerud		28	28
Vestfold		84	84
Telemark	135	148	284
Aust-Agder			
Vest-Agder	16	62	78
Rogaland	11	46	57
Hordaland	1 118	568	1 686
Sogn og Fjordane	2 585	25	2 609
Møre og Romsdal	1 733	660	2 393
Sør-Trøndelag	464	301	765
Nord-Trøndelag		228	228
Nordland	1 273	20	1 293
Troms	1 352	464	1 816
Finnmark	357	533	891
Sum	10 530	3 457	13 987

Det arbeides med den videre prosessen for fordeling av midler til skredsikring på fylkeveg. Statens vegvesen vil ha en prosess mot fylkeskommunene før det foretas en endelig fordeling av statlige midler over post 62 gjennom en egen handlingsplan.

Spørsmål 12

Vedlikeholdsetterslep vs. skredsikring

Både riksveinettet og fylkesveinettet har omfattende vedlikeholdsetterslep.

– I hvilken grad kan vedlikeholdsetterslep dekkes av skredsikringsmidler?

Ber om at dette begrunnes og dokumenteres.

Svar:

Riksvegnettet og fylkesvegnettet har et omfattende vedlikeholdsetterslep og samtidig store utfordringer med svært mange skredutsatte punkter og strekninger. I NTP 2014-2023 foreslås det en årlig innsats til skredsikring på 867 mill. kr (750 ekskl. komp. for økt mva) på riksveg og 750 mill. kr på fylkesveg. Innsatsen for å ta igjen vedlikeholdsetterslepet er på 1 043 mill. kr (900 mill. kr ekskl. komp. for økt mva) pr. år på riksveg, og 1 000 mill. kr pr. år på fylkesveg som en del av rammetilskuddet.

Det kan antas at noen av skredsikringsprosjektene vil bidra til redusert forfall. Statens vegvesen har ikke grunnlag på nåværende tidspunkt for å anslå hvor mye. Konsekvensen av å redusere innsatsen på skredsikring i forhold til det som er lagt til grunn i NTP er at utryggheten for trafikantene vil øke og at vegnettet i større grad blir stengt på grunn av skred eller fare for skred.

Spørsmål 13

Post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester

For 2013 er posten bevilget med 525,1 mill. kroner. Forslaget i NTP er 472 mill. kroner. I planen opplyses at det ved inngang til planen er 16 ferjesamband, og at det ved utgang av planen vil være 14.

– I hvilket år vil de to ferjene, som skal erstattes av tunnel gjennom Ryfast og Rogfast, bli lagt ned, og hvilke kostnadsmessige effekter har dette for Statens vegvesen?

– Hvordan tar planrammen høyde for kostnader til bedret frekvens?
– Kan departementet gi en oversikt over planlagt 30 min- og 20 min-frekvens, kombinert med åpningstid for alle ferjestrekningene, de enkelte årene i fremlagt plan, og angi planlagt forbedringer i forhold til dagens bilde (2013)?

Svar:

Delspørsmål 1:

– Åpning av Ryfast - planlagt til 2019 - medfører at riksvegferjesambandet Lauvvik-Oanes legges ned. Dette er et samband som går i pluss med dagens tilbud. På denne måten kryssubsidierer sambandet i dag riksvegferjesambandet Hjelmeland-Nesvik som mottar tilskudd. Økonomisk konsekvens av nedleggelsen er at nødvendig behov på post 72 økes med om lag 10 mill. kr per år.
– Åpning av Rogfast - planlagt til 2022/2023 - medfører at riksvegferjesambandet Mortavika-Arsvågen legges ned. I planperioden er det lagt til grunn et årlig tilskuddsnivå på 30 mill. kr. Økonomisk konsekvens av nedleggelsen er at nødvendig behov til riksvegferjedrifta isolert (post 72 på statsbudsjettet) reduseres med om lag 30 mill. kr per år.

Delspørsmål 2:

I planforslaget er det tatt høyde for gjennomsnittlige årlige kostnader på om lag 20 mill. kr. knyttet til økning av standard (herunder frekvens). I tillegg er det lagt til grunn at deler av økningen i trafikkinntekter, som følge av generell trafikkvekst ved riksvegferjesambandene, vil gå til tilbudsforbedringer som er nødvendige for avvikle den økte trafikken.

Delspørsmål 3:

Det foreligger ingen endelig plan for tilbudsforbedring (åpningstid og frekvens) i hvert enkelt ferjesamband ved reutlysning i planperioden. I NTP 2014-2023 legges det opp til at tilbudet på hvert enkelt samband vurderes individuelt ved utlysning av kontraktene. Ved vurdering av forbedret service vil økt frekvens på de mest trafikkerte strekningene ha høyest prioritet, og næringslivets behov vil bli vektlagt.

I dag har sambandene Mortavika-Arsvågen og Mannheller - Fodnes 20 minutters frekvens på dagtid. Videre har 8 riksvegsamband en frekvens på 30 min. Tabellen nedenfor gir en oversikt over dagens frekvens på riksvegferjesambandene.

Riksvegferjesamband	**Utlysning av nytt anbud**	**Oppstart av nytt anbud**	**Frekvens**	**Åpningstid**
	(år)	(år)	(minutt)	(timer)
Rv 19 Moss – Horten	2013	2016	15 – 30	19
E39 Mortavika – Arsvågen	2014	2017	20	24
E39 Sandvikvåg – Halhjem	2014	2017	30	24
E39 Lavik – Oppedal	2012	2015	30	24
E39 Anda – Lote	2014	2017	30	21
E39 Festøy – Solavågen	2016	2019	30	24
E39 Vestnes – Molde	2017	2020	30	24
E39 Kanestraumen – Halsa	2017	2020	30	24
Rv 13/55 Vangsnes - Hella – Dragsvik	2013	2016	30 – 65	17 (sommer)/ 18 (vinter)
Rv 13 Nesvik – Hjelmeland	2013	2016	30 – 105	18 t 40 min
Rv 13 Oanes – Lauvik	2013	2016	30	18 t 45 min
Rv 5 Fodnes – Mannheller	2013	2016	20	24
E6 Bognes – Skarberget	2014	2017	70 – 125	20 t 45 min
Rv 827 Drag – Kjøpsvik	2014	2017	120	17
Rv 85 Bognes – Lødingen	2020	2023	60 – 120	17
Rv 80 Bodø - Moskenes - Værøy – Røst [1)]	2020	2023	---	---

1) Svært langt samband med lang overfartstid, og tilnærmet kontinuerlig drift

De aller fleste av riksvegferjesambandene er planlagt lyst ut innen utgangen av første fireårsperiode av NTP 2014-2023, jf. ovenstående tabell. Unntaket er sambandspakken over Vestfjorden – sambandene Bodø – Værøy – Røst - Moskenes og Bognes - Lødingen som vil lyses ut først i 2020.

Spørsmål 14

Fylkesvegferjer

Fylkesveiferjer er ikke omtalt i planen. Siste kartlegging fra Statens vegvesen viser at av vedlikeholdsetterslepet på mellom 45 og 75 mrd. kroner, utgjør etterslep på bruer og ferjekaier (7,65 – 12,75 mrd. kroner).

- Har Samferdselsdepartementet foretatt kartlegging av tjenestetilbudet på fylkesveiferjene (åpningstider, frekvens, materiellstandard), og hvis ja: Kan den legges frem?
- Hvilke nasjonale føringer er lagt på fylkesveiferjetjenestene for å sikre et noenlunde likt tilbud til ferjebrukerne uavhengig av bostedsfylke?
- Er behovet for en egen statlig styrkingspakke for fylkesveiferjene vurdert?

Svar:

Delspørsmål 1:

Det er ikke foretatt noen kartlegging av tjenestetilbudet i fylkesvegferjedrifta.

Delspørsmål 2:

Det er ikke gitt nasjonale føringer på ferjetjenestene på fylkesveg. Utforming av tilbud i fylkesvegferjedrifta er et fylkeskommunalt ansvar, som for fylkeskommunale tjenester ellers.

Delspørsmål 3:

Det er ikke vurdert noen statlig tiltakspakke for fylkesvegferjedrift.

Spørsmål 15: Statlig kjøp av persontransport med tog

Jf. kap.1351 post 70 som er bevilget med vel 2,9 mrd. kroner i 2013. Sammenlignet med planrammer for jernbaneformål på 7,5 mrd. kroner til drift- og vedlikehold, er dette et betydelig beløp.

- Hvor er videreføring av persontransport med tog omtalt og innplassert i planen?
- Hva er oppdatert kjøpsbeløp av budsjettert kjøp i 2013 i de fire største byene (Oslo, Bergen, Stavanger og Trondheim), ev. hva er siste/saldert for 2012?

Det presiseres at spørsmålet gjelder både transport innenfor bykommunene og mellom bykommune og nabokommuner. Ber også om å få oppgitt antall personkm for denne jernbanetransporten med oppgitt andel av total kollektiv persontransport.

Svar:

Statens kjøp av persontransporttjenester med tog er ikke en del av planrammene i Nasjonal transportplan 2014 – 2023. For en generell omtale av ordningen vises det til kap. 6.6.3 *Kjøp av persontransporttjenester med tog* på s. 103 – 104. Det statlige kjøpet er et viktig virkemiddel for å oppnå det forbedrede tilbudet som økt infrastrukturkapasitet muliggjør. Den fremtidige utviklingen av togtilbudet føringer for infrastrukturpolitikken og behovet for andre produksjonsmidler. I kap. 4.3 *Langsiktig strategi for togtilbudet* beskrives ambisjonene for utviklingen av både infrastrukturkapasiteten og togtilbudet.

Det statlige kjøpet reguleres gjennom trafikkavtaler. P.t. har Samferdselsdepartementet på vegne av staten inngått seks trafikkavtaler, hvorav Trafikkavtalen med NSB AS for perioden 2012 – 2017 er den klart største. De generelle endringene i togtilbudet under denne trafikkavtalen er nærmere omtalt i Prop. 1 S (2012 – 2013). Trafikkavtalen 2012 – 2017 med NSB AS kan lastes ned fra: http://www.regjeringen.no/Upload/SD/Vedlegg/Jernbane/nsvkjopsavtale2012c.pdf

Versjon 1: Nærtrafikk rundt Oslo

Av budsjettert kjøpsbeløp i Prop. 1 S (2012 – 2013) er om lag 1,7 mrd. kr. satt av til kjøp av persontransporttjenester i nærtrafikk rundt Oslo, Bergen, Stavanger og Trondheim. Dette inkluderer lokaltogstilbudene i Trafikkavtalen 2012 – 2017 med NSB og deler av togtilbudet i Trafikkavtalen 2006 – 2016 med NSB Gjøvikbanen AS. Nætrafikk rundt Oslo inneholder togprodukter med enten start- eller endestasjon utenfor Oslo og Akershus. Disse togproduktene er Spikkestad - Lillestrøm, Dal - Drammen, Kongsberg – Eidsvoll, Asker – Kongsvinger, Skøyen – Ski, Moss – Skøyen og Skøyen – Mysen. For Bergen er kun lokaltogtilbudet Bergen – Arna inkludert. I tabellen er en oversikt over de budsjetterte beløpene og rapportert antall personkm spesifisert per by.

	Prop. 1 S (2012 - 2013) (mill. kr)	Personkm 2012 (1000 pkm)
Nærtrafikk rundt Oslo	1 375	915 352
Nærtrafikk rundt Bergen	24	4 165
Nærtrafikk rundt Stavanger	170	14 807
Nærtrafikk rundt Trondheim	107	55 443
Sum	**1 675**	**989 767**

Bl.a. på grunn av ulike geografiske avgrensninger foreligger det ikke eksakte tall for transportmiddelfordelingen mellom de ulike transportmidlene i byområdene. Togets andel i 2011 anslås til å være ca. 15 – 20 pst. i Stavangerområdet, 10 – 15 pst. i Oslo-området og under 5 pst. i både Trondheims- og Bergensområdet.

Spørsmål 16

Sjø – Persontransport

- I hvilken grad er sjøbasert persontransport vurdert i forbindelse med fremtidige behov for persontransport i de største byområder som påregner stor befolkningsvekst?
- I hvilken grad er sjøtransport vurdert/planlagt tatt inn i Belønningsordning og Bymiljøavtaler?
- Vil sjøtransport også bli vurdert i varslet handlingsplan for kollektivtransport? (jf. side 152)

Svar:

Regjeringen har som mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Den lokal sjøbaserte persontransporten spiller en rolle på enkelte strekninger i dag og kan være en del av det lokale kollektivnettet eller gang- og sykkelnettet. Ansvarsdelingen mellom forvaltningsnivåene er ikke endret og lokal kollektivtransport er et fylkeskommunalt ansvar, som inkluderer lokal sjøbasert persontransport i storbyene. Det er derfor et fylkeskommunalt ansvar å vurdere hvilket kollektivtransportmiddel som er mest hensiktsmessig på ulike strekninger. Lokal sjøbasert persontransport behandles dermed på lik linje med andre kollektivtransportformer når økt behov for persontransport i de største byene vurderes.

Hovedformålet med belønningsordningen er å stimulere til bedre fremkommelighet , miljø og helse i storbyområdene, ved å dempe veksten i personbiltransport og øke antallet kollektivreiser på bekostning av reiser med personbil. Målsettingen i en belønningsavtale må som minimum angi at biltrafikken i det aktuelle byområdet ikke skal øke. I styringen av belønningsordningen legges det vekt på mål og resultat. Hvis byområdet som søker om belønningsmidler ønsker å bruke midlene på lokal sjøbasert persontransport innenfor byområdet og formålet med ordningen er oppfylt, vil dette bli vurderet på lik linje med andre tiltak. Dette gjelder også for de helhetlige bymiljøavtalene, når de trer i kraft.

Handlingsplanen for kollektivtransport skal inneholde oversikt over aktuelle tiltak og virkemidler på et overordnet nivå. I handlingsplanen vil det bli identifisert hvem som er ansvarlig for gjennomføringen av de utvalgte virkemidlene/tiltakene, samt utarbeidet en framdriftsplan for de samme virkemidlene/tiltakene. I den grad man kommer inn på de ulike kollektivtransportformene, vil lokal sjøbasert persontransport bli vurdert på lik linje med de andre kollektivtransportformene.

Spørsmål 17

Bybanen i Bergen (jf. side 168)

Hva er dokumentert effekt av Bybanen i Bergen; kollektivandel før oppstart og ved utgangen av 2012 for hhv. kollektivandel totalt i Bergen, andel i Bergen Syd og andel langs bybanetrasé Bergen–Nesttun?

Svar:

Statens vegvesen har vært i kontakt med Bergen kommune og Skyss, som opplyser at det ikke foreligger en reisevaneundersøkelse som gir grunnlag for å skaffe fram informasjon om kollektivandeler etter oppstart av Bybanen. Kommunen vil at det nye transportsystemet skal være godt etablert før en etterundersøkelse gjennomføres. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen som gjennomføres i 2013/2014, med et stort tilleggsutvalg i Bergen, kan brukes for å gi informasjon om kollektivandeler i ettersituasjonen. Resultater fra denne vil foreligge høsten 2014.

Bybanen åpnet i juni 2010. For Bergen kommune viser reisevaneundersøkelsen 2009 en kollektivandel på 16 prosent, og for Hordaland 12 prosent. En lokal

RVU gjort i 2008 viser 12 prosent for Bergen og 12 omegnskommuner. (SINTEF, Reisevaneundersøkelser for Bergensområdet 2008).

Spørsmål 18

Effektivisering av planprosessen (jf. kapittel 6.3 i NTP, side 88.

i) I planen oppgis gjennomsnittlig planleggingstid på 10 år, og at for en del prosjekter er tidsbruk i dag vesentlig lenger.
- Hva er konkret mål ved utløp av planperioden (altså om 10 år) og hva er undervegsmål etter 5 år?

ii) Jf. side 91, sitat: "Statlig plan skal vurderes for særskilte prioriterte prosjekt"
- Hvorfor er ikke bruk av statlig plan satt som ett av flere konkrete tiltak for å sikre raskere gjennomføring av store prosjekter?
- Har Samferdselsdepartementet vurdert statlig krav for hele prosjekt "Ferjefri E39" som ett av flere tiltak for å redusere varslet 20-års byggetid for prosjektet?

Svar:

i) Regjeringen har som mål å halvere den totale planleggingstiden for store samferdselsprosjekt. I NTP foreslås flere tiltak for å få ned tidsbruken på kort sikt. Det pågår et arbeid for å se på ytterligere effektiviseringstiltak. Det er mange hensyn som skal ivaretas i en planprosess, både ulike samfunnshensyn og rettssikkerheten til berørte parter. Store samferdselsprosjekt er ofte kompliserte, og planleggingstiden må nødvendigvis variere fra prosjekt til prosjekt. Samferdselsdepartementet har derfor ikke sett det som hensiktsmessig å foreslå konkrete mål på generelt grunnlag.

ii) Regjeringen vil bruke statlig plan mer aktivt i forhold til store samferdselsprosjekt. I NTP foreslås det følgende kriterier for når det kan være aktuelt med statlig plan eller statlig planprogram:

- Det er viktig med rask gjennomføring av planprosessen.
- Det er større prosjekt som berører to eller flere kommuner, og der det er stor uenighet mellom kommunene i valg av løsning.
- Det er stor konflikter mellom lokale, regionale og nasjonale interesser.
- Det er et ønske fra lokale myndigheter at planen behandles som statlig plan.

Automatisk bruk av statlig plan for alle store samferdselsprosjekt ville være i strid med plan- og bygningsloven. Det er kommunen som er planmyndighet, og statlig plan er en unntaksordning som bare kan brukes når gjennomføringen av viktige statlige eller regionale utbyggings-, anleggs-, eller vernetiltak gjør det nødvendig eller når andre samfunnsmessige hensyn tilsier det.

Med hjemmel i § 3-7 tredje ledd i plan- og bygningsloven kan samferdselsmyndighetene utarbeide og fremme forslag til arealplaner og legge planene ut til offentlig ettersyn. Dette gir samferdselsmyndighetene stor mulighet for kontroll av framdriften i den forberedende delen av planprosessen.

For særskilt prioriterte prosjekt skal det vurderes statlig reguleringsplan. E39 er ett av prosjektene som skal vurderes som særskilt prioritert prosjekt. Ressursmessig og tidsmessig er det ikke mulig å lage én plan for hele E39 samtidig. Forutsetningene for planleggingen er også forskjellig på de enkelte delstrekningene. Det er derfor nødvendig å planlegge ulike deler av strekningen hver for seg, selv om hele E39 kan sees som et overordnet prosjekt.

På enkelte delstrekninger kan det være nødvendig med statlig plan, for eksempel på grunn av at prosjektet berører flere kommuner med forskjellige interesser, eller at det er kompliserte planleggingsforutsetninger med stor interessekonflikt mellom lokale, regionale og nasjonale interesser. På andre strekninger er planleggingen enkel. Dette kan for eksempel gjelde utbedring av eksisterende veg mellom ferjesambandene. Her er det sannsynligvis ikke behov for statlig plan. Planleggingen kan derfor på normal måte skje i kommunens regi.

Spørsmål 19.

Kapittel 1.2.4 Virkninger og måloppnåelse

i) Fra meldingen kan siteres: «Det er beregnet at de store veg- og baneprosjektene gir reduserte «transportkostnader for samfunnet på nærmere 223 mrd. kr over prosjektenes levetid».
   - Hvordan er en slik kostnadsreduksjon beregnet?

Det bes om å få bekreftet at denne innsparelsen forholder seg til tabell 1.2 Samlede korridorfordelte investeringer, men uten investeringer i farled (4,1 mrd. kroner) som gir et tall på ca. 177 mrd. kroner.

ii) Det er i meldingen opplyst at levetid er satt til 40 år.
   - Hva skjer med reduserte transportkostnader om levetiden økes til hhv. 50, 60 og 70 år?

Svar:

i)

Samfunnets transportkostnader av vegprosjekter beregnes ut fra endringer i tidskostnader, kjøretøykostnader, nytte av nyskapt trafikk, kostnader for kollektivselskap og parkeringsselskap, og eventuelle

økte vedlikeholdskostnader ved skilting av høyere tillatt aksellast. Samfunnets transportkostnader beregnes eksklusiv avgifter.

Samfunnets transportkostnader av jernbaneinvesteringer beregnes ut fra endringer i reisetid, tilbringertid, ventetid, køkostnader, forsinkelsestid, komfort på stasjoner eller toget, ulykkeskostnader, billettpris, helsekostnader, virkninger for operatører, offentlige organer og samfunnet for øvrig.

De reduserte transportkostnadene for samfunnet på om lag 223 mrd. er for store veg- og baneprosjekter som åpner i 10-årsperioden. Tabell 1.2 viser *samlede investeringer* i riksveger, jernbane og farleder i korridorene; og omfatter dermed også prosjekter som ikke åpner i perioden.

ii)

Det er for veginvesteringer levetiden er satt til 40 år. Levetiden for jernbaneinvesteringer varierer for ulike deler av anleggene (35 -75 år).

I Statens vegvesens nytte-kostnadsanalyser for veganlegg legges det til grunn en såkalt funksjonell levetid på 40 år hvis ikke spesielle forhold tilsier kortere eller lengre levetid. Hvis en allikevel velger en levetid som er lengre vil det ikke virke inn på «samfunnets transportkostnad» så lenge en holder fast ved at nytten skal beregnes for en analyseperiode på 40 år. Velger en derimot å utvide både levetid og analyseperiode til henholdsvis 50, 60 og 70 år, må en også beregne nytte av anlegget i årene utover 40 år. Nytte i form av sparte transportkostnader for samfunnets vil da øke. Summen av sparte transportkostnader for samfunnet som er oppgitt i NTP, er sammensatt av analyseresultater fra svært mange enkeltprosjekter. SVV har dessverre ikke mulighet til å foreta nye analyser med nye forutsetninger for denne prosjektmassen. Med utgangspunkt i et fiktivt eksempel, kan det antas at en økning av analyseperioden og levetiden fra 40 til 70 år vil øke de sparte transportkostnadene for samfunnet med 30 – 40 %.

Spørsmål 20.

Kapittel 5.3 Måloppnåelse

5.3.1 omhandler bedre fremkommelighet og reduserte avstandskostnader.

Det er oppgitt reisetidsgevinster i minutter på utvalgte strekninger.

- Det bes om å få oppgitt for samme strekninger og spesifisert veidimensjonering (antall felt og ev. manglende gul stripe) med tilhørende ÅDT; tall for 2014 og måltall for 1.1.2024.
- Det bes om å få oppgitt 30-årsmål for samme, og anslått tidspunkt for oppnåelse.

Svar:

I Statens vegvesens stamnettutredning for riksvegnettet fra 2011 er det i vedlegg 2 side 182-184 vist tabeller for ÅDT, fartsgrenser og vegstandard. I utredningen er det fokus på vegruter og ikke på strekninger og derfor blir ikke dette direkte sammenlignbart. I tabell 2.1 på side 13 er det gitt en oversikt over hvilket vegnett som tilhører de ulike rutene og rutene er vist på kart side 14.

Ved vurdering av manglende vegnormalstandard i tabellen på side 184 i stamnettutredningen, er følgende lagt til grunn:

- Firefelts motorveg med midtdeler og midtrekkverk der gjennomsnittlig døgntrafikk er høyere enn 12 000 kjøretøy
- Midtrekkverk på to- eller trefelts veg der gjennomsnittlig døgntrafikk er mellom 8 000 og 12 000 kjøretøy

Tabellen under viser resultater som følger av vegprosjekter som i hht. NTP 2014-2023 bygges i perioden og som er ferdigstilt per 1.1.2024:

	Antall km utbygd/ utbedret veg	Antall km firefelts veg	Antall km veg med midtrekkverk	Antall km veg som får gul midtlinje	Redusert reisetid (min)
Korridor 1	11	6	7		0
Korridor 2	68	39	54	4	20
Korridor 3	144	158	78		55
Korridor 4	206	54	49	94	55
Korridor 5	163	49	24	50	51
Korridor 6	244	67	164	25	55
Korridor 7	273	4	26	50	16
Korridor 8	175	1	18	151	64
Sum	1284	378	420	374	
Status pr 1.1.2014		545	240	1704*	

*1704 km riksveg mangler gul midtlinje pr 1.1.2014. I henhold til retningslinjene for oppmerking av veger kan ikke gul midtlinje etableres når asfaltert vegbredde er mindre enn 6 meter og når en strekning med asfaltert vegbredde 6 meter eller mer er kortere enn ca 4 km.

Stamnettutredning presenterer ressursbehov i et langsiktig perspektiv for å sikre et godt overordnet vegnett. Statens vegvesen har angitt at det er mulig å gjennomføre dette i et 20-30 års perspektiv. Med de prioriteringer det er lagt opp til de kommende ti årene, vil vi være et godt stykke på veg.

En kort oppsummering av hovedmålene er gjengitt i utklippet fra kapittel 5.2:

Dersom alle tiltak i de rutevise utredningen gjennomføres, vil:

- Hele riksvegnettet ha gul midtlinje
- Om lag 85 pst. av vegnettet ha bredde på minst 8,5 meter, resten er bredere enn 7,5 meter
- Mer enn 1250 km av riksvegnettet ha firefelts veg med fysiske midtdelere
- Nesten 700 km av riksvegnettet ha midtrekkverk på to- og firefelts veger
- Om lag 750 km av riksvegnettet ha forsterket midtoppmerking
- Omfanget av sykkelveger være om lag 2600 km
- Omfanget av kollektivfelt være om lag 250 km
- En svært stor andel av skredutsatte strekninger være utbedret
- En stor andel av kollektivknutepunktene og holdeplassene være tilgjengelig for alle
- En stor andel av konfliktene mellom riksveg og biologisk mangfold og vann være utbedret
- Lover og forskrifter i forhold til forurensning, støy og tunnelsikkerhet være oppfylt

Redusert reisetid i minutter på utvalgte strekninger på riksvegnettet

Tabellen under viser reisetidgevinster av prosjekter som er planlagt åpnet for trafikk i perioden 2014-2023 og av prosjekter som starter i perioden 2014-2023, men som åpner for trafikk etter 1.1.2024.

Strekning	**Reisetid i minutter i 2014**	**Redusert reisetid som følge av prosjekter som bygges i perioden 2014-2023**
E6 Riksgrensen/Svinesund - Oslo	73	
E6 Oslo - Trondheim	496	37,9
E6/rv 80 Trondheim - Bodø	673	15,1
E6/rv 80/E8 Bodø - Tromsø	559	31,2
E6/E8 Tromsø - Alta	374	24,7
E6 Alta - Kirkenes	468	
E6/rv 3 Oslo - Trondheim	457	21,4
E6/E136 Oslo - Ålesund	524	39,3
E18 Riksgrensen (Ørje) - Oslo	82	9,2
E18 Oslo - Kristiansand	297	12,9
E16 Riksgrensen (Riksåsen) - Hønefoss	155	15,6
E16 Oslo - Bergen	500	26,9
E16/ rv 7/ rv 52 Oslo - Bergen	487	20,0
E39 Kristiansand - Stavanger	239	28,9
E39 Stavanger - Bergen	289	26,1
E39 Bergen - Ålesund	426	26,7
E39 Ålesund - Trondheim	361	16,7
E134 Drammen - Haugesund	446	18,9

Det er kun beregnet reisetid i minutter for hele strekningen pr 1.1.2014 og Samferdselsdepartementet anbefaler at det kun er denne reisetiden som benyttes. Årsaken til dette er spesielt to forhold:

- Reisetidsgevinsten er en beregnet gevinst som realiseres i det øyeblikket et prosjekt åpner for trafikk. Etter åpning kan trafikken utvikle seg slik at noe av gevinsten forsvinner etter hvert fordi trafikken øker eller at vi får en omfordeling fra andre vegalternativ.

– Endringer i fartsgrenser har stor betydning for reisetiden. De siste årene har det vært en relativt omfattende nedjustering av fartsgrenser på ulykkesutsatte strekninger (spesielt fra 80 km/t til 70 km/t). Etter gjennomføring av trafikksikkerhetstiltak på disse strekningene, vil fartsgrensen ofte bli oppjustert.

På grunn av de nevnte forholdene er det vanskelig å beregne reisetid per 1.1.2024. Det er riktig å si at investeringstiltakene gir en reisetidsgevinst, men andre forhold/tiltak vil også ha stor betydning for hvordan reisetidene utvikler seg.

Spørsmål 21.

Kapittel 5.3 Måloppnåelse

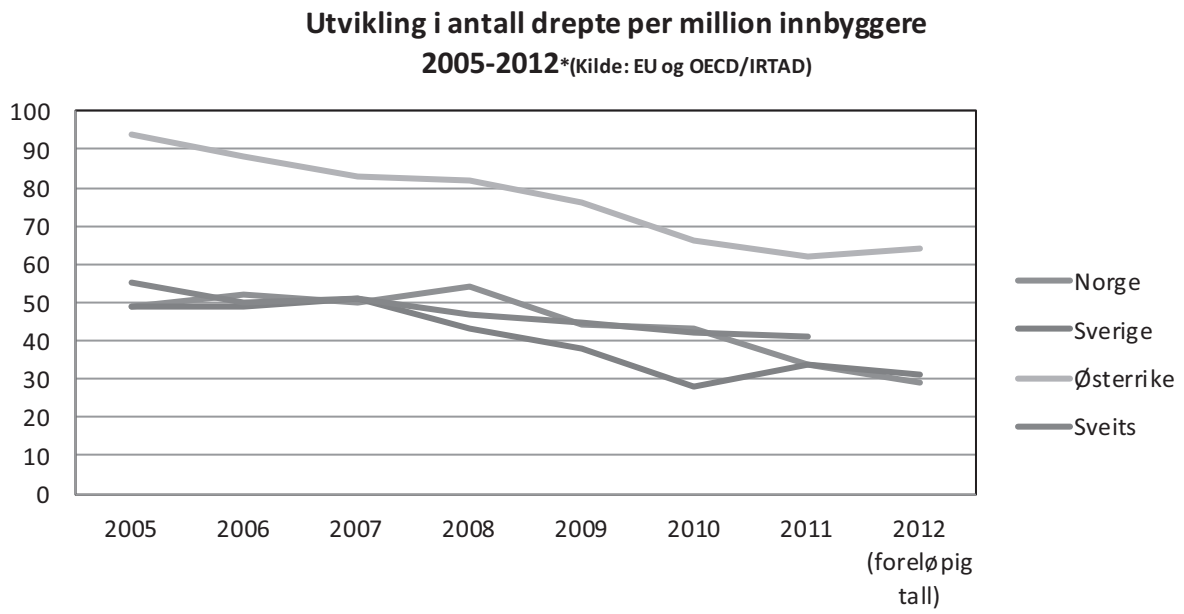
Meldingen har ikke med internasjonale sammenligninger.

– Det bes om å få oppgitt nøkkelinformasjon for kvalitet på vei og jernbane, transporttid på vei og jernbane mellom største byer, kollektivandel i største byer, samt transportsikkerhet i Norge sammenlignet med Sverige, Østerrike og Sveits hhv. i 2014 og 2024.

Svar:

Det er ofte hensiktsmessig å vurdere utviklingen i Norge i forhold til utviklingen i sammenlignbare land. På noen områder er det imidlertid en rekke forhold som gjør at slike sammenligninger ikke er mulig, enten på grunn av manglende informasjon/statistikk/ prognoser eller fordi det opereres med ulike kriterier eller definisjoner av de forholdene det ønskes å se på. Eksempelvis vil definisjonen av kvaliteten på veg- og jernbanenettet være betinget av transportmengdene på de aktuelle strekningene. I Norge defineres vegnormalstandarden bl.a. med utgangspunkt i årsdøgnstrafikk. Samtidig er kriterier for bruk av fartsgrenser nasjonalt fastsatte. Det er naturlig å anta at slike stedlige forhold og nasjonalt lovverk også vil ligge til grunn for defineringen av kvalitet på transportnettet i disse landene. Det vil medføre uforholdsmessig mye ressurser å framskaffe sammenlignbar statistikk for de temaene som etterspørres. Når det gjelder reisetid mellom de største byene er disse også avhengig av geografi og hastighetsstandard og vil ikke alene gi særlig sammenligningsverdi.

Når det gjelder trafikksikkerhet er det imidlertid mulig å vise til utviklingen de siste årene for disse landene. Figuren nedenfor viser tall for drepte i vegtrafikken per million innbyggere for Norge, Sverige og Østerrike i perioden 2005-2012 (foreløpige tall for 2012), og for Sveits i perioden 2005-2011.



Figuren er utarbeidet med nyeste tilgjengelige statistikk og viser at alle disse landene har oppnådd en betydelig nedgang i perioden 2005-2012. Mens Østerrikes reduksjon startet på et betydeligere høyere antall drepte enn de øvrige landene her, var Sverige, Sveits og Norge på omtrent samme nivå i 2005. Alle landene har hatt en betydelig og relativt jevn reduksjon. De foreløpige tallene for 2012 indikerer at Norge har lavest antall drepte pr million innbyggere.

Slik vi forstår spørsmålet etterspørres egentlig prognoser for utviklingen og forventet måloppnåelse i 2014 og 2024 for disse tre landene. Innenfor rimelig

tid har det ikke vært mulig å framskaffe pålitelige prognoser på denne formen for disse landene i de årene som tilsvarer norsk transportplanperiode.

Sammenlignbare data for kollektivandeler for (noen av) de største byene i Sverige, Østerrike og Sveits er tilgjengelig, men dataene går langt tilbake i tid. Data fra International Association of Public Transport (UITP) som dekker et bredt utvalg byer er ofte brukt for benchmarking, men disse har utgangspunkt i undersøkelser fra 2001. Prognoser for utviklingen i kollektivandeler i byer i andre land vil være vanskelig å framskaffe, samtidig som det vil være små muligheter til å vurdere forutsetningene for de prognosene som eventuelt gjøres.

Spørsmål 22

Storbyutfordringer generelt

i) Er det gjort beregninger av etterspørsel etter persontransport i de 4 største byene i de neste 30 årene, og er det gjort anslag på hvordan tiltak omtalt i planen vil kunne dekke inn denne etterspørselen?

ii) Bergensområdet, jf. side 168

Hva vil regjeringen gjøre for å koordinere egne etater for å fremskynde flytting av dagens godsterminal på Nygårdstangen, og sikre samordning med lokalisering av ny godshavn i Bergenområdet og koble jernbane direkte til Flesland lufthavn?

Svar:

i)

Beregninger basert på transportetatenes grunnprognoser viser at det samlet sett vil bli en økt etterspørsel etter persontransport på 2,4 millioner turer per dag fra 2014 til 2043, jf. tabell 1. Med trendutvikling vil ca. 1,6 millioner av økningen være bilturer.

Tabell 1: Årsdøgntrafikk (ÅDT) i 2014 og 2043 i de fire største byområdene. Kilde: Transportetatenes grunnprognoser (NTM/RTM). Uttak foretatt av TØI.

Område	ÅDT 2014	ÅDT 2043	Endring 2014-2043
Oslo-regionen	3 747 628	5 111 580	1 363 952
Bergens-området	1 253 097	1 655 793	402 696
Trondheim kommune	619 311	844 194	224 884
Jæren	952 245	1 360 556	408 311
Totalt	6 572 281	8 972 123	2 399 843

Regjeringen har i tråd med Klimaforliket som mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtrafikk, sykkel og gange. For å dekke inn etterspørselen etter persontransport i tråd med dette målet er det nødvendig å bruke en kombinasjon av virkemidler som både stat, kommune og fylkeskommune rår over. Kommunenes arealbruk og parkeringspolitikk og fylkeskommunenes utvikling av kollektivtilbudet er eksempler på viktige rammebetingelser som er med på å styre etterspørselen etter persontransport. Behovet for en kombinasjon av virkemidler er et viktig premiss for ordningen med helhetlige bymiljøavtaler som er presentert i NTP. Det er lagt opp til at de tre forvaltningsnivåene ut fra felles mål skal forhandle fram en pakke av virkemidler som skal løse byområdenes transportutfordringer som følge av persontransportveksten.

Konseptvalgutredningene (KVU-ene) er grunnlagsdokumentene for å anslå effekten av virkemidlene som byområdene vil bruke for å møte den fremtidige transportveksten, gitt byområdenes målsettinger. KVU-ene ble laget før målene i Klimaforliket ble satt. Når pågående bypakker i disse byene skal reforhandles etter opplegg for helhetlige bymiljøavtaler, vil konsepter fra KVU-ene være utgangspunkt for tiltakspakkene. Det må likevel gjøres supplerende faglige vurderinger av pakkenes sammensetning for å få en virkning iht. målene i NTP. Beregningene i KVU-ene viser ikke fullt ut virkning av alle aktuelle tiltak. Dette gjelder en del av kollektivtiltakene, gang- og sykkeltiltak og virkninger av ulike arealbruksstrategier. Måloppnåelsen vil derfor kunne være noe bedre enn KVU-ene viser.

Det er gjennomført KVU-er for transportsystemet i Osloregionen (grunnlag for Oslopakke 3). I tillegg er det gjennomført nye utredninger som grunnlag for revidert Oslopakke 3 til NTP. Det er utarbeidet KVU for Bergensområdet (grunnlag for nye bompengepakker som avløser og supplerer Bergensprogrammet) og for Jæren (grunnlag for Jærenpakke 2). I Trondheim er det laget en KVU for det sentrale byområdet og en tilleggsutredning for trinn 2 av Miljøpakke for transport i Trondheim. Utredningene har ulike tidsperspektiver:

-Revidert Oslopakke 3:	2032
-KVU for transportsystemet i Bergensregionen:	2040
-Miljøpakken i Trondheim:	2025
-KVU for transportsystemet på Jæren:	2043

Siden opplegget med helhetlige bymiljøavtaler skal baseres på forhandlinger er det ikke gjort analyser av hvilke tiltak som konkret bør benyttes i det enkelte byområdet. Regjeringens mål er mulig å oppnå, men at det vil kreve et bredt spekter av virkemidler som omtalt i stortingsmeldingen om NTP.

ii)

Å finne egnede terminallokaliteter for ny godshavn og jernbaneterminal i Bergens-området har vært et utredningstema i flere prosesser. Mulige realiserbare og gode terminallokaliteter må utvikles gjennom et samarbeid mellom statlige etater, kommunale og fylkeskommunale myndigheter og Bergen havn.

Jernbaneverket har tidligere bidratt med mulighetsstudie for fremføring av jernbane til Flesland. Jernbaneverket har videre deltatt i arbeidet med KVU for transportsystemet i Bergen. KVU-en inneholdt også en vurdering av alternativ plassering av jernbaneterminalen. Etaten har også bistått kommunen i arbeidet med kvalitetssikringen av egnetheten av det avsatte området for terminal i Arnadalen.

Jernbaneverket er – i tillegg til å delta i disse arbeidene – i oppstartsfasen for en mulighetsstudie for lokalisering av ny terminal. Denne vil bygge på det arbeidet som er gjort i forbindelse med konseptvalgutredningen for regionpakke Bergen, og vil være med å danne grunnlag for en eventuell egen KVU for ny godsterminal i Bergensområdet. Arbeidet med mulighetsstudien vil ventelig pågå hele 2013.

Dersom ny havn etableres ved Flesland, og det gjennom det kommende utredningsarbeidet fremkommer at dagens godshåndtering på Nygårdstangen bør samlokaliseres med fremtidig havneterminal, må det bygges et godsspor til den nye terminalen. Når det gjelder persontransport viser Samferdselsdepartementet til Hordaland fylkeskommunes planer for videre utbygging av Bybanen mot Flesland, jf. også Prop. 143 S (2012-2013). Utvikling av persontransporten på jernbanen i Bergensområdet må ses i lys av dette.

Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet har satt i gang en bred analyse av godstransporten. Et sentralt tema i denne analysen er bl.a. å belyse hvilke fordeler samlokalisering av havn og godsterminal for jernbane kan gi. Denne utredningen vil være et viktig grunnlag for det videre arbeidet med å vurdere fremtidig godsvirksomhet på jernbanen i Bergensområdet.

Spørsmål 23. 10-årsplan og langtidsperspektiv

– Innen for hhv. veisektor og jernbanesektor; hva er fagetatenes anviste behov for bygging av nye veier og ny jernbane?
– Hva blir ihht. foreslått NTP, dekningen av dette ved utløp av 2024, og når vil behovet være dekket dersom samme utbyggingstakt brukes videre?

Svar:

Jernbane:

Jernbaneverket utarbeidet en perspektivanalyse i 2011 der langsiktig utvikling av infrastrukturen fram mot 2040 ble analysert. Hovedmarkedene for jernbanetransport i Norge er nærtrafikk rundt de største byene, regiontrafikk inn mot de største byene, mellom byene på Østlandet, fjerntrafikk og godstrafikk.

Et godt banesystem med høy kapasitet for nærtrafikk og regiontrafikk har Jernbaneverket anslått vil kreve investeringer i størrelsesorden 200-300 mrd. NOK. Da er fjerntrafikktiltak og høyhastighetstog holdt utenom. Jernbaneverket anslår videre at noen av fjernstrekningene kan oppgraderes med ca 50 mrd. kr per strekning, og dermed få vesentlig redusert kjøretid og gi et vesentlig bedre tilbud til både undervegstrafikk og mellom endepunktene.

I tillegg til disse tiltakene har Jernbaneverket anslått et behov for investeringer for godstrafikken på ca 30-50 mrd. NOK.

I NTP 2014-2023 er det avsatt 168 mrd. kr til jernbane. Et investeringsnivå på om lag 10 mrd per år i 20 år, vil i følge Jernbaneverket kunne dekke mye av behovet for oppgradering av de viktigste strekningene.

Veg:

Stamnettutredning for riksvegnettet ble publisert våren 2011. Utredningen ser på behov for utbygging for at hele riksvegnettet skal ha tilnærmet vegnormalstandard med utgangspunkt i den situasjonen vi vil ha pr 1.1.2014.

Utredningen viste at dette vil koste om lag 460 – 580 mrd 2011-kr inklusive kompensasjon for merverdiavgift.

Stamnettutredningen tok i liten grad hensyn til de spesielle utfordringene vi finner i byområdene, og kartleggingen av forfallet var ikke ferdigstilt. Midler til slike tiltak bør derfor ikke tas med når det skal beregnes hvor mye som investeres for å innfri målet i stamnettutredningen. Enkelte programområdetiltak og midler til planlegging må også trekkes ut når tidshorisonten skal anslås. Investeringstiltak som vil bidra til å dekke kostnader i stamnettutredningen blir da om lag 220 - 230 mrd kr for tiårsperioden 2014-2023. Om vi viderefører dette nivået og inkluderer bompenger, blir tidshorisonten drøyt 25 år.

Spørsmål 24

Kapittel 3.2.3 Konkurranseflater for gods og persontransport

18) Oppgitte tall er fra 2011: Godstransportarbeid 42 % sjø, 50 % vei og 7 % jernbane. Persontransport 88 % vei, 6 % luftfart, 5 % på bane og 1 % på sjø.
19) Hvilke mål har planen for fordelingen i 2024, og hva er langsiktig mål om 30 år?
20)
21) Ifølge tabell 1.2 side 26: De samlede korridorfordelte investeringer på vei og bane er ca. 177 mrd. kroner der 104 mrd. kroner er fordelt til vei og ca. 73 mrd. kroner til jernbane.
22) Hvordan reflekterer fordelingen av statlige midler fordelingen av transportarbeidet på hhv. vei og jernbane?

Svar:

i) Regjeringens transportpolitikk bygger på prinsippet om transportbrukerens frie valg, ut fra en forutsetning om at transportbrukeren selv vet best hvilke transportløsninger som tilfredsstiller den enkeltes transportbehov.

Det kan være konflikt mellom mål om transportmiddelfordeling og de transportpolitiske målene, herunder målet om et effektivt transportsystem. Regjeringen mener derfor det ikke er ønskelig å tallfeste mål for transportmiddelfordelingen. Det settes derfor ikke konkrete mål verken for 2024 eller om 30 år.

Regjeringen vil legge til rette for at mest mulig av veksten i de lange godstransportene skal skje på bane eller sjø. Det er hensiktmessig ut fra både framkommelighet og transportkostnader å utnytte disse transportmidlenes fortrinn. Dette kan også ha gode effekter på sikkerhet, miljø og arealbruk.

For persontransport et det et mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Dette er viktig både av hensyn til framkommelighet, miljø og arealbruk. I storbyområdene er hensynet til arealbruk spesielt viktig fordi befolkningsveksten er stor og trafikken økende, samt at gods og persontransport konkurrerer om knappe arealer. Denne utfordringen øker.

ii) Med utgangspunkt i begrunnelsen i punkt i) anses ikke statlige investeringer fordelt på veg og bane i forhold til fordeling av transportarbeid som en relevant problemstilling. Fordelingen av statlige investeringer mellom veg og jernbane er begrunnet i behovene for å utvikle veg og togtilbud framover. Dette gir en relativt høyere ramme til investeringer i jernbaneinfrastruktur, enn det transportarbeidet skulle tilsi.

Fordelingen av statlige riksveg- og baneinvesteringer i planperioden og transportarbeid fordelt på transportmiddel i 2011 er vist i tabellen nedenfor. Både de korridorfordelte og de ikke-korridorfordelte investeringene er inkludert, fordi begge kategoriene vil bli brukt i korridorene og hører derfor med i en totaloversikt.

Tabell: Transportarbeid og statlige investeringer på riksveg og jernbane i planperioden.

	Veg	Bane
Gods (tonnkm)	50 pst.	7 pst.
Person (personkm)	88 pst.	5 pst.
Statlige investeringer (mill. kr)	176 990	92 240

Spørsmål 25.

Kapittel 7 Økonomiske ressurser

Til vegformål avsettes 311 mrd. Kroner fra staten og 98 mrd. kroner gjennom finansiering fra bompenger.

Til jernbaneformål avsettes 177 mrd. kroner samt årlig kjøp av persontransport på tog som med videreføring av budsjett nivå i 2013 på 2,9 mrd. kroner blir 29 mrd. kroner.

– Hva er anslag for skatt og avgifter vedrørende kjøp, eierskap og bruk av motorkjøretøy innbetalt av bilistene i 2013, og hvordan antas dette videreført hvert av de neste 10 årene?

Svar:

Spørsmålet er forelagt Finansdepartementet.

Tabellen nedenfor viser anslåtte inntekter fra bilavgiftene i 2013. I tillegg kommer CO_2-avgiften på drivstoff, men den kommer ikke eksplisitt fram i anslagene. Samlet er CO_2-avgiften anslått å gi en inntekt på om lag 4,7 mrd. kroner. Omtrent 3 mrd. kroner av dette antas å knyttes til CO_2-avgift på drivstoff. Samlet anslås dermed inntektene fra bilavgiftene til om lag 54 mrd. kroner i 2013. Avgiftssatsene justeres normalt hvert år med forventet prisvekst for det aktuelle året. Inntektene fra bilavgiftene vil blant annet påvirkes av utviklingen i omfanget av veitrafikk, endringer i nybilsalget og overgang til mer drivstoffgjerrige nye biler. Finansdepartementet har ikke laget anslag på forventet innbetalt avgift de neste ti årene.

Tabell 1. Anslåtte inntekter fra bilavgifter i 2013, saldert budsjett.

Kap.	Post	Betegnelse	Anslått inntekt, mill. kroner
5536	71	Engangsavgift	21 460
	72	Årsavgift	9 700
	73	Vektårsavgift	340
	75	Omregistreringsavgift	2 130
5538	70	Veibruksavgift på bensin	6 450
	71	Veibruksavgift på autodiesel	10 700

Kilde: Prop. 1 LS (2012-2013) Skatter, avgifter og toll 2013.

Spørsmål 26

Synspunkter fra etat/selskap – Vedlikehold vs. investeringer

Media omtaler 19. april 2013 synspunkt fra direktørene i hhv. Jernbaneverket og NSB som ønsker seg mer vedlikehold fremfor mer investering. De understreker at bedre vedlikehold er en forutsetning for å redusere forsinkelser og innstilte avganger.

- Hva er Samferdselsdepartementets vurdering av dette?
- Hva er dokumentert samlet etterslep på vedlikehold av dagens jernbane (fordelt på hovedstrekninger)?
- Hva er satt av i ny NTP til å ta igjen vedlikeholdsetterslepet, og når vil hele etterslepet være fjernet?

Svar:

Bedre vedlikehold er en forutsetning for å redusere forsinkelser og innstilte avganger. Dette er bakgrunnen for at regjeringen i NTP-forslaget har økt rammen til drift og vedlikehold med om lag 45 prosent i gjennomsnitt sammenliknet med nivået i saldert budsjett 2013. Det er lagt opp til et gjennomsnittlig årlig aktivitetsnivå på vedlikehold som er nærmere 1 mrd. kr høyere i 2014-2017 sammenliknet med 2013. I perioden 2018-2023 er det lagt opp til et årlig vedlikeholdsnivå som er om lag 2,2 mrd. kr høyere sammenliknet med 2013. Sammen med omfattende investeringer i ny jernbaneinfrastruktur som erstatter eksisterende i tiårsperioden, bl.a. i IC-området, vil dette gjøre jernbanen bedre i stand til å møte utfordringene i årene som kommer.

Jernbaneverket har beregnet et samlet etterslep på vedlikehold på om lag 16 mrd. kr ved inngangen til planperioden. Analysene tar utgangspunkt i en årgangsanalyse av eksisterende infrastruktur. Tallene er usikre. Målsatte krav til kvaliteten på ytelsene i togtrafikken er et bedre grunnlag for prioritering av vedlikeholdsressursene.

Ressursbruken er derfor innrettet mot å oppnå god kvalitet på trafikkavviklingen samlet sett, med høy driftsstabilitet, god punktlighet, god regularitet og høy oppetid. Vedlikeholdsinnsatsen prioriteres ut fra konsekvens av feilsituasjon (oppetid/forsinkelsestimer på grunn av feil i infrastrukturen). Dette vil medføre at etterslepet reduseres på trafikksterke strekninger samtidig som etterslepet kan øke noe på trafikksvake strekninger. SD og Jernbaneverket mener dette er en riktig prioritering sammenliknet med en ren prioritering ut fra alder og beregnet etterslep uten å ta hensyn til konsekvens av feil.

Høy beredskap og retting av feil i infrastrukturen er viktig for å redusere de negative konsekvensene for trafikken. Sammenliknet med 2012 er målet i 2023 en reduksjon i antall innstillinger på nærmere 60 prosent og en reduksjon på om lag 30 prosent i antall timer som togene er forsinket. Videre er prioritering av forebyggende tiltak som inspeksjoner, sporjusteringer og skifte av komponenter viktig for å ha kontroll med tilstandsutviklingen på jernbanenettet. Vedlikeholdstiltaket fornyelse, som omfatter systematisk utskifting av anlegg som har nådd sin levetid, er avgjørende for å bedre driftsstabiliteten, regulariteten og oppetiden, og for å gjøre trafikken mer punktlig. Fornyelse av infrastrukturen er også viktig for å gjøre infrastrukturen robust mot ekstremvær, skred og flom.

Spørsmål 27

Kostnader – Beregninger av investeringer

Hvilke kostnader er lagt til grunn for beregninger av investeringer i Nasjonal transportplan 2014–2023 for:

i) Ny 2-feltsvei
ii) Ny 3-feltsvei
iii) Ny 4-feltsvei
iv) Ny 2-feltstunnel
v) Ny 4-feltstunnel
vi) Oppgradering fra 2-feltsvei til 3-feltsvei
vii) Oppgradering fra 3-feltsvei til 4-feltsvei
viii) Oppgradering fra 4-felts vei til 6-feltsvei
xix) Midtrekkverk: Hva det koster å oppgradere en vei med midtdeler?

Oppgi gjerne alle kostnader per kilometer.

Svar:

Kostnadene for vegprosjektene i Nasjonal transportplan 2014-2023 er basert på planer for det enkelte prosjekt, og ikke gjennomsnittspriser per meter/kilometer veg av ulik standard. Selv om planenes detaljeringsgrad varierer avhengig av hvor langt planleggingen har kommet, vil dette likevel gi bedre anslag for prosjektenes totale kostnad enn bruk av gjennomsnittspriser. Kostnadene for et vegprosjekt beror i stor grad på terreng og grunnforhold og om prosjektet ligger i eller utenfor byer og tettbygde strøk. Blant annet vil omfanget av tunneler og bruer og nødvendig ombygging av lokalt vegnettet og tilrettelegging for gående og syklende ha stor betydning for kostnadene. Dersom man sammenligner prosjekter i NTP 2014-2023, så vil man se at det er svært store variasjoner i kostnad per meter/kilometer veg for vegprosjekter med sammenlignbar vegstandard.

Spørsmål 28

Prosjekt per korridor i gjeldende NTP 2010–2019 vs. ny plan 2014–2023

Det bes om å få en status på de enkelte prosjekter per korridor i inneværende NTP 2010–2019 i handlingsplanperioden 2010–2013.

Svar:

Vedlagte tabell viser faktiske bevilgninger til vegprosjekter som i St.meld. nr. 16 (2008-2009) er forutsatt startet opp i perioden 2010-2013. I tillegg er det gitt en nærmere omtale av status for det enkelte prosjekt i merknadsrubrikken. Tabellen omfatter prosjekter med kostnadsoverslag over 200 mill. kr.

Tabellen viser at prosjektene som i henhold til NTP 2010-2019 skulle starte opp i første fireårsperiode i all hovedsak har startet opp. Noen prosjekter er forsinket p.g.a. manglende planavklaring.

Vedlegget følger ikke med som vedlegg.

Spørsmål 29

«Annen finansiering» er i hovedsak bompenger fra bilistene. I inneværende plan 2010–2019 var beløpet 60 mrd. kroner.

Hvilke forhold gjør at slik finansiering er økt i ny plan til 98 mrd. kroner?

Svar:

Av tabellen under framgår det at bompenger som andel av statlige midler til investeringer på riksveger (ekskl. kompensasjon for økt mva) er tilnærmet uforandret fra forrige NTP.

Investeringer riksveger:

	Stat ekskl. komp. Mva	*Annen finansiering*	*Andel annen finansiering*	
NTP 2014-2023	144	98	0,68	*Mrd. 2013-kr*
NTP 2010-2019	86	60	0,70	*Mrd. 2009-kr*
Saldert budsjett 2013	8,4	9,5	1,14	*Mrd. 2013-kr*

Bompengene har økt i takt med de statlige bevilgningene. Høyere bevilgninger muliggjør flere spleiselag mellom staten og bilistene. Regjeringen legger opp til å benytte bompenger som supplerende finansieringsform der det er vilje og ønske lokalt om å ta i bruk slik finansiering. Dette bidrar til å forsere vegutbyggingen.

Spørsmål nr. 30

Ikke korridorfordelte midler

Jf. midler som ikke er korridorfordelt, ref. tabell 1.2 i gjeldende plan side 16 og tabell 1.2 i ny plan side 26. I gjeldende plan utgjør ikke korridorfordelte midler ca. 11,4 mrd. kroner eller 9 pst. av statlige midler i planperioden. I ny plan er ufordelt beløp hele 91,5 mrd. kroner, dvs. 33,5 pst.

– Hva ligger bak en slik kraftig økning i andel ufordelte midler?

Svar:

Årsakene til at beløpene under ”Ikke korridorfordelte midler” er så mye høyere i NTP 2014-2023 sammenlignet med NTP 2010-2019 er som følger:

Veg:

De ikke korridorfordelte midlene i NTP 2014-2023 omfatter *programområdetiltak* i tillegg til planlegging, grunnerverv og ikke rutefordelte midler, mens ikke korridorfordelte midler i NTP 2010-2019 kun omfatter planlegging, grunnerverv og ikke rutefordelte midler.

Programområdetiltakene omfatter kollektivtiltak, tilrettelegging for gående og syklende, trafikksikkerhetstiltak, utbedringstiltak og miljø- og servicetiltak. «Ikke rutefordelte midler» omfatter i NTP 2010-2019: Nasjonale turistveger, felles etatsutgifter, FoU, DAB/nødnett, til disposisjon for SD og reservebrumateriell. I NTP 2014-23 omfatter «ikke rutefordelte midler» Nasjonale turistveger, FoU, DAB/

nødnett, utskifting av ledningsnett i tunneler, til disposisjon for SD og reservebrumateriell.

De ikke korridorfordelte midlene i NTP 2014-2023 omfatter også den nye posten for tiltak for å ta igjen forfall og den nye posten for bymiljøpakker.

Samlet gjør dette at de ikke korridorfordelte midlene har en stor økning i NTP 2014-2023 sammenlignet med NTP 2010-2019. Den største forskjellen utgjøres av at midlene til programområdetiltak, tiltak for å ta igjen forfall og bymiljøpakker, har kommet inn som ikke korridorfordelte midler i NTP 2014-2023.

Jernbane:

I NTP 2010-2019 var "kapasitetsøkende tiltak" i hovedsak fordelt på korridorene, mens disse tiltakene i NTP 2014-2023 er lagt inn i programområdet "kapasitet", noe som utgjør en stor andel av "ikke korridorfordelte midler".

Innsatsen på programområdene kapasitet, stasjoner og knutepunkter, samt sikkerhet og miljø har økt, og tiltak for ny grunnrute i Østlandsområdet, økt robusthet i Oslo-området, tekniske tiltak og kapasitet for nytt togmateriell er også innarbeidet som en del av "ikke korridorfordelte" investeringer.

Spørsmål 31

Om merverdiavgift

Inneværende plan har planrammer eks. mva og ny plan inkl. mva.

- Det bes om å få utarbeidet tabell 1.2 side 26 med beløp uten mva.
- Hva er den finansielle effekten for staten (brutto og netto) i forslaget til ny NTP av at regjeringen har innført en ordning der det betales mva på investeringer i vei og bane?

Svar:

Samlede investeringer i riksveger, jernbane og farleder i korridorene i 2014–2023. Mill. 2013-kr. **Eksklusiv kompensasjon for økt mva på veg.**

Korridor		Statlige midler 2014–2017	Statlige midler 2014–2023	Annen finansiering
1 Oslo – Svinesund – Kornsjø	– Riksveginvesteringer	**318**	**775**	1 900
	– Jernbaneinvesteringer	12 765	26 810	
	– Farledsinvesteringer	627	627	
	Sum	**13 710**	**28 212**	1 900
2 Oslo – Ørje– Magnor	– Riksveginvesteringer	**1 596**	**4 087**	5 000
	Sum	**1 596**	**4 087**	5 000
3 Oslo – Grenland – Kristiansand – Stavanger	– Riksveginvesteringer	**2 913**	**14 016**	25 330
	– Jernbaneinvesteringer	8 420	17 585	
	– Farledsinvesteringer		285	
	Sum	**11 333**	**31 886**	25 330
4 Stavanger – Bergen – Ålesund – Trondheim	– Riksveginvesteringer	**2 984**	**13 201**	18 690
	– Farledsinvesteringer	184	1 709	
	Sum	**3 168**	**14 910**	18 690
5 Oslo – Bergen/Haugesund m/arm via Sogn til Florø	– Riksveginvesteringer	**6 365**	**13 881**	12 910
	– Jernbaneinvesteringer	2 430	5 210	
	Sum	**8 795**	**19 091**	12 910
6 Oslo – Trondheim m/armer til Ålesund, Kristiansund og Måløy	– Riksveginvesteringer	**6 390**	**16 534**	15 160
	– Jernbaneinvesteringer	2 710	17 950	
	Sum	**9 100**	**34 484**	15 160

Korridor		Statlige midler 2014–2017	Statlige midler 2014–2023	Annen finansiering
7 Trondheim – Bodø m/armer til Sverige	– Riksveginvesteringer	**1 492**	**6 174**	4 810
	– Jernbaneinvesteringer	800	4 140	
	– Farledsinvesteringer	124	574	
	Sum	**2 416**	**10 888**	4 810
8 Bodø – Narvik–Tromsø – Kirkenes m/armer	– Riksveginvesteringer	**5 302**	**10 259**	1 400
	– Jernbaneinvesteringer[1]	1 095	1 615	
	– Farledsinvesteringer	194	926	
	Sum	**6 591**	**12 800**	1 400
Ikke korridorfordelte midler	Veg (ikke korridorfordelte midler til veginvesteringer som programområder, fornyelse, planlegging, ikke rutefordelte midler)	**18 680**	**60 977**	12 316
	Jernbane			
	– programområder, inkl. Oslo-prosjektet, ny grunnrute, robusthet i Oslo mv.	6 115	18 930	
	– planleggingsmidler til IC i første fireårsperiode (ekskl. Sandbukta – Moss – Såstad)[2]	1 680		
Sum		**83 184**	**236 265**	97 516

1) Omfatter kapasitetsøkende tiltak på Ofotbanen som i budsjettsammenheng er en del av programområdet «kapasitet».
2) Jernbaneverket vil bli gitt i oppdrag å utarbeide en nærmere spesifikk utbyggingsstrategi for IC-strekningene. Det settes av midler i første fireårsperiode til planlegging av IC-parseller med anleggsstart i siste seksårsperiode. Midlene er sjablongmessig fordelt på de tre InterCity-korridorene (korridor 1, 3 og 6) i tiårsperioden.
Eksklusiv kompensasjon for økt mva. Størrelser som påvirkes i fet skrift.

Det vises videre bl.a. til Prop. 1 LS (2012-2013) kap 10 hvor opphevelsen av vegfritaket i Merverdiavgiftsloven er nærmere beskrevet. Opphevelsen av vegfritaket er gjeldene fra 1. januar 2013, og har dermed hatt effekt også på inneværende års statsbudsjett.

Merverdiavgiftsloven inneholdt tidligere fritak ved omsetning av tjenester som gjelder offentlig veg. Siden den opprinnelige begrunnelsen for fritakene ikke lenger gjør seg gjeldende, foreslo Regjeringen at fritakene skulle bli opphevet fra 1. januar 2013.

Opphevelsen av fritaket innebærer at det skal beregnes ordinær merverdiavgift ved omsetning av tjenester til offentlig veg. Dette vil gi økte merverdiavgiftskostnader for Statens vegvesen ved bygging og drift av riksveger og for kommuner og fylkeskommuner ved bygging og drift av kommunale veger og fylkesveger. De økte kostnadene ved bygging av veg ble foreslått kompensert gjennom økte bevilgninger over statsbudsjettet. Siden de økte bevilgningene motsvares av økte merverdiavgiftsinntekter, er omleggingen provenynøytral for staten.

Det vises også til Prop.1 S (2012-2013) for Samferdselsdepartementet side 38, der det står at opphevelsen av fritaket ikke endrer bompengeinnbetalingene fra trafikantene. Dette har regjeringen fulgt opp i NTP 2014-2023. Den statlige rammen som er lagt til grunn er økt både som følge av bruk av statlige midler og bruk av midler fra annen finansiering. Differansen mellom totalsummene i tabellen over og tabell 1.2 på side 26 er derfor den samlede merverdiavgiftskompensasjonen på riksvegsinvesteringer. I tillegg er postene 23 og 29 på kap. 1320 kompensert for økt merverdiavgift.

Jernbaneverket ble omfattet av Merverdiavgiftsloven i 2005 jf. Ot. prp. nr. 1 2004-2005, kap 30, jf. Samferdselsdepartementets St. prp. 1 2004 - 2005.

Spørsmål 32: Effektiviseringstiltak/fremkommelighetstiltak

En betydelig utfordring i de største byene/byområdene er en forventet kraftig befolkningsvekst med tilhørende forventet økning i etterspørsel etter persontransport.

– Hvorfor er ikke spontan samkjøring bil/taxi/buss omtalt i planen? Viser til at utviklingsprosjekt har pågått i Bergen i 6 år, og som handler om å utnytte transportkapasitet som alt finnes.

– Hvorfor er ikke tog/busstransport basert på 2 etasjes vogner/kjøretøy omtalt i planen?

Svar:

Spontan samkjøring kan være et supplement til andre virkemidler for å møte økningen i etterspørselen etter persontransport. I Bergen gjennomfører Statens vegvesen prosjektet Hent-Meg i samarbeid med Triona og lokale myndigheter. Første fase av et pilotprosjekt ble startet i november 2010. Nesten 800 deltar i prosjektet, som blant annet testes ut på strekningen Landås-Kokstad, og det gjennomføres 2-300 samkjøringer per uke. Erfaringer fra pilotprosjektet i Bergen, som vil evalueres av SINTEF i slutten av 2013, vil være grunnlag for å vurdere potensial og overføringsverdi til andre norske byområder. Prosjektet er ikke omtalt i meldingen siden det foreløpig ikke foreligger resultater fra prosjektet.

Buss/tog med 2 etasjer kan i utgangspunktet tilby økt transportkapasitet uten at lengden på vogner/kjøretøy eller antall avganger øker. Infrastrukturforhold på jernbanen som norm for plattformhøyde, hensyn til hurtig av- og påstigning ved holdeplasser/stasjoner og universell utforming, samt sikkerhet i forbindelse med trappeløsninger gjør at 2 etasjes buss/tog likevel ikke er noen opplagt løsning når samlet kapasitetsøkning vurderes opp mot kostnadene for både infrastruktur og materiell totalt sett.

I arbeidet med NTP 2014 – 2023 er det gjennomført en helhetlig vurdering av hvordan kapasiteten på jernbanenettet kan økes, både på kort og lang sikt. I et noe kortere tidsperspektiv er det viktig å bidra til bedre utnyttelse av eksisterende infrastruktur. Anskaffelse av nye tog med økt transportkapasitet er et slikt mulig tiltak, jf. kap. 6.6.3 på side 104. Det er ikke tatt stilling til hva slags tog det er aktuelt å anskaffe. Slike vurderinger gjøres i forbindelse med de aktuelle anskaffelsene og 2 etasjes togsett vil bli vurdert også ved framtidige anskaffelser.

Det er fylkeskommunen som setter krav til bussmateriell. Statens vegvesen har ikke gjort analyser av fordeler og ulemper med 2 etasjes busser i bytrafikk.

Spørsmål nr. 33

Samlede investeringer; tabell 1.2 side 26 – Annen finansiering

Det bes om å få oppgitt beløpene per korridor og ufordelt på korridor per prosjekt; slik at spesifisert totalfinansiering og innkrevingskostnader, samt finansieringskostnader per prosjekt fremkommer.

Svar:

Informasjonen som etterspørres finnes i hovedsak i meldingens kap. 15 (Investeringsprogrammet for transportnettet – prioriteringer i korridorene).

I tabell 15.2 på side 246 finnes en oversikt over riksveg og jernbaneprosjekt over 750 mill. kr som startes opp i første fireårsperiode av planen. I den påfølgende teksten blir disse prosjektene presentert mer detaljert (under relevant korridor), og det vises også nøkkeltall og virkningsberegninger for hvert prosjekt.

Prosjekter som starter opp i siste seksårsperiode er også omtalt under hver korridor men med en lavere detaljeringsgrad. For vegprosjekter finnes en oversikt over alle prosjekter i meldingen, for hele tiårsperioden, med kostnadsoverslag og spesifikasjon av statlige midler og annen finansiering for hvert enkelt prosjekt. Oversikten finnes på Samferdselsdepartementets hjemmesider (www.regjeringen.no/sd), under fanen NTP/Oversikt over store vegprosjekter. Det er imidlertid viktig å være oppmerksom på at for mange av disse prosjektene pågår planleggingen fortsatt og det må derfor forventes endringer i både kostnadsanslag og finansieringsplan etter hvert som prosjektene blir mer detaljert.

Når det gjelder innkrevingskostnader og finansieringskostnader vil anslag for dette framkomme når den enkelte bompengeproposisjon fremmes for Stortinget.

Spørsmål 34.

Konkurranseflater for gods og persontransport, jf. 3.2.3 og framskriving – grunnprognoser, jf. 3.2.4

På side 47 i meldingen oppgis markedsandeler i persontransportarbeidet totalt.

– Det bes om å få dette oppgitt per fylke; og med hhv. 2013-situasjonen og måltall for 2023-situasjonen.

Med referanse til figur 3.6 Transportmiddelvalg på reisen etter bosted:

A. Spesifikasjon av hhv. Bergen, Trondheim og Stavanger

B. Anslått 2013-situasjon og anslått 2023-situasjon med spesifikasjon Oslo, Bergen, Trondheim, Stavanger og landet ellers.

Svar:

Det er bedt om tall for 2013 og 2023. Våre svar er basert på tall for 2014 og 2024. Årsaken er at 2013/2023 ville krevd nye beregninger. Dette er ressurskrevende og ikke mulig å gjennomføre innen fristen som er satt for svar på spørsmålet. Markedsandelene er beregnet ut fra antall turer, uavhengig av lengden på reisene.

Del 1

Markedsandelene som er oppgitt på s 47 i meldingen er basert på transportytelsesstatistikken som utgis årlig av Transportøkonomisk institutt. De fylkesfordelte beregningene for 2014 og 2024 i svarene er basert på prognoser for økonomisk vekst og befolkningsutvikling. Infrastrukturprosjekter pr. 31.12.2013 er kodet inn i transportmodellene, infrastrukturprosjekter etter den tid er altså ikke med i prognoseberegningene. I beregningene er det altså verken tatt hensyn til infrastrukturprosjekter eller politikk som foreslås i Meld. St. 26 (2012-2013).

Følgende markedsandeler gjelder for persontransport i de ulike fylkene. Fly er ikke tatt med i beregningene nedenfor, da vi ikke har fylkesvise tall for persontransport med fly.

År 2014:

Tabell 1: Fylkesfordelte prognoser for markedsandeler persontransport. 2014. Ekskl. persontransport med fly.

Fylkesnr.	Fylkesnavn	Bil (før+pass)	Buss	Båt	Skinnegående	Sum
1	Østfold	87 %	10 %	0 %	4 %	100 %
2	Akershus	78 %	9 %	0 %	14 %	100 %
3	Oslo	73 %	11 %	0 %	17 %	100 %
4	Hedmark	85 %	9 %	0 %	5 %	100 %
5	Oppland	81 %	11 %	0 %	9 %	100 %
6	Buskerud	84 %	7 %	0 %	9 %	100 %
7	Vestfold	89 %	8 %	0 %	3 %	100 %
8	Telemark	87 %	9 %	0 %	4 %	100 %
9	Aust Agder	85 %	9 %	0 %	5 %	100 %
10	Vest Agder	88 %	8 %	0 %	3 %	100 %
11	Rogaland	85 %	11 %	0 %	3 %	100 %
12	Hordaland	84 %	13 %	0 %	3 %	100 %
14	Sogn og Fjordane	79 %	20 %	1 %	0 %	100 %
15	Møre og Romsdal	83 %	15 %	2 %	0 %	100 %
16	Sør-Trøndelag	84 %	12 %	1 %	3 %	100 %
17	Nord-Trøndelag	84 %	9 %	0 %	7 %	100 %
18	Nordland	80 %	12 %	4 %	4 %	100 %
19	Troms	86 %	12 %	3 %	0 %	100 %
20	Finnmark	67 %	30 %	4 %	0 %	100 %
Landet		**82 %**	**11 %**	**0 %**	**7 %**	**100 %**

År 2024

Tabell 2: Fylkesfordelte prognoser for markedsandeler persontransport. 2024. Ekskl. persontransport med fly.

Fylkesnr.	Fylkesnavn	Bil (før+pass)	Buss	Båt	Skinnegående	Sum
1	Østfold	87 %	9 %	0 %	4 %	100 %
2	Akershus	79 %	8 %	0 %	13 %	100 %
3	Oslo	74 %	10 %	0 %	16 %	100 %
4	Hedmark	86 %	9 %	0 %	5 %	100 %
5	Oppland	81 %	10 %	0 %	9 %	100 %
6	Buskerud	84 %	6 %	0 %	9 %	100 %
7	Vestfold	89 %	7 %	0 %	3 %	100 %
8	Telemark	87 %	8 %	0 %	4 %	100 %
9	Aust Agder	86 %	9 %	0 %	6 %	100 %

Fylkesnr.	Fylkesnavn	Bil (før+pass)	Buss	Båt	Skinnegående	Sum
10	Vest Agder	88 %	8 %	0 %	4 %	100 %
11	Rogaland	86 %	10 %	1 %	3 %	100 %
12	Hordaland	84 %	12 %	0 %	3 %	100 %
14	Sogn og Fjordane	80 %	18 %	1 %	0 %	100 %
15	Møre og Romsdal	85 %	14 %	2 %	0 %	100 %
16	Sør-Trøndelag	85 %	11 %	1 %	3 %	100 %
17	Nord-Trøndelag	85 %	8 %	0 %	7 %	100 %
18	Nordland	82 %	11 %	4 %	4 %	100 %
19	Troms	86 %	11 %	3 %	0 %	100 %
20	Finnmark	72 %	25 %	3 %	0 %	100 %
Landet		**83 %**	**10 %**	**0 %**	**7 %**	**100 %**

Svar på del 2

a) Figur 3.6 i meldingen er basert på tall fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009, og viser transportmiddelfordelingen på daglige reiser. I tabell 3 oppgis tall for hhv Bergen, Trondheim og Stavanger.

Tabell 3: Transportmiddelfordeling i Stavanger, Bergen og Trondheim. Daglige reiser. RVU 2009.

	Bergen	Trond-heim	Stavanger
Til fots	30 %	26 %	23 %
Sykkel	3 %	8 %	5 %
Bilfører	41 %	45 %	49 %
Bilpassasjer	10 %	11 %	12 %
Kollektivt	15 %	7 %	9 %
Annet	2 %	3 %	2 %
Sum	100 %	100 %	100 %

b) Tallene i tabell 4 for 2014 og 2024 som er oppgitt for hhv Oslo, Bergen, Trondheim, Stavanger og landet forøvrig er basert på transportmodellberegninger.

Tabell 4: Prognoser for transportmiddelfordeling 1.1 2014 og 1.1 2024. Kilde: Nasjonal og regional persontransportmodell

	Oslo		Bergen		Trondheim		Stavanger		Landet for øvrig	
	2014	2024	2014	2024	2014	2024	2014	2024	2014	2024
Bilfører	49 %	50 %	57 %	59 %	66 %	69 %	57 %	59 %	59 %	61 %
Bilpassasjer	6 %	6 %	9 %	9 %	9 %	9 %	8 %	8 %	9 %	9 %
Kollektivt	18 %	18 %	11 %	11 %	9 %	8 %	11 %	11 %	9 %	8 %
Til fots	23 %	23 %	19 %	18 %	12 %	11 %	20 %	19 %	20 %	19 %
Sykkel	4 %	3 %	3 %	3 %	4 %	3 %	4 %	3 %	3 %	3 %
Sum	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Vi gjør oppmerksom på at bil- og kollektivandelen i prognosene ikke fullt og helt forventes å avspeile den reelle situasjonen i hhv. 2014 og 2024. Dette gjelder spesielt i Oslo. Dette har flere årsaker:

–Beregningene er gjennomført med døgnmatriser, noe som betyr at vi i liten grad får med kapasitetsproblemene på vegnettet.

- Det er ikke lagt inn nye bomstasjoner eller endringer i parkeringskapasitet og kostnad, tre faktorer som har stor betydning for etterspørsel etter bil og kollektivtransport.
- Areal- og bosettingsmønster har kun prognosene fra Statistisk sentralbyrå og er ikke videreutviklet i modellene i form av forventet fortetting rundt større knutepunkt.
- Kvalitative forbedringer av kollektivsystemet fanges dessuten ikke tilstrekkelig opp i modellberegningene.

Alle disse elementene gir en usikkerhet som betyr at tallene må håndteres med forsiktighet. Det er grunn til å forvente at beregningene av disse årsaker gir en for høy bilandel og for lav kollektivandel for 2024.

Spørsmål 35

Bergensprogrammet, jf. side 168
Hva er siste prisanslag på bygging av
i) Tredje og siste del av Ringvei vest
ii) Ringvei øst (fra Bergen syd via Arna til Bergen nord) som ny trasé for E39

Svar:

For tredje etappe av Ringveg vest foreligger godkjent reguleringsplan fra 2004. Kostnadene er foreløpig anslått til om lag 900 mill. 2013-kr.

For Ringvei øst (fra Bergen syd via Arna til Bergen nord) foreligger ikke planer etter plan- og bygningsloven. I konseptvalgutredningen for videre utvikling av transportsystemet i Bergensregionen ble kostnadene for delstrekningen Hop – Arna anslått til om lag 4 mrd. kr og for delstrekningen Arna – Vågsbotn til om lag 1,8 mrd. kr, til sammen om lag 5,8 mrd. kr (prisnivå 2010). Omregnet til 2013-prisnivå er dette om lag 6,5 mrd. kr. Det er stor usikkerhet ved kostnadene.

Spørsmål 36 Effektivisering av planprosessen, jf. side 88, 6.3

i) Når skal halvering av planleggingstid være på plass?
ii) Skal det gjelde alle prosjekter eller bare særskilte prioriterte prosjekt?
iii) Hvorfor skal ikke statlig plan vurderes for alle større prosjekter?

Svar:

i) Det er et mål å halvere den totale planleggingstiden så snart som mulig, uten at det er nærmere angitt når dette kan skje. Som opplyst tidligere i svar på spørsmål 18 pågår det et arbeid med å se på ytterligere effektiviseringstiltak enn dem som er omtalt i NTP.

ii) Målet om halvering gjelder store samferdselsprosjekt. Særskilt prioriterte prosjekt er en kategori prosjekt som er foreslått behandlet etter kriterier som er listet opp i kap. 6.2.1, herunder vurdering av statlig reguleringsplan.

iii) Som opplyst tidligere i svar på spørsmål 18 ville automatisk bruk av statlig plan for alle store samferdselsprosjekt være i strid med plan- og bygningsloven. Bruk av statlig plan er en unntaksordning som bare kan nyttes når visse vilkår foreligger. Når slike vilkår foreligger, kan statlig plan vurderes, mens det for særskilt prioriterte prosjekt er lagt til grunn at statlig plan skal vurderes.

Spørsmål 37.

(6.3) Effektivisering av planprosessen – Heving grense KVU/KS1

Hva vil besparelsen i planleggingskostnader og reduksjon i planleggingstid være om grensen for å gjennomføre KVU/KS1 heves fra 750 mill. kroner til 7 500 mill. Kroner?

Svar:

KS1 ble innført for samferdselssektoren i 2006. Siden den gang er det utarbeidet rundt 40 konseptvalgutredninger (KVU). De første KVUene ble gjort for enkeltprosjekter, men praksis endret seg raskt til å omfatte hele byområder eller lengre strekninger. En KVU kan derfor inneholde flere store prosjekter/tiltak.

KVU/KS1 er grunnlagsdokumenter for revisjon av NTP. Til revisjon av NTP (2014-2023) ble det utarbeidet 26 KVUer (inkludert notat om rv 4 og miljøpakke Trondheim). Om grensen for KVU/KS1 ble økt fra 750 mill. kr til 7500 mill. kr, ville halvparten av disse KVUene falt utenfor kravet til KS1; dvs antall KVU/KS1 ville blitt redusert fra 26 til 13. Antall KVU for byområder ville blitt redusert fra 10 til 5. Hvis beløpsgrensen var hevet fra 750 mill. kr til 7.500 mill. kr for de KVU som er utarbeidet til siste revisjon av NTP, ville besparelsen blitt i størrelsesorden 60 - 70 mill. kr i reduserte utgifter til KVU/KS1.

KVU er en utredning (og ikke en plan) som avklarer om det skal startes planlegging etter plan- og bygningsloven og hva slags hovedprinsipp (konsept) som skal legges til grunn for planleggingen. Sentralt i KVU er behovsanalysen. Gjennom denne avklares om behovet for utvikling av transportsystemet er så stort at det bør settes i gang planlegging med tanke på investering i kommende NTP-periode. Utarbeidelse av KVU bidrar til at det ikke settes i gang planlegging som senere viser seg å være uaktuelt for investering. KVU avklarer prinsipielle løsninger på et

overordnet nivå. Gjennom dette kan det etterfølgende planarbeidet forenkles, bl.a ved at antall alternativer kan reduseres. Noe av midlene brukt til KVU/KS1 bidrar dermed til lavere kostnader i senere planfaser.

Det tar ca 2 år å utarbeide en KVU og foreta ekstern kvalitetssikring. Dette gjøres før revisjon av NTP. I NTP avklares hvilke prosjekter det skal startes planlegging av (kommunedelplan). Disse prosjektene vil ligge i siste seksårsperiode pga plankravet i NTP. Det ville av den grunn vært lite *tid* å spare mht antall år en planprosess løper, om man hadde redusert antall KVU/KS1ved siste revisjon av NTP.

Siden det er gjennomført KVU for vesentlige deler av riksvegnettet, antar departementet at behovet for å utarbeide KVU til neste revisjon av NTP (2018 – 2027) er mindre.

Spørsmål 38:

(6) Effektivisering – Tiltak i etater og departement

Hvilke tiltak er planlagt gjennomført i kommende planperiode for å effektivisere etatene innenfor vei- og jernbanesektoren, og hvilke effektiviseringstiltak er planlagt i Samferdselsdepartementet?

Ber om anslag i kroner for perioden 2014-2017 og 2014-2023.

Svar:

Statens vegvesen og Jernbaneverket har under arbeidet med og etter framleggelsen av Meld. St. 26 (2012-2013) om Nasjonal transportplan 2014-2023 startet et omfattende arbeid for å følge opp krav om effektivisering i stortingsmeldingen. Det skal utarbeides effektiviseringsprogram som ved gjennomføring i planperioden skal gi en effektiviseringseffekt i den interne virksomheten i etatene på minst 10-15 prosent. Programmene skal inngå i handlingsprogrammene, som utarbeides etter Stortingets behandling av meldingen. Det er lagt opp til at handlingsprogrammene skal fastsettes innen utgangen av 2013.

Det er derfor for tidlig å gi konkrete anslag i kroner på effektiviseringstiltakene. Først må det gjennomføres en rekke analyser, blant annet av fordelingen av kostnadene. Disse analysene vil danne grunnlag for å utarbeide konkrete tiltak. Tiltakene må være treffsikre og la seg gjennomføre av linjeorganisasjonen uten å svekke kvaliteten i utførelsen av oppgaver og ivaretakelse av samfunnsansvaret.

Det er vanskelig å måle effektivitet i et departement, og ikke mulig å angi et anslag på effektivisering i kroner for perioden 2014-2017 og 2014-2023. Departementets kjerneoppgaver dreier seg om oppfølging av politiske saker og prosesser rettet mot regjering og Storting, gjennomføring av sektorpolitikken, forvaltningsoppgaver og styring av underliggende virksomheter. I tillegg har departementet en internadministrasjon som skal understøtte utøvelsen av departementets faglige aktiviteter. Det pågår et kontinuerlig arbeid med å utvikle de administrative støttefunksjonene i departementet som en del av departementsfellesskapet, der formålet er å løse oppgaver med mindre ressursbruk og/eller med bedre kvalitet.

De siste årenes betydelige økning av aktivitetsomfanget innenfor veg og jernbane, i tillegg til stor oppmerksomhet rundt miljøutfordringer og satsing på kollektivtransport, har ført til en markant økning i arbeidsoppgaver for Samferdselsdepartementet. Samtidig møter departementene generelt økte krav til raskere resultater, dokumentasjonskravene øker og det er krav til kvalitet.

Spørsmål 39:

(6) Effektivisering – Eksterne konsulenter

Hva er årlig kostnad for bruk av eksterne konsulenter 2006, 2010 og 2013 og måltall for 2017 og 2023 i hhv. Vegdirektoratet/Statens vegvesen og Jernbaneverket?

Svar:

Tabellen nedenfor viser utgifter til konsulentbistand i Statens vegvesen og Jernbaneverket i 2006, 2010, 2012 og første kvartal i 2013.

Tabell: *Konsulentbistand i Statens vegvesen og Jernbaneverket. Mill. kr.*

	31.12.2006	31.12.2010	31.12.2012	30.4.2013
Statens vegvesen	1 041	1 602	2 430	747
Jernbaneverket	356	527	660	50

Utgiftene i første kvartal 2013 i Jernbaneverket er relativt lave sammenlignet med foregående år. Dette kan skyldes innføringen av ny økonomimodell 1. januar 2013, i tillegg til at det erfaringsmessig er en høyere produksjon/fakturering senere på året.

Etatene har ingen måltall for 2017 og 2023 for kostnad til eksterne konsulenter. Det forventes bruk av konsulenter for å realisere prosjektene i stortingsmeldingen. I forbindelse med utarbeidelsen av handlingsprogrammene skal spørsmål om kompetanse og kapasitet vurderes. Balansen mellom tilsetting av egne medarbeidere og kjøp av konsulenter vil også være avhengig av hva som er mulig å rekruttere selv.

Spørsmål 40: (6) Effektivisering – Årsverk i etater

Hva er antall årsverk i hhv. 2006, 2010 og 2013 og måltall for hhv. 2017 og 2023 i hhv. Vegdirektoratet/Statens vegvesen og Jernbaneverket?

Svar:

Tabellen nedenfor viser antall årsverk i Statens vegvesen og Jernbaneverket i 2006, 2010 og 2012. Etatene har ikke grunnlag for å oppgi tall for hele 2013. Det utarbeides ikke måltall for antall årsverk i etatene i kommende tiårsperiode, jf. også svar på spørsmål 39 om eksterne konsulenter.

Tabell: Antall årsverk i Statens vegvesen og Jernbaneverket.

	31.12.2006	31.12.2010	31.12.2012
Statens vegvesen	4 580	5 660	6 420
Jernbaneverket	2 951	3 453	3 825

Spørsmål 41

Effektivisering – Reduserte kostnader mv ved framskyndet utbygging

For strekningene E18 (Oslo–Kristiansand), E39 (Kristiansand–Trondheim), E6 (Oslo–Lillehammer) og E18 (Oslo–Svenskegrensen):

i) Hva er hhv. sparte utbyggingskostnader og redusert reisetidskostnad/transportkostnad for veibrukerne ved å fremskynde bygging av full firefelts vei med minst 5 år ved bruk av sammenhengende utbygging i større prosjekter?

ii) Hva kan spares i bompengekostnader for veibrukerne (bompengebidrag, finansieringskostnader og innkrevingskostnader) dersom en slik utbygging skjer med full statlig finansiering?

Svar:

i) Til grunn for prioriteringene i Meld.St.26 liggert en forutsetning om rasjonell gjennomføring og sammenhengende utbygging av samferdselsprosjekter. I forbindelse med forarbeidene til Nasjonal transportplan 2010-2019 gjorde Statens vegvesen og Jernbaneverket en vurdering av i hvilken grad *raskere* og *mer sammenhengende* utbygging gir kostnadsbesparelser. Størrelsen på besparelsene vil variere mye fra prosjekt til prosjekt, avhengig av blant annet prosjektets størrelse, beliggenhet, massebalanse, atkomstforhold og markedssituasjon. Det er derfor ikke mulig å ha noen klar formening om besparelsene for de konkrete strekningene som nevnes i spørsmålet, uten at det gjennomføres en konkret analyse. En slik analyse, inkludert analyse av reisetids-, transport- og bompengekostnader, vil være komplisert og ressurskrevende. Jeg finner det ikke riktig å be Statens vegvesen om å prioritere en slik analyse i denne omgang.

ii) For de prosjektene som er prioritert i NTP 2014-2023, er det lagt til grunn i størrelsesorden 50 mrd. kr i bompengebidrag på de aktuelle strekningene. For flere av de prioriterte prosjektene er det ikke forutsatt firefelts veg, men vi antar at dette ikke vil føre til vesentlig økt bompengebidrag. I tillegg kommer bompengebidrag til prosjekter som ikke er prioritert i perioden 2014-2023. For disse foreligger det ikke en samlet vurdering av bompengepotensialet.

Hvor stor del av bompengebidraget som skal lånefinansieres, vil først bli avklart når den enkelte bompengesak forberedes for behandling i Stortinget. Videre er det vanskelig å si hvordan lånerenta vil utvikle seg over en periode på inntil 25 år. Følgelig vil eventuelle beregninger av fremtidige finansieringskostnader være svært usikre.

Innrapporterte regnskapstall for eksisterende bompengeselskaper viser at innkrevingskostnadene utgjør drøyt 10 pst. av de totale bompengeinntektene. Det arbeides imidlertid med å effektivisere bompengeinnkrevingen, slik at disse kostnadene kan reduseres.

Spørsmål 42.

Det bes om å få en fylkesfordelt oversikt basert på siste kartlegging fra Statens vegvesen av behovet for rassikringsmidler til sikring av hhv. riks- og fylkesveier.

Svar:

De regionale skredsikringsplanene for riks- og fylkesveg ble oppdatert høsten 2011 i forbindelse

med arbeidet med forslaget til Nasjonal transportplan 2014-2023. Statens vegvesen utarbeidet en revidert prioriteringsmodell i 2010/2011. Denne modellen ble benyttet ved oppdatering av planene.

Modellen er bygd opp med parametre og vekting av disse som vist i tabell 1. Avhengig av forholdene på strekningen får hver enkelt parameter en verdi fra 0 til 10 og en vekt som vist i tabellen. Prioriteringsfaktoren framkommer ved å summere de vektede parametrene, slik at maksimal prioriteringsfaktor er 9,0.

Tabell 1 Parametre som inngår i prioriteringsmodell for skredsikringstiltak

Parameter	Vekting
ÅDT	0,20
Skredfaktor (skredfrekvens * bredde)	0,20
Omkjøring	0,15
Stengningsfrekvens	0,15
Stengt pga. skredfare	0,10
Naboskred	0,10

På bakgrunn av dette er de skredutsatte punktene/strekningene gruppert i tre prioriteringsklasser:

– Høy: prioriteringsfaktor 3,5 og over
– Middels: prioriteringsfaktor mellom 2,5 og 3,5
– Lav: prioriteringsfaktor under 2,5

Tabell 2 og 3 gir en oversikt over samlet kostnadsoverslag for utbedring av skredutsatte punkter/strekninger på henholdsvis riksvegnettet og fylkesvegnettet innenfor prioriteringsklassene «høy» og «middels», samt summen av disse. Vi gjør oppmerksom på at kostnadsoverslagene er oppgitt i 2011-kroner, og at de ikke er oppdatert med nytt mva-regime.

På riksveg foreligger det kostnadsoverslag for om lag 93 prosent av prosjektene innenfor høy prioriteringsfaktor, mens det for prosjekter med middels prioriteringsfaktor foreligger overslag for om lag 90 prosent. På fylkesveg foreligger det kostnadsoverslag for om lag 81 prosent av prosjektene innenfor høy prioriteringsfaktor, mens det for prosjekter med middels prioriteringsfaktor foreligger overslag for om lag 50 prosent. For prosjekter innenfor lav prioriteringsfaktor er det i mindre grad gjennomført kostnadsoverslag. Usikkerheten i kostnadsoverslagene varierer og svært mange av overslagene har en usikkerhet på +/- 40 prosent.

Tabell 2: Kostnadsoverslag for utbedring av skredutsatte punkter/strekninger på riksveg

	Sum høy prioriteringsfaktor			Sum middels prioriteringsfaktor			Sum høy og middels		
Fylke	Antall tiltak	Antall tiltak med kostnads-overslag	Estimert kostnad mill 2011-kr	Antall tiltak	Antall tiltak med kostnads-overslag	Estimert kostnad mill 2011-kr	Antall tiltak	Antall tiltak med kostnads-overslag	Estimert kostnad mill 2011-kr
Østfold									
Akershus									
Oslo									
Hedmark									
Oppland	3	3	593	10	10	1806	13	13	2399
Buskerud				1	1	1	1	1	1
Vestfold									
Telemark	2	2	20	5	5	58	7	7	78
Aust-Agder									
Vest-Agder	1	1	150	3	3	4	4	4	154
Rogaland	5	5	381				5	5	381
Hordaland	30	29	1693	33	30	492	63	59	2185
Sogn og Fjordane	19	14	2951	27	19	208	46	33	3159
Møre og Romsdal	6	6	89	10	10	195	16	16	284
Sør-Trøndelag				4	4	286	4	4	286
Nord-Trøndelag	1	1	10	2	2	191	3	3	201
Nordland	9	9	1110	5	5	120	14	14	1230
Troms	4	4	1310	3	3	290	7	7	1600
Finnmark	9	9	1080	8	8	315	17	17	1395
Sum	89	83	9387	111	100	3966	200	183	13353

Tabell 3: Kostnadsoverslag for utbedring av skredutsatte punkter/strekninger på fylkesveg

	Sum høy prioriteringsfaktor			Sum middels prioriteringsfaktor			Sum høy og middels		
Fylke	Antall tiltak	Antall tiltak med kostnads-overslag	Estimert kostnad mill 2011-kr	Antall tiltak	Antall tiltak med kostnads-overslag	Estimert kostnad mill 2011-kr	Antall tiltak	Antall tiltak med kostnads-overslag	Estimert kostnad mill 2011-kr
Østfold									
Akershus	3	3	253	1	1	1	4	4	254
Oslo									
Hedmark				1	1	1	1	1	1
Oppland	10	10	1223	3	3	257	13	13	1480
Buskerud				3	3	25	3	3	25
Vestfold				5	5	75	5	5	75
Telemark	6	6	121	17	17	133	23	23	255
Aust-Agder									
Vest-Agder	2	2	14	17	17	177	19	19	191
Rogaland	1	1	10	12	8	41	13	9	51
Hordaland	40	32	1004	77	23	503	117	55	1507
Sogn og Fjordane	76	48	2321	89	8	177	165	56	2498
Møre og Romsdal	29	28	1556	99	53	593	128	81	2149
Sør-Trøndelag	5	5	417	10	9	270	15	14	687
Nord-Trøndelag				2	2	205	2	2	205
Nordland	10	9	673	3	3	18	13	12	691
Troms	11	11	1214	25	25	417	36	36	1631
Finnmark	12	12	321	13	13	479	25	25	800
Sum	**205**	**167**	**9128**	**377**	**191**	**3372**	**582**	**358**	**12500**

Spørsmål nr. 43

Tabell 7.3 Økonomiske rammer til vegformål:

«Det bes om å få en bearbeidet versjon av tabellen som viser beløp eksklusive mva, og der det ikke bare sammenlignes med saldert budsjett for 2013, men også gjeldende NTP hhv. 2010 - 2013 og 2010-2019.»

Svar:

I vedlagte tabell er det gitt årlige rammer for hhv. 2014-2017 og 2014-2023 uten mva-kompensasjon og saldert budsjett for 2013 uten mva-kompensasjon. Rammer for NTP 2010-2013 og 2010-2019 er hentet fra tabell 6.6 i Stortingsmelding 16 (2008-2009), omregnet til mill. 2013-kroner.

	Saldert budsjett 2013	**NTP 2010-2013**	**NTP 2010-2019**	**NTP 2014-2017**	**NTP 2014-2023**
Post 23 Drift og vedlikehold av riksveger, trafikant- og kjøretøytilsyn m.m.	8 247	6 541	6 541	8 695	9 700
Post 26 Vegtilsyn	16	0	0	16	16
Post 29 Vederlag til OPS-prosjekter	411	471	471	437	437
Post 30 Riksveginvesteringer	6 752	6 499	7 592	10 254	12 904
Post 31 Skredsikring	819	1 098	1 098	788	750
Post 36 E16 Over Filefjell	151	170	185	407	199
Post 37 E6 vest for Alta	175	179	114	275	135
Post 61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	140	248	603	215	228

	Saldert budsjett 2013	NTP 2010-2013	NTP 2010-2019	NTP 2014-2017	NTP 2014-2023
Post 62 Tilskudd til skredsikring på fylkesvegnettet	551	Inngår i post 31	Inngår i post 31	641	750
Post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester	525	467	467	472	472
Sum	**17 787**	**15 673**	**17 071**	**22 200**	**25 591**
Tilskudd til fylkesveger	0	0	0	688	1 000
Sum	**17 787**	**15 673**	**17 071**	**22 888**	**26 591**

Spørsmål nr. 44

7.1 Hovedprioriteringer innenfor de økonomiske rammene:

«Hvordan påvirker inkludering av mva i alle bevilgningsbeløp statens netto bidrag til vegformål? Det bes om at et par prosjekter med bompengefinansiering brukes som illustrasjon for å vise statens nettobidrag før og etter inkludering av mva.»

Svar:

Inkludering av økt mva påvirker ikke statens netto bidrag til vegformål. Den anslåtte økningen i mva er lagt til rammene til de enkelte poster.

Den økte merverdiavgiften er anslått slik:

- For investeringsprosjekter hvor størrelsen på den økte merverdiavgiften er kjent, er denne brukt
- For øvrige prosjekter/poster er det benyttet gjennomsnittstall (15,9 prosent for investeringsprosjekter)

Bompengebidraget er anslått slik:

- For store prosjekter som ikke er vedtatt av Stortinget, er bidraget basert på lokale forslag til finansieringsplaner eller foreløpige vurderinger av bompengepotensialet
- For programområdetiltak er det antatt en bompengeandel på ti prosent
- For bymiljøavtalemidlene er det antatt 8 mrd. kr i bompenger i tiårsperioden

Eksempel på håndtering av bompengeprosjekter (basert på 15,9 prosent økt mva):

- Kostnadsanslag ekskl. mva:	1 000 mill. kr
- Statlig andel ekskl. mva-kompensasjon:	500 mill. kr
- Bompengeandel:	500 mill. kr
- Mva-tillegg (0,159*500)+(0,159*500):	159 mill. kr
- Statlig andel inkl. mva-kompensasjon (500+159):	659 mill. kr

Spørsmål 45

Ramme til vegformål – Forklaring

I Nasjonal transportplan fremgår det at rammen til vegformål inkl. momskompensasjon er 311,55 mrd. kroner. Uten moms er rammen 265,91 mrd. kroner.

Hvordan har man kommet frem til tallet 265,91 mrd. kroner?

Svar:

Som det framgår av kap. 7.1 er økningen i NTP sammenliknet med saldert budsjett for 2013 om lag 150 mill. kr ekskl. mva-kompensasjon og om lag 167 mrd. kr inkl. mva-kompensasjon. Regjeringens prioriteringer innebærer at 102,2 mrd. kr av økningen inkl. mva-kompensasjon er fordelt til vegformål. Dette gir en samlet ramme til vegformål, inkl. mva-kompensasjon på 311,55 mrd. kr.

Sammenhengen mellom denne rammen og ramme ekskl. mva-kompensasjon er basert på følgende:

Post 23: Økt mva gir et påslag på ca. 8,5 pst.

Post 29: Økt mva gir et påslag på ca. 5,5 pst.

Post 30, 31, 36 og 37: For en del større prosjekt er det gjort egne vurderinger. Ut over dette er det regnet at økt mva gir et påslag på 15,9 pst.

Det er lagt inn mva-kompensasjon både på statlig finansiering og bompengefinansiering.

Spørsmål nr 46

Ramme til vegformål – ekskl. mva

Hvordan vil tabell 7.3 se ut dersom alle tallene blir oppgitt ekskl. mva?

Svar:

Tabellen under viser beløpene i tabell 7.3 for NTP-perioden samlet og delt på 2014-2017 og 2018-2023. Det vises for øvrig til svar på spørsmål 43.

		2014-2017	2018-2023	Sum 2014-2023
		pr år	pr år	pr år
Post 23	Drift og vedlikehold av riksveger, trafikant og kjøretøytilsyn m.m.	8 695	10 370	9 700
Post 26	Vegtilsyn	16	16	16
Post 29	Vederlag til OPS-prosjekter	437	437	437
Post 30	Riksveginvesteiringer	10 254	14 675	12 904
Post 31	Skredsikring riksveger	788	725	750
Post 36	E16 over Filefjell	407	60	199
Post 37	E6 vest for Alta	275	42	135
Post 61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	215	237	228
Post 62	Skredsikring fylkesveg	641	823	750
Post 72	Kjøp av riksvegferjetjenester	472	472	472
Sum kap. 1320		22 200	27 855	25 591
Ramme-tilskudd	Tilskudd til fylkesveger	688	1 208	1 000
Totalt		22 888	29 063	26 591

Spørsmål 47

Bompengegjeld

Anta at dagens veiprosjekter samt prosjektene i Meld. St. 26 (2012-2013) følges opp og gjennomføres som planlagt.

– Hvor stor vil den samlede bompengegjelden være 1. januar 2024?

Svar:

Størrelsen på framtidig bompengegjeld vil være avhengig av en rekke forhold. Dette gjelder bl.a. renteutvikling, trafikkutvikling, prisstigning, innkrevingskostnader og byggetid. Den samlede bompengegjelden vil også påvirkes av hvor stor andel av bompengene for det enkelte prosjekt som finansieres med låneopptak, tidspunkt for låneopptak og evt. forskutteringer og refusjoner. Følgelig vil det være knyttet stor usikkerhet til et anslag for bompengegjeld. Departementet finner ikke at det er grunnlag for å oppgi gjeld pr. 1. januar 2024.

Spørsmål 48 Renter

Anta at dagens veiprosjekter samt prosjektene i Meld. St. 26 (2012-2013) følges opp og gjennomføres som planlagt.

– Hvor mye vil betales i renter fra 1. januar 2014 til 31. desember 2023? Beløpet oppgis i løpende kroner.

Svar:

Framtidig rentebetaling vil være avhengig av en rekke forhold. Dette gjelder bl.a. renteutvikling, trafikkutvikling, prisstigning, innkrevingskostnader og byggetid. Rentebetalingen vil også påvirkes av hvor stor andel av bompengene for det enkelte prosjekt som finansieres med låneopptak, tidspunkt for låneopptak og evt. forskutteringer og refusjoner. Følgelig vil det være knyttet stor usikkerhet til et anslag for rentebetaling.

Departementet finner ikke at det er grunnlag for å oppgi renter for perioden 1. januar 2014 – 31. desember 2023.

Spørsmål 49: Rammeøkning

Hvor stor blir rammeøkningen (ekskl. mva) sammenlignet med forrige NTP, dersom økningen justeres med statsbudsjettets deflator?

Svar:

Som det framgår av tabell 7.1 er det lagt opp til en total statlig planramme til Vegformål, Jernbanverket og Kystverket i tiårsperioden på 453,12 mrd kr. Beløpet er i 2013-kr og eksklusiv kompensasjon for mva til vegformål. For å kunne sammenlikne med tidligere planer er også midler til Belønningsordningen holdt utenfor.

For perioden 2010-2019, jf St. meld. nr. 16 (2008-2009) ble det lagt til grunn en statlig planramme på om lag 293 mrd. kr for hele tiårsperioden – også dette i 2013-kr. Dette beløpet er imidlertid noe usikkert siden det i ettertid er korrigert for effekten av forvaltningsreformen, men veksten fra det planlagte nivået 2010-2019 til det planlagte nivået i Nasjonal transportplan 2014-2023 er om lag 55 pst.

Spørsmål nr. 50

Priser per løpemeter

Hva er prisen per løpemeter for:

a) Klasse A motorveg (f. eks. tilsvarende dimensjoneringsklasse S9)
b) 2-felts riksveg (tilsvarende dimensjoneringsklasse S2 og/eller S4)
c) Såkalt smal 4-felts vei
d) Bygging av midtrekkverk
e) Jernbane med dobbeltspor dimensjonert for 250 km/t.

Svar:

Kostnadene for et vegprosjekt beror i stor grad på terreng og grunnforhold og om prosjektet ligger i eller utenfor byer og tettbygde strøk. Blant annet vil omfanget av tunneler og bruer og nødvendig ombygging av lokalt vegnettet og tilrettelegging for gående og syklende ha stor betydning for kostnadene. Dersom man sammenligner prosjekter i NTP 2014-2023, så vil man se at det er svært store variasjoner i kostnad per meter/kilometer veg for vegprosjekter med sammenlignbar vegstandard. Når det gjelder bygging av midtrekkverk på eksisterende veg er det store variasjoner avhengig av hvor bred vegen er og om det er behov for forbikjøringsfelt, ombygging av boligatkomster og tilrettelegging for gående og syklende.

På bakgrunn av overnevnte oppgis ikke løpemeterpriser for de ulike standardene beskrevet i spørsmålet.

I tabellen under fremkommer gjennomsnittskostnader pr. km for firefelts motorvegprosjekter med bevilgning det enkelte år i perioden 2005 til 2013, basert på kostnadsoverslaget i Prop. 1 S for det enkelte budsjettår. Tallene er hentet fra Statens vegvesens årlige budsjettanalyser.

Mill. 2013-kr

	2005	*2006*	*2007*	*2008*	*2009*	*2010*	*2011*	*2012*	*2013*
Vegbredde 19 m +	*207*	*224*	*170*	*186*	*220*	*225*	*176*	*214*	*268*
Vegbredde 16-19 meter	*165*	*120*	*131*	*147*	*146*	*168*	*179*	*205*	*219*

Spørsmål 50 e

Hva er prisen per løpemeter for:

e) Jernbane med dobbeltspor dimensjonert for 250 km/t.

Svar:

Løpemeterkostnader for dobbeltsporet jernbane dimensjonert for 250 km/t avhenger av en rekke forhold. De viktigste faktorene er antall stasjoner og andel bymessig bebyggelse, topografi (herunder andel broer og tunneler), grunnforhold, teknisk standard, sammensetning av dimensjonerende trafikk m.v.

I konseptvalgutredningen for IC-strekningene ble gjennomsnittlige investeringskostnader beregnet å være fra om lag 300 til nærmere 600 mill. kr per km. For de minst kompliserte strekningene vil løpemeterprisen kunne være lavere, mens for de mest kompliserte strekningene, som for eksempel kortere strekninger i tett bybebyggelse, vil kostnadene per løpemeter kunne bli enda høyere.

Spørsmål 51: Belønningsordningen

Vil alle bevilgninger i «belønningsordningen» være fritatt mva.?

Svar:

Hvilke tiltak som finansieres av midler fra belønningsordningen er et lokalt ansvar, så lenge det bygger opp under formålet med belønningsordningen og tilfredsstiller kravene i retningslinjene for ordningen.

For infrastrukturtiltak på veg, som tidligere var omfattet av vegfritaket, vil det nå betales full mva. Fylkeskommuner og kommuner er omfattet av en generell ordning for mva-kompensasjon, og vil dermed få kompensert den økte mva-belastningen. Det legges ikke opp til kompensasjon for økt mva for statlige tiltak innenfor belønningsordningen. Andelen av belønningsmidlene som går til statlige infrastrukturtiltak, er normalt beskjeden.

Spørsmål 52

Særskilt prioriterte prosjekter

Regjeringen vil etablere en ordning for særskilt prioriterte prosjekter. I transportplanen står det: «*Ved oppstart av prosjektet skal det i budsjettproposisjonen opplyses om hvilke årlige beløp det tas sikte på å foreslå for prosjektet, basert på rasjonell framdrift. Utgangspunktet er at de angitte beløpene vil bli innarbeidet i de årlige budsjettproposisjonene i prosjektperioden dersom ikke særlige forhold tilsier at andre beløp bør foreslås.*».

- Dersom Stortingets flertall ønsker å bevilge et annet beløp til prosjektet enn regjeringen foreslår i de årlige budsjettproposisjonene, vil Stortinget kunne endre bevilgningen?

Svar:

Ordningen med særskilt prioriterte prosjekter innebærer bl.a. at kostnadsrammen for et prioritert prosjekt fordeles på år (periodiseringen anslås) i Samferdselsdepartementets Prop 1 basert på rasjonell framdrift av prosjektet, i tillegg til å foreslå bevilgningen for det prioriterte prosjektet i budsjettåret. Stortinget som vedtar de årlige bevilgningene, kan vedta å bevilge et annet beløp enn det Regjeringen foreslår.

Spørsmål 53

Rentekompensasjonsordningen

Dersom rentekompensasjonsordningen for lån til fylkesveier videreføres i neste NTP-periode, med et totalt estimat på 2 mrd. kroner utover forslaget fra regjeringen, hva vil da lånerammen være per år?

Svar:

I stortingsmeldingen går regjeringen inn for å avvikle rentekompensasjonsordningen. Allerede inngåtte forpliktelser vil imidlertid bli fulgt opp også i neste planperiode. Den økonomiske rammen på om lag 2,28 mrd. kr går derfor til å dekke allerede inngåtte forpliktelser. I utregningen under er benyttet samme forutsetninger for løpetid og avdragsfrihet som tidligere lagt til grunn (se bl.a. Prop. 1 S (2009-2010), side 184-185). Dersom rammen i tiårsperioden til post 61 økes med 2 mrd. kr til om lag 4,28 mrd. kr, vil dette gi en låneramme på om lag 1 035 mill. kr pr. år i tiårsperioden.

Økningen i rentekompensasjon pr. år blir som i tabellen under. Det understrekes at kompensasjonen som blir gitt til fylkene og Oslo kommune utgjør renter beregnet på grunnlag av et serielån i Husbanken med den til en hver tid gjeldende flytende rente. Faktisk bevilgning ville derfor blitt bestemt av utviklingen i denne renten.

År	**Økning rentekomp. (avrundet til nærmeste mill.)**
2014	10
2015	39
2016	78
2017	127
2018	163
2019	227
2020	266
2021	302
2022	377
2023	412
Sum	2 000

Som ved utarbeidelsen av Meld. St. 26 er følgende beregningstekniske renteforutsetninger lagt til grunn:

År	**Rente**
2014	2,00 %
2015	2,50 %
2016	3,00 %
2017	3,50 %
2018	3,50 %
2019	4,00 %
2020	4,00 %
2021	4,00 %
2022	4,50 %
2023	4,50 %

Spørsmål 54

Prosjekter tatt ut av NTP

I inneværende planperiode (2010-2019) ble det lovet oppstart av planlegging på en rekke veiprosjekter i siste del av planperioden (2014-2019). Mange av disse prosjektene er ikke nevnt i regjeringen forslag til ny NTP (2014-2023). Dette gjelder f.eks. E16 Skaret-Hønefoss og rv. 35 Hokksund-Åmot.

– Hvilke andre prosjekter er tatt helt ut av den foreslåtte NTP 2014-2023?

Svar:

I St.meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019 er det gitt en detaljert omtale av prioriteringene i første fireårsperiode, jf. kapittel 10.4 i meldingen. I tillegg omtales større prosjekter som vurderes som aktuelle å starte i siste del av tiårsperioden. Av de prosjektene som er omtalt som aktuelle

å starte opp/gjennomføre i løpet av perioden 2010-2019, er det bare to som ikke er prioritert i Meld. St. 26 (2012-2013):

Prosjekt	Korridor	Merknad
E39 Loteberget	4	Ikke registret stor rasfare i dag.
E6 Narvik sentrum	8	Er i St.meld. nr. 16 (2008-2009) forutsatt fullfinansiert med bompenger.

Planleggingsoppgaver er som hovedregel ikke omtalt. Det er imidlertid noen få unntak i inneværende NTP, som rv 35 Hokksund – Åmot og E16 Skaret – Hønefoss. For begge disse strekningene pågår fortsatt planlegging, jf. omtale av rv 35 Hokksund – Åmot – Jevnaker på side 261 i Meld. St. 26 (2012-2013). Strekningen E16 Skaret – Hønefoss er ikke omtalt i meldingen.

Spørsmål 55

Jf. 4.2.2 Utbygging av ferjefri E39

Regjeringens forslag til planlegger opp til oppstart av Rogfast i planperioden, men "eventuell rekkefølge og trasévalg for de andre fjordkryssingene er ikke avgjort".

– -Dersom hele prosjektet Ferjefri kyststamvei skal være realisert om 20 år, hva forutsetter dette av progresjon, trasévalg, finansiering, planleggings- og byggetid ut fra hvor langt prosjektene står i dag, og dersom forslaget til ny nasjonal transportplan blir gjennomført som planlagt?

Svar:

I stortingsmeldingen legges det opp til å starte og gjennomføre en rekke prosjekter og til planlegging av andre. Samlet satsing på E39 i Nasjonal transportplan 2014-2023 er om lag 42 mrd. kr, hvorav 20 mrd. kr er bompenger.

Det er beregnet at det koster i størrelsesorden 150 mrd. kr å få en opprustet og ferjefri E39. Det er ennå ikke gjort en vurdering av hvor mye av dette som kan finansieres med bompenger og hvor stor statens andel blir. Ved ferjeavløsningsprosjekter er bompengepotensialet vanligvis stort, fordi prosjektet erstatter en ferje der trafikantene allerede betaler en avgift. Regjeringen vil komme tilbake til hvordan ambisjonen om ferjefri E39 i løpet av en tjueårsperiode skal følges opp ved senere nasjonale transportplaner.

Planleggingen av prosjektene må gjennomføres raskt og effektivt, slik at det finnes et grunnlag for å prioritere disse i Nasjonal transportplan. Stor innsats på planlegging og videre utvikling av fjordkryssingskonsepter er derfor viktig nå for å kunne realisere ambisjonen om ferjefri E39. Regjeringen legger til rette for dette i stortingsmeldingen gjennom å foreslå økte midler til planlegging. Prosjekter på bl.a. E39 kan være aktuelle som særskilt prioriterte prosjekter.

De store utfordringene innenfor planlegging er de seks fjordkryssingene som gjenstår når Rogfast er bygget ut. Det er gjennomført KVU og KS1 for alle fjordkryssingene unntatt kryssingen av Sognefjorden. For de kryssingene som har KVU og KS1, vil regjeringen ta stilling til overordnet trasévalg og gi føringer for videre planlegging i henhold til plan- og bygningsloven.

Det er også tekniske utfordringer knyttet til fjordkryssingene. Det er nødvendig med videre forsknings- og utviklingsarbeid for denne teknologiutviklingen. Videre må det utvikles retningslinjer som grunnlag for utføring av forprosjekt og detaljprosjektering av slike bruer. Slike retningslinjer vil bl.a. omfatte dimensjonering, last, prosjektering og sikkerhet. Regjeringen vil be Statens vegvesen gjennomføre dette arbeidet parallelt med videre planlegging.

Ved neste rullering av Nasjonal transportplan er målet at både planlegging og videre teknisk utvikling har kommet så langt at det blir mulig å vise nærmere hvordan ambisjonen om ferjefri E39 i løpet av en tjueårsperiode kan følges opp.

Spørsmål 56

Jf. 2.4.2 Helhetlige bymiljøavtaler

Det er satt av 13,5 mrd. kroner ekskl. mva. til helhetlige bymiljøavtaler

med 13 byområder, eller mer.

i) Hvilke forpliktelser har staten allerede inngått med flere av disse byområdene?

ii) Hvilke anslag har departementet på behovet for statlig medfinansiering av store kollektivinvesteringer i disse byområdene?

Svar:

i) Helhetlige bymiljøavtaler er i Meld. St. 26 (2012-2013) omtalt som en samarbeidsform som rettes inn mot de ni byområdene som i dag inngår i Framtidens byer, dvs. Osloområdet, Bergensområdet, Trondheimsområdet, Stavangerregionen, Buskerudbyen, Fredrikstad/Sarpsborg, Porsgrunn/Skien, Kristiansandsområdet og Tromsø. Flere av disse by-

områdene har allerede bypakker, dvs. bompengeopplegg som for flere av pakkene også omfatter lokale og/eller statlige midler. Staten har gjennom disse bypakkene i varierende omfang forpliktelser knyttet til flere av byområdene. Dette gjelder Oslopakke 3, jf St. meld. nr. 17 (2008-2009), Miljøpakke Trondheim, jf. St.prp. nr. 85 (2008-2009), Nord-Jærenpakken, jf Prop. 28 S (2011-2012), Tromsø, jf. Prop. 113 S (2011-2012) og Kristiansandsområdet, jf. St.prp. nr. 98 (2008-2009). I tillegg vises til bypakke for Bergensområdet, jf. Prop. 108 S (2009-2010), men denne pakken omfatter ikke statlige midler etter gjennomføringen av forvaltningsreformen 1. januar 2010. Det vises også til Prop. 143 S (2012-2013) som nylig ble lagt fram for Stortinget.

ii) Fylkeskommunene har i dag ansvaret for lokal kollektivtransport (unntatt jernbane). I Meld. St. 26 (2012-2013) er det likevel åpnet for at det kan gis statlig investeringsstøtte gjennom de helhetlige bymiljøavtalene til fylkeskommunal kollektivinfrastruktur av stor nasjonal interesse. I Meld. St. 26 (2012-2013) er det uttalt at bymiljøavtalene skal etableres på grunnlag av forhandlinger mellom staten og byområdene, der begge parter gjensidig forplikter seg til å oppfylle de avtalene som inngås. Behovet for statlig medfinansiering av investeringer i kollektivtransporttiltak vil derfor måtte avklares gjennom arbeidet med hver enkelt bymiljøavtale.

Spørsmål 57

Jf. 10.4.1 Flere raste- og hvileplasser

Det skal i planperioden bygges 35 nye hvileplasser etter ny veileder for døgnhvileplasser med krav til minstestandard.

i) Hva ligger til grunn for akkurat dette antallet?
ii) Når skal planen for disse hvileplassene være klar?
iii) Hvilke kriterier vil ligge til grunn for prioriteringen mellom de ulike korridorene og landsdelene?

Svar:

I veilederen for døgnhvileplasser legges det opp til at det ikke bør være mer enn 2,5 timers kjøretid mellom to døgnhvileplasser. I områder med stor etterspørsel bør de ligge tettere. Med dette som grunnlag har Statens vegvesen antydet et totalt behov på 65 – 75 døgnhvileplasser. Det nøyaktige antallet avklares i arbeidet med den nasjonale planen for døgnhvileplasser. Det legges opp til at store deler av behovet kan dekkes i løpet av tiårsperioden dersom det bygges 35 nye døgnhvileplasser i tillegg til de om lag 15 som er i drift i dag. Det legges videre opp til at Statens vegvesen etablerer noen nye avtaler med private om bygging og/eller drift av døgnhvileplasser, noe som kommer i tillegg til de 50 plassene.

Den nasjonale planen for døgnhvileplasser vil i følge Statens vegvesen bli ferdig i løpet av høsten 2013. I arbeidet med handlingsprogrammet for perioden 2014-2017 (2023) vil det bli avklart hvor mange av de 35 plassene som prioriteres i første fireårsperiode og hvor de skal lokaliseres. Døgnhvileplassene som prioriteres i første fireårsperiode legges til de viktigste vegrutene for de lange transportene, men på en slik måte at alle landsdeler dekkes. Statens vegvesen har løpende dialog med transportnæringens organisasjoner som på denne måten gir innspill til den nasjonale planen for døgnhvileplasser og hvor de som skal bygges i fireårsperioden, bør lokaliseres.

Spørsmål 58

Jf. 10.8.2 Jernbane – ERTMS.

Det settes av 6 mrd. kroner til ERTMS i planperioden.

i) Hvor mange strekninger er det anslått at dette beløpet skal dekke, og som vil ha ferdig utbygd signalsystem ved utgangen av perioden?
ii) Når vil testperioden for ERTMS på Østre linje være ferdig?
iii) Det henvises til en utbyggingsplan for ERTMS, når vil Stortinget kunne vente at denne legges frem?

Svar:

i) Kostnaden til ferdig utbygd ERTMS signalsystem er usikker, men i tidligere utredninger er det anslått en kostnad på 15-20 mrd. kr. for etablering av ERTMS på hele det norske jernbanenettet. Jernbaneverket anslår at 6 mrd. kr geografisk vil dekke om lag halvparten av det norske jernbanenettet og om lag en tredjedel av kostnadsbehovet. Dette er imidlertid avhengig av i hvilken rekkefølge de ulike strekningene bygges ut i, og når de mest kompliserte og kostnadskrevende strekningene og stasjonene må bygges om til ERTMS.

ii) ERTMS erfaringsstrekning på Østre linje skal etter planen være ferdig utbygd og tas i bruk i løpet av høsten 2015.

iii) Samferdselsdepartementet har gitt Jernbaneverket i oppdrag å utarbeide en utbyggingsplan for jernbanens signal- og sikringssystem. Utbyggingsplanen skal etter planen ferdigstilles høsten 2013. Stortinget vil orienteres om denne på egnet vis, tidligst i Statsbudsjettet for 2014.

Spørsmål nr. 59

Strekninger som ikke er med i NTP

I forbindelse med arbeidet med Nasjonal transportplan har det kommet frem en rekke strekninger som ikke er en del av Nasjonal transportplan, men som det jobbes med ute i fylkene.

- Det bes derfor om en tilbakemelding på status på disse prosjektene og spørsmålene i tabellen som ligger vedlagt.
  - Det ønskes å få svar tilbake i tabellen.
  - I siste feltet («kommentarer») er det ønskelig å få fylt ut annen viktig relevant informasjon; som om det er utført KVU/KS1 og/eller KS2 på strekningene.

Svar:

Om vegprosjektene i tabellen:

Det vises til at mange av strekningene/prosjektene i listen er omtalt i Meld. St.26 (2012-2013) Nasjonal Transportplan 2014-2023. I tillegg vises det til Stamnettutredningen for riksvegnettet som ble offentliggjort i april 2011. I vedlegg 1 side 58-181 gis det rutevise sammendrag av aktuelle prosjekt og tiltak. Det er også laget en selvstendig rapport for hver rute som inneholder flere detaljer. Disse rapportene kan finnes på følgende nettside: http://www.ntp.dep.no/2014-2023/arbdok_prosjrapp.html

Stamnettutredningens vedlegg 3 side 186-192 gir en oversikt over konseptvalgutredninger (KVU) pr april 2011. I Stortingsmeldingens kapittel 15 omtales gjennomførte KVU/KS1 i hver korridor (se eget underkapittel i hver korridoromtale, for eksempel 15.3.1.4). Status for KS2 er gitt for de prosjektene som har egen prosjektomtale i kapittel 15.

For vegprosjektene gir altså Stortingsmeldingen og/eller de rutevise utredningene langt på vei svar på spørsmålene om strekningene/prosjektene listet opp i tabellen. Når det gjelder antall km ferdig veg for alle prosjektene som er listet opp i tabellen, så har ikke Statens Vegvesen pr i dag en komplett oversikt over dette.

Om jernbaneprosjektene og prosjektene på sjø i tabellen:

Det vises til utfylte kommentarer i tabellen nedenfor.

Korridor	Transportform	Strekning/prosjekt	Kommentar
Korridor 1 Oslo - Svinesund/Kornsjø	Jernbane	Dobbeltspor vestre linje bør gå langs E6 i en rett linje istedenfor innom byene	Traseføring for Østfoldbanen er vurdert på et konseptuelt nivå i KVU for IC-strekningene, jf. KVU IC konsept 4F
Korridor 2 Oslo - Ørje/Magnor	Jernbane	Krysningsspor Kongsvingerbanen	I stortingsmeldingen om NTP har Regjeringen varslet at det skal gjennomføres en bred analyse av godstransporten. Ambisjonsnivå og fordeling av satsing mellom banestrekningene må ses i sammenheng med resultater fra denne og Jernbaneverkets handlingsprogram.
		Ny godsterminal i nærheten av Kongsvingerbanen	Jf. omtale over.
		Tømmerterminaler utbedring rundt Norsenga, Vekstmål, Koppang og Hove moen, samt sportilknytning for Rudshøgdaterminalen	Tiltak i tømmerterminaler er under planlegging/gjennomføring. Sportilknytning Rudshøgda ikke avklart.
Korridor 3 Oslo - Grenland - Kristiansand - Stavanger	Jernbane	Arendalsbanen må bestå inntil Gullknapp er ferdig utbygd	Det foreligger ikke planer om nedlegging av Arendalslinja.
		Videre utbygging av Jærbanen som en viktig del av kollektivsystemet på Jæren	I NTP varsles KVU for transportløsninger på strekningen Egersund-Sandnes/Stavanger.

Korridor	Trans-portform	Strekning/prosjekt	Kommentar
	Sjø	Arendal Havn	Mindre merketiltak i innseilingen til havna. Arbeidet vil bli finansiert med midler fordelt til navigasjonsinfra-struktur i NTP.
Korridor 4 Stavanger - Bergen -Ålesund - Trondheim	Jernbane	Bybanen bygges videre til Åsane med statlige midler	Se omtale av Bergens-området i kap. 9 i NTP.
	Sjø	Ny godshavn i Bergen, slik at havnearealer kan frigjøres i Bergen	Godsterminallokaliteter i Bergen er under utredning. Lokalisering er ikke konkludert. Dette gjelder også lokali-tetene til Bergen havn.
Korridor 5 Oslo - Ber-gen/Haugesund (med arm via Sogn til Førde)	Jernbane	Oppgradering Bergensbanen	Se omtale i Meld. St.26 (2012-2013).
		Ringeriksbanen	Se omtale i Meld. St.26 (2012-2013).
		Kongsberg - Asker	Togtilbudet på strekningen Kongs-berg-Asker inngår i korridor 3. Utvik-lingen av tilbudet ses i sammenheng med KVU for økt kollektiv transport-kapasitet i Oslo-området som skal ut-arbeides av Jernbaneverket, Statens vegvesen og Ruter AS i fellesskap.
Korridor 6 Oslo - Trond-heim (med armer til Åle-sund og Måløy)	Jernbane	Oslo - Gardermoen - Eidsvoll	Se omtale i Meld. St.26 (2012-2013).
		Gamle hovedbanen (Etterstad - Eidsvoll)	Utviklingen av tilbudet ses i sammen-heng med KVU for økt kollektiv trans-portkapasitet i Oslo-området som skal utarbeides av Jernbaneverket, Statens vegvesen og Ruter AS i fellesskap.
		Gjøvikbanen, utbygging	Utviklingen av tilbudet ses i sammen-heng med KVU for økt kollektiv trans-portkapasitet i Oslo-området som skal utarbeides av Jernbaneverket, Statens vegvesen og Ruter AS i fellesskap.
		Nytt logistikkknutepunkt Trondheim (Brattøra «sprengt» 2020)	Se omtale i Meld. St.26 (2012-2013).
Korridor 7 Trondheim - Bodø (med armer for stamveg og jernbanefor-bindelser til svenske-grensen)	Jernbane	Fjernstyring av Nordlandsba-nen	Se omtale i Meld. St.26 (2012-2013).
		Fjernstyring av Meråkerbanen	Inngår i plan for oppgradering av Trønder- og Meråkerbanen.

Korridor	Trans-portform	Strekning/prosjekt	Kommentar
		Flere kryssningsspor på Nordlandsbanen	I NTP har Regjeringen varslet at det skal gjennomføres en bred analyse av godstransporten. Ambisjonsnivå og fordeling av satsing mellom banestrekningene må ses i sammenheng med resultater fra denne og Jernbaneverkets handlingsprogram.
Korridor 8 Bodø - Narvik - Tromsø -Kirkenes (med arm til Lofoten og stamveg og jernbaneforbindelser til grensene mot Sverige, Finland og Russland)	Jernbane	Dobbeltspor Ofotbanen	Utredning pågår i regi av Jernbaneverket. For Ofotbanen ellers, se om tale i Meld. St.26 (2012-2013).
	Sjø	Nord-Norge linjen - Forlengelse av jernbanen fra Bodø og nord på kjøl	Nord-Norgelinjen er et rent kommersielt prosjekt. Dette betyr at EØS-avtalens regler om statsstøtte kommer inn, og at det derfor er begrensede muligheter for å gi garantier eller andre støtteordninger. Regjeringen er opptatt av å finne frem til løsninger som gjør at godsstransport i størst mulig grad går med skip – også i Nord-Norge. Regjeringen vil derfor bidra med økonomisk støtte til et prosjekt i regi av de tre nordnorske fylkeskommunene, som skal utrede mulige sjøbaserte transportløsninger i Nord-Norge.
		Oppgradering av havner og farleder	Det foreligger ikke konkrete prosjektforslag utover det som er tatt inn i NTP 2014-2023

Spørsmål nr 60: Midtrekkverk – Kostnader

Er det gjort beregninger på hva det vil koste dersom det skal etableres midtrekkverk på alle veier med en ÅDT (årsdøgntrafikk) på 4 000 og eller 6 000?

Svar:

Totalkostnader for etablering av midtrekkverk for riks- og fylkesvegnettet ned til 6000 ÅDT er grovt anslått til 300 mrd. kr. Dette omfatter totalkostnadene for utbygging av dette vegnettet og er basert på behov for møtefri veg på strekninger med forventet døgntrafikk (ÅDT) i 2024 over 6000, med fartsgrense 70 km/t eller høyere og som ikke vil være møtefrie pr. 1/1-2014. Av dette er om lag 40 mrd. kr knyttet til fylkesvegnettet. Det er lagt til grunn bygging av firefelts motorveg på alle strekninger med forventet ÅDT i 2024 over 12 000.

Spørsmål 61 Firefeltsvei – Kostnader

Er det gjort beregninger på hva det vil koste å bygge ut til 4-feltsvei på alle veier med en ÅDT på 8 000 og eller 10 000?

Svar:

Statens vegvesen anser at det er behov for firefelts veg når gjennomsnittlig døgntrafikk (ÅDT) er over 12 000. Dersom dette legges til grunn, er det et samlet behov på riks- og fylkesveg-nettet på i størrelsesorden 200 mrd. kr. Behovet gjelder veger med forventet ÅDT i 2024 over 12 000, og med fartsgrense 70 km/t eller høyere. Dersom det i stedet legges til grunn at det skal være firefelts motorveg på alle veger med forventet ÅDT i 2024 over 8000 og fartsgrense 70 km/t eller høyere, kan kostnaden grovt sti-

puleres til 300 mrd. kr. Av dette er om lag 50 mrd. kr knyttet til behov på fylkesvegnettet.

Spørsmål 62: Riksvegferjer

- Det bes om å få dokumentert hvordan avsatt årlig beløp på 472 mill. kroner til riksveiferjer dekker inn:
- forventet lønnsøkning inkl. effekt av konkurranse om sjøfolk fra oljesektor
- økte drivstoffkostnader grunnet innføring av krav om lavt svovelnivå i drivstoff
- økte kostnader som ofte er et resultat når det gjennomføres ny runde med anbudsutlysning etter at første rundes anbudsperiode er ferdig
- økte kostnader grunnet nødvendig fornyelse av ferjeflåten

Svar:

I Meld. St. 26 (2012–2013) er det tatt høyde for gjennomsnittlige årlige kostnader knyttet til kjente behov for moderat økning av standard ved enkelte ferjesamband. I tillegg er det lagt til grunn at deler av økningen i trafikkinntekter, som følge av generell trafikkvekst ved riksvegferjesambandene, vil gå til tilbudsforbedringer som er nødvendige for å avvikle den økte trafikken.

Økning i ferjeselskapenes driftskostnader, som lønnsutgifter og økte drivstoffkostnader, er forutsatt dekket inn ved den årlige justeringen av rammen ihht. Finansdepartementets kostnadsindeks. Det er i stortingsmeldingen ikke tatt høyde for en eventuell ekstraordinær kostnadsvekst innenfor ferjedriften, dersom den generelle økningen i selskapenes driftskostnader skulle være høyere enn prisomregningsfaktoren.

I anbudskonkurransene innenfor riksvegferjedriften er kravene knyttet til svovelinnhold i drivstoffet uendret for nye anbudsutlysninger sammenlignet med første utlysningsrunde. Det forventes dermed ikke en økning i kostnader knyttet til dette gjennom planperioden.

Den gjennomsnittlige alderen på ferjene som i dag betjener riksvegferjesambandene er relativt lav. Første runde med anbudsutlysning på riksveg viste at tilbud som forutsatte nytt ferjemateriell var konkurransedyktig opp mot tilbud med eksisterende materiell med de åpningstider og frekvenser vi har på riksvegferjesambandene. Flere konkurranser er således vunnet med nybygg uten at dette har vært et særskilt krav i konkurransen.

Spørsmål 63: Finansiering av kollektivtransport

Det bes om å få oppgitt i tabellform finansiering i 2013 av kollektivtransport i de enkelte fylker og i de fire største byene Oslo, Bergen, Stavanger og Trondheim fordelt på buss, tog, bybane og ferjer fra hhv. fylke og stat.

Ber om at det i samme tabell også settes inn måltall for tilsvarende finansieringsbildet i 2023 samt skisse av situasjonen i 2030.

Svar:

Når det gjelder kjøp av persontransporttjenester med tog, foretas dette av staten. Tjenestene er i all hovedsak er fylkesoverskridende, og det er derfor ikke hensiktsmessig å splitte finansieringen av tog på fylke. Størrelsen på kjøpet avhenger av flere faktorer, blant annet togselskapets inntekter og utgifter, innretning av togtilbudet, finansieringskostnader knyttet til togparken m.m. Regjeringens satsning på jernbanen vil føre til en betydelig økning i togtilbudet for å imøtekomme transportbehovet. Sannsynligvis vil denne satsningen føre til økt finansieringsbehov gjennom ordningen med statlig kjøp frem mot 2023 og 2030. Fordi det er knyttet usikkerhet til hvordan de relevante faktorene vil utvikle seg, benyttes det ikke måltall for statlig kjøp for disse årene.

		2014-2017	2018-2023	Sum 2014-2023
		pr år	pr år	pr år
Post 23	Drift og vedlikehold av riksveger, trafikant og kjøretøytilsyn m.m.	8 695	10 370	9 700
Post 26	Vegtilsyn	16	16	16
Post 29	Vederlag til OPS-prosjekter	437	437	437
Post 30	Riksveginvesteiringer	10 254	14 675	12 904
Post 31	Skredsikring riksveger	788	725	750
Post 36	E16 over Filefjell	407	60	199
Post 37	E6 vest for Alta	275	42	135
Post 61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	215	237	228
Post 62	Skredsikring fylkesveg	641	823	750
Post 72	Kjøp av riksvegferjetjenester	472	472	472
Sum kap. 1320		22 200	27 855	25 591
Ramme-tilskudd	Tilskudd til fylkesveger	688	1 208	1 000
Totalt		22 888	29 063	26 591

I tillegg vil staten fordele om lag 673 mill. kr til kollektivtransport i fylkeskommunene gjennom Belønningsordningen i 2013.

Samferdselsdepartementet har ikke oversikt over hvor mye fylkeskommunene vil bruke på kollektivtransport i 2013 (eller 2023/2030).

De siste kvalitetssikrede regnskapstall for fylkeskommunale utgifter til rutedrift er fra 2011 og er gjengitt i tabell 3.10 på side 172 i årets budsjettproposisjon fra Samferdselsdepartementet1). Fylkeskommunenes samlede utgifter til formålet var i 2011 om lag 10,2 mrd. kr.

Departementet arbeider for øvrig med å utarbeide et bedre statistisk materiale enn det vi har i dag. Dette vil gi ytterligere kunnskap i arbeidet med utvikling av kollektivtransporten.

[1)] Prop. 1 S (2012-2013)

Spørsmål 64

Luftfart

Det bes om å få avklart om omtalen i NTP av klimagassutslipp (CO_2-ekvivalenter) fra sivil luftfart i Norge inkluderer utslipp fra flytrafikk i utlandet foretatt av fly eiet av selskaper som er registrert i Norge, eventuelt begrunnelse for at slike utslipp inngår når utslipp i Norge regnes ut.

Svar:

I miljøkapittelet i NTP, på side 210, står følgende:

"Utslipp fra sivil flytrafikk i og til/fra Norge er i kraftig vekst, og er beregnet til 3,1 mill. tonn CO2 -ekvivalenter i 2012, av dette 1,3 mill. tonn fra innenriks luftfart. Det er utslippene til/fra Norge som øker mest."

Vi har tatt utgangspunkt i SSBs utslippstatstikk som viser 1,8 mill tonn CO2 for utenriks luftfart. Dette er basert på den økonomiske statistikken SSB lager og har med tall for norske selskaper, også utslipp utenfor Norge. Korrekt tall for flyvninger til og fra Norge er 1,2 mill tonn. Dette inkluderer alle flyselskaper. Dette tallet er rapportert til FNs klimakonvensjon. Det er bare utslippene fra innenlands luftfart (1,3 mill tonn) som er omfattet av Norges utslippsforpliktelse under Kyotoprotokollen.

Den nevnte setningen skal være:

"Utslipp fra sivil flytrafikk i og fra Norge er i kraftig vekst, og er beregnet til 2,5 mill. *tonn CO2 -ekvivalenter i* 2011, *av dette 1,3 mill. tonn fra innenriks luftfart. Det er utslippene fra Norge som øker mest."*

Spørsmål 65. Etterslep vedlikehold riks- og fylkesveier

Det bes om å få i tabellform – basert på de statlige midler og ordninger som er lagt inn i ny NTP samt videreføring av fylkesnes bruk av frie midler til vedlikehold av fylkesveier – samlet etterslep i veivedlikehold for hhv. riks- og fylkesveier i de enkelte fylker i

inneværende år 2013 og hvert år i 10-årsperioden 2014-2023.

Svar:

Det er ikke mulig å svare på spørsmålet med det detaljnivået som etterspørres. Som omtalt i meldingen og etatenes forslag til denne er det stor usikkerhet knyttet både til framtidig behov for midler til drift og vedlikehold og ikke minst til beregning av behov for midler til å fjerne forfallet (vedlikeholdsetterslepet) som har oppstått over lang tid. Dette gjenspeiles i estimatene for å fjerne vedlikeholdsetterslepet, som er angitt med store spenn for å ta høyde for denne usikkerheten.

Anslag for framtidig behov til drift og vedlikehold vil også være beheftet med usikkerhet. Statens vegvesen har i sitt arbeid med NTP 2014-2023 estimert det årlige behovet for midler til drift og vedlikehold for å stanse videre vekst i forfallet på riksvegnettet. Analysen er kvalitetssikret av Det Norske Veritas, og denne bekrefter den betydelige usikkerheten som er knyttet til slike estimat. Regjeringen har lagt til grunn at innsatsen til drift og vedlikehold vil bli trappet opp i løpet av planperioden, og at veksten i forfallet på vegnettet vil stoppe tidlig i planperioden. Regjeringen planlegger å bruke gjennomsnittlig om lag 1 040 mill. kroner årlig til fornyingstiltak i planperioden slik at forfallet på riksveger kan reduseres. Sammen med midler til drift og vedlikehold vil dette innebære at forfallet reduseres i løpet av tiårsperioden.

Regjeringen foreslår i NTP 2014-2023 en styrking av rammetilskuddet til fylkene som kan benyttes til å ruste opp fylkesvegnettet. Rammen settes til 10 mrd. kr i perioden, og vil være en del av det fylkeskommunale rammetilskuddet innenfor Kommunal- og regionaldepartementets budsjett. Det er den enkelte fylkeskommune som prioriterer de økonomiske midlene på sitt fylkesvegnett, også hvor mye som skal avsettes til drift og vedlikehold. For at forfallet ikke skal øke må det settes av nok midler til drift og vedlikehold. Dersom fylkeskommunene ønsker å redusere forfallet, må det settes av ytterligere midler til drift, vedlikehold og fornyelse.

Det er som vist til ikke mulig å gi årlige anslag for vedlikeholdsetterslepet. Det vil være naturlig at det gis en statusvurdering ved hver rullering av NTP.

Spørsmål 66

Korridor 7 Modernisering av Trønderbanen og Meråkerbanen:

I tabell 15.38 er det vist et samlet kostnadsanslag for begge prosjekter.

– Det bes om å få vist kostnadene for de to prosjektene enkeltvis.

Svar:

Samlet kostnadsanslag for modernisering av Trønderbanen og Meråkerbanen er på om lag 4 mrd. 2013-kr. Av dette utgjør om lag 3,15 mrd. kr Trønderbanen og om lag 805 mill. kr Meråkerbanen. Kostandsanslagene for Trønderbanen er basert på KVU/KS1 for vei og bane på strekningen Trondheim – Steinkjær og for Meråkerbanen basert på en mulighetsstudie, og er dermed relativt usikre. Den videre detaljeringen av arbeidet vil gi et sikrere kostnadsanslag.

Selve elektrifiseringen av banene er anslått til 1925 mill. kr for Trønderbanen og 805 mill kr. kr for Meråkerbanen. I tillegg til elektrifisering av de to banestrekningene, omfatter moderniseringen stasjonstiltak/kryssingsspor på Trønderbanen til om lag 600 mill. kr og dobbeltspor på strekningen Hell-Værnes til om lag 620 mill. kr.

I forslaget til NTP har regjeringen satt av 3 950 mill. kr til modernisering av Trønderbanen og Meråkerbanen. Sammen med midlene som ble satt av i statsbudsjettet for 2013 (50 mill. kr til mulig oppstart av dobbeltsporet Hell-Værnes og Hell stasjon), innebærer regjeringens forslag at moderniseringen av de to banestrekningene vil være fullfinansiert og etter planen ferdigstilt i planperioden.

Ved å modernisere Trønderbanen og Meråkerbanen samtidig kan det oppnås stordriftsfordeler. Kostnadene som opplyses for hvert enkeltprosjekt forutsetter derfor at elektrifiseringen av Trønderbanen og Meråkerbanen utføres samtidig. Dersom bare en av strekningene elektrifiseres vil kostnadene for den enkelte strekningen kunne bli noe høyere enn anslått over.

Spørsmål 67 Vedlikeholdsetterslep på jernbanen

Ikke bare på riks- og fylkesveier, men også på jernbanenettet er det betydelig vedlikeholdsetterslep.

– Det bes om å få oppgitt vedlikeholdsetterslepet per hoved(bane)strekning per 2013, og forventet utvikling årlig gjennom 10-årsperioden frem til 2024 med de tiltak som regjeringen foreslår i ny NTP.

Svar:

Samferdselsdepartementet viser til svar på spørsmål nr. 26.

For å få en best mulig ressursutnyttelse er det i Nasjonal transportplan 2014-2023 lagt vekt på å prioritere vedlikehold for å bedre ytelsen i jernbaneinfrastrukturen, snarere enn for å redusere et beregnet

etterslep. Vedlikeholdet av jernbaner med høy trafikk og høy slitasje er prioritert framfor vedlikeholdet av baner med lav trafikk og lav slitasje. Dette gir samlet sett en bedre ressursutnyttelse med hensyn til driftsstabiliteten i trafikkavviklingen.

Jernbaneverket har beregnet et samlet etterslep på 16 mrd. 2013-kr. Beregningene er usikre og gir ikke grunnlag for fordeling per hoved(bane)strekning. I hele NTP-perioden er det satt av tilstrekkelige midler i forhold til å fjerne etterslepene innen publikumsarealer, maskinfornyelse og drenering/underbygningstiltak. Jernbaneverket anslår at det samlede etterslepet vil være i størrelsesorden 11-12 mrd. 2013-kr i 2023.

Spørsmål 68

Jf. 10.4.1 – Raste- og hvileplasser; utvidelse av spørsmål 57

I NTP dokumentet står det på side 182 «Regjeringen tar sikte på at det skal bygges 35 nye hvileplasser i planperioden.»

- Hvor mange av disse planlegger man å bygge i første del av planperioden, og hvor mange i siste del av perioden?
- Hvilken standard forventer man å legge til grunn på de nye hvileplassene?

Svar:

Den nasjonale planen for døgnhvileplasser vil i følge Statens vegvesen bli ferdig i løpet av høsten 2013. I arbeidet med handlingsprogrammet for perioden 2014-2017 (2023) vil det bli avklart hvor mange av de 35 plassene som prioriteres i første fireårsperiode og hvor de skal lokaliseres. Døgnhvileplassene som prioriteres i første fireårsperiode, legges til de viktigste vegrutene for de lange transportene, men på en slik måte at alle landsdeler dekkes. Statens vegvesen har løpende dialog med transportnæringens organisasjoner som på denne måten gir innspill til den nasjonale planen for døgnhvileplasser og hvor de som skal bygges i fireårsperioden, bør lokaliseres.

Standarden for en døgnhvileplass er definert i Statens vegvesens Håndbok 279 Døgnhvileplasser for tungtransporten, som ble utgitt i 2010. Langs motorveier skal hvileplassene ha minimum 25 oppstillingsplasser. Langs andre riksveger skal det være minst 10 oppstillingsplasser, eventuelt ned mot 5 i trafikksvake områder. Døgnhvileplassene skal ha toalett, dusj, god belysning og strømuttak for fryse- og kjølebiler. I den grad det er mulig skal plassene lokaliseres ved eller nær servicetilbud som eksempelvis vegkro, bensinstasjon og kiosk. For noen døgnhvileplasser vil det bli vurdert særlige sikkerhetstiltak mot for eksempel kriminalitet og brann.