



Innst. 13 S

(2009–2010)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 1 S (2009–2010) og Prop. 1 S Tillegg 1 (2009–2010)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2010, kapitler under Samferdselsdepartementet, Fiskeri- og kystdepartementet, Fornyings- og administrasjonsdepartementet og Justis- og politidepartementet (rammeområde 17)

Innhold

	Side
1. Sammendrag	7
1.1 Oversikt over budsjettforslaget	7
2. Komiteens hovedprioriteringer for rammeområde 17	11
2.1 Stortingets vedtak for rammeområde 17 og oppsummering av forslag	11
2.2 Generelle merknader fra komiteen	13
2.2.1 Generelle merknader fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet	13
2.2.2 Generelle merknader fra Fremskrittspartiet	16
2.2.3 Generelle merknader fra Høyre	33
2.2.4 Generelle merknader fra Kristelig Folkeparti.	36
3. Samferdselsdepartementet – Utdrag fra budsjettkapitler og komiteens merknader til disse ..	39
3.1 Sammendrag – Hovedpunkter Samferdselsdepartementet	39
3.2 Kap. 1300 og kap. 4300 Samferdselsdepartementet	40
3.2.1 Sammendrag	40
3.2.2 Komiteens merknader	40
3.3 Kap. 1301 Forskning og utvikling mv.	42
3.3.1 Sammendrag	42
3.3.2 Merknader frå komiteen	42
3.4 Kap. 1310 Flytransport	44
3.4.1 Sammendrag	44
3.4.2 Komiteens merknader	44
3.5 Kap. 1311 Tilskudd til regionale flyplasser	45
3.5.1 Sammendrag	45
3.5.2 Komiteens merknader	45
3.6 Kap. 1313 og 4313 Luftfartstilsynet	45
3.6.1 Sammendrag	45
3.6.2 Komiteens merknader	45
3.7 Kap. 1314 Statens havarikommisjon for transport	46
3.7.1 Sammendrag	46
3.7.2 Komiteens merknader	46
3.8 Kap. 5619 Renter av lån til Oslo Lufthavn AS	47
3.8.1 Sammendrag	47
3.8.2 Komiteens merknader	47
3.9 Kap. 1320 Statens vegvesen	47
3.9.1 Sammendrag – Generelt	47
3.9.2 Komiteens merknader	48
3.9.2.1 Post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m.	49
3.9.2.2 Post 25 Betaling for arbeider utført før 2010 på de nye fylkesvegene	51
3.9.2.3 Post 29 Vederlag til OPS-prosjekter	51
3.9.2.4 Post 30 Riksveginvesteringer	53
3.9.2.5 Post 31 Rassikring	68
3.9.2.6 Post 35 Vegutbygging i Bjørvika	69
3.9.2.7 Post 36 E16 over Filefjell	69
3.9.2.8 Post 37 E6 vest for Alta	69
3.9.2.9 Post 61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	69
3.9.2.10 Post 72 Kjøp av rikvegferjetjenester	70
3.9.2.11 Post 73 Trafikksikkerhetstiltak	71
3.10 Kap. 4320 Statens vegvesen	71
3.10.1 Sammendrag	71
3.10.2 Komiteens merknader	71

	Side
3.11	Kap. 4322 Svinesundsforbindelsen AS 71
3.11.1	Sammendrag 71
3.11.2	Komiteens merknader 71
3.12	Kap. 5624 Renter av Svinesundsforbindelsen AS 72
3.12.1	Sammendrag 72
3.12.2	Komiteens merknader 72
3.13	Kap. 1330 Særskilte transporttiltak 72
3.13.1	Sammendrag 72
3.13.2	Komiteens merknader 72
3.13.2.1	Post 60 Særskilt tilskudd til kollektivtransport 72
3.13.2.2	Post 61 Storbypakke 73
3.13.2.3	Post 70 Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen–Kirkenes 74
3.13.2.4	Post 71 (ny) Tilskudd til gang- og sykkelveger, trygge skoleveier 75
3.13.2.5	Post 75 Kompensasjon til distriktene for forskjeller i drivstoffpriser 75
3.14	Kap. 1350 og 4350 Jernbaneverket 75
3.14.1	Sammendrag 75
3.14.2	Komiteens merknader 76
3.14.2.1	Post 23 Drift og vedlikehold 78
3.14.2.2	Post 30 Investeringer 79
3.14.2.2.1	Merknader til banestrekninger, prosjekter og tiltak 80
3.14.2.3	Post 31 Nytt dobbeltspor Oslo–Ski 85
3.14.2.4	Post 33 Fysisk skille Jernbaneverket – Bane Tele AS 86
3.14.2.5	Kap. 4350 Jernbaneverket 86
3.15	Kap. 1351 Persontransport med tog 86
3.15.1	Sammendrag 86
3.15.2	Komiteens merknader 86
3.16	Kap. 1354 Statens jernbanetilsyn 88
3.16.1	Sammendrag 88
3.16.2	Komiteens merknader 88
3.17	Kap. 1370 Posttjenester 88
3.17.1	Sammendrag 88
3.17.2	Komiteens merknader 88
3.18	Kap. 1380 og 4380 Post- og teletilsynet 89
3.18.1	Sammendrag 89
3.18.2	Komiteens merknader 89
3.19	(Nytt) Kap. 1382 Rentekompensasjon transporttiltak 89
3.19.1	Post 60 Rentekompensasjon riksveiinvesteringer 90
3.19.2	Post 61 Rentekompensasjon rassikring 90
3.19.3	Post 62 Rentekompensasjon jernbaneinvesteringer 90
3.19.4	Post 63 Rentekompensasjon kystformål 90
3.19.5	Post 64 Rentekompensasjon bredbånd 90
3.19.6	Post 65 Rentekompensasjon særskilte samferdselsprosjekter 90
3.19.7	Post 66 Rentekompensasjon Storbypakke 91
3.19.8	Post 67 Rentekompensasjon store drifts- og vedlikeholdsprosjekter 91
3.19.9	Post 68 Rentekompensasjon trafiksikkerhetstiltak 91
4.	Omtale av "Viktige oppfølgingsområder" – Samferdselsdepartementet 91
4.1	Sammendrag 91
4.2	Komiteens merknader til viktige oppfølgingsområder 92
4.2.1	Oppfølging av Nasjonal transportplan 92
4.2.2	Framkome og regional utvikling 92
4.2.3	Transporttryggleik 94
4.2.4	Samferdsel og miljø 97
4.2.5	Universell utforming – alle skal med 98

	Side
4.2.6	Klimatilpassing i samferdselssektoren 99
4.2.7	Kollektivtransport 99
4.2.8	Kjøp av samferdselstenester 100
4.2.9	Nordområda og oppfølging av nordområdestrategien 100
4.2.10	Forvaltningsreforma 101
4.2.11	Retningslinjer for ordninga med rentekompensasjon for transporttiltak i fylkeskommunane 102
4.2.12	Oppfølging av oppmodingsvedtak 102
4.2.13	Samfunnstryggleik og beredskap innan samferdselssektoren 103
4.2.14	Alternativ finansiering av infrastruktur 103
4.2.15	Styring av store samferdselsprosjekt 104
4.2.16	Selskap eigd av Samferdselsdepartementet 105
4.2.17	Likestilling i transportsektoren 105
4.2.18	Hurtigrutemuseet 106
5.	Fiskeri- og kystdepartementet – Kystforvaltning – Utdrag fra budsjettkapitler, samt komiteens merknader til disse 106
5.1	Sammendrag 106
5.2	Kap. 1062 Kystverket 107
5.2.1	Sammendrag 107
5.2.2	Komiteens merknader 108
5.2.2.1	Post 1 Driftsutgifter (inkl. endringene i Prop. 1 S Tillegg 1 (2009–2010)) 108
5.2.2.2	Post 21 Spesielle driftsutgifter 109
5.2.2.3	Post 30 Nyanlegg og større vedlikehald 109
5.2.2.4	Post 45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold 111
5.2.2.5	Post 60 Tilskudd til fiskerihavneanlegg 112
5.2.2.6	Post 70 Tilskudd Redningsselskapet 112
5.3	Kap. 4062 Kystverket 113
5.3.1	Sammendrag 113
5.3.2	Komiteens merknader 113
5.4	Kap. 1070 og 4070 Samfunnet Jan Mayen 113
5.4.1	Sammendrag 113
5.4.2	Komiteens merknader 113
5.5	Kap. 5575 Sektoravgifter under Fiskeri- og kystdepartementet 113
5.5.1	Sammendrag 113
5.5.2	Komiteens merknader 114
6.	Fornyings- og administrasjonsdepartementet – IKT-politikk – Utdrag fra budsjettkapitler, samt komiteens merknader til disse 115
6.1	Kap. 1560 og kap. 3650 Direktoratet for forvaltning og IKT 115
6.1.1	Sammendrag 115
6.1.2	Merknader frå komiteen 115
6.2	Kap. 1561 IKT-politikk 117
6.2.1	Sammendrag 117
6.2.2	Komiteens merknader 117
6.2.3	Post 50 Breiband, kan overførast 118
6.2.4	Post 72 Tilskot til førebyggjande informasjonssikring (NorSIS) 118
6.3	Kap. 1562 Internasjonalt IKT-samarbeid og utviklingsprogram 119
6.3.1	Sammendrag 119
6.3.2	Komiteens merknader 119

	Side
7. Justis- og politidepartementet – Nødnett – Utdrag fra budsjettkapitler, samt komiteens merknader til disse	119
7.1 Kap. 456 og kap. 3456 Direktoratet for nødkommunikasjon	119
7.1.1 Sammendrag	119
7.1.2 Komiteens merknader	120
8. Forslag fra mindretall – Rammeuavhengige forslag	121
9. Komiteens tilråding	124
Vedlegg 1	133
Vedlegg 2	134



Innst. 13 S

(2009–2010)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 1 S (2009–2010) og Prop.1 S Tillegg 1 (2009–2010)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2010, kapitler under Samferdselsdepartementet, Fiskeri- og kystdepartementet, Fornyings- og administrasjonsdepartementet og Justis- og politidepartementet (rammeområde 17)

Til Stortinget

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 Høksrud og Arne Sortevik, fra Høyre, Øyvind Halleraker, Lars Myraune og Ingjerd Schou, fra Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, fra Kristelig Folkeparti, lederen Knut Arild Hareide, og fra Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, viser til at rammeområde 17 omfatter inntekts- og utgiftskapitler under Samferdselsdepartementet, Fiskeri- og kystdepartementet, Fornyings- og administrasjonsdepartementet og Justis- og politidepartementet.

1. Sammendrag

1.1 Oversikt over budsjettforslaget

Tabellen viser budsjettforslaget fra regjeringen Stoltenberg II for rammeområde 17. 90-poster behandles av finanskomiteen utenfor rammesystemet.

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

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S
Utgifter i hele kroner			
<i>Justis- og politidepartementet</i>			
456		Direktoratet for nødkommunikasjon	388 903 000
	1	Driftsutgifter	261 317 000
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	127 586 000
<i>Fiskeri- og kystdepartementet</i>			
1062		Kystverket	2 748 330 000
	1	Driftsutgifter, <i>kan nyttes under post 45</i>	1 356 300 000
	21	Spesielle driftsutgifter	740 700 000

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S
	30	Nyanlegg og større vedlikehold, <i>kan overføres</i>	458 850 000
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 1</i>	118 680 000
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres</i>	31 800 000
	70	Tilskudd Redningsselskapet	42 000 000
1070		Samfunnet Jan Mayen	49 200 000
	1	Driftsutgifter	41 800 000
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	7 400 000
<i>Samferdselsdepartementet</i>			
1300		Samferdselsdepartementet	176 000 000
	1	Driftsutgifter	123 400 000
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	25 900 000
	71	Tilskudd til trafiksikkerhetsformål mv.	24 300 000
	72	Tilskudd til samferdselsberedskap	2 400 000
1301		Forskning og utvikling mv.	262 800 000
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafiksikkerhet mv.	18 600 000
	50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	192 600 000
	72	Tilskudd til miljøvennlig transport, Transnova-prosjektet, <i>kan overføres</i> ...	51 600 000
1310		Flytransport	629 200 000
	70	Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1311 post 71</i>	629 200 000
1311		Tilskudd til regionale flyplasser	87 800 000
	70	Tilskudd til Avinors regionale flyplasser	50 000 000
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap.1310 post 70</i>	37 800 000
1313		Luftfartstilsynet	168 300 000
	1	Driftsutgifter	168 300 000
1314		Statens havarikommisjon for transport	56 300 000
	1	Driftsutgifter	56 300 000
1320		Statens vegvesen	14 066 200 000
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., <i>kan overføres, kan nyttes under post 29, post 30, post 31 og post 72</i>	6 183 600 000
	25	Betalinger for arbeider utført før 2010 på de nye fylkesvegene	500 000 000
	29	Vederlag til OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	441 000 000
	30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23, post 29, post 31 og post 72</i>	5 110 400 000
	31	Rassikring, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	850 000 000
	35	Vegutbygging i Bjørvika, <i>kan overføres</i>	235 200 000
	36	E16 over Filefjell, <i>kan overføres</i>	132 000 000
	37	E6 vest for Alta, <i>kan overføres</i>	150 000 000
	61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	28 000 000
	72	Kjøp av riksvegferjetjenester, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	436 000 000
1330		Særskilte transporttiltak	747 100 000
	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport, <i>kan overføres</i>	429 100 000

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S
	70	Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen-Kirkenes	298 000 000
	75	Kompensasjon til distriktene for forskjeller i drivstoffpriser	20 000 000
1350		Jernbaneverket	8 380 300 000
	23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	4 387 000 000
	25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen, <i>kan overføres</i>	74 700 000
	30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	3 763 600 000
	31	Nytt dobbeltspor Oslo-Ski, <i>kan overføres</i>	130 000 000
	33	Fysisk skille Jernbaneverket - BaneTele AS, <i>kan overføres</i>	25 000 000
1351		Persontransport med tog	1 748 600 000
	60	Kompensasjon for ansvarsoverføring kjøp av persontransport med tog	8 400 000
	70	Kjøp av persontransport med tog, <i>kan overføres</i>	1 740 200 000
1354		Statens jernbanetilsyn	47 200 000
	1	Driftsutgifter	47 200 000
1370		Posttjenester	497 000 000
	70	Kjøp av post- og banktjenester	497 000 000
1380		Post- og teletilsynet	213 700 000
	1	Driftsutgifter	171 100 000
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	17 300 000
	70	Tilskudd til telesikkerhet og -beredskap, <i>kan overføres</i>	25 300 000
<i>Fornyings- og administrasjonsdepartementet</i>			
1560		Direktoratet for forvaltning og IKT	263 652 000
	1	Driftsutgifter	157 714 000
	21	Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres</i>	44 978 000
	23	Elektronisk ID, <i>kan overføres</i>	60 960 000
1561		IKT-politikk	27 238 000
	22	Samordning av IKT-politikken, <i>kan overføres</i>	16 022 000
	70	Tilskudd til standardisering (NorStella)	596 000
	71	Tilskudd til fri programvare (FriProg)	4 310 000
	72	Tilskudd til forebyggende informasjonssikkerhet (NorSIS)	6 310 000
1562		Internasjonalt IKT-samarbeid og utviklingsprogram	20 821 000
	1	Driftsutgifter	4 027 000
	70	Tilskudd til internasjonale programmer, <i>kan overføres</i>	16 794 000
		Sum utgifter rammeområde 17	30 578 644 000

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S
Inntekter i hele kroner			
<i>Inntekter under departementene</i>			
3456		Direktoratet for nødkommunikasjon	28 246 000
	1	Brukerbetaling	4 750 000
	2	Refusjoner	23 496 000
4062		Kystverket	9 453 000
	2	Andre inntekter	9 453 000
4070		Samfunnet Jan Mayen	4 588 000
	1	Inntekter fra kioskdirift	537 000
	7	Refusjoner	4 051 000
4300		Samferdselsdepartementet	2 000 000
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet	2 000 000
4313		Luftfartstilsynet	119 500 000
	1	Gebyrinntekter	119 500 000
4320		Statens vegvesen	460 100 000
	1	Salgsinntekter m.m.	151 700 000
	2	Diverse gebyrer	279 400 000
	3	Refusjoner fra forsikringsselskaper	29 000 000
4350		Jernbaneverket	597 100 000
	1	Kjørevegsavgift	25 800 000
	2	Salg av utstyr og tjenester mv.	189 000 000
	6	Videresalg av elektrisitet til togdrift	292 200 000
	7	Betaling for bruk av Gardermobanen	74 700 000
	37	Anleggsbidrag	15 400 000
4380		Post- og teletilsynet	178 400 000
	1	Diverse gebyrer	168 400 000
	51	Fra reguleringsfondet	10 000 000
4560		Direktoratet for forvaltning og IKT	12 364 000
	3	Diverse inntekter	9 268 000
	4	Internasjonale oppdrag	3 096 000
<i>Skatter og avgifter</i>			
5575		Sektoravgifter under Fiskeri- og kystdepartementet	705 016 000
	70	Kontroll- og tilsynsavgift akvakultur	17 864 000
	71	Kontrollavgift fiskeflåten	24 077 000
	73	Årsavgift Merkeregisteret	9 550 000
	74	Sektoravgifter Kystverket	653 525 000
<i>Renter og utbytte mv.</i>			
5619		Renter av lån til Oslo Lufthavn AS	214 200 000
	80	Renter	214 200 000
5624		Renter av Svinesundsforbindelsen AS	38 000 000
	80	Renter	38 000 000
		Sum inntekter rammeområde 17	2 368 967 000
		Netto rammeområde 17	28 209 677 000

Komiteen viser til vedlagte brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til Stortingets presidentskap, datert 2. november 2009; Statsbudsjettet 2010 – Prop. 1 S (2009–2010) for Samferdselsdepartementet – rettingar.

Komiteen viser videre til vedlagte brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til Stortingets presidentskap, datert 17. november 2009; Samferdselsdepartementet – Prop. 1 S (2009–2010).

2. Komiteens hovedprioriteringer for rammeområde 17

2.1 Stortingets vedtak for rammeområde 17 og oppsummering av forslag

Ved vedtak i Stortinget 26. november 2010 er netto rammebeløp for rammeområde 17 fastsatt til kr 28 209 677 000, jf. Innst. 2 S (2009–2010). Rammen er meddelt komiteen i brev fra Stortingets presidentskap datert 26. november 2010. Etter Stortingets forretningsorden § 21 kan det i fagkomiteene ikke utformes forslag til bevilgningsvedtak som avviker fra den ramme Stortinget har vedtatt.

I etterfølgende tabell gis en oversikt over budsjettforslaget fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet innenfor vedtatt ramme, jf. Innst. 2 S (2009–2010), og videre primærbudsjettene til Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti slik de framkommer i finansinnstillingen. Bare poster med avvik. Endring i forhold til Regjeringens forslag i parentes.

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S	A, SV, Sp	FrP	H	KrF
Utgifter rammeområde 17 (i hele tusen kroner)							
1062		Kystverket					
	1	Driftsutgifter	1 356 300	1 356 300	1 288 485	1 356 300	1 356 300
				(0)	(-67 815)	(0)	(0)
	30	Nyanlegg og større vedlikehold	458 850	458 850	483 850	478 850	458 850
				(0)	(+25 000)	(+20 000)	(0)
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	118 680	118 680	168 680	118 680	118 680
				(0)	(+50 000)	(0)	(0)
	70	Tilskudd Redningsselskapet	42 000	42 000	60 000	42 000	42 000
				(0)	(+18 000)	(0)	(0)
1300		Samferdselsdepartementet					
	1	Driftsutgifter	123 400	123 400	117 230	112 400	123 400
				(0)	(-6 170)	(-11 000)	(0)
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv	24 300	29 300	32 300	29 300	24 300
				(+5 000)	(+8 000)	(5 000)	(0)
1301		Forskning og utvikling mv.					
	50	Samferdselsforskning	192 600	192 600	142 600	192 600	192 600
				(0)	(-50 000)	(0)	(0)
	72	Tilskudd til miljøvennlig transport, Transnova-prosjektet	51 600	51 600	0	51 600	51 600
				(0)	(-51 600)	(0)	(0)
1320		Statens vegvesen					
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m.	6 183 600	6 178 600	7 183 600	6 178 600	6 283 600
				(-5 000)	(+1 000 000)	(0)	(+100 000)
	30	Riksveginvesteringer	5 110 400	5 110 400	5 766 335	6 110 400	5 160 400
				(0)	(+655 935)	(+1 000 000)	(+50 000)
	31	Rassikring	850 000	850 000	1 050 000	850 000	850 000
				(0)	(+200 000)	(0)	(0)
	61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	28 000	28 000	111 920	28 000	28 000
				(0)	(+83 920)	(0)	(0)
	72	Kjøp av riksvegferjetjenester	436 000	436 000	836 000	436 000	436 000
				(0)	(+400 000)	(0)	(0)

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S	A, SV, Sp	FrP	H	KrF
	73	Trafikksikkerhetstiltak	0	0	195 000	0	0
				(0)	(+195 000)	(0)	(0)
1330		Særskilte transporttiltak					
	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport	429 100	429 100	1 279 100	509 100	429 100
				(0)	(+850 000)	(+80 000)	(0)
	61	(ny post) Styrking av kollektivtrafikken - Storbypakke	0	0	150 000	0	0
				(0)	(+150 000)	(0)	(0)
	71	Belønningsordning trygge skoleveier	0	0	0	0	150 000
				(0)	(0)	(0)	(+150 000)
	75	Kompensasjon til distriktene for forskjeller i drivstoffpriser	20 000	20 000	0	0	20 000
				(0)	(-20 000)	(-20 000)	(0)
1350		Jernbaneverket					
	23	Drift og vedlikehold	4 387 000	4 387 000	4 387 000	4 337 000	4 437 000
				(0)	(0)	(-50 000)	(+50 000)
	30	Investeringer i linjen	3 763 600	3 763 600	3 763 600	3 763 600	3 863 600
				(0)	(0)	(0)	(+100 000)
	33	Fysisk skille Jernbaneverket - BaneTele AS	25 000	25 000	25 000	0	25 000
				(0)	(0)	(-25 000)	(0)
1351		Persontransport med tog					
	70	Kjøp av persontransport med tog	1 740 200	1 740 200	1 740 200	1 765 200	1 740 200
				(0)	(0)	(+25 000)	(0)
1370		Posttjenester					
	70	Kjøp av post- og banktjenester	497 000	497 000	365 000	247 000	497 000
				(0)	(-132 000)	(-250 000)	(0)
1380		Post- og teletilsynet					
	1	Driftsutgifter	171 100	171 100	160 100	171 100	171 100
				(0)	(-11 000)	(0)	(0)
1382		Rentekompensasjon transporttiltak					
	60	(ny post) Rentekompensasjon riksveiiinvesteringer	0	0	269 831	0	0
				(0)	(+269 831)	(0)	(0)
	61	(ny post) Rentekompensasjon rassikring	0	0	13 678	0	0
				(0)	(+13 678)	(0)	(0)
	62	(ny post) Rentekompensasjon jernbaneinvesteringer	0	0	95 887	0	0
				(0)	(+95 887)	(0)	(0)
	63	(ny post) Rentekompensasjon kyst	0	0	4 200	0	0
				(0)	(+4 200)	(0)	(0)
	64	(ny post) Rentekompensasjon bredbånd	0	0	10 500	0	0
				(0)	(+10 500)	(0)	(0)
	65	(ny post) Rentekompensasjon særskilte prosjekter	0	0	70 000	0	0
				(0)	(+70 000)	(0)	(0)
	66	(ny post) Rentekompensasjon Storbypakke	0	0	137 900	0	0
				(0)	(+137 900)	(0)	(0)
	67	(ny post) Rentekompensasjon store drift og vedlikeholdsprosjekter	0	0	60 962	0	0
				(0)	(+60 962)	(0)	(0)
	68	(ny post) Rentekompensasjon trafikksikkerhetstiltak	0	0	11 200	0	0
				(0)	(+11 200)	(0)	(0)

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S	A, SV, Sp	FrP	H	KrF
1560		Direktoratet for forvaltning og IKT					
	1	Driftsutgifter	157 714	157 714 (0)	97 714 (-60 000)	117 714 (-40 000)	157 714 (0)
	21	Spesielle driftsutgifter	44 978	44 978 (0)	44 978 (0)	24 978 (-20 000)	44 978 (0)
1561		IKT-politikk					
	22	Samordning av IKT-politikk	16 022	16 022 (0)	16 022 (0)	6 022 (-10 000)	16 022 (0)
	50	Bredbånd, kan overføres	0	0 (0)	50 000 (+50 000)	0 (0)	0 (0)
1562		Internasjonalt IKT-samarbeid og utviklingsprogram					
	70	Tilskudd til internasjonale programmer	16 794	16 794 (0)	17 794 (+1 000)	16 794 (0)	16 794 (0)
		Sum utgifter rammeområde 17	30 578 644	30 578 644 (0)	34 541 072 (+3 962 428)	31 277 644 (+699 000)	31 028 644 (+450 000)

Inntekter rammeområde 17 (i hele tusen kroner)

5575		Sektoravgifter under Fiskeri- og kystdepartementet					
	70	Kontroll- og tilsynsavgift akvakultur	17 864	17 864 (0)	0 (-17 864)	17 864 (0)	17 864 (0)
	71	Kontrollavgift fiskeflåten	24 077	24 077 (0)	0 (-24 077)	24 077 (0)	24 077 (0)
	73	Årsavgift Merkerregisteret	9 550	9 550 (0)	0 (-9 550)	9 550 (0)	9 550 (0)
		Sum inntekter rammeområde 17	2 368 967	2 368 967 (0)	2 317 476 (-51 491)	2 368 967 (0)	2 368 967 (0)
		Sum netto rammeområde 17	28 209 677	28 209 677 (0)	32 223 596 (+4 013 919)	28 908 677 (+699 000)	28 659 677 (+450 000)

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til sine respektive partiers alternative forslag til rammer for rammeområde 17 i Innst. 2 S (2009–2010). Flertallet har ikke justert sine primærstandpunkt etter Stortingets bevilgningsvedtak under rammeområde 17. Flertallet viser til sine respektive primærstandpunkter i kapittel 2.2 Generelle merknader fra komiteen.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til at Kristelig Folkepartis primæralternativ ble nedstemt under finansdebatten. Dette medlem viser til at Kristelig Folkeparti utgjør en del av flertallets tilråding til budsjettvedtak for ramme 17, romertall I-XXII, med de omdisponeringer som er foreslått i denne innstillingen

2.2 Generelle merknader fra komiteen

2.2.1 Generelle merknader fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til Soria Moria II-erklæringen, der det heter at

"Regjeringen vil sikre gode kommunikasjoner i hele landet og øke satsningen på samferdsel slik at tiltakene i Nasjonal transportplan blir gjennomført og målene nådd. Derfor gjennomfører vi et taktskifte i samferdselspolitikken".

Disse medlemmer viser til at de store utbyggingsprosjektene, nytt dobbeltspor Oslo–Ski, E16 over Filefjell og E6 vest for Alta, er gitt egne poster i Regjeringens forslag til statsbudsjett. Fra før har veiutbyggingen i Bjørvika i Oslo egen post i statsbudsjettet. Dette vil bidra til at disse store og viktige pro-

sjektene sikres en stabil finansiering og rasjonell framdrift.

Disse medlemmer er derfor svært tilfredse med at den rød-grønne regjeringens forslag til statsbudsjett for 2010 igjen innebærer et nytt stort samferdselsløft. Budsjettforslaget for 2010 er på 27,1 mrd. kroner. Dette gir en samlet vekst på om lag 4,7 mrd. kroner eller 21,2 pst. sammenliknet med saldert budsjett for 2009.

Disse medlemmer viser til at satsingen på veg og bane er på et historisk høyt nivå. Innsatsen vil bedre framkommeligheten for folk og næringsliv, redusere tallet på drepte og hardt skadde i transportsektoren og legge til rette for at flere kan reise kollektivt. Budsjettforslaget har også en tydelig distriktsprofil, og legger vekt på klima- og miljøtiltak.

Disse medlemmer viser til at Regjeringens framlegg til Nasjonal transportplan 2010–2019 (NTP) er en offensiv strategi for transportsystemet i landet. Disse medlemmer viser til at Regjeringens budsjettforslag viderefører den sterke opptrappingen på samferdsel som startet med regjeringsskiftet i 2005. Regjeringen har økt bevilgningsnivået med vel 9 mrd. kroner eller 46,3 pst. sammenliknet med nivået i 2005 til veg- og baneformål i NTP. Med økningene i 2010-budsjettet er opptrappingen til gjennomsnittlig NTP-nivå godt i gang.

Det framgår tydelig av stortingsmeldingen om NTP at opptrappingen av bevilgningene til samferdsel skulle skje gradvis i første fireårsperiode. Opptrappingen til NTP-ramme er altså varslet, og 2010-budsjettet står for et stort steg i denne opptrappingen. En gradvis opptrapping gjør det også mulig for etatene å bygge opp kapasitet. Disse medlemmer vil peke på viktigheten av at det foreligger byggeklare prosjekter også i en situasjon hvor bevilgningsnivået er høyt og raskt økende, og legger til grunn at departementet sikrer at det er tilstrekkelig ressurser (og systematikk) i planleggingsfunksjonene.

Disse medlemmer viser til at det er foreslått vel 14 mrd. kroner til veiformål. Det er en økning på 2,64 mrd. kroner eller vel 23 pst. fra saldert budsjett for 2009. Tallet er korrigert for at en stor del av riksvegnettet blir overført til fylkeskommunene fra 1. januar neste år. Disse medlemmer er særlig fornøyd med at i alt 6,5 mrd. kroner er foreslått til veginvesteringer. Dette er en økning på 1,67 mrd. kroner eller drøyt 34 pst., sammenliknet med 2009.

Disse medlemmer understreker at rassikring er viktig for å trygge vegene, og et område det rød-grønne flertallet prioriterer høyt. Det er budsjettet med 850 mill. kroner til rassikring i 2010, en økning på hele 92 pst. fra 2009. 350 mill. kroner går til riksvegnettet, mens 500 mill. kroner er avsatt til fylkesvegnettet.

For disse medlemmer er trafikksikkerhet et svært viktig område, og støtter Regjeringens nullvisjon om at det ikke skal være drepte eller hardt skadde i trafikken. Det er viktig å forsterke den positive utviklingen i 2009, der tallet på drepte og hardt skadde i trafikken ser ut til å gå ned fra 2008, som var et dårlig år. Tallet på drepte i trafikken er halvert siden 1970, samtidig som biltrafikken er tredoblet i samme periode. Disse medlemmer er opptatt av at det er nødvendig med en brei innsats for tryggere veg, kjøretøy og bilførere, for å sikre at tallet på alvorlig skadde og døde i trafikken går ytterligere ned.

Disse medlemmer viser til at budsjettforslaget innebærer at det skal brukes 723 mill. kroner til trafikksikkerhet i 2010. Av dette er om lag 713 mill. kroner statlige midler, og disse medlemmer påpeker at det er en videreføring av det høye nivået i 2009. Særlig prioritert er tiltak mot møte- og utforkjøringsulykker, utbedring av kryss og kurver og ulike tiltak for å gjøre vegtrafikken tryggere i sentrumsområder. Disse medlemmer viser til at satsingen for å redusere omfanget av fartsrelaterte ulykker også blir videreført.

Disse medlemmer vil øke satsingen på trafikksikkerhet ut over Regjeringens betydelige prioritering av dette viktige arbeidet, og foreslår derfor en økning på 20 mill. kroner til trafikksikkerhet, fordelt på 5 mill. kroner til Trygg Trafikk og 15 mill. kroner til midtdelere og/eller brede midtfelt/rumlefelt på sterkt trafikkerte tofeltsveier. Måltrettet arbeid for å redusere ungdomsulykker blir den viktigste satsingen innenfor økningen i bevilgningen til Trygg Trafikk.

Videre viser disse medlemmer til at det er lagt opp til å fullføre, starte opp eller videreføre arbeid på om lag 35 kilometer midtrekkverk på to- og trefelts riksveg i 2010. Dessuten får over 30 kilometer riksveg i løpet av 2010 sterkere midttoppmerking i form av oppmerket sperreområde, midtmarkering eller riller.

Disse medlemmer ser det som avgjørende å få togtrafikken mer pålitelig, og er tilfreds med Regjeringens forslag om å bevilge drøyt 10 mrd. kroner til jernbaneformål, en økning på 1,34 mrd. kroner eller om lag 15 pst. fra 2009. En markert satsing på drift og vedlikehold skal gjøre at norsk jernbane vil fungere med bedre driftsstabilitet alt fra 2010, og disse medlemmer viser til at et viktig prosjekt i denne sammenheng er Oslo-prosjektet.

Det rød-grønne flertallet fortsetter den kraftige opptrappingen i satsinga på jernbanen, og disse medlemmer understreker at det er helt nødvendig med et vesentlig høyere nivå både på nybygging og vedlikehold over tid for å sikre folk et pålitelig og godt jernbanetilbud.

Disse medlemmer viser til at Regjeringen i sin politiske plattform vil utrede høyhastighetsbaner med bygging som siktemål og at det legges opp til å bruke betydelige ressurser på dette viktige arbeidet i 2010.

Disse medlemmer viser til at det samlede forslaget til investeringer i jernbaneinfrastrukturen er på 3,9 mrd. kroner, en økning på 22,5 pst. og at dette viser et nytt taktskifte i moderniseringen av norsk jernbane.

Disse medlemmer viser videre til at det er foreslått nærmere 4,4 mrd. kroner til drift og vedlikehold, en økning på 15,5 pst. sammenliknet med 2009, og at dette betyr full oppfølging av planrammen i NTP.

Disse medlemmer er svært tilfreds med at det gis ekstra støtte til utviklinga av flyplassene. Det foreslås nærmere 942 mill. kroner til luftfartsformål i budsjettframlegget, en økning på 24,5 pst. sammenliknet med 2009. Disse medlemmer viser til at veksten henger sammen med økt tilskudd til regionale lufthavner og kjøp av flytransport.

Sammenliknet med saldert budsjett for 2009 er tilskuddet til regionale lufthavner foreslått mangedoblet, fra 13,5 mill. kroner til nær 88 mill. kroner. Disse medlemmer viser til at 50 mill. kroner av dette er et engangs investeringstilskudd til de regionale lufthavnene for å møte de store investerings- og finansieringsutfordringene Avinor står overfor de nærmeste årene. Disse medlemmer understreker også at det legges opp til at staten ikke tar ut utbytte fra Avinor i 2010 og at det legges opp til avdragsfritak på Avinors statslån, slik at Avinor kan gjennomføre nødvendige investeringer i trafiksikkerhet.

Disse medlemmer viser videre til at Regjeringen foreslår nærmere 711 mill. kroner til post og telekommunikasjon i 2010. Økningen fra 2009 kommer i hovedsak av en økning på 497 mill. kroner til statlig kjøp av ulønnsomme post- og banktjenester staten har pålagt Posten å levere. Finanskrisen og konjunkturomslaget har påvirket Posten, i tillegg til prispress og nedgang i volum i de tradisjonelle posttjenestene. Disse medlemmer viser til at dette har gjort det nødvendig å øke bevilgningene, for å sikre at vi fremdeles skal ha rimelige, likeverdige og gode posttjenester over hele landet.

Disse medlemmer er fornøyd med at Regjeringen følger opp formuleringene i Soria Moria-erklæringen om å innføre en fraktutjevningsordning for drivstoff, slik at prisforskjellene mellom distrikt og mer sentrale strøk blir redusert.

Disse medlemmer mener at klimautslipp fra transportsektoren utgjør en stor utfordring framover og viser til at Regjeringen trapper opp satsingen på

jernbane og kollektivtrafikk samt forskning og utvikling av miljøvennlige drivstoff og transportløsninger.

Disse medlemmer viser til at det satses bredt på kollektivtransport og andre miljøtiltak i Regjeringens budsjettforslag. Til kollektivtiltak er det for 2010 foreslått vel 12 mrd. kroner i statlige bevilgninger, en oppgang på 13,5 pst. fra 2009. Potensialet for å få ned klimagassutslippene fra transportsektoren er størst i byene, der både bilbruken og befolkningsveksten er størst. Disse medlemmer understreker at tiltakene i dette budsjettet skal bidra til å nå det rødgrønne flertallets klimamål. Budsjettforslaget gir også et løft for grønn forskning, gjennom en økning i bevilgningene på om lag 10 pst. til nærmere 263 mill. kroner i 2010.

Disse medlemmer er tilfredse med at budsjettforslaget for 2010 representerer en kraftig satsing på sjøtransport og maritim infrastruktur. Satsingen vil øke tryggheten og bedre sjøtransporten sin konkurranseevne.

Disse medlemmer viser til at Regjeringen foreslår å øke bevilgningen til fiskerihavner og farleder med 50 mill. kroner. Den samlede bevilgningen til fiskerihavner og farleder blir med det 441,3 mill. kroner. Av dette er 31,8 mill. kroner statlige tilskudd til kommunale fiskerihavnetiltak.

Disse medlemmer viser videre til at den statlige bevilgningen til sjøtrafikkentralene økes med 25 mill. kroner, og at midlene skal føre videre fornyinga av utstyret ved sentralene som startet i 2009. Bevilgningen til navigasjonsinstallasjoner økes med 10 mill. kroner.

Kystverkets fartøy er i dag i snitt over 30 år gamle, og disse medlemmer er svært tilfredse med at det foreslås å bevilge 45 mill. kroner, slik at Kystverket kan starte utskiftingen av fartøyparken. Nye fartøy vil gjøre drifta mer effektiv og vil også kunne brukes ved oljevernaksjoner.

I Nasjonal transportplan 2010–2019 varslet Regjeringen at havnesikkerhetsavgiften og kystavgiften skal fjernes, og disse medlemmer viser til at dette arbeidet nå startes, med en samlet avgiftsreduksjon på 27 mill. kroner i 2010.

Disse medlemmer viser til den høye bredbåndsdekningen som er oppnådd gjennom målrettet innsats fra Regjeringen og godt samarbeid med lokale myndigheter. Disse medlemmer viser til at Regjeringen vil fortsette arbeidet for å tilrettelegge for bredbånd med tilstrekkelig kapasitet til å møte fremtidige behov innen skole, helse, næringsliv og husholdninger i hele landet. Regjeringen vil ta stilling til nye mål og virkemiddel for bredbånd med utgangspunkt i dette arbeidet.

Disse medlemmer viser til at det er mange viktige samfunnsoppgaver knyttet til IKT-området, og at mye viktig fornyingsarbeid innenfor offentlig

sektor er avhengig av IKT-løsninger, hvor eID er et viktig eksempel. Disse medlemmer vil spesielt fremheve viktigheten av Direktoratet for IKT og forvaltning sine oppgaver med gjennomføring av Regjeringens handlingsplan for miljø og samfunnsansvar i offentlige anskaffelser 2007–2010. Dette arbeidet må ha høy prioritet.

2.2.2 *Generelle merknader fra Fremskrittspartiet*

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil modernisere Norges transportnett på 25 år – ikke bruke 50–70 år som Regjeringen. Disse medlemmer vil dessuten modernisere basert på statlig bompengefri finansiering. Disse medlemmer mener at staten skal ha hovedansvaret for at Norge skal ha en konkurransedyktig infrastruktur. Disse medlemmer viser til Innst. 2 S (2009–2010), og til Fremskrittspartiets prioriteringer i sitt alternativ til budsjett. Disse medlemmer påpeker at Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2010 på transport- og kommunikasjonskomiteens rammeområde er en direkte oppfølging av Fremskrittspartiets offensive og fremtidsrettede forslag til Nasjonal transportplan, jf. Innst. S. nr. 300 (2008–2009). Disse medlemmer vil av hensyn til lengden på budsjettinnstillingen ikke gjenta alle merkningene her.

Disse medlemmer vil peke på at Fremskrittspartiets utgangspunkt er at det ikke er mening i at Norge, som et land i Europas utkant med lange transportstrekninger internt og med naturgitte avstandsulempen i forhold til våre viktigste markeder, ikke skal bygge ut et effektivt, sikkert og miljøvennlig transportnett som sikrer verdiskapingen også for tiden som kommer etter oljealderen. Disse medlemmer viser til at et markedsstyrt transportnett hvor de forskjellige transportformene utnytter sine sterke sider i et samspill, med intermodale knutepunkter som sikrer "sømløs" overgang for personer og gods, vil ha potensial til å effektivisere næringslivets logistikk verd til milliarder. Arbeidslivets krav til mobilitet og den enkeltes muligheter til å planlegge med forutsigbar, effektiv, sikker og miljøvennlig transport, kan styrke næringslivets tilgang på arbeidskraft og gi den enkelte nye muligheter innen yrkeslivet i et større geografisk område. Nytenking, modernisering, samordning og effektivisering er like

viktig for disse medlemmer som økte investeringer, dersom potensialet som ligger i "samferdselens tiår" skal hentes ut. Med ett "transportdepartement" med ansvar for all transport på land, sjø og i lufta, og ett transportdirektorat med ansvar for hele transportinfrastrukturen, kan det legges til rette for samordning og effektiv gjennomføring. En gjennomføring basert på realisering av først og fremst høy standard på hovedårene i form av stamveinettet, trafikksystemene i og rundt de store byene og knutepunktene mot andre transportmidler.

Disse medlemmer har ikke som utgangspunkt for Fremskrittspartiets samferdselsbudsjett for 2010 at transport og mobilitet er noe negativt som bør forhindres. Økt transport som følge av et bedre og mer tilrettelagte tilbud innenfor person- og godstransporten, må tvert imot oppfattes å imøtekomme et reelt transportbehov, som tidligere ikke har kunnet realiseres innenfor praktiske eller økonomiske rammer. Likevel må det legges vekt på å minimalisere de negative effektene fra samferdselen gjennom positive stimuleringsiltak, omfattende satsing på flere former for sikkerhet og generelt store investeringer i effektiv, sikker og miljøvennlig godstransport, samt individuell så vel som kollektiv persontransport.

Disse medlemmer sine bevilgninger til samferdselsinfrastruktur gir rom for en omfattende utvikling av knutepunkter som effektiviserer både den enkelte transportform og samspillet mellom disse. Dette bidrar til bedre tilrettelegging for sjøtransport, reduserte omlastinger og en reell reduksjon av andelen gods som kjøres på veinettet. Selv om jernbanen har sin styrke og konkurransekraft ved persontransport i tett befolkede områder og ved godstransport over lange avstander; selv om luftfarten for mange er det viktigste kollektivnettet og skip, hurtigbåt og ferjer er avgjørende for kystbefolkningen, kommer man imidlertid ikke utenom at Norges viktigste samferdselsnett er veien.

Disse medlemmer vil opprette et transporttilsyn med ansvar for at all transport skjer under tryggest mulige forhold. Disse medlemmer vil i den forbindelse vise til følgende strukturforslag i Innst. 2 S (2009–2010):

"Stortinget ber Regjeringen fremme forslag om opprettelsen av et Statens Transporttilsyn som skal ha totalansvar for tilsyn og kontroll innenfor samferdselssektoren, der dagens transporttilsyn inngår."

Fremskrittspartiets prioriteringer i alternativ til budsjett (påplussinger og kutt i forhold til Prop. 1 S (2009–2010) med Tillegg 1-3):

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S med Tillegg 1-3	FrP
Utgifter (i hele tusen kroner)				
1062		Kystverket		
	1	Driftsutgifter	1 356 300	-67 815
	30	Nyanlegg og større vedlikehold	458 850	+25 000
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	118 680	+50 000
	70	Tilskudd Redningsselskapet	42 000	+18 000
1300		Samferdselsdepartementet		
	1	Driftsutgifter	123 400	-6 170
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	24 300	+8 000
1301		Forskning og utvikling mv.		
	50	Samferdselsforskning	192 600	-50 000
	72	Tilskudd til miljøvennlig transport, Transnova-prosjektet	51 600	-51 600
1320		Statens vegvesen		
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m.	6 183 600	+1 000 000
	30	Riksveginvesteringer	5 110 400	+655 935
	31	Rassikring	850 000	+195 000
	61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	28 000	+83 920
	72	Kjøp av riksvegferjetjenester	436 000	+400 000
	73	Trafikksikkerhetstiltak	0	+200 000
1330		Særskilte transporttiltak		
	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport	429 100	+850 000
	61	(ny post) Styrking av kollektivtrafikken - Storbypakke	0	+150 000
	75	Kompensasjon til distriktene for forskjeller i drivstoffpriser	20 000	-20 000
1370		Posttjenester		
	70	Kjøp av post- og banktjenester	497 000	-132 000
1380		Post- og teletilsynet		
	1	Driftsutgifter	171 100	-11 000
1382		Rentekompensasjon transporttiltak		
	60	(ny post) Rentekompensasjon riksveivinvesteringer	0	+269 831
	61	(ny post) Rentekompensasjon rassikring	0	+13 678
	62	(ny post) Rentekompensasjon jernbaneinvesteringer	0	+95 887
	63	(ny post) Rentekompensasjon kyst	0	+4 200
	64	(ny post) Rentekompensasjon bredbånd	0	+10 500
	65	(ny post) Rentekompensasjon særskilte prosjekter	0	+70 000
	66	(ny post) Rentekompensasjon Storbypakke	0	+137 900
	67	(ny post) Rentekompensasjon store drift og vedlikeholdsprosjekter	0	+60 962
	68	(ny post) Rentekompensasjon trafikksikkerhetstiltak	0	+11 200
1560		Direktoratet for forvaltning og IKT		
	1	Driftsutgifter	157 714	-60 000
1561		IKT-politikk		
	50	Bredbånd, kan overføres	0	+50 000

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S med Tillegg 1-3	FrP
1562		Internasjonalt IKT-samarbeid og utviklingsprogram		
	70	Tilskudd til internasjonale programmer	16 794	+1 000
		Sum utgifter	30 578 644	+3 962 428
Inntekter (i hele tusen kroner)				
5575		Sektoravgifter under Fiskeri- og kystdepartementet		
	70	Kontroll- og tilsynsavgift akvakultur	17 864	-17 864
	71	Kontrollavgift fiskeflåten	24 077	-24 077
	73	Årsavgift Merkerregisteret	9 550	-9 550
		Sum inntekter	2 368 967	-51 491
		Sum netto	28 209 677	+4 013 919

VEI

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

Disse medlemmer påpeker at veinettet er vår viktigste infrastruktur, og at effektive, sikre og miljøvennlige veier er helt avgjørende for næringslivets konkurranseevne og innbyggernes behov og krav til mobilitet. I et land som Norge med lange avstander og spredt bosetting, er et godt utbygd veinett med høy standard avgjørende for at landets næringsliv vil kunne fungere på en effektiv måte. Forsker Knut Boge ved Handelshøyskolen BI slo i 2006 fast at en veiinvestering på 100 mrd. kroner kan spare samfunnet for 62 mrd. kroner årlig. Disse medlemmer mener at det er unødvendig at norske veier er blant de dårligste i hele Europa, og at bare 5 pst. av riksveinettet har fullgod standard i henhold til Statens vegvesens veinormaler. Disse medlemmer registrerer samtidig at forfallet blir verre fra år til år også under dagens regjering bestående av Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet.

Disse medlemmer viser til forskning fra forsikringsselskapet Folksam som viser at dårlige veier medvirker til 72 pst. av dødsulykkene på svenske veier, og at tallene for Norge er sannsynligvis mye høyere. Disse medlemmer påpeker at leder for trafikksikkerhet i Statens vegvesen, Finn Harald Amundsen, på pressekonferanse 23. november 2009 slo fast at motorvei reduserer antall dødsulykker med 80–90 pst. Disse medlemmer viser til at 33 pst. av trafikkdrepte i 2008 døde i møteulykker, at 38 pst. av trafikkdrepte i 2008 døde i utforkjøringsulykker og at 9 pst. av trafikkdrepte i 2008 døde i kryssulykker. 256 mennesker døde i trafikken i Norge i 2008. 184 liv kunne kanskje blitt spart med bedre veier, for selv små feilvurderinger kan få dødelig utfall på en dårlig svingete vei uten midtdele og sikkerhetssoner. Dette handler ikke om tall, men om mødre, fedre, barn, kollegaer og andre hverdagsstrafikanter.

Disse medlemmer minner om 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. Disse medlemmer registrerer at det nå bygges motorveier på kryss og tvers av hele Europa, og i Romania skal det for eksempel i 2007–2013 bygges 1 798 km med motorvei og 507 km med ekspressvei. Disse medlemmer vil samtidig vise til oppslag i VG 22. august 2007, der det kom frem at Polen 5. juli 2007 offentliggjorde at det skal bygges 1 145 km motorvei og 2 817 km ekspressvei i landet. Disse medlemmer mener at Norge har råd til en tilsvarende storsatsing. Disse medlemmer påpeker at Fremskrittspartiets forslag til motorveistamnett er ryggraden i partiets infrastrukturesatsing, men at Fremskrittspartiet også vil ruste opp øvrige stamveier og riksveier. Disse medlemmer påpeker at de andre partiene ved Stortinget behandling av Innst. S. nr. 300 (2008–2009) ikke engang var villige til å oppfylle samferdselsminister Trygve Brattelis motorveiplan fra 1962 om 785 km motorvei i Sør-Norge innen 1980. De fleste av strekningene i 1962-planen har fortsatt ikke motorvei. Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets forslag til Nasjonal transportplan 2010–2019/2034, der disse medlemmer gikk inn for en påplussing på en rekke veiprojekter utover Regjeringens NTP-forslag, og at dette inkluderer både tilleggsprosjekt og statlig fullfinansiering av prosjekter der Regjeringen ønsker bompenger. Disse medlemmer vil i den forbindelse vise til sine forslag i Innst. S. nr. 300 (2008–2009) om økning av rammen for riksveiinvesteringer i Nasjonal transportplan 2010–2019, der det settes av midler til en rekke prosjekter. Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets forslag til Nasjonal transportplan 2010–2019/2034 i Innst. S. nr. 300 (2008–2009) der det ble satt av midler til følgende riksveiprojekter i perioden 2010–2013, inkludert prosjekter der det ikke var nødvendig å gå utover Regjeringens ramme:

Prosjekter i Fremskrittspartiets forslag til Nasjonal transportplan 2010–2019 med bevilgning i perioden 2010–2013 *Mill. kroner*

1. Oslo–Svinesund/Kornsjø

E6 Svingenskogen–Åsgård	190 mill.
E6 Vinterbru–Assurtjern	150 mill.
Andre viktige prosjekter i korridor 1	644 mill.

2. Oslo–Ørje/Magnor

E 18 Oslo–Riksgrensen/Ørje	2 278 mill.
E18 Knapstad–Retvedt	300 mill.
E18 Krosby–Knapstad	700 mill.
E18 Melleby–Momarken	730 mill.
E18 Sydhavna	90 mill.
Rv 2 Kongsvinger–Slomarka	750 mill.
Rv 22 Fetveien	386 mill.
Rv 35 Jevnaker–Olimb	3 337 mill.
Andre viktige prosjekter i korridor 2	644 mill.

3. Oslo–Grenland–Kristiansand–Stavanger

E18 Bjørvikaprojektet	1 110 mill.
E18 Frydenhaug–Eik	100 mill.
E18 Grimstad–Arendal	180 mill.
E18 Gulli–Langåker/Bommestad–Sky–Langangen	1 905 mill.
E18 Kopstad–Gulli, inkl. refusjon	100 mill.
E18 Langangen–Dørdal	500 mill.
E18 Tvedestrand–Arendal	200 mill.
E39 Eiganestunnelen	400 mill.
E39 Kristiansand–Sandnes	8 000 mill.
E39 Stangeland–Sandved, inkl. refusjon	200 mill.
E39 Tjensvollkrysset	50 mill.
E39 Vigeland–Osestad	370 mill.
Rv 23 Dagslett–Linnes–Lier	300 mill.
Rv 456 Vågsbygd–E39	1 600 mill.
Andre viktige prosjekter i korridor 3	644 mill.

4. Stavanger–Bergen–Ålesund–Trondheim

E39 Førde–Skei–Hornindal	150 mill.
E39 Hjartåberga	450 mill.
E39 Høggjølen–Harangen	100 mill.
E39 Jektevik–Sandvikvåg	30 mill.
E39 Knutset–Høgset	100 mill.
E39 Kvivsveien	1 010 mill.
E39 Lavik ferjekai	110 mill.
E39 Renndalen–Staurset, inkl. refusjon	220 mill.
E39 Sveiatjørn–Rådal	1 274 mill.
E39 Torvund–Teigen	340 mill.

<i>Prosjekter i Fremskrittspartiets forslag til Nasjonal transportplan 2010–2019 med bevilgning i perioden 2010–2013</i>	<i>Mill. kroner</i>
E39 Vadheim–Sande–Førde	300 mill.
E39 Vågsbotn–Hylkje	180 mill.
Rv 13 Bugjelet–Brimnes	70 mill.
Rv 13 Øvre Granvin–Voss grense/Mønshaug–Palmafoss, inkl. rassikring (Skjervet)	1 750 mill.
Rv 13/7 Hardangerbrua	220 mill.
Rv 9 Kristiansand–Haukeligrend og rv 13 Jøsendal–Voss	400 mill.
Rv 9 Tveit–Langeid	90 mill.
Andre viktige prosjekter i korridor 4	644 mill.
<i>5. Oslo–Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø</i>	
E134 Damåsen–Saggrenda (Kongsberg)	110 mill.
E134 Gvammen–Århus	400 mill.
E134 Haugalandspakka	80 mill.
E134 Stordalstunnelen	100 mill.
E16 Bjørum–Skaret	300 mill.
E16 Fønhus–Bagn–Bjørge, inkl. rassikring (Bergsund)	480 mill.
E16 Omlegging forbi Voss	100 mill.
E16 Sandvika–Wøyen	350 mill.
E16 Seltun–Stuvane–Håbakken	140 mill.
E16 Wøyen–Bjørum	70 mill.
E16 Øye–Borlaug	620 mill.
Rv 359 Lannaveien	150 mill.
Rv 36 og byregionen Grenland	456 mill.
Rv 5 langs Kjosnesfjorden (Hammarsgrovi–Stølsneset)	20 mill.
Rv 5 Loftesnesbrua	100 mill.
Rv 7 Ramsrud–Kjeldsbergsvingene	350 mill.
Rv 7 Sokna–Ørgenvika	200 mill.
Andre viktige prosjekter i korridor 5	644 mill.
<i>6. Oslo–Trondheim med armer til Kristiansund, Ålesund og Måløy</i>	
E 136 Dombås–Ålesund	1 490 mill.
E136 Måndalstunnelen–Våge	160 mill.
E136 Tresfjordbrua	290 mill.
E39 Orkanger–Klett (E6)	2 000 mill.
E6 Alnabruterminalen	230 mill.
E6 Dal–Minnesund–Skaberud	2 166 mill.
E6 Jaktøya–Tonstad	600 mill.
E6 Lillehammer–Ringebu	5 600 mill.
E6 Nidelv bru–Grilstad	530 mill.
E6 Nidelv bru, inkl. refusjon	35 mill.
E6 Nordre avlastningsvei, inkl. refusjon	145 mill.
E6 Oppdal sentrum	170 mill.
E6 Otta–Vindalsliene	17 000 mill.
E6 Ringebu–Otta	2 000 mill.
E6 Vindalsliene–Korporals bru	70 mill.

<i>Prosjekter i Fremskrittspartiets forslag til Nasjonal transportplan 2010–2019 med bevilgning i perioden 2010–2013</i>	<i>Mill. kroner</i>
E6 Øyer–Tretten	340 mill.
Rv 15 Strynefjellstunnelane, inkl. rassikring (Grasdalen)	370 mill.
Rv 150 Ulvensplitten–Sinsen	600 mill.
Rv 3 Kolomoen–Ulsberg	400 mill.
Rv 3 Søndre Bjorå bru–Atna	20 mill.
Rv 3 Åsta bru med tilstøtende vei	200 mill.
Rv 4 Lygna sør	30 mill.
Rv 70 Brunneset–Øygarden	225 mill.
Rv 70 Freifjordtunnelen, inkl. refusjon	195 mill.
Rv 70 Oppdølstranda	600 mill.
Rv 714 Lakseveien	400 mill.
Andre viktige prosjekter i korridor 6	644 mill.
<i>7. Trondheim–Bodø med armer til Sverige</i>	
E6 Brenna–Brattås–Lien	350 mill.
E6 Harran–Nes bru	140 mill.
E6 Majavatn	55 mill.
E6 Selli/Steinkjer–Fauske	11 088 mill.
E6 Vist–Jevika–Selli	60 mill.
E6 Værnes–Kvithamar	90 mill.
Rv 80 Røvika–Strømsnes	1 178 mill.
Rv 80 Veipakke Salten 2, inkl. rassikring (Hopshamran)	210 mill.
Andre viktige prosjekter i korridor 7	644 mill.
<i>8. Bodø–Narvik–Tromsø–Kirkenes med armer til Lofoten og grensene mot Sverige, Finland og Russland</i>	
E10 i Vest-Lofoten	350 mill.
E105 Storskog–Hesseng	300 mill.
E6 Bru over Rombaken, inkl. rassikring (Leirvika)	611 mill.
E6 ferjefritt ved Tysfjord	6 000 mill.
E6 Kråkmofjellet	60 mill.
E6 Narvik sentrum	450 mill.
E6 Nordkjøsbøtn–Hatteng	530 mill.
E6 Sørkjøsfjellet	200 mill.
E6 Tana bru	290 mill.
E6 vest for Alta	650 mill.
E8 Riksgrensen–Skibøtn	180 mill.
E8 Sørbotn–Laukslett	250 mill.
Andre viktige prosjekter i korridor 8	644 mill.
Sum	<u>98 804 mill.</u>

Disse medlemmer vil derfor ta utgangspunkt i denne oversikten, og mener at tilleggsbevilg-

ningene i Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2010 kan brukes på følgende måte:

Prosjekter i Fremskrittspartiets forslag til Nasjonal transportplan 2010–2019 med bevilgning i perioden 2010–2013

	Fylker	2010
<i>1. Oslo–Svinesund/Kornsjø</i>		
E6 Svingenskogen–Åsgård	Østfold	40,2 mill.
E6 Vinterbru–Assurtjern	Akershus	31,8 mill.
Andre viktige prosjekter i korridor 1		136,4 mill.
<i>2. Oslo–Ørje/Magnor</i>		
E 18 Oslo–Riksgrensen/Ørje	Østfold/Akershus	482,5 mill.
E18 Knapstad–Retvedt	Østfold	63,5 mill.
E18 Krosby–Knapstad	Østfold	148,3 mill.
E18 Melleby–Momarken	Østfold	154,6 mill.
E18 Sydhavna	Oslo	19,1 mill.
Rv 2 Kongsvinger–Slomarka	Hedmark	158,9 mill.
Rv 22 Fetveien	Akershus	81,8 mill.
Rv 35 Hokksund–Hønefoss–Kløfta	Oppland	706,8 mill.
Andre viktige prosjekter i korridor 2		136,4 mill.
<i>3. Oslo–Grenland–Kristiansand–Stavanger</i>		
E18 Bjørvikaprojektet	Oslo	235,1 mill.
E18 Frydenhaug–Eik	Buskerud	21,2 mill.
E18 Grimstad–Arendal	Aust-Agder	38,1 mill.
E18 Gulli–Langåker/Bommestad–Sky–Langangen	Vestfold	403,6 mill.
E18 Kopstad–Gulli, inkl. refusjon	Vestfold	21,2 mill.
E18 Langangen–Dørdal	Telemark	105,9 mill.
E18 Tvedestrand–Arendal	Aust-Agder	42,4 mill.
E39 Eiganestunnelen	Rogaland	84,7 mill.
E39 Kristiansand–Sandnes	Rogaland/Vest-Agder	1 694,6 mill.
E39 Stangeland–Sandved, inkl. refusjon	Rogaland	42,4 mill.
E39 Tjensvollkrysset	Rogaland	10,6 mill.
E39 Vigeland–Osestad	Vest-Agder	78,4 mill.
Rv 23 Dagslett–Linnes–Lier	Buskerud	63,5 mill.
Rv 456 Vågsbygd E39	Vest-Agder	338,9 mill.
Andre viktige prosjekter i korridor 3		136,4 mill.
<i>4. Stavanger–Bergen–Ålesund–Trondheim</i>		
E39 Førde–Skei–Hornindal	Sogn og Fjordane	31,8 mill.
E39 Hjartåberga	Møre og Romsdal	95,3 mill.
E39 Høgkjølen–Harangen	Sør-Trøndelag	21,2 mill.
E39 Jektevik–Sandvikvåg	Hordaland	6,4 mill.
E39 Knutset–Høgset	Møre og Romsdal	21,2 mill.
E39 Kvivsvegen	Sogn og Fjordane/ Møre og Romsdal	213,9 mill.
E39 Lavik ferjekai	Sogn og Fjordane	23,3 mill.
E39 Renndalen–Staurset, inkl. refusjon	Møre og Romsdal/Sør-Trøndelag	46,6 mill.
E39 Svegatjørn–Rådal	Hordaland	269,9 mill.

Prosjekter i Fremskrittspartiets forslag til Nasjonal transportplan 2010–2019 med bevilgning i perioden 2010–2013

	Fylker	2010
E39 Torvund–Teigen	Sogn og Fjordane	72, mill.
E39 Vadheim–Sande–Førde	Sogn og Fjordane	63,5 mill.
E39 Vågsbotn–Hylkje	Hordaland	38,1 mill.
Rv 13 Bugjelet–Brimnes	Hordaland	14,8 mill.
Rv 13 Øvre Granvin–Voss grense/Mønshaug–Palmafoss, inkl. rassikring (Skjervet)	Hordaland	370,7 mill.
Rv 13/7 Hardangerbrua	Hordaland	46,6 mill.
Rv 9 Kristiansand–Haukeligrend og rv 13 Jøsandal–Voss	Vest-Agder/Aust-Agder/ Hordaland	84,7 mill.
Rv 9 Tveit–Langeid	Aust-Agder	19,1 mill.
Andre viktige prosjekter i korridor 4		136,4 mill.
 <i>5. Oslo–Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø</i>		
E134 Damåsen–Saggrenda (Kongsberg)	Buskerud	23,3 mill.
E134 Gvammen–Århus	Telemark	84,7 mill.
E134 Haugalandspakka	Rogaland/Hordaland	16,9 mill.
E134 Stordalstunnelen	Hordaland	21,2 mill.
E16 Bjørum–Skaret	Akershus/Buskerud	63,5 mill.
E16 Fønhus–Bagn–Bjørøgo, inkl. rassikring (Bergsund)	Oppland	101,7 mill.
E16 Omlegging forbi Voss	Hordaland	21,2 mill.
E16 Sandvika–Wøyen	Akershus	74,1 mill.
E16 Seltun–Stuvane–Håbakken	Sogn og Fjordane	29,7 mill.
E16 Wøyen–Bjørum	Akershus	14,8 mill.
E16 Øye–Borlaug	Oppland/Sogn og Fjordane	131,3 mill.
Rv 359 Lannaveien	Telemark	31,8 mill.
Rv 36 og byregionen Grenland	Telemark	96,6 mill.
Rv 5 langs Kjøsnestfjorden (Hammarsgrovi–Stølsneset)	Sogn og Fjordane	4,2 mill.
Rv 5 Loftesnesbrua	Sogn og Fjordane	21,2 mill.
Rv 7 Ramsrud–Kjeldsbergsvingene	Buskerud	74,1 mill.
Rv 7 Sokna–Ørgenvika	Buskerud	42,4 mill.
Andre viktige prosjekter i korridor 5		136,4 mill.
 <i>6. Oslo–Trondheim med armer til Kristiansund, Ålesund og Måløy</i>		
E 136 Dombås–Ålesund	Nytt prosjekt	315,6 mill.
E136 Måndalstunnelen–Våge	Møre og Romsdal	33,9 mill.
E136 Tresfjordbrua	Møre og Romsdal	61,4 mill.
E39 Orkanger–Klett (E6)	Sør-Trøndelag	423,7 mill.
E6 Alnabruterminalen	Oslo	48,7 mill.
E6 Dal–Minnesund–Skaberud	Akershus/Hedmark	458,8 mill.
E6 Jaktøya–Tønstad	Sør-Trøndelag	127,1 mill.
E6 Lillehammer–Ringebu	Oppland	1 186,2 mill.
E6 Nidelv bru–Grilstad	Sør-Trøndelag	112,3 mill.
E6 Nidelv bru, inkl. refusjon	Sør-Trøndelag	7,4 mill.
E6 Nordre avlastningsveg, inkl. refusjon	Sør-Trøndelag	30,7 mill.
E6 Oppdal sentrum	Sør-Trøndelag	36, mill.

Prosjekter i Fremskrittspartiets forslag til Nasjonal transportplan 2010–2019 med bevilgning i perioden 2010–2013

	Fylker	2010
E6 Otta–Vindalsliene	Oppland/Sør-Trøndelag	3 601,1 mill.
E6 Ringebu–Otta	Oppland	423,7 mill.
E6 Vindalsliene–Korporals bru	Sør-Trøndelag	14,8 mill.
E6 Øyer–Tretten	Oppland	72, mill.
Rv 15 Strynefjellstunnelane, inkl. rassikring (Grasdalen)	Sogn og Fjordane	78,4 mill.
Rv 150 Ulvensplitten–Sinsen	Oslo	127,1 mill.
Rv 3 Kolomoen–Ulsberg	Hedmark	84,7 mill.
Rv 3 Søndre Bjorå bru–Atna	Hedmark	4,2 mill.
Rv 3 Åsta bru med tilstøtende veg	Hedmark	42,4 mill.
Rv 4 Lygna sør	Oppland	6,4 mill.
Rv 70 Brunneset–Øygarden	Møre og Romsdal	47,7 mill.
Rv 70 Freifjordtunnelen, inkl. refusjon	Møre og Romsdal	41,3 mill.
Rv 70 Oppdølstranda	Møre og Romsdal	127,1 mill.
Rv 714 Lakseveien	Sør-Trøndelag	84,7 mill.
Andre viktige prosjekter i korridor 6		136,4 mill.
<i>7. Trondheim–Bodø med armer til Sverige</i>		
E6 Brenna–Brattås–Lien	Nordland	74,1 mill.
E6 Harran–Nes bru	Nord-Trøndelag	29,7 mill.
E6 Majavatn	Nordland	11,7 mill.
E6 Selli/Steinkjer–Fauske	Nordland/Nord-Trøndelag	2 348,8 mill.
E6 Vist–Jevika–Selli	Nord-Trøndelag	12,7 mill.
E6 Værnes–Kvithamar	Nord-Trøndelag	19,1 mill.
Rv 80 Røvika–Strømsnes	Nordland	249,6 mill.
Rv 80 Vegpakke Salten 2, inkl. rassikring (Hopshamran)	Nordland	44,5 mill.
Andre viktige prosjekter i korridor 7		136,4 mill.
<i>8. Bodø–Narvik–Tromsø–Kirkenes med armer til Lofoten og grensene mot Sverige, Finland og Russland</i>		
E10 i Vest-Lofoten	Nordland	74,1 mill.
E105 Storskog–Hesseng	Finnmark	63,5 mill.
E6 Bru over Rombaken, inkl. rassikring (Leirvika)	Nordland	129,4 mill.
E6 ferjefritt ved Tysfjord	Nordland	1 271, mill.
E6 Kråkmofjellet	Nordland	12,7 mill.
E6 Narvik sentrum	Nordland	95,3 mill.
E6 Nordkjøsbøtn–Hatteng	Troms	112,3 mill.
E6 Sørkjøsfjellet	Troms	42,4 mill.
E6 Tana bru	Finnmark	61,4 mill.
E6 vest for Alta	Finnmark	137,7 mill.
E8 Riksgrensen–Skibotn	Troms	38,1 mill.
E8 Sørbotn–Laukslett	Troms	53, mill.
Andre viktige prosjekter i korridor 8		136,4 mill.
Sum		<u>20 929,6 mill.</u>

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

Disse medlemmer påpeker at det i gjennomsnitt er ca. 2 000 rashendelser per år, og at det i dag er anslått hele 1 756 rasfarlige strekninger som omfatter hele 765 km vei. Regjeringen lovet i sitt forslag til Nasjonal transportplan 2010–2019 å bruke 1 mrd. kroner på rassikring i året, men ligger i 2010 allerede 177 mill. kroner på etterskudd. Disse medlemmer vil i den forbindelse vise til sine forslag i Innst. S. nr. 300 (2008–2009) om ekstramidler til rassikring, og ønsker å benytte den samme fordelingsnøkkelen for Fremskrittspartiets tilleggsbevilgning til rassikring i statsbudsjettet for 2010 (inkl. rentekompensasjonsramme):

Rassikring (i mill. kroner)	2010
Fylke	
Aust-Agder.....	25,3 mill.
Vest-Agder	16,8 mill.
Rogaland	94,9 mill.
Telemark.....	23,2 mill.
Hordaland.....	120,3 mill.
Sogn og Fjordane	369,1 mill.
Oppland.....	6,4 mill.
Buskerud	4,2 mill.
Møre og Romsdal.....	122,3 mill.
Sør-Trøndelag.....	21,1 mill.
Nord-Trøndelag.....	2,1 mill.
Nordland.....	63,3 mill.
Troms	162,4 mill.
Finnmark	145,6 mill.
Sum	1 177, mill.

BOMPENGER

Disse medlemmer mener at bompenger fremstår som en ekstraskatt på transport. Denne ekstraskatten fordyrer transport over hele landet, både for næringslivet og for privatpersoner. Disse medlemmer viser til at denne ekstraskatten på ingen måte fremmer sysselsetting, verdiskapning eller bosetting. Disse medlemmer viser til at bilistene årlig betaler inn mange ganger så mye i bilavgifter som det staten bruker på vei, og at Regjeringen i Prop. 1 S (2009–2010), Skatte-, avgifts- og tollvedtak, begrunner engangsvgiften på følgende måte:

"Engangsvgiften har først og fremst til hensikt å skaffe staten inntekter."

Disse medlemmer peker på at Regjeringen selv varsler bompengefinansiering på 60 mrd. kroner i den vedtatte NTP 2010–2019. Disse medlemmer peker på at basert på erfaringstall vil 60 mrd. kroner i bompengebdrag med tillegg av renter og innkrevingskostnader samlet utgjøre ca. 75 mrd. kroner. Disse medlemmer minner om at staten i perioden 2010–2019 vil få inntekter på langt over 700 mrd. kroner fra bilrelaterte skatter og avgifter. Ytterligere transportskatt på 75 mrd. kroner i perioden kommer altså på toppen av disse inntektene (og tilsvarer 7,5 mrd. kroner hvert år i tillegg på løpende innkreving av alt vedtatte bompengeprojekter). Av disse samlede inntektene på nærmere 800 mrd. kroner vil Regjeringen bruke vel 200 mrd. kroner på vei over statsbudsjettene i perioden, jf. St.meld. nr. 16 (2008–2009).

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

Disse medlemmer viser til svar på spørsmål 269 fra finanskomiteen/Fremskrittspartiets fraksjon av 15. oktober 2009, der det kommer frem at bompengeselskapenes totale gjeld vil ligge på om lag 12 mrd. kroner ved utgangen av 2009. Disse medlemmer viser til at det i svaret også kommer frem at i Prop. 1 S (2009–2010) vurderes det som aktuelt med bompenger til prosjektering, grunnerverv og eventuell anleggsstart på 6 nye riksveiprojekter i 2010. Disse medlemmer påpeker at det i svaret også står at det i tillegg kommer eventuelle nye bompengeprojekter på fylkesveinettet. Disse medlemmer viser også til svar på spørsmål 183 fra finanskomiteen/Fremskrittspartiets fraksjon av 14. oktober 2009, der det kommer frem at samlet anslag for 2010 for bompenger til investeringer i offentlig veinett, inkl. driftstiltak for kollektivtransporten i Oslo og Akershus, er i størrelsesorden 9,8 mrd. kroner.

Disse medlemmer ønsker å fjerne bompenger på norske veier ved å nedbetale lånene bompengene finansierer. Disse medlemmer vil foreslå dette allerede i 2009-budsjettet gjennom den såkalte nysalderingen som Stortinget behandler i desember 2009, slik at veiprojektene bommene skal finansiere kan være gjeldsfrie og dermed fjernes fra 1. januar 2010.

Disse medlemmer viser i denne forbindelse til sine forslag i Innst. S. nr. 230 (2008–2009), jf. St.prp. nr. 58 (2008–2009):

"Stortinget ber Regjeringen legge til rette for at staten omgående overtar bompenggjeld i eksisterende bompengeselskaper slik at innkreving av bompenger omgående opphører."

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

"Stortinget ber Regjeringen i samme sak legge frem forslag til bruk av nye finansieringsverktøy for å sikre nødvendig utbygging av et effektivt, sikkert og miljøvennlig vegnett i Norge i løpet av maksimalt 25 år basert på full statlig finansiering."

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

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

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

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

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

Departementet gjev nærare føresegner om gjennomføringa av denne paragrafen."

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

"Stortinget ber Regjeringen legge fram sak om opphevelse av § 27 og § 27A i lov 21. juni 1963, nr. 23, Veglov."

TILTAK OVERFOR BYENE

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

"Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre viser til at storbyenes rolle i verdensøkonomien blir stadig viktigere i takt med at en stor og voksende andel av verdiskapingen finner sted innen tjenesteytende sektor. Disse medlemmer mener derfor at konkurransedyktige norske storbyer vil bety svært mye for Norges konkurranseevne internasjonalt. Disse medlemmer vil samtidig påpeke at økt konkurranseevne for byene er av strategisk betydning for Norge og norsk næringsliv, og at for eksempel Oslo og Osloområdet er i direkte konkurranse med storbyregionene København–Malmö, Stockholm og Helsinki.

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

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

Disse medlemmer mener staten har et særlig ansvar for å finansiere moderniseringen av transportnettet i de 4 største byene. Disse medlemmer mener det haster med å gjennomføre nødvendig

utbygging av veier og jernbane og sørge for at havn, flyplass, jernbane, havn og vei kobles mest mulig direkte til hverandre. Disse medlemmer mener det er feil at denne nødvendige moderniseringen baseres på bompengefinansiering; moderniseringen vil utløse store positive samfunnsøkonomiske virkninger for nasjonen Norge. Disse medlemmer peker i tillegg på behovet for å utvikle gode transportknutepunkt nettopp i storbyene; knutepunkt der flere transportformer kobles direkte sammen. Disse medlemmer foreslår statlig finansiering på foreliggende utbyggingsplaner innenfor veisektoren og peker på at en rekke prosjekter venter på finansiering. Disse medlemmer legger til grunn at utbygging av skinnebasert kollektivtransport baseres på utbygging av jernbane.

Disse medlemmer vil påpeke at dagens regjering ikke bidrar til Oslo byråds satsing på kollektivtrafikk i hovedstaden.

Disse medlemmer legger til grunn at Regjeringen gjennom Samferdselsdepartementet planlegger, styrer og finansierer investering i en slik samferdselspakke; i første omgang en ramme på totalt 100 mrd. kroner i perioden, blant annet øremerket årlig kjøp av bussbasert og jernbanebasert persontransport.

Disse medlemmer mener at transportpolitikken må ta høyde for fremtidig vekst, og at man i areal- og transportplaner må sette av arealer til fremtidig vekst. Disse medlemmer tar avstand fra tendenser til svært restriktiv arealpolitikk fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, som fører til unødvendig høye priser og tilsvarende redusert levestandard i byene. Disse medlemmer mener at dette er ekstra viktig i byområder med stor forventet vekst.

Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen utarbeide opplegg for en storbypakke på 100 mrd. kroner til modernisering av transportnettene i Oslo, Stavanger, Bergen og Trondheim, samt kjøp av persontransporttjenester. Stortinget forutsetter at eksisterende planer/pakker for utvikling av vei og jernbanebaserte prosjekter som i dag er finansiert eller er planlagt finansiert med bompenger, i sin helhet finansieres av staten. Stortinget ber Regjeringen opprette en egen styringsgruppe for storbysatsingen med bruk av statlige reguleringsplaner. Stortinget legger til grunn statlig styring av en moderniseringspakke for hver av byene med rapportering til Stortinget på egnet måte."

"Stortinget ber Regjeringen i løpet av 2010 legge frem en egen sak om utvikling av fremtidige kollektivløsninger i de største byene."

Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2010, der det blir satt av 9,85 mrd. kroner i investeringsramme i en rentekompensasjonsordning til den delen av storbypakken som omhandler modernisering av transportnettet i kap. 1382 post 66, samt forslag om 150 mill. kroner i form av en tilleggsbevilgning til årlig kjøp av bussbasert og jernbanebasert persontransport i kap. 1330 post 61.

Disse medlemmer viser til at Prop. 1 S (2009–2010) på Samferdselsdepartementets område trekker frem opprettholdelse av bosettingsmønster i første setning i kapittelet om "Mål og hovedprioriteringer". Nullvisjonen for trafikksikkerhet er plassert en side lenger bak. Disse medlemmer viser til at målet om å opprettholde hovedtrekkene i bosettingsmønsteret har lange tradisjoner i norsk politikk, og vi finner igjen akkurat de samme formuleringene i blant annet St.meld. nr. 21 (2005–2006), St.meld. nr. 34 (2000–2001), St.meld. nr. 31 (1996–1997). Disse medlemmer viser til at denne målsettingen har vært opprettholdt i hele etterkrigstiden, samtidig blir Norge stadig mer urbanisert. Disse medlemmer viser til at verken Regjeringen eller Stortinget kan vedta hvor folk skal bo, og at daværende kommunal- og regionalminister Åslaug Haga bekreftet dette i sitt svar på skriftlig spørsmål Dokument nr. 15:130 (2006–2007). Disse medlemmer mener at det er en viktig målsetting å sikre fremkommelighet mellom ulike deler av landet – ikke for å konservere dagens bosettingsmønster, men for å legge til rette for næringsvirksomhet og bosetting der markedet tilsier at dette er riktig. Disse medlemmer viser til at disse medlemmers forslag om et motorvegnett på 2 500 km mellom de største byene i Norge etter Regjeringens virkelighetsforståelse vil kunne tolkes som et distriktspolitisk tiltak.

VRAKPANT

Disse medlemmer viser til sitt forslag i Dokument nr. 8:46 (2008–2009) om vrakpant på 22 000 kroner for biler som er 20 år eller eldre. Disse medlemmer viser til at personbiler som ble vraket mot vrakpant i Norge i 2007 var i snitt 19,4 år gamle, og at gjennomsnittsalderen på en bensindreven personbil var samme år 11,5 år. Utviklingen går i feil retning, for i 1985 var gjennomsnittsalder på vrakbilene 14 år. Disse medlemmer mener at dette er uheldig særlig med tanke på at gamle biler gir dårligere sikkerhet og mer forurensning. Disse medlemmer vil i den forbindelse vise til følgende strukturforslag i Innst. 2 S (2009–2010):

"Stortinget ber Regjeringen, senest i Revidert nasjonalbudsjett for 2010, fremme forslag om å øke vrakpanten for eldre biler til 22 000 kroner."

FORVALTNINGSREFORMEN

Disse medlemmer mener at fylkeskommunen er et unødvendig og dyrt forvaltningsnivå, og at det er urimelig at fylkene nå får overført 17 150 km med dårlig vedlikeholdte fylkesveier. Disse medlemmer viser til sitt forslag til Nasjonal transportplan i Innst. S. nr. 300 (2008–2009), der det legges opp til å investere 90 mrd. kroner for perioden 2010–2019 til de nye fylkesveiene utover rammene i Regjeringens NTP. Disse medlemmer viser til at Regjeringen allerede innfører en investeringsramme på 2 mrd. kroner, og at Regjeringen har bevilget 1 mrd. kroner mer til fylkesveiene enn de lovet. Disse medlemmer vil på denne bakgrunn utvide rammen for rentekompensasjonsordningen med 6 mrd. kroner, med følgende forslag til fordeling mellom fylkene:

	2010
Østfold	293,6 mill.
Akershus	490,1 mill.
Oslo	431,5 mill.
Hedmark	329 mill.
Oppland	270,4 mill.
Buskerud	275,8 mill.
Vestfold	244,5 mill.
Telemark	235,3 mill.
Aust-Agder	155,8 mill.
Vest-Agder	230,5 mill.
Rogaland	406,9 mill.
Hordaland	514,5 mill.
Sogn og Fjordane	249,2 mill.
Møre og Romsdal	371,3 mill.
Sør-Trøndelag	377,9 mill.
Nord-Trøndelag	271,3 mill.
Nordland	394,4 mill.
Troms	281,8 mill.
Finnmark	176,1 mill.
Sum	6 000 mill.

Disse medlemmer vil for øvrig vise til sine merknader om forvaltningsreformen i innstillingens kapittel 4.2.10.

JERNBANE OG VEIBASERT KOLLEKTIVTRANSPORT

Disse medlemmer satser på jernbanen der denne har sin styrke; godstransport over lange avstander og persontransport i tettbefolkede områder. Disse medlemmer prioriterer derfor dobbeltspor Oslo–Halden, Oslo–Skien og Oslo–Lillehammer samt kryssingsspor for lange godstog, og setter av en ekstra investeringsramme på 6,85 mrd. kroner for

2010 for å oppfylle våre ambisjoner på området. Disse medlemmer mener konkurranse også om persontransporten, i likhet med godstransporten vil gi bedre kvalitet til lavere pris for brukerne og det offentlige. De gevinster for det offentlige og for passasjerene som konkurranseutsettingen av Gjøvikbanen og Flytoget dokumenterte som mulig, skal realiseres også for andre strekninger ved å gjøre konkurranse om beste tilbud til en hovedregel i all kollektivtransport. Disse medlemmer viser til sine mer omfattende merknader om jernbane i innstillingens kapittel 3.14 om Jernbaneverket.

Disse medlemmer viser til at det på landsbasis er 4 000 usikrede planoverganger, og at det som en tommelfingerregel koster 1 mill. kroner å sikre en slik planovergang. Disse medlemmer vil peke på at det på flere av jernbanestrekningene er mange svært farlige kryssingsspor som burde vært sikret for lenge siden. Disse medlemmer viser til at usikrede planoverganger er en trussel mot både fotgjengere og bilister, og at usikrede overganger medfører lavere hastighet på toget. Disse medlemmer ønsker økt fokus på å sikre dagens overganger, istedenfor at det brukes store beløp på å utrede urealistiske lyntogprosjekter. Disse medlemmer konstaterer at det også i 2009 har skjedd flere påkjørsler mellom tog og bil. Disse medlemmer har derfor i sitt alternative statsbudsjett for 2010 foreslått at det av Fremskrittspartiets investeringsramme på 6,85 mrd. kroner i kap. 1382 post 62 settes av 100 mill. kroner for å fjerne farlige jernbaneoverganger utover Regjeringens opplegg for 2010.

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

Disse medlemmer viser til sine merknader om jernbane og veibasert kollektivtransport i Fremskrittspartiets Nasjonale transportplan 2010–2019/2034 i Innst. S. nr. 300 (2008–2009).

LUFTRANSPORT

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

Disse medlemmer viser til at flyrutene i Norge er av avgjørende betydning for mobilitet i befolkningen og at flyrutene er det eneste landsdekkende kollektivtilbudet. Disse medlemmer mener derfor at det er viktig å opprettholde et landsdekkende nett av lufthavner og flyruter, tilpasset de alternative transportformene som bane og vei i de enkelte områder. Disse medlemmer mener at luftfarten gjennom hele virksomhetskjeden må base-

res på konkurranse for å gi passasjerene det beste tilbudet til lavest mulig pris.

Disse medlemmer viser til at flytrafikken sank med 13,6 pst. fra april 2008 til april 2009. Disse medlemmer viser til at Avinor nå legger investeringer i norske flyplasser på is, siden kryssubsidieringen ikke lenger er nok til både drift og investeringer i de mindre flyplassene. Denne reduksjonen reduserer også Avinors finansielle evne til å gjenomføre myndighetspålagte sikkerhetstiltak knyttet til rullebaneforhold på norske lufthavner. Disse medlemmer viser til "tilleggsløyvingar og omprioriteringar i statsbudsjettet 2009", Innst. S. nr. 355 (2008–2009), der disse medlemmer fremmet forslag om 100 mill. kroner i styrket egenkapital til Avinor. Disse medlemmer viser til at forslaget ble avvist av alle de øvrige partiene, men at Regjeringen like etterpå ombestemte seg og fremmet forslag om økt egenkapital i St.prp. nr. 91 (2008–2009), jf. Innst. 31 S (2009–2010). Disse medlemmer ønsker å gjeninnføre statlige kjøp av lufthavntjenester på regionalnettet, og påpeker at dette vil være i tråd med høringsuttalelsen fra NHO Luftfart til NTP 2010–2019. Disse medlemmer mener også på prinsipielt grunnlag at passasjerer som flyr mellom lønnsomme flyplasser ikke bør avkreves betaling for å finansiere ulønnsomme lufthavner andre steder.

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

Disse medlemmer viser til sitt forslag i Dokument nr. 8:16 (2008–2009) om stortingsmelding om modernisering av norsk luftfartspolitik. Disse medlemmer mener at en slik stortingsmelding skal inneholde en langsiktig økonomisk plan, og at de økonomiske rammene derved skal behandles utenfor Nasjonal transportplan. Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen i løpet av 2010 legge frem en egen stortingsmelding om modernisering av norsk luftfartspolitik basert på "Strategi for norsk luftfart" fra juni 2008, fremlagte rapporter om flysikkerheten i norsk luftfart, og Dokument nr. 8:16 (2008–2009), med virkning fra budsjettåret 2011."

Disse medlemmer vil for øvrig vise til ytterligere merknader om luftfart i innstillingens kapittel 3.4–3.6.

KYST, SJØTRANSPORT OG RIKSVEIFERJER

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

Disse medlemmer viser til at Norge har en langstrakt kystlinje der forholdene i utgangspunktet ligger svært godt til rette for sjøveis transport, og at båt som transportmiddel derfor er en viktig del av norsk samferdsel. Sjøen er i motsetning til motorveier og jernbane en gratis transportåre uten store investeringsbehov, men stiller krav til effektive havner og godt utbygget landbasert infrastruktur. Disse medlemmer påpeker at Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2010 har en egen rentekompensert investeringsramme på 300 mill. kroner til marin infrastruktur.

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

Disse medlemmer påpeker at riksveiferjene utgjør en integrert del av det nasjonale riksveinettet, og er en avgjørende faktor i næringslivets transportkostnader. Disse medlemmer vil i den forbindelse vise til sitt forslag i Dokument nr. 8:54 (2006–2007) om prøveprosjekt med gratis riksveiferjer. Disse medlemmer peker på at Regjeringen nå har hatt langt tid til å forberede forsøk med gratisferjer uten at noe har skjedd. Disse medlemmer understreker at Fremskrittspartiet fortsatt ser på riksveiferjer som en del av riksveien, og derfor vil gjøre bruken av riksveiferjer gratis. Disse medlemmer ønsker i første omgang et prøveprosjekt med gratis riksveiferjer på enkelte strekninger, jf. forslag om bevilgningsøkning på 400 mill. kroner under kap. 1320 post 72. Disse medlemmer vil bruke resultatene fra denne forsøksordningen til å gjøre alle riksveiferjer gratis, jf. sine forslag til Nasjonal transportplan 2010–2019/2034 i Innst. S. nr. 300 (2008–2009) der det ble lagt opp til 3 mrd. kroner ekstra i året til riksveiferjer utover Regjeringens beskjedne NTP-ramme. Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen legge frem sak om gjennomføring av forsøk med gratis riksveiferjer på ferjestrekninger i flere fylker."

Disse medlemmer mener at viktige tilsyns- og kontrolloppgaver skal gjøres innenfor de midler som er bevilget og ikke ved å pålegge næringsvirksomhet ytterligere skattebyrder. Disse medlem-

mer går inn for å fjerne kontroll- og tilsynsavgift for akvakultur, kontrollavgift for fiskeflåten og årsavgiften for merkeregisteret.

Disse medlemmer mener at en slik stortingsmelding skal inneholde en langsiktig økonomisk plan, og at de økonomiske rammene derved skal behandles utenfor Nasjonal transportplan.

IKT OG BREDBÅND

Disse medlemmer mener at bredbånd er infrastruktur på linje med motorveier og jernbane, og at det er naturlig å bruke samme type rentekompensasjonsordning til bredbånd som vi bruker på veier og jernbane. Disse medlemmer mener i motsetning til Regjeringen at 640/128 kbit/s ikke lenger kan betraktes som bredbånd, jf. svar på spørsmål 276 fra finanskomiteen/Fremskrittspartiets fraksjon av 15. oktober 2009:

"Regjeringen legger til grunn bredbåndsdefinisjonen fra St.meld. nr. 49 (2002-2003) Breiband for kunnskap og vekst (bredbåndsmeldingen). Her defineres bredbånd som "toveis kommunikasjonsnett som kan overføre ulike former for data som tekst, lyd og levende bilder". I dekningskartleggingene som har vært utført på oppdrag av Fornyings- og administrasjonsdepartementet, har konsulentselskapene Nexia og Teleplan tolket definisjonen som et krav om en minimumshastighet på 640/128 kbit/s. Legges denne definisjonen til grunn, har Norge tilnærmet full bredbåndsdekning. Regjeringen har satt ned en interdepartemental arbeidsgruppe som blant annet har vurdert mål og virkemidler på bredbåndsområdet framover. Arbeidsgruppa la fram sin rapport i september 2009."

Disse medlemmer vil peke på at mange land nå har ambisjoner om å ha 100 mbt. per sekund som mål for bredbåndet sitt. Disse medlemmer vil peke på at man i Norge må ha ambisjoner om å ha et av verdens beste bredbånd til våre innbyggere. Disse medlemmer har derfor som ambisjon å øke kapasiteten til minst 100 mbit/s innen 2015 for å nå dette målet.

Disse medlemmer viser til at Statskonsult 1. januar 2004 omdannet til et heleid statlig aksjeselskap i konkurranse med private aktører, men regjeringspartiene Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet reverserte dette og innlemmet Statskonsult i Direktoratet for forvaltning og IKT fra 1. januar 2008. Disse medlemmer ønsker å selge tidligere Statskonsult til høystbydende.

NØDNETT

Disse medlemmer er opptatt av at det i forbindelse med etableringen av felles nødnett må stilles krav om muligheter til på en god måte å kunne få overført både bilder og data med god kapasitet. Disse medlemmer peker på de uvurderlige ver-

diene det vil ha dersom man kan få levende bilder fra for eksempel et ulykkessted. Disse medlemmer mener at når man nå etablerer et kostbart og fremtidsrettet nødnett, er det viktig at man legger til grunn nødstatenes behov både i dag og i fremtiden. Disse medlemmer er svært bekymret over alle utsettelsene og kostnadsoverskridelsene som er kommet i forbindelse med innføringen av første byggetrinn av det nye digitale nødnettet. Disse medlemmer vil videre peke på at det fortsatt er stor usikkerhet om når første byggetrinn vil være i gang for fullt. Disse medlemmer vil også vise til at Helsetilsynet har truet med å trekke seg fra hele prosjektet på grunn av store utfordringer i forbindelse med innføringen. Disse medlemmer vil også peke på at Regjeringen i forbindelse med behandlingen av nødnettet de siste gangene har kjørt sakene igjennom Stortinget på rekordtid uten at komiteen har hatt anledning til å gjennomføre en skikkelig komitébehandling. Disse medlemmer vil peke på at det nå er svært viktig å få på plass det nye digitale nødnettet for å sikre redningsetatene skikkelig kommunikasjonsutstyr når man er ute på oppdrag. Disse medlemmer forutsetter at innfasingen skal skje i henhold til Stortingets tidligere vedtatte fremdriftsplan, og vil videre peke på at man må få en rask og god evaluering etter at man har etablert første fase av utbyggingen.

OLJEVERNBEREDSKAP

Disse medlemmer påpeker at grunnstøttingen av skipet Full City utenfor Langesund i Telemark den 31. juli 2009 viser at oljevernberedskapen langs norskekysten er for dårlig, til tross for at Fremskrittspartiet advarte mot dette senest i statsbudsjettet for 2009. Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2010 der satsingen på oljevernberedskap økes med 50 mill. kroner, og at det i tillegg er en rentekompensasjonsordning for kystformål med investeringsramme på 300 mill. kroner.

Disse medlemmer viser til at Redningsselskapet i 2009 har bidratt ved en rekke havarier langs kysten, og at Redningsselskapet også er en del av ryggraden i oljevernberedskapen langs kysten. Disse medlemmer mener at dette må få konsekvenser for bevilgningene til redningsselskapet, og viser til sine merknader til kap. 1062 post 70 om tilskudd til redningsselskapet.

POSTEN

Disse medlemmer ønsker fri konkurranse på brevpost under 50 gram, slik Posten selv har uttrykt ønske om. Dette for å sikre at Posten Norge AS står best mulig rustet i konkurransen i våre naboland, og at Posten vinner erfaringer på hjemmemarkedet før EUs foreslåtte liberalisering blir innført i alle EU/

EØS-land innen 2011/2013. Disse medlemmer vil i den forbindelse vise til uttalelse fra konsernsjef Kaare Frydenberg i Posten Norge AS gjengitt i Klassekampen 20. desember 2004:

"Vi ønsker konkurransen velkommen. Økt konkurranse vil stimulere til effektivitet og innovasjon, noe som igjen kommer kundene til gode. Vi ser fram til å delta som en av flere likestilte aktører i det framtidige postmarkedet, sier Frydenberg til Posthornet."

Disse medlemmer vil i den forbindelse vise til at Fremskrittspartiet, Høyre og Venstre fremmet felles forslag om å avvikle Postens enerett i Innst. S. nr. 210 (2007–2008) om verksemda til Posten Norge AS.

Disse medlemmer mener at staten skal sikre likeverdige posttjenester over hele landet, og ombringing av post 6 dager i uken. Posten Norge bør ellers få frihet til å bestemme selv hvilke tjenester de ønsker å tilby sine kunder. Norge har et velfungerende marked for banktjenester. Disse medlemmer vil derfor fjerne konsesjonskravet om at Posten må tilby banktjenester. Dette fører til at et subsidiebehov på 132 mill. kroner faller bort.

Disse medlemmer viser til spørsmål 433 fra finanskomiteen/Fremskrittspartiets fraksjon av 29. oktober 2009, der disse medlemmer tok opp paradokset knyttet til at Posten Norge planlegger å fortsette med store oppkjøp i 2011, samtidig som Posten Norge ifølge Prop. 1 S (2009–2010) vil ha underskudd og negativ fri egenkapital for regnskapsåret 2009. Disse medlemmer viser til at det i svaret fra Samferdselsdepartementet kommer frem at Posten forventer at konsernets totale resultater vil forbedres i årene fremover, grunnet omstillingseffekter og konjunkturoppgang. Disse medlemmer påpeker at dette kan bli en utfordring når Posten samtidig forventer en fallende etterspørsel etter de tradisjonelle tjenestene, nye kundekrav og konsolideringstrend i markedet. Disse medlemmer er opptatt av at statlige tilskudd ikke under noen omstendighet brukes til oppkjøp, og viser til at disse medlemmer uansett går imot tilskudd til ulønnsomme banktjenester, jf. merknader i innstillingens kapittel 3.17.

FINANSIERINGSLØSNINGER

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

Disse medlemmer understreker at tabellen med Fremskrittspartiets bevilgningsøkninger ikke viser Fremskrittspartiets totale satsing, blant annet

fordi disse medlemmers forslag til rentekompensasjonsordninger gir en langt høyere investeringsramme for 2010 enn dersom de samme bevilgningene hadde gått direkte til investeringer etter kontantprinsippet.

Disse medlemmer vil vise til at det omsider har kommet en erkjennelse både i politiske og økonomiske miljøer om at omplassering av vår finansformue i utenlandske verdipapirer til noe mer realinvesteringer i lønnsom infrastruktur, ikke er å "bruke opp oljepengene". Disse medlemmer mener at dette bør ha konsekvenser for hvordan offentlige regnskaper og budsjetter føres, inkludert statsbudsjettet. Disse medlemmer ønsker en omlegging i retning av en resultatorientert regnskaps- og budsjettføring, og at investeringer skal føres som anleggsmidler. Disse medlemmer viser til at avskrivningsregler dermed vil synliggjøre fallende verdi som følge av dårlig vedlikehold av veinettet, og for øvrig andre offentlige anleggsmidler. Disse medlemmer viser til at spørsmålet blant annet ble tatt opp i forbindelse med Dokument nr. 8:13 (2006–2007) fra stortingsrepresentantene Per-Willy Amundsen, Åge Starheim og Ib Thomsen om skjerpede krav til revisorers uavhengighet i kommunal sektor, og at Fremskrittspartiet med støtte fra Høyre i Innst. O. nr. 82 (1999–2000) og Innst. S. nr. 307 (2000–2001) fremmet forslag om en omlegging av regnskapsprinsippene for kommuneregnskapet i retning av en resultatorientert regnskaps- og budsjettføring. Disse medlemmer vil i den forbindelse vise til sitt forslag i Innst. 2 S (2009–2010) om synliggjøring av investeringer på statsbudsjettet:

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

Disse medlemmer viser at en prosess i retning av resultatorienterte regnskaps- og budsjettføring vil ta flere år. Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2010 derfor forholder seg til dagens budsjettssystem. Disse medlemmer påpeker at dette på samferdselssektoren gjøres ved å la vei-, bane- og kyststatene prosjektfinansiere store utbyggingsprosjekter ved hjelp av statlige lån, der rentene kompenseres av deler av inntektene fra et statlig infrastrukturfond på 300 mrd. kroner. Disse medlemmer viser til at Stoltenberg III nå bruker en slik rentekompensasjonsordning til transporttiltak i fylkene, jf. bevilgningsforslaget i Prop. 1 S (2009–2010) kap. 1320 post 61. Disse medlemmer foreslår å starte en gradvis oppbygging av et slikt fond, slik at fondet gir avkastning fra budsjettåret 2011. Adgangen til å låne-

finansiere muliggjør større sammenhengende prosjekter som realiseres vesentlig raskere enn i dag – uavhengig av de årlige statsbudsjettene. Disse medlemmer viser til at denne modellen allerede er innført overfor Statnett. Disse medlemmer vil i den forbindelse vise til følgende forslag fra Fremskrittspartiet i Innst. 2 S (2009–2010):

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

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

"Stortinget ber Regjeringen legge frem sak om organisering av Jernbaneverket som et statlig selskap eller statsaksjeselskap, og en ordning der selskapet skal kunne prosjektfinansiere store utbyggingspro-

sjekter ved hjelp av rimelige, statlige lån som tilbakebetales over investeringsobjektets levetid."

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

Disse medlemmer konstaterer at Fremskrittspartiets forslag til samferdselsbudsjett for 2010 innfører reell prosjektfinansiering i norsk samferdsel. Disse medlemmer vil i den forbindelse vise til følgende forslag i Innst. 2 S (2009–2010):

"Stortinget ber Regjeringen sette i gang forsøk med samlet utbygging av store samferdselsprosjekter. Stortinget ber Regjeringen bruke statlige reguleringsmyndighet for å sikre nødvendig planavklaring og full statlig prosjektfinansiering av forsøkene."

Disse medlemmer påpeker at tabellene nedenfor illustrer fondets utvikling og kostnadene knyttet til fremskrevet rentekompensasjon for vei, jernbane, storbysatsing, kystformål og bredbånd:

Tabell 1. Fremskrittspartiets infrastrukturfond

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

Tabell 2. Fremskrittspartiets rentekompensasjonsordning

	Budsj. 2010	Budsj. 2011
Årlig avkastning infrastrukturfond		3 mrd.
Investeringsramme som innføres hvert år	54,15 mrd.	55,1 mrd.
Investeringsramme brukt tidligere år		54,15 mrd.
Rentekompensasjonsbevilgning	0,76 mrd.	2,29 mrd.
Til andre samferdselsformål		0,71 mrd.

FREMSKRITTPARTIETS 100-DAGERSPROGRAM

Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets 100-dagers program som inneholder 9 punkter om samferdsel og infrastruktur.

Disse medlemmer viser til at punktene lyder som følger:

- Foreslå at bompengeneinnkrevningen fra bilistene opphører fra og med 1. januar 2010 og at midlene til veiprosjektene tilføres fra staten inntil bompengeselskapene kan legges ned.
- Initiere flere lokale samferdselsprosjekter som bruker, tunneler, havner og tilsvarende enkelttiltak med omfang inntil 500 mill. kroner, hvor lokale/regionale selskap bygger og eier i 25 år. Nedbe-

taling skjer ved statlige bevilgninger med trafikk-telling som grunnlag.

- Foreslå å reversere vedtaket om overføring av ansvaret for riksveier og -ferjer fra staten til fylkene, for å sikre et helhetlig, effektivt, sikkert og miljøvennlig riksveinett. Staten skal ikke fraskrive seg ansvaret for veinettet, og det er heller ingen grunn til å tilføre flere oppgaver til et unødvendig forvaltningsnivå som skal avvikles.
- Legge til rette for å sette jernbaneinfrastrukturen på utvalgte strekninger ut på anbud, og åpne for konkurranse om å trafikere flere strekninger. Dette vil gi et bedre tilbud til de reisende, spesifisert kvalitet på tjenesten og lavere utgifter for det offentlige til etablering og drift av tilbudet.

- Godkjenne 110 km/t som fartsgrense på de beste motorveiene i henhold til anbefaling som foreligger fra Statens vegvesen.
- Forsere arbeidet med bygging av midtdelelere på utsatte strekninger i henhold til Statens vegvesens oversikt over prioriterte veier.
- Etablere et prøveprosjekt for førerprøve i regi av godkjente kjøreskoler etter modell fra Danmark og Sverige, for å redusere ventetidene.
- Strekningsvis fartsmåling (gjennomsnittsmåling) avvikles.
- Sikre at personer som får båndlagt sin eiendom til infrastrukturformål, umiddelbart etter at planene er godkjent skal ha rett til å innløse eiendommene til markedsverdi. Slik systemet praktiseres i dag medfører det at enkeltpersoner og familier som har fått sin eiendom beslaglagt, lever uvisse i årevis og uten mulighet til hverken å selge eller reetablere seg med ny bolig på en annen eiendom.

Disse medlemmer vil oppfylle punkt 1 om opphør av bompengeneinnkreving fra 1. januar 2010 ved å fremme forslag om å fjerne bompenger på norske veier ved å nedbetale lånene bompengene finansierer ved nysalderingen som behandles i desember 2009, slik at veiprosjektene bommene skal finansiere kan være gjeldsfrie og dermed fjernes fra 1. januar 2010. Når det gjelder punkt 2 om lokale samferdselsprosjekter, vil disse medlemmer vise til sitt forslag i kap. 1382 post 65 knyttet til særskilte prosjekter. Disse medlemmer viser til at punkt 3 oppfylles gjennom disse medlemmers forslag om å skrinlegge regionsreform, jf. forslag i Innst. 5 S (2009–2010). Disse medlemmer viser til at punkt 4 oppfylles ved forslaget i kap. 1350 Jernbaneverket, post 23 drift og vedlikehold. Disse medlemmer viser til at punkt 5 oppfylles gjennom forslaget om 110 km/t på de beste veiene i disse medlemmers merknader til kap. 1320 Statens vegvesen post 30 riksveiinvesteringer. Disse medlemmer viser til at punkt 6 er oppfylt gjennom verbalforslag under kap. 1320 post 73 trafiksikkerhet. Disse medlemmer viser til at punkt 7 og 8 er oppfylt gjennom forslag i kap. 1320 Post 23 Trafikktilsyn. Disse medlemmer viser til at punkt 9 er dekket gjennom at forslagene fra Dokument nr. 8:82 (2007–2008) fremmes igjen under særskilte temaer, regional utvikling.

2.2.3 Generelle merknader fra Høyre

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til at store avstander og spredt bosetting gjør oss avhengige av gode transportløsninger. En effektiv infrastruktur er avgjørende for at bedrifter i Distrikts-

Norge skal være konkurransedyktige og for å sikre god fremkommelighet i byregionene. Disse behovene gjør det nødvendig å tilrettelegge for rask, effektiv og sikker transport av personer og gods.

Disse medlemmer mener problemene og manglene innenfor samferdselssektoren over mange år har blitt så alvorlige og omfattende at betydelig nytenkning og nye løsninger er nødvendig.

Disse medlemmer viser til at Høyre i sitt alternative statsbudsjett foreslår at ramme 17 settes til 28 908 677 000 kroner, som er en økning i forhold til Regjeringens forslag på 699 000 000 kroner.

Disse medlemmer mener at den statlige andelen av veiinvesteringene må økes. Disse medlemmer ønsker å følge opp vedtatt NTP, og vil derfor øke bevilgningene til veiinvesteringer med hele 1 mrd. kroner i forhold til det som følger av Regjeringens forslag. Denne milliarder er fordelt med 150 mill. kroner til rassikring på riksveger, 600 mill. kroner til trafiksikkerhetstiltak, som f.eks. midtdelelere, 200 mill. til forsert planlegging/prosjektering av trafiksikkerhetstiltak og større sammenhengende prosjekter, 45 mill. til enkeltprosjekt samt 5 mill. kroner til Trygg Trafikk.

Disse medlemmer er derfor tilfreds med at et flertall i komiteen foreslår å øke bevilgningene til Trygg Trafikk med 5 mill. kroner ut over Regjeringens forslag.

BEDRE VEISTANDARD

Disse medlemmer vil peke på at veibygging er både god distriktspolitikk og god næringspolitikk. Bedre veier er også avgjørende for å komme videre mot visjonen om null drepte og alvorlig skadde i trafikken. Dette krever også en sterkere satsing på midtrekkverk enn det Regjeringen legger opp til i sitt forslag til statsbudsjett for 2010.

Disse medlemmer viser til at det hvert år dør cirka 260 mennesker i trafikken og rundt 1 000 blir hardt skadd. Manglende midtdelelere (møteulykker) har stor del av skylden for dette. Disse medlemmer viser til at dersom NTP hadde blitt oppfylt med 750 km midtdelelere, ville 70 liv blitt spart årlig, ifølge Veidirektoratet.

Disse medlemmer mener det er nødvendig å etablere et vedlikeholdsfond til samferdselsformål for å møte utfordringene med det store etterslepet på vedlikehold av vei- og jernbanenettet. Dette fondet skal være på 50 mrd. kroner, og avkastningen skal komme i tillegg til ordinære bevilgninger. Fjorårets foreslåtte fond ville gitt en avkastning på årets budsjett på ca. 2 mrd. kroner til veivedlikehold.

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

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

Disse medlemmer viser for øvrig til Høyres tidligere forslag om å innføre en minstegrense for reasfaltering, jf. Dokument nr. 8:2 (2007–2008).

Disse medlemmer er opptatt av å finne nye løsninger som kan gi raskere og mer rasjonell utbygging, drift og vedlikehold av anlegg innenfor samferdselssektoren. Disse medlemmer ser at Regjeringens varslede modell for bygging av infrastruktur, "prosjektfinansiering", er skrinlagt. Disse medlemmer mener dette gjør det enda viktigere å jobbe videre med bygging av vei gjennom offentlig-privat samarbeid (OPS). Høyre ønsker at det skal legges opp til å iverksettes 3-5 OPS-prosjekter årlig. Erfaringene fra de første OPS-prosjektene som er fullført er så gode, bl.a. med halvert byggetid og bedre kostnadskontroll, at modellen bør videreføres på egnede strekninger innenfor vei- og jernbaneutbygginger. For 2010 ønsker Høyre å igangsette følgende strekninger som OPS-prosjekter: E18 Akershus–Svenskegrensen, rv 7 Sokna–Ørgenvika, og E39 sør for Bergen (Rådal–Svegatjønn).

BEDRE KOLLEKTIVLØSNINGER

Disse medlemmer mener at gode kollektivløsninger er viktig både for miljøet og for et smidig transportsystem. Disse medlemmer viser til den svært vellykkede satsingen fra regjeringen Bondevik II med den såkalte belønningsordningen. Det er nødvendig med en sterkere satsing på kollektivtrafikk i

de store byene, for å redusere bilbruk og øke kollektivandelen. Dessverre konstaterer disse medlemmer at Regjeringen nå har omgjort belønningsordningen fra en effektiv gulrot for storbyregionene til å øke kollektivandelen, til nå å bli et virkemiddel for å overtale byene til å innføre veiprisning. Disse medlemmer ønsker å bevare den opprinnelige intensjonen med belønningsordningen og foreslår en økning i bevilgningen til belønningsordningen i byene med 100 mill. kroner i 2010. For å bidra til gode insentiver for reduksjon i biltrafikk, ønsker Høyre også at statsbudsjettet på sikt sikrer 3 mrd. kroner over 10 år til investering i separate kollektivtraseer og bybaner.

Moderne krav til kvalitet, service og tilbud krever at statens organisering av sine ansvarsområder innen kollektivsystemet er så hensiktsmessig og effektivt som mulig. Disse medlemmer vil ta i bruk prosjektfinansiering og OPS på bygging av nye dobbeltspor – og utvikle InterCity-trianglet. Disse medlemmer ønsker å modernisere Jernbaneverket til det beste for togbrukerne. Disse medlemmer viser til at Høyre vil omdanne Jernbaneverket til to statlige aksjeselskap: Ett selskap etableres med ansvar for å administrere utvikling og drift av jernbanens eiendommer og infrastruktur. Eierskapet til stasjoner og kjøreveger overføres til dette selskapet. Et annet selskap etableres, og skal utføre utbygging og vedlikehold av infrastruktur for baner i konkurranseutsatt virksomhet.

Disse medlemmer ser behovet for en handlingsplan for flere kryssingsspor på jernbanen. Dette er et viktig tiltak for å øke kapasiteten i jernbanenetet både for gods og persontrafikk.

Disse medlemmer ønsker å avvikle togmonopolet for å sikre at togbrukerne får det best mulige jernbanetilbudet. For eksempel har økt konkurranse innen persontransport på Gjøvikbanen vært en stor suksess. Konkurranseutsetting gir ofte et tilbud med bedre kvalitet og økning i antall avganger. Bruk av anbud med kontraktvilkår og sanksjoner kan også vise seg å være et mer effektivt verktøy for å sikre den offentlige tjenestekvalitet med hensyn til for eksempel universell utforming, fremfor lovfesting av rettigheter. Sikkerhet skal fortsatt være et statlig ansvar og ha prioritet nummer én. Disse medlemmer foreslår konkurranseutsetting av persontransport på jernbane på flere strekninger som i dag drives av NSB. Eventuelt innsparte midler som følge av konkurranseutsetting, bør brukes til å styrke jernbanen.

TRYGG TRANSPORT TIL SJØS OG I LUFTEN

For transport over lengre avstander og til mer spesialiserte oppgaver er luftfarten og skipsfarten viktige og nødvendige for nasjonen. Disse med-

Le m m e r vil bidra til at disse næringene får gode vilkår, slik at de reisende og all last skal kunne transporteres på en sikker og effektiv måte også i fremtiden.

Disse medlemmer viser til den imponerende "1. linje-tjeneste" Redningsselskapet yter i svært mange havarier og motorstanstifeller langs kysten, fordi skøytene befinner seg langs hele kysten. Disse medlemmer konstaterer at dette er hendelser vi ikke hører så mye om, nettopp fordi Redningsselskapet er raskt på plass med sleper om bord i havaristen, og store katastrofer avverges/kontrolleres til større slepefartøy kommer til unnsetning. Disse medlemmer mener derfor det er særlig uheldig at ikke Regjeringen bevilger nok midler til Redningsselskapet, slik det kom til uttrykk på høringen i komiteen. Disse medlemmer viser til sitt alternative budsjett, hvor Høyre bevilger 20 mill. kroner til slepebåtbereidskap for Redningsselskapet.

POST OG TELEKOMMUNIKASJON

Disse medlemmer mener at gode og pålitelige post- og telekommunikasjonstjenester er av stor betydning for alle. "Post i butikk" har gjennom lokalisering og åpningstider gjort kjernetilbudet til Posten mer tilgjengelig for folk flest. Konkurransen mellom bedrifter innenfor tele- og datatjenester har gitt kun-

dene stadig bedre og rimeligere tjenester. I Norge har vi, relativt sett, solid faglig kompetanse innen IKT-næringen, både generelt og innenfor spesialiserte sektorer. Disse medlemmer ønsker å bidra til at denne sektoren består og videreutvikles, både ved å gi bedrifter lavere skatter og avgifter, og ved å stimulere til mer og bedre forskning.

TRANSPORT OG KOMMUNIKASJON – OPPSUMMERT:

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til Høyres alternative statsbudsjett der det foreslås å øke bevilgningen under ramme 17 med 699 mill. kroner ut over Regjeringens forslag.

Disse medlemmer viser til innstillingen kapittel 8; komiteens tilråding til romertall I–XXII. Disse medlemmer viser til forslaget om å omdisponere 5,0 mill kroner innenfor ramme 17 slik at Trygg Trafikk gis et økt tilskudd på 5,0 mill kroner ut over Regjeringens forslag. Disse medlemmer peker videre på at satsingen på midtdelere nå er noe styrket. Disse medlemmer anser at regjeringspartiene kommer oss noe i møte på dette viktige området. Disse medlemmer viser derfor til Høyres primæralternativ nedenfor, som ble nedstemt ved Stortingets behandling 26. november 2009, justert for bevilgning til Trygg Trafikk under .

Høyres prioriteringer i alternativ til budsjett (påplussinger og kutt i forhold til Prop. 1 S (2009–2010) med Tillegg 1-3:

Kap.	Post	Formål:	Prop. 1 S med Tillegg 1-3	H
Utgifter (i hele tusen kroner)				
1062		Kystverket		
	30	Nyanlegg og større vedlikehold	458 850	+20 000
1300		Samferdselsdepartementet		
	1	Driftsutgifter	123 400	-11 000
	71	Tilskudd til trafiksikkerhetsformål mv.	24 300	+5 000
1320		Statens vegvesen		
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m.	6 183 600	-5 000
	30	Riksveginvesteringer, fordelt som følger:	5 110 400	+1 000 000
	73	Trafiksikkerhetstiltak, som midtdelere		(+600 000)
	31	Rassikring på riksveger		(+150 000)
		Forsert planlegging / prosjektering av trafiksikringstiltak og større sammenhengende prosjekter		(+200 000)
		Enkeltprosjekt		(+45 000)
1330		Særskilte transporttiltak		
	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport	429 100	+80 000
	75	Kompensasjon til distriktene for forskjeller i drivstoffpriser	20 000	-20 000
1350		Jernbaneverket		
	23	Drift og vedlikehold	4 387 000	-50 000
	33	Fysisk skille Jernbaneverket - BaneTele AS	25 000	-25 000

Kap.	Post	Formål:	Prop. 1 S med Tillegg 1-3	H
1351		Persontransport med tog		
	70	Kjøp av persontransport med tog	1 740 200	+25 000
1370		Posttjenester		
	70	Kjøp av post- og banktjenester	497 000	-250 000
1560		Direktoratet for forvaltning og IKT		
	1	Driftsutgifter	157 714	-40 000
	21	Spesielle driftsutgifter	44 978	-20 000
1561		IKT-politikk		
	22	Samordning av IKT-politikken	16 022	-10 000
Sum utgifter			30 578 644	+699 000
Inntekter (i hele tusen kroner)				
Sum inntekter			2 368 967	0
Sum netto			28 209 677	+699 000

2.2.4 *Generelle merknader fra Kristelig Folkeparti.*

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

Dette medlem viser til at framkommelighet er et grunnleggende behov i distriktene og i byområdene, for næringslivet og for enkeltpersoner i hverdagen, inkludert funksjonshemmede, og at satsing på infrastruktur er investering i framtidig livskvalitet, utvikling og verdiskaping. Dette medlem mener samferdselssektoren lider under manglende ressurser og uforutsigbare rammevilkår, med dårlige veier og sviktende kollektivtilbud som resultat.

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

Folkeparti har fremmet forslag vedrørende fristilling av transportetatene en rekke ganger, blant annet ved Stortingets behandling av Revidert nasjonalbudsjett for 2008.

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

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

Dette medlem peker på at kommuner og fylkeskommuner har et betydelig ansvar for å legge til rette for trafikksikre løsninger for gående og syklende. Dette medlem mener derfor det må opprettes en statlig støtteordning som belønner kommuner som satses på bygging av gang- og sykkelvei, og viser til Kristelig Folkepartis alternative statsbudsjett der det foreslås å bevilge 150 mill. kroner til dette formålet.

Dette medlem viser til følgende forslag fra Kristelig Folkeparti i Innst. 2 S (2009–2010):

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

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

Dette medlem er opptatt av å ha en velfungerende TT-ordning. Dessverre er det altfor mange som i dag opplever denne ordningen som utilstrekkelig, noe blant annet medlemsundersøkelsen til Norges Blindeforbund viser.

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. Dette medlem viser til Kristelig Folkepartis alternative statsbudsjett der det foreslås å øke bevilgningen til jernbaneformål med 150 mill. kroner. Dette medlem vil prioritere persontransport i tett befolkede områder og videre at det må bygges flere kryssingsspor for å legge til rette for mer gods over på bane. Dette medlem peker på at viktige jernbanesatsinger som Ringerikstunnelen og sammenkopling av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen nå må

realiseres. Det er videre særlig grunn til å trekke frem behovet for rassikring på jernbanen gjennom Drangsdalen. Dette medlem viser til at det i snart 20 år har vært arbeidet for ny jernbanetunnel i Drangsdalen i Lund kommune. Dette er en svært rasutsatt strekning på Sørlandsbanen hvor togtrafikken nå må gå med sterkt nedsatt fart. Forholdene hemmer transporten av folk og gods, og rasfaren utgjør en stor sikkerhetsrisiko. Dette medlem peker på at en linjeomlegging i tunnel vil øke tryggheten og redusere reisetiden. Dette medlem mener Regjeringen må vurdere mulighetene for å fremskynde arbeidet med ny jernbanetunnel i Drangsdalen.

Dette medlem er skuffet over at Regjeringen bryter sine løfter om bedre togstasjoner for funksjonshemmede. Dette medlem peker på at behovet for oppgradering er stort, og at det er en lang vei å gå før transportsystemet er tilrettelagt for alle. Dette medlem er opptatt av at arbeidet med å sørge for universelt utformede togstasjoner ikke stopper opp.

Dette medlem mener det er behov for et betydelig løft innen det trafikantrattede trafikksikkerhetsarbeidet. Det må motiveres til mer etterspørsel etter trafikksikkerhet i befolkningen og det trengs større fokus på det lokale trafikksikkerhetsarbeidet i kommuner og fylker. Dette medlem viser til at Trygg Trafikk fyller en viktig rolle i trafikksikkerhetsarbeidet, og gjør en viktig jobb for trafikksikkerheten blant barn og unge. Dette medlem er kjent med at Trygg Trafikk de siste årene har hatt økonomiske utfordringer, og at organisasjonens budsjetter har vært uforandret over flere år. Dette medlem mener det er viktig å styrke Trygg Trafikk aktivitet, og at staten derfor må bidra med økte ressurser til organisasjonen.

Dette medlem er derfor tilfreds med at et flertall i komiteen foreslår å øke bevilgningene til Trygg Trafikk med 5 mill. kroner ut over Regjeringens forslag.

Dette medlem mener et godt utbygd veinett er selve livsnerven i transportsystemet. I distriktene er veitransport ofte eneste alternativ og bedre veiløsninger er helt sentralt for å sikre framkommelighet, sikkerhet og miljø i mer befolkningstette strøk, all den tid kollektivtransport mange steder ikke er et reelt alternativ til bil. Dette medlem mener derfor det må satses på flere, bedre og sikrere veier. Dette medlem viser til Kristelig Folkepartis budsjettalternativ der det foreslås å øke bevilgningen til vedlikehold og investering i veinettet med 150 mill. kroner ut over Regjeringens forslag.

Dette medlem mener staten må bidra til at havnene utvikles til effektive logistikknutepunkter. For å styrke sjøtransportens markedsandeler er det avgjørende at havnene styrker sin posisjon som knu-

tepunkt i transportkorridorene. Skal dette lykkes, må det legges til rette for markedsorienterte investeringer og samarbeid mellom offentlige og private aktører innenfor havnevirksomheten.

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

Dette medlem mener det er viktig å møte de utfordringene som følger av skipstrafikk med farlig og forurensende last. Effektive tiltak innen beredskapsarbeidet mot akutt forurensing, og prosjekter som bedrer sikkerheten og fremkommeligheten langs kysten, er derfor nødvendig. For å bedre sikkerheten og framkommeligheten for sjøtransport, bør ressurser rettes mot tiltak i farledene, oppmerking, lostjenester og andre sjøtrafikkjenester.

Dette medlem peker på at sjøtransporten sliter med store avgiftsbelastninger. Dette medlem er svært opptatt av at brukerne av havner og kommunalt sjøareal ikke må bli påført større utgifter enn det som strengt tatt er nødvendig. Særnorske ekstrakostnader for sjøtransporten fremmer ikke det tverrpolitiske målet om å stimulere til økt bruk av sjøtransport

for gods og passasjerer. Dette medlem er positiv til at Regjeringen har startet en prosess med å innføre lettelser i gebyr- og avgiftsbelastningen for kysttransporten. Dette medlem understreker betydningen av å få redusert den belastningen kysttransporten påføres som følge av urimelig høye gebyrer og avgifter.

Dette medlem viser til Kristelig Folkepartis alternative statsbudsjett der det foreslås å øke bevilgningen under ramme 17 med 450 mill. kroner ut over Regjeringens forslag.

Dette medlem viser til at Kristelig Folkepartis budsjettalternativ ble nedstemt ved Stortingets behandling 26. november 2009. Kristelig Folkepartis prioriteringer fremgår av Innst. 2 S (2009–2010), samt tabellen nedenfor.

Dette medlem viser til innstillingens kapittel 8; komiteens tilråding til romertall I-XXII. Dette medlem viser til forslaget om å omdisponere 5,0 mill kroner innenfor ramme 17 slik at Trygg Trafikk gis et økt tilskudd på 5,0 mill kroner ut over Regjeringens forslag. Dette medlem peker videre på at satsingen på midtdelere er noe styrket.

Dette medlem viser til at Kristelig Folkepartis primæralternativ ble nedstemt under finansdebatten. Dette medlem viser til at Kristelig Folkeparti utgjør en del av flertallets tilråding til budsjettvedtak for ramme 17, med de omdisponeringer som er foreslått i denne innstillingen.

Kristelig Folkepartis prioriteringer i alternativ til budsjett (påplussinger og kutt i forhold til Prop. 1 S (2009–2010) med Tillegg 1–3):

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S med Tillegg 1-3	A, SV, Sp	KrF
Utgifter rammeområde 17 (i hele tusen kroner)					
1300		Samferdselsdepartementet			
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	24 300	29 300 (+5 000)	24 300 (0)
1320		Statens vegvesen			
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m.	6 183 600	6 178 600 (-5 000)	6 283 600 (+100 000)
	30	Riksveginvesteringer	5 110 400	5 110 400 (0)	5 160 400 (+50 000)
1330		Særskilte transporttiltak			
	71	Belønningsordning trygge skoleveier	0	0 (0)	150 000 (+150 000)
1350		Jernbaneverket			
	23	Drift og vedlikehold	4 387 000	4 387 000 (0)	4 437 000 (+50 000)
	30	Investeringer i linjen	3 763 600	3 763 600 (0)	3 863 600 (+100 000)
Sum utgifter rammeområde 17			30 578 644	30 578 644 (0)	31 028 644 (+450 000)

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S med Tillegg 1-3	A, SV, Sp	KrF
Inntekter rammeområde 17 (i hele tusen kroner)					
Sum inntekter rammeområde 17			2 368 967	2 368 967	2 368 967
				(0)	(0)
Sum netto rammeområde 17			28 209 677	28 209 677	28 659 677
				(0)	(+450 000)
Sum rammeområde 17 - rammevedtak			0	0	450 000

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

3.1 Sammendrag – Hovedpunkter Samferdselsdepartementet

Hovudprioriteringar i budsjettet for 2010

Kategori	Justert saldert budsjett 2009	Forslag 2010	(i mill. kroner)
			Pst. endring 09/10
21.10 Administrasjon m.m.	397,2	438,8	10,5
21.20 Luftfartsformål	751,0	941,6	25,4
21.30 Vegformål	11 425,6	14 066,2	23,1
21.40 Særskilte transporttiltak	727,9	747,1	2,6
21.50 Jernbaneformål	8 835,2	10 176,1	15,2
Sum programområde	22 136,9	26 369,8	19,1
22.10 Post og telekommunikasjonar	205,1	710,7	246,5
Sum programområde	205,1	710,7	246,5
Sum Samferdselsdepartementet	22 342,0	27 080,5	21,2

Samla budsjettforslag for 2010 er på om lag 27,1 mrd. kroner. Budsjettforslaget inneber ein samla vekst i utgiftene på om lag 4,7 mrd. kroner, eller 21,2 pst. samanlikna med saldert budsjett 2009. Dette budsjettet er justert for effektane av forvaltningsreforma, der ansvaret for hovuddelen av øvrige riksveggar og øvrige riksvegferjesamband blir overførte til fylkeskommunane og Oslo kommune frå 1. januar 2010.

I St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019, er det presentert økonomiske planrammer med høgare årlege gjennomsnitt i siste del av planperioden enn første fireårsperiode. Regjeringa har lagt til grunn at satsinga skal fasast inn i økonomien så raskt som mogleg, men innanfor dei avgrensingane eit forsvarleg økonomisk opplegg set.

Regjeringa legg med dette framlegget opp til ei gradvis opptrapping av dei økonomiske planrammene i planperioden 2010–2013. Særleg gjeld dette for nyinvesteringar. Budsjettforslaget inneber ein betydeleg innfasing allereie første året, men ligg noko under gjennomsnittet av ramma for 2010–2013. Det er lagt opp til ei opptrapping i første fireårsperi-

ode etter kvart som planlegginga av nye prioriterte prosjekt er avslutta og klare til anleggsstart.

Forslaget til statlege midlar til veg og jernbane i 2010 gir ei samla oppfølging av Nasjonal transportplan i perioden 2010–2013 på 22,6 pst. For veg gir det ei oppfølging det første året på 22,5 pst. og for jernbane på 22,7 pst. Løyvingane til veg- og jernbanesektoren utgjer om lag 90 pst. av budsjettforslaget. Utgifter til vegformål er om lag 14,1 mrd. kroner, og utgjer hovuddelen av departementet sitt budsjett med 52 pst. av dei samla utgiftene. Deretter kjem utgifter til jernbaneformål med om lag 10,2 mrd. kroner, som utgjer nærmare 38 pst. av budsjettet.

Hovudprioriteringane i Samferdselsdepartementets budsjettforslag for 2010 tek utgangspunkt i hovudmåla for transportpolitikken i Nasjonal transportplan 2010–2019.

Framlegget for 2010 medverkar til at ein går i retning av måla for transportpolitikken. Større investeringsprosjekt blir avslutta og vil bidra til å auke framkoma. I tillegg til start av nye prosjekt, er det sett av planmidlar til prosjekt som på lengre sikt vil gi betydelege framkomstvinstar. Jernbaneprojektet Oslo–Ski er eit viktig døme på eit slikt prosjekt.

Sjølv om innsatsen på drift og vedlikehald er på eit svært høgt nivå, er det store utfordringar knytt til å stanse etterslepet i vedlikehaldet. Regjeringa ser det som avgjerande å få togtrafikken meir påliteleg. Ei markert satsing på vedlikehald og fornying skal gjere Jernbaneverket i stand til å følgje planlagt framdrift slik at betring kan ventast allereie i 2010. Eit viktig prosjekt i denne samanheng er Oslo-prosjektet. På veg vil ein formidabel innsats på rassikring medverke til å sikre næringsliv og folk flest trygge og føreseielege transportar. Det skal startast ei rekkje rassikringsprosjekt i 2010. Tiltak for å betre den lokale kollektivtransporten og gang- og sykkelveggar vil også medverke til auka framkome. Gjennom kjøp av tenester innan luftfart og jernbane styrkjer staten desse transporttilboda.

Regjeringa legg vekt på at det høge tryggleiksnivået i jernbane og luftfart blir oppretthalde. Det er store utfordringar knytt til tryggleiken i vegsektoren. Regjeringa foreslår ei rekkje tiltak som skal medverke til at færre blir drepane eller hardt skadde i trafikken i 2010.

På miljøområdet er Regjeringa særleg oppteken av å redusere klimagassutsleppa, noko som krev eit breitt sett av tiltak som verkar både på kort og lang sikt. Innførte tiltak er venta å gi reduksjon i klimagassutsleppa i 2010. Bidraget frå transportsektoren til lokal luftureining er også venta å bli noko redusert i 2010.

I tabellane under dei einskilde budsjettkapittel i Prop. 1 S (2009–2010) Samferdselsdepartementet er budsjettendringar på utgifts- og inntektskapittel i hovudsak samanlikna med saldert budsjett 2009. I tabellar på side 22 i proposisjonen er det gitt ei oversikt over budsjettendringar på utgifts- og inntektskapittel etter saldert budsjett 2009.

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

Komiteen viser til at utbyttepostar og avdragspostar blir behandla av finanskomiteen under rammeområde 23, jf. Innst. 3 S (2009–2010).

3.2 Kap. 1300 og kap. 4300 Samferdselsdepartementet

3.2.1 Sammen drag

(i mill. kroner)		
Kap.	Saldert budsjett 2009	Prop. 1 S (2009–2010)
1300	159,0	176,0
4300	2,3	2,0

I tillegg til drift av departementet omfattar forslaget under kap. 1300 for 2010 på til saman 176 mill. kroner m.a. løyvingar til Tilskott til internasjonale organisasjonar, Trygg Trafikk, Syklistenes Landsforening, ITS Norge og departementet sitt arbeid med samferdselsberedskap.

Auke på post 70 Tilskott til internasjonale organisasjonar skuldast i hovudsak at budsjettansvaret for EASA (Europas byrå for flysikkerhet) frå 2010 er overført frå Luftfartstilsynet til Samferdselsdepartementet, jf. kontingent på 6,6 mill. kroner for 2010.

3.2.2 Komiteens merknader

POST 1 DRIFTSUTGIFTER

Komiteen registrerer at Regjeringen foreslår en bevilgning på 123,4 mill. kroner, og at dette er en økning på 8,6 pst. fra saldert budsjett 2009. Komiteen viser til at bevilgningen under post 1 dekker lønn, godtgjørelser til ansatte i departementet, samt husleie og diverse utgifter knyttet til drift. Komiteen viser til at midler til godtgjøring til sikkerhetsrådet for luftfarten og stillingen som samferdselsråd i Brussel ligger inne i bevilgningen. Komiteen anmoder departementet om å søke effektiv og rasjonell drift innenfor bevilgede rammer.

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

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener det er grunnlag for omfattende effektivisering innen driften av departementet. Det er også disse medlemmers syn at aktivitetsnivået på en rekke områder kan reduseres. Disse medlemmer viser til at Samferdselsdepartementets driftsutgifter i Regjeringens budsjettforslag for 2010 er på 123,4 mill. kroner, mens forslaget for 2006 i St.prp. nr. 1 (2005–2006) var på 99,1 mill. kroner. Disse medlemmer viser til at departementet i mellomtiden har mistet en rekke oppgaver til andre offentlige virksomheter, blant annet ved at fylkene overtar ansvaret for 17 150 km vei fra 1. januar 2010. Disse medlemmer viser til svar på spørsmål 236 fra finanskomiteen/Fraksjon av 15. oktober 2009, der det kommer frem at en full ansettelsesstopp vil medføre en reduksjon på mellom 10 og 15 ansatte. Disse medlemmer antar at en slik ansettelsesstopp ville ha ført til et jevnt frafall i løpet av året. Disse medlemmer ønsker å redusere Samferdselsdepartementets driftsutgifter med 6,17 mill. kroner, jf. alternativt forslag til budsjett, og mener en stor del av besparelsene skal tas ved naturlig avgang.

Komiteens medlemmer fra Høyre mener det er grunnlag for omfattende effektivisering innen driften av departementet. Det er også disse medlemmers syn at aktivitetsnivået på en rekke områder kan reduseres. Disse medlemmer viser også til at budsjettene over tid har økt mer enn normal prisstigning.

Disse medlemmer foreslår en reduksjon under post 1 Driftsutgifter, og henviser til partiets respektive alternative budsjettforslag.

POST 70 TILSKUDD TIL INTERNASJONALE ORGANISASJONER

Komiteen viser til at Regjeringen foreslår å bevilge 25,9 mill. kroner i tilskudd til internasjonale organisasjoner, noe som er en økning på 34,2 pst. fra saldert budsjett 2009. Økningen gjelder i hovedsak overføring av budsjettansvaret for EASA fra Luftfartstilsynet til Samferdselsdepartementet. Komiteen viser til at bevilgningen skal finansiere kontingenter til Norges deltakelse i internasjonale organisasjoner og programmer m.m. innen transport og kommunikasjon.

Komiteen slutter seg til Regjeringens forslag til bevilgning.

POST 71 TILSKUDD TIL TRAFIKKSikkerhetsFORMÅL MV.

Komiteen viser til at Regjeringen foreslår 24,3 mill. kroner i tilskudd til trafikksikkerhetsformål. Av dette foreslås Trygg Trafikk tildelt 22 mill. kroner, noe som er en videreføring på om lag samme realnivå som saldert budsjett for 2009. Syklistenes Landsforening foreslås tildelt 1 mill. kroner, en videreføring av beløpet fra 2009.

Komiteen mener det er behov for et betydelig løft innen det trafikantrettede trafikksikkerhetsarbeidet. Det må motiveres til mer etterspørsel etter trafikksikkerhet i befolkningen, og det trengs større fokus på det lokale trafikksikkerhetsarbeidet i kommuner og fylker.

Komiteen viser til at Trygg Trafikk fyller en viktig rolle i trafikksikkerhetsarbeidet, og gjør en viktig jobb for trafikksikkerheten blant barn og unge. Komiteen mener det er svært viktig å lære barn og unge trygg trafikkadferd. Dette behovet forsterker seg ytterligere ved at det i de kommende årene også ligger an til en kraftig vekst i trafikken. Komiteen peker på at opplæring i trafikkforståelse, og det å kunne ferdes i trafikken, vil bli stadig viktigere i fremtiden. Komiteen peker på at holdningsskapende og forebyggende trafikksikkerhetsarbeid er et langsiktig og krevende arbeid, som krever innsats over tid. Komiteen vil i den forbindelse understreke betydningen av at staten bidrar til å styrke Trygg Trafikk aktivitet.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, foreslår å øke bevilgningen til Trygg Trafikk med 5,0 mill. kroner ut over Regjeringens forslag. Flertallet legger til grunn at Regjeringen i sin deling til Trygg Trafikk påser at bekjempelse av ungdomsulykker blir en del av aktivitetsøkningen. Den økte bevilgningen motsvares med en reduksjon på kap. 1320 post 23.

Et annet flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, er kjent med at Trygg Trafikk de siste årene har hatt økonomiske utfordringer, og at organisasjonens budsjetter har vært uforandret over flere år. Dette flertallet viser til komiteens høring i forbindelse med budsjettet, her kom det fram at det lave bevilgningsnivået setter klare grenser for organisasjonens viktige forebyggende arbeid.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet er positive til det arbeidet Trygg Trafikk, Syklistenes landsforening, Opplysningsrådet for Veitrafikk (OFV) og ITS Norge gjør. Disse medlemmer er positive til at andre aktører enn staten tar ansvar når det gjelder trafikksikkerhet, og ønsker å øke satsingen på området.

Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet i sitt alternative budsjett for 2010 har foreslått å øke tilskuddet til trafikksikkerhetsarbeidet med 1 mrd. kroner. Disse medlemmer foreslår derfor innen sin alternative ramme å styrke tilskuddet til organisasjoner som arbeider med trafikksikkerhet, jf. kap. 1300 post 71 Tilskudd til trafikksikkerhetsformål m.v., med totalt 8 mill. kroner utover Regjeringens forslag i Prop. 1 S (2009–2010). Av dette beløpet øremerkes 5 mill. kroner til Trygg Trafikk, og som dekkes innenfor rammen av Fremskrittspartiets samlede bevilgning til kap. 1320 post 73 Trafikksikkerhetstiltak.

Komiteens medlemmer fra Høyre mener at det er viktig å bidra til at Trygg Trafikk kan styrke sin aktivitet, og foreslår i sitt alternative budsjettforslag å øke bevilgningen til organisasjonens arbeid med 5 mill. kroner.

Et tredje flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, peker på at Syklistenes Landsforening gjør et viktig arbeid for bedre og sikrere tilrettelegging for sykkeltrafikk. Dette flertallet er udelt positiv til det arbeidet som gjøres av Syklistenes Landsforening. Dette flertallet viser til at

Syklistenes Landsforening spiller en viktig rolle i arbeidet med å nå de politiske mål knyttet til bedre tilrettelegging for gående og syklende.

POST 72 TILSKUDD TIL SAMFERDSELSBEREDSKAP

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

3.3 Kap. 1301 Forskning og utvikling mv.

3.3.1 *Sammendrag*

(i mill. kroner)		
Kap.	Saldert budsjett 2009	Prop. 1 S (2009–2010)
1301	238,2	262,8

Det blir foreslått ei løyving på 262,8 mill. kroner til forskning og utvikling mv. i 2010, ein auke på 24,6 mill. kroner eller 10,3 pst. frå saldert budsjett 2009. I auken inngår Samferdselsdepartementets del av dei 300 mill. kroner ekstra til klimaforskning som er ei oppfølging av forliket i Stortinget om St.meld. nr. 34 (2006–2007) Norsk klimapolitikk og av ein opptrappingsplan retta mot fornybar energi og karbonfangst.

Regjeringa vil bidra til å utvikle eit best mogleg kunnskapsgrunnlag for å utvikle samferdselspolitikken. Klima og trafikktryggleik står sentralt i transportforskninga, medan utvikling og utnytting av IKT er hovudområde for teleforskninga. Departementet følgjer opp sektoransvaret for forskning gjennom å løyve midlar til relevante forskingsprogram i regi av Norges forskningsråd.

Støtta til forskingsprogrammet SMARTRANS og RENERGI er foreslått auka, der prosjekt med potensial for reduserte klimagassutslepp skal prioriterast. Departementet foreslår også å auke støtta til forskning retta mot verknader av klimaendringar og forskning for å gjere infrastrukturen meir robust.

I framlegget inngår 51,6 mill. kroner til vidareføring av Transnova-prosjektet, eit prosjekt som har som hovudmål å bidra til reduserte CO₂-utslipp frå transportsektoren.

3.3.2 *Merknader frå komiteen*

POST 21 UTGREIINGAR VEDKOMANDE MILJØ, TRAFIKKTRYGGLEIK MV.

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Høgre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristeleg Folkeparti, merkar seg at Samferdselsdepartementet legg opp til å støtte utgreiingar av tema i tilknytning til miljø og trafikktryggleik og stør dette.

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet mener at økte bevilgninger til veier også er en viktig faktor for et bedre miljø og økt sik-

kerhet. Disse medlemmer mener at en god måte for å bevare miljøet og å øke trafikksikkerheten, er en politikk der det satses på effektive, sikre og miljøvennlige veier samt reduserte avgifter på biler. Disse medlemmer vil vise til at satsing på veibygging både i Vestfold og i Akershus dokumenterer en betydelig reduksjon i antall hardt skadde og drepte i trafikken. Veistrekninger som på grunn av ulykkestallene tidligere ble omtalt som dødsveier, er i dag noen av de sikreste veiene i landet. Dette har skjedd selv om fartsgrensene på disse veiene er økt fra 70 km/t til 100 km/t, og burde vurderes satt ytterligere opp. Dette viser at den beste måte å øke trafikksikkerheten på er å bygge nye veier, samt å oppgradere to- og trefeltsveier med midtdeler og kantsikring. Disse medlemmer påpeker at leder for trafikksikkerhet i Statens vegvesen, Finn Harald Amundsen, på pressekonferanse 23. november 2009 slo fast at motorvei reduserer antall dødsulykker med 80-90 pst.

POST 50 SAMFERDSELSFORSKING, KAN OVERFØRAST

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Høgre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristeleg Folkeparti, viser til at løyvingane til samferdselsforskning vert styrka med 22,4 mill. kroner eller 13,2 pst. samanlikna med saldert budsjett for 2009. Fleirtalet meiner det er viktig å prioritere satsinga på program som bidreg til å redusere transportsektoren sine klimautslepp og til å utvikle kunnskap om verknader av klimaendringar. Gjennom å auke støtta til satsingane gjennom RENERGI og SMARTRANS gis det viktige bidrag til å redusere miljøbelastningar og klimautslepp.

Fleirtalet meiner det er riktig med eit statleg engasjement i teleforskninga gjennom spesielt VERDIKT og ventar at Telenor og IKT-næringa bidreg til å få opp forskingsinnsatsen.

Fleirtalet vil peike på det store potensialet for næringsutvikling og klimagassreduksjonar som ligg i produksjon av andregenerasjons biodrivstoff.

Fleirtalet viser til at Statens forurensningstilsyn i løpet av kort tid er ferdig med eit friviljug rapporteringssystem for biodrivstoff som sikrar sporbarheit og klimagevinst.

Fleirtalet viser til at Regjeringa i samband med Revidert nasjonalbudsjett 2010 vert oppmoda om å foreta ein gjennomgang av rammevilkåra for forskning og teknologiutvikling av andregenerasjons biodrivstoff. Fleirtalet er oppteke av at ein slik gjennomgang ser alle verkemiddel i samanheng og at eit siktemål er å bidra til ei offensiv utvikling, innfasing og kommersialisering av berekraftige drivstoff som vert produsert i Noreg.

Eit anna fleirtal, medlemene frå Arbeidarpartiet, Høgre, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, er vidare tilfredse med Regjeringa sitt mål om å doble omsetnadspåbødet for biodrivstoff så snart berekraftskriteria er godt nok utvikla. Det vert teke sikte på innføring av omsetnadspåbødet på 5 pst. frå 1. januar 2011. Fleirtalet vil understreke at påbødet også har som mål å sikre at diesel inneheld minst 5 pst. biodiesel.

Fleirtalet meiner dette er målretta tiltak som bidreg til å skape ein betydeleg marknad for biodrivstoff i Noreg og sikrar at det kun støttast opp under klimavenleg drivstoff.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet merkar seg at Regjeringa vil sende på høring ein auke av omsetnadspåbødet for biodrivstoff til 3,5 pst., med sikte på iverksetting så raskt som mogleg i 2010.

Desse medlemene har merka seg Innst. 2 S (2009–2010) frå finanskomiteen om Nasjonalbudsjettet 2010 og forslaget til statsbudsjett for 2010 der fleirtalet legg opp til å styrkje den nye ordninga for investeringsstøtte til miljøteknologi med 40 mill. kroner, slik at det samla sett vert løyvd 140 mill. kroner. Av dette er 100 mill. kroner øremerka ei betydeleg satsing på andregenerasjons biodrivstoff. Desse medlemene understrekar at denne positive satsinga skal bidra til utvikling, investering og kommersialisering av andregenerasjons biodrivstoff.

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet viser til svar på spørsmål 347 fra finanskomiteen/Framskrittspartiets fraksjon av 20. oktober 2009 angående samferdselsforskning, der det kommer frem at store deler av midlene skal brukes til å utvikle kunnskap om trafikkbegrensningstiltak, klima, miljø og biodrivstoff. Disse medlemmer viser til at miljø og samferdsel er omtalt under særskilte temaer i innstillingens kapittel 4.2.4, og viser til disse medlemmers merknader om dette temaet. Disse medlemmer vil på denne bakgrunn redusere posten med 50 mill. kroner, jf. alternativt forslag til budsjett.

POST 72 TILSKOT TIL MILJØVENLEG TRANSPORT,
TRANSNOVA-PROSJEKTET, KAN
OVERFØRAST

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Høgre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristeleg Folkeparti, vil spesielt trekkje fram betydninga av å vidareføre innsatsen på biodrivstoff og Hydrogenveien.

Fleirtalet støt forslaget til løyving av 51,6 mill. kroner til klimavenleg transport gjennom Transnova. Fleirtalet har merka seg at det er særstør søknadsmengde til Transnova i 2009, og at det er venta ein ytterlegare vekst av gode prosjekt i 2010. Fleirtalet er tilfreds med at Regjeringa i si nye politiske plattform slår fast at den "vil styrke Transnova og etablere det som permanent organ for å redusere utslippene i transportsektoren".

Fleirtalet ser med glede på at stadig fleire fylkeskommunar, kommunar, energiselskap og bedrifter søkjer om pengar frå tilskotsordninga for etablering av ladepunkt for elbilar og plugg-inn-hybridbilar som blei etablert i samband med tiltakspakken mot arbeidsløysing i 2009.

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet viser til sine merknader om Transnova i Innst. S. nr. 139 (2008–2009) til St. prp. nr. 37 (2008–2009), der Regjeringa forsøkte å argumentere for at Transnova var et sysselsettingstiltak. Disse medlemmer mener at det er riktigere av Regjeringa å plassere dette i statsbudsjettet, som regjeringspartiene Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet nå har gjort i Prop. 1 S (2009–2010). Disse medlemmer vil vise til sine generelle merknader om samferdsel og miljø i innstillingens kapittel 4.2.4. Disse medlemmer viser til at det er langt mellom ord og handling når det gjelder bruken av elbil blant sentrale politikere fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet. Disse medlemmer vil i den forbindelse vise til artikkelen "Frp med eneste elbil på Stortinget" i VG 31. mars. 2009. Disse medlemmer understreker at dette ikke er et enkelttilfelle, og viser til oppslag i Aftenposten 9. november 2009, der det kommer frem at Kari Kjønås Kjos fra Framskrittspartiet og Sylvi Graham fra Høyre utgjør Stortingets eneste elbilsjåførere. Disse medlemmer viser til at Transnova-prosjektet er et resultat av klimaforliket Framskrittspartiet ikke deltok i. Disse medlemmer vil på denne bakgrunn kutte posten med 51,6 mill. kroner i sitt alternative forslag til budsjett.

Disse medlemmer har registrert i media at statsråder har sagt at man ikke helt visste hva man sluttet seg til da man gikk inn for biodrivstoffavgiften, og at saken tydeligvis heller ikke var klarert med de respektive partienes stortingsgrupper. Disse medlemmer viser til en måling InFact har gjort for VG om saken, som viser at 81 pst var mot forslaget om autodieselavgift på biodrivstoff, og at 75 pst. av de spurte mener statsministeren har håndtert saken dårlig. Disse medlemmer viser til oppslag i Dagsavisen 18. november 2009, der det kommer frem at 70 pst. av de tyske produsentene av biodiesel gikk konkurs eller stoppet produksjonen etter at

Tyskland innførte biodrivstoffavgift i 2006. Samtidig sto 85 pst. av produksjonskapasiteten ubrukt, og 14 pst. av stasjonene som hadde solgt biodiesel, sluttet med det. Disse medlemmer ser at det pågår en debatt angående hvor miljøvennlig og bærekraftig biodrivstoff egentlig er, og at det ut ifra et slikt perspektiv finnes "bra" og "dårlig" biodrivstoff. Disse medlemmer mener imidlertid at det er spesielt av Regjeringen å bruke store summer på å forske på biodrivstoff, samtidig som Regjeringen straffer bilistene som benytter seg av biodrivstoff med full autodieselavgift.

3.4 Kap. 1310 Flytransport

3.4.1 *Sammendrag*

		(i mill. kroner)
Kap.	Saldert budsjett 2009	Prop. 1 S (2009–2010)
1310	519,9	629,2

Til kjøp av flytransport er det budsjettet med 629,2 mill. kroner under post 70 for 2010, som er ein auke på 21 pst. samanlikna med saldert budsjett 2009. Budsjettforslaget er basert på kostnadsnivået i gjeldande kontraktar for anbudsruiter i Nord-Troms og Finnmark og nye kontraktar for anbudsruiter i resten av landet med verknad frå 1. april 2009.

3.4.2 *Komiteens merknader*

Komiteen vil understreke at regionalnettet og stamrutenettet innen luftfart er en viktig del av transportinfrastrukturen i Norge og at regulær trafikk på disse rutene er en forutsetning for næringslivet og bosettingen i distriktene. Statlige kjøp av innenlandske flyruter reduserer avstandsulemper og bidrar til velfungerende regioner og stabil sysselsetting i hele landet. Komiteen merker seg at Samferdselsdepartementet arbeider overfor EU for å forlenge kontraktperioden på avtalene som er inngått siden det har vært liten konkurranse om anbudene.

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

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

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

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, vil peke på at det i denne forbindelse er viktig at avgiftsnivået ikke distanserer seg enda mer fra normalt europeisk nivå.

Flertallet viser til det positive samarbeidet med lokalt næringsliv, lokale myndigheter og Avinor for å utvikle flyplasser og vil foreslå å utvikle videre slikt samarbeid.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser for øvrig til regjeringsplattformen hvor det heter at Regjeringen vil

"sikre at utviklingen av flyplasser utenfor Avinor-systemet ikke svekker muligheten til å opprettholde et desentralisert flyplasstilbud over hele landet.

Regjeringen vil vurdere tiltak for å sikre finansieringen av Avinors lufthavner."

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at luftfarten gjennom hele sin virksomhetskjede må baseres på konkurranse for å gi passasjerene det beste tilbudet til lavest mulig pris, og at flyrutene i Norge er av avgjørende betydning for mobilitet i befolkningen og at flyrutene er det eneste landsdekkende kollektivtilbudet. Disse medlemmer ønsker å gjeninnføre statlige kjøp av lufthavntjenester på regionalnettet i tråd med høringsuttalelsen fra NHO Luftfart til NTP 2010–2019, og viser til sine generelle merknader om dette i innstillingens kapittel 2.2.2.

Disse medlemmer viser til forsøkene med ART "Advanced Remote Tower" i Sverige, som innebærer at et sentralt kontrollsenter kan erstatte kontrolltårnet på flere små og mellomstore flyplasser. Disse medlemmer mener at dette er en spennende teknologi som vil kunne øke sikkerheten også ved norske flyplasser, men understreker at teknologien foreløpig er i en tidlig fase.

LUFTHAVNENE PÅ RYGGE OG TORP

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser 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 et best mulig tilbud. Flertallet understreker at like konkurransevilkår for lufthavnene på Rygge og Torp også må omfatte åpningstider, og en håndhevelse av åpningstidene i forhold til tilfeldige forsinkelser som ikke oppfattes urimelige.

Flertallet fremmer derfor følgende forslag:

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

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

3.5 Kap. 1311 Tilskudd til regionale flyplasser

3.5.1 Sammenheng

		(i mill. kroner)
Kap.	Saldert budsjett 2009	Prop. 1 S (2009–2010)
1311	13,4	87,8

*I St.prp. nr. 91 (2008–2009) er post 70 Tilskott til Avinors regionale flyplasser foreslått bevilget med 150 mill. kroner til et ekstraordinært investeringstilskudd i 2009.

Til tilskot til regionale flyplassar er det budsjettet med 87,8 mill. kroner på kap. 1311 for 2010, ein auke på 74,4 mill. kroner samanlikna med saldert budsjett 2009.

Avinor AS har store investerings- og finansieringsutfordringar dei neste åra. Det blir foreslått eit eingongs investeringstilskot på 50 mill. kroner til Avinors regionale flyplassar, post 70, og avdragsfritak i 2010 på statslånet som finansierte utbygginga av Gardermoen. Det blir vidare foreslått ikkje å ta utbyte frå Avinor i 2010. Tiltaka skal bidra til at Avinor kan gjennomføre nødvendige tryggleiksinvesteringar.

I Nasjonal transportplan 2010–2019 er det lagt opp til eit eingongs investeringstilskot til lufthavnene Notodden og Skien med til saman 12 mill. kroner i 2010 og eit statleg driftstilskot opp mot 12 mill. kroner til Stord lufthamn for å sikre grunnlag for framtidig drift. Dette er følgt opp i budsjettframlegget med 13,4 mill. kroner for 2010, jf. post 71 som vert foreslått løyvd med til saman 37,8 mill. kroner for 2010.

3.5.2 Komiteens merknader

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser til at budsjettframlegget inneber ein samla auke på 555 pst. til dei regionale flyplassane. Avinor får eit investeringstilskott på 50 mill. kroner, og tilskotet til dei ikkje-statlege flyplassane

vert auka frå 13,4 mill. kroner til 37,8 mill. kroner. Saman med avdragsfritak på statslån og null utbyte i 2009 og 2010, og ekstraordinær investeringsløyving på 150 mill. kroner i 2009 jf. Innst. 31 S (2009–2010), vil dette gje Avinor økonomi til å gjennomføre viktige investeringar. Også fleire av dei ikkje-statlege flyplassane har utfordringar knytt til både investeringar og drift. Ved endringar i takstregulativet må distrikta spesielt ivareta.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet meiner desse utfordringane vert møtt på ein god måte i Regjeringa sitt budsjettframlegg, og stør framlegget til løyving.

Et annet flertall, medlemene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, mener at så lenge krysssubsidierings-systemet mellom lufthavnene innenfor Avinor består, bør lufthavnene på Stord, Notodden og i Skien inkluderes i Avinorsystemet. Dette flertallet vil videre vise til sine merknader og sitt forslag om dette i Innst. S. nr. 300 (2008–2009), og fremmer følgende forslag:

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

3.6 Kap. 1313 og 4313 Luftfartstilsynet

3.6.1 Sammenheng

		(i mill. kroner)
Kap.	Saldert budsjett 2009	Prop. 1 S (2009–2010)
1313	167,5	168,3
4313	115,8	119,5

Luftfartstilsynets budsjett er foreslått styrka i 2010, bl.a. for å styrke arbeidet med å betre tryggleiken innanfor innanlands helikopterflyging. Driftsbudsjettet er på 168,3 mill. kroner, ein auke på 0,8 mill. kroner frå saldert budsjett for 2009. Budsjettet representerer i realiteten ei monaleg auke da kontingent til EASA (Europas byrå for flysikkerhet) på 6,6 mill. kroner for 2010 er overført Samferdselsdepartementet.

3.6.2 Komiteens merknader

KAP. 1313 POST 1 DRIFTSUTGIFTER

Komiteen påpeker at Luftfartstilsynets rolle er å bidra til at aktørene i sivil luftfart oppfyller gjeldene regelverk og at det ikke skal forekomme ulykker med

drepte eller alvorlige skadde. Komiteen vil understreke at et velfungerende og aktivt tilsyn er en nødvendig forutsetning for å opprettholde et høyt nivå på flysikkerheten i norsk luftfart. Komiteen understreker behovet for å balansere det sikkerhetsmessige innhold og omfang av slik kontroll mot påførte forsinkelser og kostnader for reisende.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser i den forbindelse til tidligere samferdselsminister Liv Signe Navarsete sitt engasjement overfor EU-systemet for å begrense omfanget av sikkerhetskontrollene av passasjerer på flyplassene.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at kostnadene knyttet til sikkerhet ved norske flyplasser har økt dramatisk i perioden fra 2004 til 2009, og at kostnadene knyttet til disse myndighetspålagte kravene veltes over på brukerne. Disse medlemmer mener gode betingelser for luftfarten i Norge tilsier at det bør være en øvre grense for hvor mye brukerne skal måtte betale.

KAP. 4313 POST 1 GEBYRINNTEKTER

Komiteen viser til at Luftfartstilsynets inntekter i all hovedsak kommer fra gebyrer for adgangskontroll og tilsyn med luftfarten, herunder luftfartøy, luftfartsselskaper, verksteder, lufthavner mv. i henhold til gebyrregulativet. Komiteen viser til at det imidlertid har vært vanskelig å finansiere Luftfartstilsynet fullt ut gjennom gebyrer, og støtter at det bevilges midler til formålet over statsbudsjettet i 2010.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, vil samtidig understreke at Stortingets forutsetning om å finansiere tilsynsoppgavene fullt ut gjennom gebyrer, må følges opp i økende grad i årene som kommer, og på en slik måte at det tas klare distrikts hensyn.

3.7 Kap. 1314 Statens havarikommisjon for transport

3.7.1 Sammendrag

		(i mill. kroner)
		Prop. 1 S (2009–2010)
Kap.	Saldert budsjett 2009	
1314	50,2	56,3

Det blir foreslått å styrkje budsjettet til Statens havarikommisjon for transport, m.a. for å dekkje

behovet for auka ressursar til å følgje opp ulykker og arbeidsulykker til sjøs.

3.7.2 Komiteens merknader

Komiteen vil peke på at oppgaven til Statens havarivernkommisjon for transport er på uavhengig grunnlag å undersøke ulykker og alvorlige hendelser innenfor luftfarten, jernbane, vegsektoren, samt sjø- og arbeidsulykker om bord på skip. Dette for å bidra til å øke sikkerheten innenfor de forskjellige transportområdene. Etter at Havarikommisjonen også overtok ansvaret for sjøområdet, har det vist seg at det er behov for å styrke sjøfartsavdelingen. Komiteen vil derfor peke på at det foreslås å øke bevilgningene med totalt 6,1 mill. kroner i forhold til saldert budsjett for 2009.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, er tilfreds med forslaget til økning i bevilgningene for 2010. Flertallet er også tilfreds med at det etableres et fast sekretariat som kan tre i funksjon dersom det skulle bli behov for å oppnevne en granskningskommisjon i forbindelse med en eventuell ulykke innenfor petroleumsområdet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet peker på at utvidelsen av Havarikommisjonens område til å dekke veisektoren, også reiser spørsmål om å tydeliggjøre veiholders juridiske ansvar i veitrafikkloven på linje med føreransvaret. Disse medlemmer peker på at veietaten bygger, vedlikeholder og overvåker sikkerheten på veiene; både riksveier og fylkesveier, og at det derfor bør tydeliggjøres et klart juridisk ansvar for ansvarlig etat, Statens vegvesen. Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

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

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

kene skyldes utvilsomt dårlig veistandard. Flere uavhengige tiltak bør settes inn for å bedre veistandarden. Disse medlemmer mener det også bør utredes et system med godkjenning og periodisk kontroll av norske veier, og fremmer følgende forslag:

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

Disse medlemmer vil for øvrig vise til følgende strukturforslag i Innst. 2 S (2009–2010) fra Fremskrittspartiet:

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

3.8 Kap. 5619 Renter av lån til Oslo Lufthavn AS

3.8.1 Sammen drag

		(i mill. kroner)
Kap.	Saldert budsjett 2009	Prop. 1 S (2009–2010)
5619	257,0	214,2

Med bakgrunn i vilkår i låneavtalen mellom staten og Oslo Lufthavn AS, er det lagt til grunn at renter av statens lån vil utgjøre 214,2 mill. kroner i 2010, jf. post 80.

3.8.2 Komiteens merknader

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

3.9 Kap. 1320 Statens vegvesen

3.9.1 Sammen drag – Generelt

			(i mill. kroner)
Kap.	Saldert budsjett 2009 ¹	Justert saldert budsjett 2009 ²	Prop. 1 S (2009–2010)
1320	17 035,7	11 425,6	14 066,2

¹ Det er senere gjort følgende endringer:

Post 23 er økt med 352,2 mill. kr, post 30 er økt med 864 mill. kr og post 31 med 60 mill. kr, jf. St.prp. nr. 37/Innst. S. nr. 139 (2008–2009). Post 35 er økt med 215 mill. kr, jf. St.prp. nr. 67/Innst. S. nr. 355 (2008–2009).

² Tallene for justert saldert budsjett 2009 gjelder framtidige riksveger for alle postene, med unntak av post 31.

Til vegformål er det i alt foreslått 14,1 mrd. kroner. Forslaget inneber ein auke på om lag 2,6 mrd. kroner eller 23,1 pst. frå saldert budsjett 2009, når ein korrigerer for dei budsjettmessige verknadene av forvaltningsreforma. Samla budsjettframlegg for Statens vegvesen gir ei samla oppfølging av Nasjonal transportplan 2010–2019 på om lag 90 pst. første

året, samanlikna med ei jamn årleg fordeling av planramma for perioden 2010–2013.

Det er budsjettert med 6 183,6 mill. kroner til post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehald av riksvegar, ein auke på 382,6 mill. kroner eller 6,6 pst. frå saldert budsjett 2009. Tiltak innan trafikktryggleiksområdet er høgt prioritert i denne ramma. Også nivået på dekkelegging blir halde på eit høgt nivå, noko som er viktig for framkome og tryggleik.

Det er for 2010 budsjettert med 5 627,6 mill. kroner til riksveginvesteringar under postane 30, 35, 36 og 37, ein auke på 1 265,3 mill. kroner eller 29 pst. frå saldert budsjett 2009. Dette inkluderer Bjørvika og prosjekta E16 over Filefjell og E6 vest for Alta, som i tråd med Nasjonal transportplan 2010–2019 er førte på eigne investeringspostar. Saman med løyvinga til rassikring på 850 mill. kroner, aukar løyvingane til investeringar med 34,3 pst., samanlikna med 2009.

Til programmet Trafikktryggleikstiltak under post 30 Riksveginvesteringar blir det foreslått å løyve 713 mill. kroner i statlege midlar. Dette er ei vidareføring reelt av det høge nivået i saldert budsjett 2009 og gir ein oppfølgingsgrad 30,7 pst. samanlikna med den totale ramma i utkast til handlingsprogram for perioden 2010–2013, dvs. høgare enn ei jamn årleg oppfølging. Tiltak for å hindre møteulykker, utforkøyringsulykker og ulykker der mjuke trafikantar blir påkøyrt, er gitt høgaste prioritet. Til programområdet Gang- og sykkelvegar er det foreslått å setje av 150 mill. kroner i 2010, og til programområdet Kollektivtiltak og universell utforming 65 mill. kroner i 2010.

For 2010 er det føresett stilt til rådvelde frå bompenge selskap 5,3 mrd. kroner til riksveginvesteringar, inkl. tiltak innafor programområda.

Rassikring på veg er viktig for å gjere vegane meir pålitelege og trygge, og er eit område som Regjeringa prioriterer svært høgt. Det er i Nasjonal transportplan 2010–2019 varsla ein kraftig auke i rassikringsinnsatsen både på riksvegnettet og det nye fylkesvegnettet, med ein gjennomsnittleg årleg innsats på 1 mrd. kroner i perioden. I 2010 er det ikkje tilstrekkeleg med avklarte planar for å nå dette nivået. Post 31 Rassikring er budsjettert med 850 mill. kroner i 2010, ein auke med 407,5 mill. kroner eller 92,1 pst. frå saldert budsjett 2009. Av desse midlane er 500 mill. kroner avsett til fylkesvegnettet i 2010.

Post 61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylka vert foreslått løyvd med 28 mill. kroner i 2010. St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019 har Regjeringa varsla at det skal innførast ein rentekompensasjonsordning for transporttiltak i fylka. Det vert lagt til grunn ei årleg ramme på 2 mrd. kroner i tiårsperioden. Det vert foreslått ei investeringsramme på 2 mrd. kroner i 2010, jf. forslag til

romertalsvedtak IX. Løyvingane til ordninga skal dekkjast innafor dei samla økonomiske planrammene for Nasjonal transportplan 2010–2019. Da den årlege kompensasjonen til fylka vil skje på grunnlag av investeringsramma, inngår den ikkje i den årlege oppfølginga av ramma i Nasjonal transportplan.

Post 72 Kjøp av riksvegferjetenester er budsjettert med 436 mill. kroner i 2010, ein auke på 14 mill. kroner eller 3,3 pst. frå saldert budsjett 2009. Det er lagt inn ein takstauke på 3,2 pst. frå 1. januar 2010. Samferdselsdepartementet legg til grunn at rutetilbodet i 2010 skal oppretthaldast om lag som i 2009.

3.9.2 *Komiteens merknader*

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

Flertallet understreker viktigheten av gode veier. Veibygging er både god distriktspolitikk og god næringspolitikk. Bedre veier er også avgjørende for å komme videre mot visjonen om null drepte og varig skadde i trafikken. I økonomiske nedgangstider må en bidra til å redusere arbeidsledigheten i blant annet bygg- og anleggssektoren gjennom økt satsing på veibygging.

Flertallet viser til at veibygging og -finansiering i Norge har behov for gjennomgripende reformer for å oppnå nødvendig fornyelse og modernisering.

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

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

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

Flertallet ønsker derfor å forsere utbyggingen av veinettet i Norge, samt forbedre vedlikeholdet.

Dette vil føre til færre ulykker og et mer lønnsomt næringsliv.

Flertallet mener at den statlige andelen av veiinvesteringene må økes. Regjeringen ligger allerede over 1,1 mrd. kroner på etterskudd i forhold til investeringsrammen i den nylig vedtatte Nasjonal transportplan (NTP).

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

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

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at det foreslås over 14 mrd. kroner til veiformål i budsjettet. Det er en økning på hele 23 pst. til riksveiene, sammenlignet med saldert budsjett for 2009 og korrigert for endrede ansvarsforhold for veiene fra 2010. Disse medlemmer vil for øvrig vise til sine merknader om dette i innstillingskapittel 2.2.1.

Disse medlemmer slutter seg til Regjeringens forslag til retningslinjer for innløsning av bolig i framtidige vegtraseer, og er fornøyd med at det blir vurdert tilsvarende retningslinjer for planlegging og bygging av toglinjer.

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

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil i den forbindelse vise til følgende forslag i Innst. 2 S (2009–2010) fra Fremskrittspartiet:

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

Disse medlemmer vil for øvrig vise til sine merknader om dette i innstillingskapittel 2.2.2.

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

Disse medlemmer foreslår i sitt alternative budsjettforslag å øke bevilgningene til veinvesteringer med 1 mrd. kroner i forhold til det som følger av Regjeringens forslag. Denne milliarder er fordelt

med 150 mill. kroner til rassikring på riksveger, 600 mill. kroner til trafikksikkerhetstiltak, som for eksempel midtdelere, 200 mill. kroner til forsert planlegging/prosjektering av trafikksikringstiltak og større sammenhengende prosjekter, 45 mill. til enkeltprosjekt samt 5 mill. kroner til Trygg Trafikk.

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

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

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, vil peke på at riksveier generelt over hele Norge har en altfor dårlig standard. På grunn av underbudsjettering foreligger det meget store etterslep som ved utgangen av 2009 er beregnet til nær 20 mrd. kroner. Flertallet viser til den nylig avlagte rapporten fra Riksrevisjonen, som påpeker at antall km vei med uakseptabel standard har økt med hele 1 200 km, eller 10 pst. Flertallet finner denne utviklingen svært uheldig.

Flertallet konstaterer at Regjeringen ikke har ambisjoner om å stanse, enn si begynne å ta igjen, vedlikeholdsetterslepet som er oppstått. Til tross for faglig dokumentasjon på behovene for opprustning, så vel som dokumentasjon på den samfunnsøkonomiske lønnsomheten ved bruk av mer midler til veiformål, konstaterer flertallet at Regjeringen i forslaget til statsbudsjett lar forfallet utvikle seg videre ved at vedlikeholdsmidlene underfinansieres med 355 mill. kroner i forhold til NTP. Flertallet konstaterer at dokumentasjonen på vedlikeholdsetterslepet omfatter det dårlige veidekkets innvirkning på trafikksikkerheten. Flertallet viser til at nullvisjonen ikke er realistisk uten at vedlikeholdsetterslepet snus fra økende til minkende i omfang. Flertallet tar opp kampen mot dødsulykkene og arbeider målbevisst for en nullvisjon for drepte i trafikken som følge av veiens beskaffenhet.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til Regjeringens forslag om å øke bevilgningene med 382,6 mill. kroner, eller 6,6 pst. fra justert saldert budsjett 2009, og er tilfreds med at det legges opp til en høyere oppfølgingsgrad på post 23 enn på investeringspostene. Dette gir grunnlag for fortsatt stor innsats på asfaltlegging og øvrig vedlikehold. Disse medlemmer har merket seg at trafikksikkerhetsinnsatsen skal prioriteres,

og at tiltak rettet mot ulykkestyper med høy alvorlighetsgrad, som møteulykker, utforkjøringsulykker og ulykker med påkjørsel av gående og syklende vil bli prioritert.

Disse medlemmer er bekymret for den store kostnadsøkningen på funksjonskontraktene innenfor drift og vedlikehold og mener arbeidet med å vurdere alternative kontraktsformer og kontraktsstrategier må intensiveres.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser for øvrig til sine merknader om økt bevilgning på 5,0 mill. kroner til Trygg Trafikk under kapittel 3.2.2, jf. kap. 1300 post 71 og at kap.1320 post 23 reduseres tilsvarende.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre viser til at personvernet i Norge er på vikende front under regjeringen Stoltenberg II bestående av Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet. Disse medlemmer påpeker at gjennomsnittsmåling mellom fotobokser er en farlig form for overvåkning, fordi alle bilistene må registreres, og ikke bare dem som kjører for fort. Ved utplassering av tilstrekkelig antall fotobokser vil vegmyndighetene kunne følge hver enkelt bil over lange strekninger. Datatilsynet har tidligere sagt nei til gjennomsnittsmåling, og NAF har vært skeptiske av samme grunn. Med kunstig lave fartsgrenser blir gjennomsnittsmåling mellom fotobokser bare nok en avgift som kun har til hensikt å bringe penger inn i statskassen. Disse medlemmer mener at trafikantene bør følge mer med på trafikkbildet enn på speedometeret, mens gjennomsnittsmåling mellom fotobokser kan føre til det motsatte. Disse medlemmer viser til at Datatilsynet i 2006 satte en stopper for totalovervåkning av alle bilister på enkeltstrekninger, og er skuffet over at Regjeringen likevel har innført strekningsvis ATK. Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen snarest avvikle strekningsvis ATK."

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet er kjent med at trafikkskiltene i Norge i dag har en gjennomsnittsalder på rundt 20 år, men at målsettingen ut ifra et trafikksikkerhetsperspektiv burde ha vært nærmere 10 år. Disse medlemmer viser til sitt forslag om 1 mrd. kroner mer til trafikksikkerhetstiltak i kap 1320 post 23 i 2010 enn Regjeringen, hvorav 750 mill. kroner til midtrekkverk. Disse medlemmer vil bruke deler av

de resterende 250 mill. kroner til skilting, og fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen i forbindelse med statsbudsjettet for 2011 legge frem et nytt og forpliktende opplegg for fornyelse av skiltparken."

Disse medlemmer viser til sitt forslag til Nasjonal transportplan i Innst. S. nr. 300 (2008–2009), der disse medlemmer la opp til en betydelig satsing på trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveier. Disse medlemmer vil finansiere denne satsingen dels gjennom denne budsjettposten, og dels gjennom en ny rentekompensasjonsordning i kap. 1382 post 67 for store drifts- og vedlikeholdsprosjekter. Disse medlemmer vil på denne bakgrunn øke bevilgningen med 1 mrd. kroner i forhold til Regjeringens opplegg.

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

"Stortinget ber Regjeringen åpne for at førerprøve kan gjennomføres i regi av trafikkskoler som godkjennes for dette."

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

"Stortinget ber Regjeringen utrede høyere fart for mopeder."

Disse medlemmer mener at unge bilkjørere må gis anledning til å få mer praksis. Disse medlemmer vil derfor innføre graderte førerkort for personer under 18 år. Dette innebærer at personer fra fylte 17 år kan ta et gradert førerkort der man får

kjøre alene med noen restriksjoner på bruk av bil. Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen utrede graderte førerkort for personer under 18 år."

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til at Høyre i 2009 i sitt alternative budsjettforslag har foreslått et vedlikeholdsfond for samferdsel på 50 mrd. kroner, for å redusere det store etterslepet på vedlikehold av veg- og jernbanenettet i Norge, hvorav 10 mrd. kroner til jernbanen. Dette er en dobling av Høyres forslag fra 2007 til veisektoren, da forslaget innebar et vedlikeholdsfond for veg på 20 mrd. kroner. Fjorårets foreslåtte fond ville gitt en avkastning på årets budsjett på ca. 2 mrd. kroner til veivedlikehold.

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

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

Disse medlemmer viser for øvrig til Høyres tidligere forslag om å innføre en minstegrense for reasfaltering, jf. Dokument nr. 8:2 (2007–2008).

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til Kristelig Folkepartis alternative statsbudsjett der det foreslås økte rammer for investering og vedlikehold av veinettet med 300 mill. kroner ut over Regjeringens forslag.

3.9.2.2 POST 25 BETALING FOR ARBEIDER UTFØRT FØR 2010 PÅ DE NYE FYLKESVEGENE

Komiteen har merket seg at det bevilges 500 mill. kroner som en engangsbevilgning i forbindelse med innføring av forvaltningsreformen. Komiteen har merket seg at dette brukes til dekning av forpliktelser som Statens vegvesen har påtatt seg i 2009 for det vegnettet som fylkeskommunene overtar fra 1. januar 2010, men som først kommer til utbetaling i 2010.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at flere fylkeskommuner i komiteens budsjett høring, ref. brev fra Hordaland fylkeskommune av 9. november 2009, har påpekt at igangsatte prosjekter i Regjeringens tiltakspakke 2009 ikke var fullfinansierte med statlige bevilgninger i 2009. Fra 2010 er ferdigstillingen av prosjektene et fylkeskommunalt ansvar. Disse medlemmer viser til at fylkeskommunen hevder dette dreier seg om relativt store beløp og at det ikke er tatt høyde for denne bindingen i rammeoverføringen til fylkeskommunen for 2010. Disse medlemmer mener Regjeringen i denne saken ikke følger opp sine forpliktelser, og må rette opp dette i forbindelse med salderingsproposisjonen eller senest i Revidert nasjonalbudsjett for 2010.

3.9.2.3 POST 29 VEDERLAG TIL OPS-PROSJEKTER

Komiteen slutter seg til forslag til bevilgning.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser for øvrig til merknader til offentlig-privat samarbeid (OPS) under kapittel 4.2.14 Alternativ finansiering og organisering av infrastruktur.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at det i allerede i dag er bundet opp betydelige beløp i betaling av vederlag til prosjekter bygget etter OPS-modellen. For 2010 er det foreslått en bevilgning på hele 441 mill. kroner,

Disse medlemmer mener det er viktig å sikre mest mulig infrastruktur for skattebetalernes penger. Når det ikke kan dokumenteres kostnadsreduksjoner ved bruk av OPS (Transportøkonomisk institutt og Dovre International, Evaluering av OPS i vegsektoren, rapport 890/2007), samtidig som vi ikke er i en situasjon hvor staten mangler kapital, mener disse medlemmer at det ikke er ønskelig å benytte OPS-modellen i videre utbygging av infrastruktur. Den samme evalueringsrapporten viser at de

viktigste effektiviseringsgevinstene i OPS-prosjektene kan oppnås uavhengig av privat finansiering:

"Effektiviseringsgevinstene ved bruk av totalentreprise, sammenkobling av bygg/drift/vedlikehold, økt prosjektstørrelse og justeringer i gjennomførings- og styringsmodeller kan gjennomføres uavhengig av privat finansiering."

Disse medlemmer er positive til ulike måter å organisere utbygging av infrastruktur, og vil vise til komitéflertallets merknader i forbindelse med St.meld. nr. 16 (2008–2009) jf. Innst. S. nr. 300 (2008–2009):

"Flertallet vil også at andre positive erfaringer fra OPS-prosjektene benyttes for å forbedre samferdselssektoren. Samtidig støtter flertallet Regjeringens konklusjon om ikke å åpne for flere OPS-prosjekter nå. Flertallet vil presisere at ved å bygge på erfaringer fra OPS-prosjektene og andre erfaringer med alternative kontrakter i og utenfor sektoren, bør det være mulig å ta i bruk og prøve ut nye kontrakter forholdsvis raskt."

Disse medlemmer mener det er behov for å vurdere nye kontraktsformer som kombinerer drift og vedlikehold og utvikling av infrastrukturen.

Disse medlemmer vil også peke på at man ved å plassere E16 Filefjell, E6 vest for Alta og det nye dobbeltsporet Oslo–Ski på egne poster i statsbudsjettet, gir nødvendig forutsigbarhet og sikkerhet for at prosjektene kan gjennomføres på en effektiv og rasjonell måte. I den forbindelse viser disse medlemmer til flertallets merknad i Innst. S. nr. 300 (2008–2009):

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, er opptatt av helhetlig utbygging og finansiering av infrastrukturprosjekter. Det er viktig å planlegge sammenhengende utbyggingsprosjekter og legge til rette for optimal framdrift i utbyggingsprosjekter. Med Regjeringens forslag til NTP ivaretas disse hensynene på en god måte.

I den sammenhengen vil flertallet spesielt peke på vesentlig økte rammer og de mange store og sammenhengende utbyggingsprosjektene som ligger i NTP,

Flertallet mener at en investeringsstrategi på riksveg- og banenettet som legger vekt på en mer sammenhengende utbygging av lengre strekninger, vil bidra til bedre utnyttelse av ressursene. En slik strategi vil også gi etatene bedre forutsetninger for å gjennomføre prosjekter med en mer langsiktig kontraktsstrategi som kan tilpasses markedsforholdene. Større prosjekter vil blant annet innebære mulighet for fleksibilitet til å velge forskjellige kontraktstyper, samt fleksibilitet til å foreta en oppdeling av prosjektene i små og store entrepriser.

Flertallet stiller seg positive til Regjeringens forslag om å prøve ut en ordning med å skille ut noen store, helhetlige investeringsprosjekter på egne budsjettposter på Samferdselsdepartementets budsjett.

Dette vil synliggjøre bevilgningsbehovene knyttet til rasjonell framdrift for disse prosjektene i det enkelte budsjettår. Prosjektene med framdrifts- og finansieringsplan behandles av Stortinget. Etter at kostnadsramme og startbevilgning besluttes for disse prosjektene, må bevilgningene de etterfølgende årene følge behovet for rasjonell framdrift i prosjektene.

Flertallet legger til grunn at nivået på kostnadsrammen og periodiseringen i finansieringsplanen settes slik for de aktuelle prosjektene med egne poster, at behovet for kontinuerlig bygging og optimal framdrift ivaretas på en god måte.

For å skjerme bevilgningene til de utvalgte enkeltprosjektene, bør disse bevilgningene ikke kunne nyttes under andre poster, slik det i utstrakt grad er anledning til for gjeldende budsjettposter under Statens vegvesen og Jernbaneverket. Imidlertid bør det gis adgang til å overføre ubrukt bevilgning, slik at eventuelle ubrukte midler ett år kan sikres til prosjektet i påfølgende budsjettår.

Flertallet vil peke på at i de årlige budsjettdokumentene må det redegjøres for prosjektenes framdrift i forhold til de fastlagte planer. For disse prosjektene bør det også være aktuelt å prøve ut nye kontraktsformer.

Flertallet mener at dette er en god modell for prosjektfinansiering.

Flertallet understreker at de tre prosjektene som føres på egne poster, Oslo–Ski, E16 over Filefjell og E6 vest for Alta får en så rask framdrift som det er praktisk mulig med hensyn til planavklaring og rasjonell framdrift for prosjektene."

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at samferdselsmessig infrastruktur skal finansieres av staten, og påpeker at offentlig privat samarbeid (OPS) kan gi god effekt ved bygging og drift av anlegg. Disse medlemmer påpeker at OPS først og fremst er et organiseringsverktøy, og ikke et finansieringsverktøy, og at bruk av OPS-løsning på ingen måte gjør bruk av bompengefinansiering nødvendig. Disse medlemmer viser til at OPS-modellen gir sterke insentiver til de private aktørene, fordi man i tillegg til ansvar for produktiviteten, også er tildelt ansvaret for mengder og ytelse i levetiden. Erfaringene så langt fra blant annet E18 Kristiansand–Grimstad peker i retning av at dette er en mer hensiktsmessig risikofordeling enn tradisjonell modell.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at Regjeringen varslet at evalueringen offentlig-privat samarbeid (OPS) skulle være gjennomført til fremleggelsen av statsbudsjettet for 2008. Dette skjedde ikke, heller ikke i statsbudsjettet for 2009. Derfor var det stor forventning til at temaet ble reist i NTP 2010–2019, og ordningen videreført for flere viktige prosjekt i hele.

Disse medlemmer merket seg også at transportetatene omtalte OPS i sine forslag til NTP (Nasjonal transportplan 2010–2019). Disse med-

lemmer merket seg her med glede at både Statens vegvesen og Jernbaneverket anbefaler at flere prosjekter fremmes og realiseres som OPS-prosjekter.

Disse medlemmer vil også framheve rapporten fra Transportøkonomisk institutt og konsulentfirmaet Dovre International, som så klart anbefaler at Regjeringen satser på denne formen for prosjektfinansiering også i framtiden. Disse medlemmer viser til at det konkluderes i rapporten, og slås fast, de svært positive erfaringene med offentlig-privat samarbeid (OPS).

Disse medlemmer peker på at rapporten drøfter hvorvidt OPS er en økonomisk rimeligere fremgangsmåte. Disse medlemmer vil i denne sammenheng peke på at denne vurderingen ikke bare må avgrenses til statsfinansene. Disse medlemmer mener dette også må omfatte den totale samfunnsøkonomiske lønnsomhet, hvor positive virkninger for næringslivet, trafikksikkerhet osv. på grunn av raskere realisering vektlegges. Disse medlemmer kan ikke se at liknende vurderinger er gjort av Samferdselsdepartementet, og Regjeringens avvisning av OPS som prosjektfinansieringsverktøy framstår lite konsistent.

Disse medlemmer minner om at OPS-organiseringen av prosjektene har ned mot halvert tiden for realisering av nye vegprosjekt. Disse medlemmer viser som eksempel til ny E18 mellom Grimstad og Kristiansand. Skulle denne parsellen blitt bevilget over løpende budsjett på vanlig måte, ville det raskt kunne tatt over åtte år å realisere prosjektet. Prosjektet ble ferdigstilt i sommer på stipulert byggetid.

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

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

Disse medlemmer viser til at den viktigste positive egenskapen med privat finansiering er uav-

hengigheten til årlige offentlige budsjetter. Dette kan imidlertid også realiseres på andre måter, eksempelvis gjennom prosjektfinansiering. Ved bruk av prosjektfinansiering vil en imidlertid ikke oppnå gunstige effekter som kommer av at profesjonelle private investorer og långivere stiller krav til styringen av prosjektene.

Disse medlemmer registrerte at Regjeringen i budsjettforslaget for 2007 på side 102 i "Gul bok" (St.prp. nr. 1 (2006–2007)), la prosjektfinansiering dødt uten at det var definert hva man la i det. Prosjektfinansiering kan blant annet være en totalbevilgning, der man oppnår fordelene det representerer at man har fullfinansiering fra start.

Disse medlemmer peker på det omfattende behovet for infrastrukturinvesteringer og vedlikehold. I denne sammenheng er det flere grep enn OPS som kan og bør vurderes. Disse medlemmer vil derfor anmode om at Regjeringen åpner for både mer OPS og prosjektfinansiering eller andre alternative finansierings- og organiseringsformer.

Disse medlemmer vil derfor fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen utarbeide egen sak om både veg- og jernbaneprosjekter som etter en faglig vurdering kan være egnet for offentlig-privat samarbeid (OPS)."

Disse medlemmer viser også til sine merknader og forslag i Innst. S. nr. 300 (2008–2009):

"Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre ønsker å ta i bruk offentlig-privat samarbeid (OPS) i lang større grad enn hva som har vært gjort i Norge tidligere. De erfaringer vi har med OPS, har vist at vegstrekninger som lenge har vært på planleggingsstadiet, har latt seg utbygge raskere enn med tradisjonell finansiering. Dessverre har Regjeringen ikke benyttet seg av OPS i samferdselsutviklingen i inneværende stortingsperiode.

Disse medlemmer vil særlig vise til følgende fordeler med OPS:

- Halvert utbyggingstid
- Garanterte utbyggingskostnader – ingen budsjettsprekker
- Sannsynligvis 5–15 pst. rimeligere utbygging enn ved tradisjonell utbygging
- Bygging av høy kvalitet ved at utbygger selv skal vedlikeholde
- Drift og vedlikehold i 25 år inkluderes i kontrakten
- Årlige utbetalinger til utbygger i 25 år gjør at vegen forblir av høy kvalitet i hele perioden
- Ingen utbetaling til utbygger før vegen står ferdig
- Sammenhengende utbygging av lange strekninger
- Utnytter private utbyggers kompetanse, kreativitet og fleksibilitet."

Komiteens medlemmer fra Høyre viser også til sine egne merknader og forslag i Innst. S. nr. 300 (2008–2009):

"Komiteens medlemmer fra Høyre viser til Høyres transportplan, og vil starte følgende prosjekter som offentlig-privat samarbeid (OPS) i perioden 2010–2019 (ikke i prioritert rekkefølge):

- E18 Akershus–Svenskegrensen
- E18 Mosseveien ("Mosseveien i tunnel")
- E18 Oslo–Asker ("Vestkorridoren")
- E18 Vestfold/Telemark/Aust-Agder*
- Rv 2 Kløfta–Kongsvinger (gjenstående)
- Rv 3 Østerdalen*
- E16 Valdres–Filefjell
- E6 i Akershus, Hedmark og oppland*
- E6 Trondheim–Oppland grense*
- E16 Bjørum–Skaret–Hønefoss (Sollihøgda)
- Rv 7 Søkna–Ørgenvika
- E134 Damåsen–Saggrenda
- E134 Røldal–Haukeli
- E39 Kyststamvegen*
- Rv 550 Sotrasambandet
- E16 Arnatunnelen
- E136 Ålesund–Oppland grense*
- Rv 714 Orkanger–Hitra
- Rv 17 Asphaug–Namsos
- Saltapakke 2
- E6 vest for Alta
- E105 Kirkenes–Russland grense

Prosjekter merket *: Oppdelt i hensiktsmessige enkeltstrekninger.

Disse medlemmer vil fremme forslag om de enkelte prosjektene som OPS-prosjekt under korridorene i kapittel 10.3."

Disse medlemmer viser til Høyres merknader og forslag i finansinnstillingen, Innst. 2 S (2009–2010), og der det fremmes forslag om OPS-finansiering og organisering på følgende tre prosjekter i 2010; E39, E18 og rv 7.

3.9.2.4 POST 30 RIKSVEGINVESTERINGER

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, har merket seg at Regjeringen gjennom bevilgningen på 5 110,4 mill. kroner dekker inn 21,2 pst. av rammen i St.meld. nr. 16 (2008–2009) og Statens vegvesens utkast til handlingsprogram for perioden 2010–2013, eller 1 150 mill. kroner mindre enn NTP.

Flertallet har videre merket seg at det i 2010 forutsettes at om lag 5,1 mrd. kroner blir stilt til rådighet gjennom innbetaling av bompenger til riksveginvesteringer. I tillegg kommer bompenger til investeringer til fylkesvegnettet og kommunalt vegnett, samt bompenger til driftstiltak for kollektivtransporten i Oslo og Akershus. Flertallet har merket seg opplysningene fra departementet om at samlet anslag for 2010 for bompenger til investering i

offentlig vegnett inklusive driftstiltak for kollektivtransporten i Oslo og Akershus er i størrelsesorden 9,8 mrd. kroner.

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

Flertallet vil også minne om viktigheten av å ta finanskrisen på alvor. Den sittende regjeringen har etter flertallets oppfatning ikke gjort nok for å sikre norske arbeidsplasser. Flertallet ønsker å bidra til lavere arbeidsledighet ved å øke investeringene innenfor samferdselssektoren.

Flertallet mener det er behov for omfattende nybygging og vedlikehold av det norske riksvegnettet.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at det er foreslått bevilget 5 110,4 mill. kroner til dette formålet i 2010, og er svært tilfreds med at det legges opp til en økning på 960 mill. kroner i forhold til saldert budsjett 2009.

Disse medlemmer registrerer at forslaget for bevilgning for 2010 er et godt utgangspunkt for oppfølging av St.meld. nr. 16 (2008–2009), hvor det legges til grunn en opptrapping av ramma i de første fire åra av NTP-perioden.

Disse medlemmer vil spesielt trekke fram den kraftige innsatsen på trafikksikkerhetstiltak og viser til at den foreslåtte bevilgningen på 730 mill. kroner under post 30 er en videreføring av det høye nivået fra 2009, og innebærer en oppfølgingsgrad på over 30 pst. målt opp mot NTP-ramma.

Disse medlemmer har forståelse for at igangsatte eller vedtatte prosjekter krever en forholdsvis stor del av investeringsbudsjettet for 2010. Samtidig er disse medlemmer opptatt av at vedtak om nye store prosjekter ikke skal medføre en svekking av planlagte bevilgninger til programområdene mindre utbedringer, gang- og sykkelveger, trafikksikkerhetstiltak, miljø- og servicetiltak, kollektivtrafikk, planlegging/grunnerverv i handlingsprogramperioden.

Disse medlemmer mener det er viktig å holde det samme ambisjonsnivået for programområdene som for enkeltprosjektene.

Disse medlemmer viser for øvrig til sine prioriteringer i forbindelse med St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019 og Innst. S.

nr. 300 (2008–2009), og støtter forslaget til bevilgning.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sitt forslag til Nasjonal transportplan i Innst. S. nr. 300 (2008–2009), der det legges opp til å investere 200 mrd. kroner i riksveiene for perioden 2010–2019 utover rammene i Regjeringens NTP. Disse medlemmer viser til at regjeringspartiene Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet vedtok en NTP nærmest blottet for ambisjoner og vyer, men at Regjeringen likevel allerede ligger 929,6 mill. kroner på etterskudd ifølge sin egen plan. Disse medlemmer ønsker derfor å investere 9 mrd. kroner i riksveier i 2010, gjennom direkte bevilgninger (656 mill. kroner), utenlandsbudsjett (1 mrd. kroner) samt investeringsramme for rentekompensasjon (19,27 mrd.).

Disse medlemmer peker på at mange tiår med manglende veibevilgninger har gjort at Norge har sakkert akterut på samferdselssiden. Feilslått og mangelfull samferdselspolitikk og manglende ressurs-satsing på veiutbygging/veivedlikehold har medført at Norge i tillegg har fått en økende veiulempe gjennom et nasjonalt veinett som ikke holder mål, og disse medlemmer påpeker at disse veiulempene kommer i tillegg til de naturgitte avstandsulempene i Norge som næringslivet uavhengig av infrastruktur vil slite med. Disse medlemmer peker på at Regjeringens budsjett ikke er tilpasset nødvendigheten av og muligheten for modernisering av norsk infrastruktur.

Disse medlemmer vil øke fartsgrensene på norske veier der veistandarden er god nok, men det er dessverre bare en liten andel av norske veier som har fullgod standard i henhold til Statens vegvesens veinormaler. Disse medlemmer vil ha 110 km/t på vei tilsvarende dagens motorvei klasse A, og 120 km/t på spesielt godt egnede strekninger. Norge har per i dag den laveste maksimalfartsgrensen i hele Europa. Trygg Trafikk påpekte allerede i 2005 at firefeltsveiene er gode nok til at topphastigheten kan økes til 120 km/t, og E6 i Østfold ble trukket frem som en vei der dette ville være hensiktsmessig. I Danmark ble fartsgrensene på de beste motorveiene økt til 130 km/t i 2004, og det er ifølge den danske organisasjonen FDM ikke grunnlag for å si at det er en sammenheng mellom økte fartsgrenser og flere ulykker med økt fartsgrense. Disse medlemmer ønsker i første omgang å godkjenne 110 km/t som fartsgrense på de beste motorveiene i henhold til anbefaling fra Statens Vegvesen, jf. oppslag i blant annet Aftenposten 24. april 2004. Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

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

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til Høyres alternative budsjett hvor det er satt av 1 mrd. kroner mer enn i Regjeringens forslag til vegbygging, rassikring, trafikksikkerhetstiltak, som bl.a. midtdelere, og planlegging/prosjektering av store sammenhengende veiprosjekt.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til Kristelig Folkepartis alternative statsbudsjett der det foreslås å øke post 30 Riksveginvesteringer med 50 mill. kroner ut over Regjeringens forslag. Dette medlem viser også til sine merknader under kapittel 4.2.3 der det gjøres rede for Kristelig Folkepartis forslag om en belønningsordning for gang- og sykkelvei.

Midtdelere

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser til at forhold knyttet til veiutformingen og veimiljøet kan påvirke utfallet av en ulykke. Derfor har Statens vegvesen løftet fram midtdelere og brede midtfelt/rumlefelt som et av de viktigste tiltakene på høyt trafikkerte tofeltsveier, og derfor er det også satt konkrete mål i Nasjonal transportplan for utbygging av midtdelere og brede midtfelt/rumlefelt. Fysisk skille mellom kjøreretningene er beregnet å gi en reduksjon i antall drepte på 70–80 pst., mens brede midtfelt/rumlefelt er beregnet å gi en reduksjon i antall drepte på 20–30 pst. Brede midtfelt/rumlefelt er som regel vesentlig billigere per løpemeter og vil således kunne gi mer trafikksikkerhet per investert krone.

Flertallet mener det må investeres mer i denne typen trafikksikkerhetstiltak.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, foreslår derfor at innsatsen til midtdelere og brede midtfelt/rumlefelt økes med 15 mill. kroner ut over Regjeringens budsjettforslag. Denne omprioriteringen gjennomføres som en omfordeling innenfor kap. 1320 post 30.

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

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

Dette flertallet vil fastholde sin 0-visjon for drepte og hardt skadde på norske veier som direkte følge av uforsvarlig veistandard.

Dette flertallet har merket seg at Regjeringen foreslår at det kun skal bevilges midler til 9 km fysiske midtdelere i 2010, og viser til at mer enn 100 personer mister livet årlig i møteulykker. Dette flertallet ser på dette som en helt utilstrekkelig innsats mot tap av liv i trafikken. Nullvisjonen kan ikke realiseres gjennom å forutsette at trafikantene ikke gjør feil, og gjennom ensidig å tillegge bilførere ansvaret for enhver ulykke i trafikken.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at 33 pst. av trafikkdrepte i 2008 døde i møteulykker, og at midtdelere kunne spart veldig mange av disse livene. Ifølge Veidirektoratet ville 750 km midtdelere spart 70 liv årlig. Disse medlemmer vil peke på at midtdelere er den beste måten å bekjempe møteulykker på. Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett, der bevilgningen på kap. 1320 post 23 økes med 1 mrd. kroner. Disse medlemmer ønsker å prioritere en betydelig andel av disse midlene til nye midtdelere. Disse medlemmer vil samtidig vise til Fremskrittspartiets forslag til Nasjonal transportplan i Innst. S. nr. 300 (2008–2009) med forslag om 2 300 km ny trygg motorvei mellom de største byene i landet. Disse medlemmer følger opp dette NTP-forslaget i Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2010.

Disse medlemmer ønsker å bruke 750 mill. kroner mer enn Regjeringen på midtdelere og midtrekkverk, og estimerer at dette vil tilsvare omtrent 100 km nytt midtrekkverk utover Regjeringens forslag om 9 km nytt midtrekkverk i 2010.

Komiteens medlemmer fra Høyre mener at det må satses langt sterkere på midtdelere. I Høyres alternative budsjett foreslås derfor 7 ganger så mye til midtdelere enn Regjeringen i forslag til statsbudsjett.

Belønningsordning for gang- og sykkelveier

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti viser til sitt forslag i innstillingens kapittel 4.2.3 om transportsikkerhet:

"Stortinget ber Regjeringen opprette en belønningsordning for å sikre skoleveiene."

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at ordningen med øremerkete tilskudd til fylkesvegformål og trafikksikkerhetstiltak, tidligere Aksjon skoleveg, i 2001 ble innlemmet i rammetilskuddet til fylkeskommunene. Disse midlene ble brukt til bygging av gang- og sykkelveger, fartsdempende tiltak i boligområder og andre trafikksikkerhetstiltak på fylkes- og kommuneveger. Fra 2001 har fylkeskommunene administrert kriteriene for bruk og bevilgninger til trafikksikkerhetstiltak. Disse medlemmer viser til at undersøkelser fra Statens vegvesen viser at alle fylkeskommuner fortsatt opprettholder ordningen med tilskudd til trafikksikkerhetstiltak. Disse medlemmer er urolige for tendensen til at fylkeskommunene reduserer tilskuddene til trafikksikkerhetstiltak, og vil følge utviklingen nøye.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til Kristelig Folkepartis alternative forslag til statsbudsjett, der det foreslås 150 mill. kroner til en slik belønningsordning.

Nærmere om investeringsprogrammet for stamveirutene

Korridor 1 Oslo–Svinesund/Kornsjø

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

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at det ifølge svar på spørsmål 240 fra finanskomiteen/Fremskrittspartiets fraksjon av 15. oktober 2009 er forventet en trafikkvekst i Oslo på 60 pst. innen 2030. Disse medlemmer mener at dette bør få konsekvenser for investeringsnivået i korridor 1. Disse medlemmer viser til at E6 Oslo–Svinesund er underdimensjonert med tanke på trafikkveksten, og viser til sine merknader om fremtidig utvidelse av motorveien i Innst. S. nr. 300 (2008–2009). Disse medlemmer vil samtidig vise til at Fremskrittspartiet var blant dem som kjempet frem motorvei på strekningen, jf. Innst. S. nr. 240 (2003–2004). Disse medlemmer er svært skuffet over alle bommene på strekningen, og viser til sitt forslag om 12 mrd. kroner til sletting av bompengeselskapenes gjeld i saldert nasjonalbudsjett 2008, jf.

Innst. S. nr. 104 (2008–2009). Disse medlemmer ønsker statlig fullfinansiering av restarbeidene på E6 Vinterbro/Assurtjern og E6 Svingenskogen.

Disse medlemmer viser til disse medlemmers forslag til Nasjonal transportplan i Innst. S. nr. 300 (2009–2010), som disse medlemmer følger opp i Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2010. Disse medlemmer viser til at en slik oppfølging medfører konkrete tilleggsbevilgninger til følgende spesifiserte riksveiprosjekter (inkl. innfasing investeringsramme rentekompensasjon):

Prosjekter i Fremskrittspartiets forslag til Nasjonal transportplan 2010–2019 med bevilgning i perioden 2010–2013

2010

1. Oslo–Svinesund/Kornsjø

E6 Svingenskogen–Åsgård	40,2 mill.
E6 Vinterbru–Assurtjern	31,8 mill.
Andre viktige prosjekter i korridor 1	136,4 mill.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at stamveirute 1, korridor 1, er Norges hovedfartsåre for landeveisekspert inn og ut av Norge og at trafikk tettheten er den største i landet. Disse medlemmer mener at dette viktige veiprojektet er en klar nasjonal oppgave, og at utbyggingen burde være et løft basert på fullfinansiering fra sentrale myndigheter – uten bompenge/brukerbetaling. Disse medlemmer understreker viktigheten av at tidsskjemaet for fullføringen av E6 som firefelts motorvei gjennom Østfold og Akershus opprettholdes.

Rv 114/115 Sarpsborg–Fredrikstad

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, gjør oppmerksom på, og ber, Regjeringen sørge for tilstrekkelige midler og plankapasitet til opprustning av nytt veisystem mellom Sarpsborg og Fredrikstad. Dette aktualiseres særlig av at nytt sykehus for Østfold skal lokaliseres på Kalnes i Sarpsborg kommune.

Korridor 2 Oslo–Ørje/Magnor

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, har merket seg at korridor 2 er den nest viktigste landeveittransportkorridoren, med stor betydning for godstransporten østover og vestover mellom Norge og Sverige.

Flertallet viser til at ruten E18 Oslo–Ørje til Stockholm er den nest viktigste hovedforbindelse til og fra utlandet etter korridor 1 Oslo–Svinesund. Veien har stor regional viktighet – spesielt for indre Østfold, men også gods- og persontrafikken til og fra

Sverige, Finland, Baltikum og Russland. Flertallet vil samtidig vise til at det er et stort antall dødsulykker på veien, jf. svar på NTP-spørsmål nr. 49 fra komiteen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet har ingen forståelse for at Regjeringen ikke vil fullfinansiere firefelts motorvei på hele den norske delen E18. Motorveistandard vil gi en stor logistisk nasjonaløkonomisk gevinst idet bilparken blir vesentlig bedre utnyttet med større verdiskapning som resultat. Disse medlemmer mener at det er svært lite fremtidsrettet av Regjeringen å bygge ny tofeltsvei på deler av strekningen. Disse medlemmer vil for øvrig vise til sine merknader til de ulike prosjektene på E18 i Innst. S. nr. 300 (2008–2009), der disse medlemmer la opp til at en betydelig del av investeringene skulle komme i perioden 2010–2013.

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

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

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

Disse medlemmer viser til sine forslag til Nasjonal transportplan i Innst. S. nr. 300 (2009–2010), som disse medlemmer følger opp i Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2010. Disse medlemmer viser til at en slik oppfølging medfører konkrete tileggsbevilgninger til følgende spesifiserte riksveiprosjekter (inkl. innfasing investeringsramme rentekompensasjon):

Prosjekter i Fremskrittspartiets forslag til Nasjonal transportplan 2010–2019 med bevilgning i perioden 2010–2013	2010
---	------

2. Oslo–Ørje/Magnor	
E 18 Oslo–Riksgrensen/Ørje	482,5 mill.
E18 Knapstad–Retvedt	63,5 mill.
E18 Krosby–Knapstad	148,3 mill.
E18 Melleby–Momarken	154,6 mill.
E18 Sydhavna	19,1 mill.
Rv 2 Kongsvinger–Slomarka	158,9 mill.
Rv 22 Fetveien	81,8 mill.
Rv 35 Hokksund–Hønefoss–Kløfta	706,8 mill.
Andre viktige prosjekter i korridor 2	136,4 mill.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at ruten E18 Oslo–Ørje til Stockholm er den nest viktigste hovedforbindelse til og fra utlandet etter korridor 1 – E6 Oslo–Svinesund. Veien har stor regional betydning – spesielt for Indre Østfold, men også for gods- og persontrafikken til Sverige, Finland, Baltikum og Russland. Disse medlemmer viser til at hele veistrekningen snarest må bygges som sammenhengende motorvei. Disse medlemmer vil peke på at de gjenstående flaskehalsene på veistrekningen E18 Oslo–Ørje sterkt vil begrense den positive effekten av de øvrige investeringene i korridoren. Disse medlemmer vil prioritere denne strekning for ferdigstillelse fortløpende ved bruk av finansiering gjennom offentlig-privat samarbeid (OPS).

Disse medlemmer understreker betydningen av at Regjeringen raskt og umiddelbart må ta frem planene for ferdigstillelse av E18 til motorveistandard i Søndre Akershus til Oslo; fra Retvedt til Vinterbro. Dette representerer 16,7 km. Slik fremføringen i dag fremstår, er det åpenbart en "missing link" idet planer og gjennomføring av E18 fra Oslo til Stockholm ikke har full motorveistandard på hele strekningen på norsk side.

Disse medlemmer viser til at innkjøringen til Oslo kan bygges som OPS-prosjekter (bl.a. Mosseveitunnel).

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til fremsatt forslag i finansinnstillingen, jf. Innst. 2 S (2009–2010), om å igangsette veiprosjektet E18 Vinterbro–Ørje som et OPS-prosjekt (offentlig-privat samarbeid) i løpet av 2010.

Disse medlemmer viser til det igangsatte arbeidet på rv 2 med forsøksprosjekt smal firefelts motorvei. Dette er helt i samsvar med Høyres alternative transportplan. Dette er en modell som med fordel

kan benyttes på flere strekninger og sikre kontinuerlig utbygging av rv 2.

Ring 3 – Ulven–Sinsen

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at statens veiprojekt Ulven–Sinsen på Ring 3 har hatt en kostnadsoverskridelse på over 2 mrd. kroner. Disse medlemmer mener at disse kostnadsoverskridelsene bør dekkes av staten og ikke belastes Oslos bilister gjennom bompengerekkering i Oslopakke 3. Dette prosjektet er initiert av staten, og disse medlemmer anser det som svært uheldig at dette må betales av Oslos bilister, som allerede betaler en urimelig stor andel av vei og kollektivprosjekter i Oslo.

Ringveier og avlastning

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet peker på viktigheten av å skape ringveier og omkjøringsmuligheter som tilbyr trafikk som kommer inn mot Oslo å passere uten å tvinges inn i selve byen når dette ikke er nødvendig. Disse medlemmer peker spesielt på mulighetene som ligger i å oppruste rv 35 i nord, rv 23 i vest og rv 120, alternativt rv 22 i sørøst med sistnevnte som forbindelse mellom E6/Gardermoen og Moss–Folloregionen.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

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

Rv 35 Jessheim–Hønefoss–Hokksund

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

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti understreker viktigheten av at nødvendig opprusting og utbedringer blir startet opp og gjennomført så tidlig som mulig i planperioden. Strekningen Jevnaker–Olimb er siste etappe i forbindelsen Jevnaker–Gardermoen, og veien er en

viktig forbindelse til Gardermoen fra Buskerud og østre deler av landet.

Disse medlemmer viser til at det arbeides med ny parsell (smal firefelt) mellom Hokksund og Åmot, og ber Regjeringen sette av midler til planarbeid med denne strekningen.

Korridor 3 Oslo–Grenland–Kristiansand–Stavanger

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at korridoren dekker en befolkningstett kyststripe mellom Oslo og Stavanger, og at korridoren betjener i alt 16 byer. Disse medlemmer påpeker at en stor andel av Norges befolkning bor langs korridor 3, og det er mange ulykkesutsatte veistrekninger i korridoren. Disse medlemmer ønsker sammenhengende motorvei på hele strekningen Oslo–Kristiansand–Stavanger, og er skuffet over at Regjeringen kun vil bygge 67 km ny firefeltsvei på denne strekningen. Disse medlemmer viser til sitt forslag til Nasjonal transportplan 2010–2019/34, der det ble lagt opp til å investere 16,7 mrd. kroner mer enn Regjeringen på E18 i korridor 3 enn Regjeringens opplegg for 2010–2019. Disse medlemmer viser til at 4 095 mill. av investeringsrammen var foreslått satt av for perioden 2010–2013. Disse medlemmer viser til at det på E39 i korridor 3 ble foreslått investert 21 030 mill. mer enn Regjeringen, hvorav det aller meste var knyttet til firefelts motorvei E39 Kristiansand–Sandnes. Disse medlemmer viser til at 8,6 mrd. kroner av den totale investeringsrammen var foreslått satt av for perioden 2010–2013.

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

Disse medlemmer vil særlig fremheve viktigheten av å få igangsatt prosjektering på de ulike motorveistrekningene av E18 der det per i dag ikke finnes ferdige planer, blant annet på E18 Tvedestrand–Arendal.

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

Disse medlemmer ønsker å bedre fremkommeligheten i Kristiansand, og viser til at rv 456 Vågsbygdveien er hovedvei for en stor del av Kristiansands befolkning og har store trafikkavviklingsproblemer. Disse medlemmer vil i den forbindelse vise til sine merknader om veien i Innst. S. nr. 300 (2008–2009), samt i Innst. 82 S (2009–2010), jf. St.prp. nr. 98 (2008–2009).

Disse medlemmer viser til sine forslag til Nasjonal transportplan i Innst. S. nr. 300 (2009–2010), som disse medlemmer følger opp i Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2010. Disse medlemmer viser til at en slik oppfølging medfører konkrete tilleggsbevilgninger til følgende spesifiserte riksveiprojekter (inkl. innfasing investeringsramme rentekompensasjon):

Prosjekter i Fremskrittspartiets forslag til Nasjonal transportplan 2010–2019 med bevilgning i perioden 2010–2013	2010
---	------

3. Oslo–Grenland–Kristiansand–Stavanger

E18 Bjørvikprosjektet	235,1 mill.
E18 Frydenhaug–Eik	21,2 mill.
E18 Grimstad–Arendal	38,1 mill.
E18 Gulli–Langåker/Bommestad–Sky–Langangen	403,6 mill.
E18 Kopstad–Gulli, inkl. refusjon	21,2 mill.
E18 Langangen–Dørdal	105,9 mill.
E18 Tvedestrand–Arendal	42,4 mill.
E39 Eiganestunnelen	84,7 mill.
E39 Kristiansand–Sandnes	1 694,6 mill.
E39 Stangeland–Sandved, inkl. refusjon	42,4 mill.
E39 Tjensvollkrysset	10,6 mill.
E39 Vigeland–Osestad	78,4 mill.
Rv 23 Dagslett–Linnes–Lier	63,5 mill.
Rv 456 Vågsbygd–E39	338,9 mill.
Andre viktige prosjekter i korridor 3	136,4 mill.

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

Disse medlemmer viser til Vegvesenets utredning som stadfester at på strekningen E39 mellom Oslo og Stavanger er det nå bare strekningen

Vest-Agder/Rogalands grense til Ålgård som ikke har eller har fått bevilget midler til gateløys. Dette trafikksikkerhetstiltaket vil være et viktig bidrag til trafikksikkerheten på strekningen og vil redusere antall ulykker.

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

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

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

Disse medlemmer vil videre vise til at viktige strekninger på E39, som E39 vest for Kristiansand, Smiene–Harestad og Eiganestunnelen i form av større statlig andel til Ryfast, vil kunne prioriteres tidligere med økonomiske midler med Høyres plan for helhetlig opplegg i samferdselspolitikken. Disse medlemmer viser til at Høyres transportplan vil frigjøre betydelige økonomiske ressurser, fordi vi vil realisere vei og jernbaneprosjekter som OPS-løsninger.

E18 gjennom Bamble

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til at man de siste årene har hatt en stor økning i antallet ulykker på E18 igjennom Bamble, og vil at denne strekningen skal prioriteres i 2010.

Flertallet vil peke på at både Stortingets transport- og kommunikasjonskomité og samferdselsministeren siden 2007 har befart forholdene langs veien, og at disse har vært enige om at forholdene er svært trafikkfarlige. Det er derfor med skuffelse at flertallet registrerer at statsråden og Regjeringen ikke har valgt å prioritere midler til strakstiltak i 2010 som omfatter planfrie kryss på denne svært ulykkesbelastede strekningen.

Rv 23 gjennom Røyken og Lier kommuner

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, er kjent med at arbeidet med opprusting av rv 23 gjennom Røyken og Lier kommuner har manglet fremdrift.

Flertallet viser til den positive effekten ferdigstillelse vil få i forbindelse med økt bruk av Oslofjordtunnelen, avlastning av gjennomgangstrafikken på E18 Lier–Oslo, samt funksjon som en del av et ringveisystem som avlaster Oslo for gjennomgangstrafikk. Flertallet vil spesielt peke på den økte trafikktviklingen som ganske sikkert vil komme når Oslofjordfjordtunnelen er nedbetalt om få år.

Flertallet har også uttrykt sterk bekymring for den situasjonen utbyggingssaken for rv 23 har satt beboere langs planlagt trase gjennom Røyken kommune i. Flertallet finner det urimelig å sette beboere ute av stand til å disponere egen eiendom, i usikkerhet mht. vedlikehold og i praksis umuliggjort å få eiendommer solgt, på grunn av en båndlegging av eiendommene på ubestemt tid, slik det har vært tilfellet i dette prosjektet.

Flertallet er derfor positive til at innløsning av beboere langs ny rv 23 nå gjennomføres. Flertallet vil likevel peke på at forholdene knyttet til innløsning og båndlegging langs planlagte veitraseer er et generelt problem. Av hensyn til samfunnets behov for planlegging og gjennomføring av samferdselsløsninger vil enkelte til tider måtte avstå eiendom, men å la eierne leve i det uvisse i mange år mht. innløsningstidspunkt er å legge en urimelig tung byrde på enkeltpersoner for oppgaver som er statens ansvar og i samfunnets interesse.

Flertallet fremmer derfor følgende forslag:

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

Korridor 4 Stavanger–Bergen–Ålesund–Trondheim

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til at korridoren er den sentrale ferdssåren langs kysten i Sør-Norge og at korridoren omfatter de tre største storbyområdene utenom Oslo: Stavanger, Bergen og Trondheim. Korridoren knytter sammen områder med sterkt eksportrettet og transportkrevende næringsliv.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at korridor 4 er den sentrale ferdssåren langs vestkysten i Sør-Norge, og at korridoren betjener de tre største byområdene utenom Oslo, dvs. Stavanger, Bergen og Trondheim. Disse medlemmer viser til at det er mye eksportrettet virksomhet som fiskeoppdrett og fiskerier, men at denne eksporten i hovedsak går via andre korridorer til markedene i utlandet. Disse medlemmer påpeker at en av hovedutfordringene i korridoren er knyttet til høye transportkostnader grunnet tidkrevende og kostbare fjordkryssinger, samt mange bomstasjoner. Disse medlemmer viser til sine merknader om enkeltprosjekter på E39, rv 13 (inkl. rv 7 Hardangerbrua) og rv 9 i Innst. S. nr. 300 (2008–2009).

Disse medlemmer viser til sine forslag til Nasjonal transportplan i Innst. S. nr. 300 (2009–2010), som disse medlemmer følger opp i Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2010. Disse medlemmer viser til at en slik oppfølging medfører konkrete tilleggsbevilgninger til følgende spesifiserte riksveiprojekter (inkl. innfasing investeringsramme rentekompensasjon):

Prosjekter i Fremskrittspartiets forslag til Nasjonal transportplan 2010–2019 med bevilgning i perioden 2010–2013 2010

4. Stavanger–Bergen–Ålesund–Trondheim

E39 Førde–Skei–Hornindal	31,8 mill.
E39 Hjartåberga	95,3 mill.
E39 Høggjølen–Harangen	21,2 mill.
E39 Jektevik–Sandvikvåg	6,4 mill.
E39 Knutset–Høgset	21,2 mill.
E39 Kvivsvegen	213,9 mill.
E39 Lavik ferjekai	23,3 mill.
E39 Renndalen–Staurset, inkl. refusjon	46,6 mill.
E39 Svegatjørn–Rådal	269,9 mill.
E39 Torvund–Teigen	72, mill.
E39 Vadheim–Sande–Førde	63,5 mill.
E39 Vågsbotn–Hylkje	38,1 mill.
Rv 13 Bugjelet–Brimnes	14,8 mill.
Rv 13 Øvre Granvin–Voss grense/Møns- haug–Palmafoss, inkl. rassikring (Skjer- vet)	370,7 mill.
Rv 13/7 Hardangerbrua	46,6 mill.
Rv 9 Kristiansand–Haukeligrend og rv 13 Jøsendal–Voss	84,7 mill.
Rv 9 Tveit–Langeid	19,1 mill.
Andre viktige prosjekter i korridor 4	136,4 mill.

Ferjefri kyststamvei – E39

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til de borgelige partienes forslag i NTP-behandlingen hvor Regjeringen ble anmodet om å fremme sak på strekningen E39-Kyststamvegen i NTP (2010–2019), jf. Innst. S. nr. 300 (2008–2009):

"Stortinget ber Regjeringen fremme hensiktsmessige enkeltstrekninger på E39-Kyststamveien, organisert som OPS-prosjekt i løpet av planperioden 2010–2019."

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til fylkesdelplan vedtatt av Hordaland fylkesting vedrørende trasévalg for E39 Kyststamveien mellom Stord og Bergen samt de vedtatte reguleringsplaner for denne traseen i de berørte kommuner. Disse medlemmer legger dette til grunn for fremtidig utbygging for å modernisere denne strekningen av E39 Kyststamveien. Disse medlemmer minner om og understreker hovedfunksjonen for E39 Kyststamveien – en nasjonal hovedvei mellom sør og nord langs kysten av Vestlandet. Disse medlemmer viser til sitt forslag om å innføre gratis riksveiferjer. Disse medlemmer viser til sitt alternative statsbudsjett for 2010 der det foreslås satt av tilleggsmidler til prosjekter på en rekke strekninger på E39.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser videre til merknader fra NTP (2010–2019), jf. Innst. S. nr. 300 (2008–2009):

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

Disse medlemmer viser også til samferdselsminister Liv Signe Navarsete sin lovnad på Vestlandskonferansen 1. september 2009, om at Regjeringen nå går inn for ferjefri løsning mellom Stord og Bergen, og lover å sette i gang planlegging av dette umiddelbart. Disse medlemmer vil vise til det framlagte budsjettet der dette dessverre ikke er nevnt.

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

Disse medlemmer anser i likhet med næringslivet (NHO) og fylkeskommunene på strekningen, prosjektet "Ferjefri kyststamvei – E39" som en høyt prioritert oppgave, men savner Regjeringens

vilje til å løfte fram enkelt prosjekter som kan virkeliggjøre dette.

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

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

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

Disse medlemmer viser til fremsatt forslag i finansinnstillingen, jf. Innst. 2 S (2009–2010), om at strekningen Rådal–Svegatjønn på E39, som ligger realiseringsklart i departementet, organiseres og fremmes for Stortinget som et OPS-prosjekt i løpet av 2010.

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

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

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

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

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

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

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

Kystvegen mellom Måløy og Florø

Komiteens medlemmer fra Høyre vil fremheve "45 minutters"-regionen i Sogn og Fjor-

dane som et svært viktig tiltak på Kystvegen mellom Måløy og Florø. Selv om dette ligger på det fremtidige fylkesvegnettet, vil disse medlemmer fremheve prosjektet Bremangersambandet, og bidra til at 200 mill. kroner fra Høyres økte ramme til fylkesveiene prioriterer dette prosjektet i første del av perioden.

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

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at veitraseen over Haukeli E134 forbinder områder med stor befolkningstetthet på til sammen rundt 2,5 millioner mennesker.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at korridor 5 knytter Vestlandet og Østlandet sammen, og vil understreke viktigheten av at en motorvei mellom Norges to største byer Bergen og Oslo blir bygget. Disse medlemmer viser til at en veiforbindelse fra Oslo/Drammen over Haukeli til Bergen er opplagt den korteste trasé. Disse medlemmer understreker at en opprustet E134 over Haukeli vil avlaste E18 og E39 samt føre en stor del av trafikken fra Vestlandet til Sverige, Østfold, Vestfold og Grenland utenom Oslo. Når Rogfast blir en realitet, vil E134 over Haukeli utgjøre en 50 minutters tidsbesparelse fra Stavanger til Østlandet. Disse medlemmer har ikke tatt stilling til endelig trasé, men mener at en av forbindelsene mellom E18 i Porsgrunn og E134 bør være 4-feltsvei med motorveistandard. Disse medlemmer viser til at et slikt prosjekt vil ta lang tid å gjennomføre, men påpeker at planarbeidet bør starte så snart som mulig. Disse medlemmer poengterer at det også må utredes og investeres i tilførselsveier. Disse medlemmer viser til fyldig omtale av prosjektet i disse medlemmers merknader til Nasjonal transportplan i Innst. S. nr. 300 (2008–2009)

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

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

problemene i og mellom byområdene i Grenland. Disse medlemmer vil videre vise til sine merknader om Grenlandsområdet Skien–Porsgrunn i Innst. S. nr. 300 (2008–2009).

Disse medlemmer viser til sine forslag til Nasjonal transportplan i Innst. S. nr. 300 (2009–2010), som disse medlemmer følger opp i Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2010. Disse medlemmer viser til at en slik oppfølging medfører konkrete tilleggsbevilgninger til følgende spesifiserte riksveiprojekter (inkl. innfasing investeringsramme rentekompensasjon):

Prosjekter i Fremskrittspartiets forslag til Nasjonal transportplan 2010–2019 med bevilgning i perioden 2010–2013	2010
5. Oslo–Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø	
E134 Damåsen–Saggrenda (Kongsberg)	23,3 mill.
E134 Gvammen–Århus	84,7 mill.
E134 Haugalandspakka	16,9 mill.
E134 Stordalstunnelen	21,2 mill.
E16 Bjørum–Skaret	63,5 mill.
E16 Fønhus–Bagn–Bjørø, inkl. rassikring (Bergsund)	101,7 mill.
E16 Omlegging forbi Voss	21,2 mill.
E16 Sandvika–Wøyen	74,1 mill.
E16 Seltun–Stuvane–Håbakken	29,7 mill.
E16 Wøyen–Bjørum	14,8 mill.
E16 Øye–Borlaug	131,3 mill.
Rv 359 Lannaveien	31,8 mill.
Rv 36 og byregionen Grenland	96,6 mill.
Rv 5 langs Kjosnesfjorden (Hammarsgrovi–Stølsneset)	4,2 mill.
Rv 5 Loftesnesbrua	21,2 mill.
Rv 7 Ramsrud–Kjeldsbergsvingene	74,1 mill.
Rv 7 Sokna–Ørgenvika	42,4 mill.
Andre viktige prosjekter i korridor 5	136,4 mill.

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

Disse medlemmer viser til de foreslåtte omlegginger av veitraseen i Røldalsområdet og mellom Grungedal og Hjartdal som forkorter kjøretiden med over 1 1/2 time. Dette blir da en rask og rimelig øst-vest-forbindelse både for godstransport, ekspressbuss og privatbiler. Disse medlem-

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

E16 Sandvika–Bergen

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

Rv 7/52 Hønefoss–Gol–Borlaug

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

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti mener oppgraderingen av denne ruta til stamvei for noen år siden forplikter, idet man her har en høy ÅDT med både sommer- og vinterturisme. Hyppighet av trafikkulykker er svært høy, og standarden på ruta er varierende.

Disse medlemmer prioriterer denne strekningen høyt, og viser til omtale av fordelene med OPS-organisering/finansiering annet sted i innstillingen.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til fremsatt forslag i finansinnstillingen, jf. Innst. 2 S (2009–2010) om at prosjektet rv 7 Sokna–Ørgenvika bør realiseres som et OPS-prosjekt i løpet av 2010.

Rv 36 Seljord–Eidanger

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti understreker at også denne strekningen er blitt innlemmet som en del av stamveinettet, nå riksvegnettet.

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

Korridor 6 Oslo–Trondheim med armer til Ålesund og Måløy

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

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ønsker at E6 skal være sammenhengende motorvei hele veien fra Oslo til Trondheim, og ønsker også dette på rv 4 Oslo–Mjøsbrua, rv 25 Hamar–Løten og rv 3 Løten–Elverum. Disse medlemmer vil også understreke viktigheten av gode tilknytninger fra E6 til Alnabruterminalen og Oslo Havn, jf. Oslopakke 3. Disse medlemmer viser også til at E6 går gjennom sterkt trafikkerte tettsteder og byer, samt at den er hovedåren mellom Oslo og Trondheim. Veien har store feil og mangler. Disse medlemmer ønsker i motsetning til Regjeringen full statlig finansiering av hele motorveinettet. Disse medlemmer mener at slik E6 fremstår i dag, er strekningen miljømessig utilstrekkelig, trafikkfarlig og fremkommeligheten er sterkt redusert på mange og lange strekninger.

Disse medlemmer viser til sitt forslag om E136 Ålesund–Dombås i Innst. S. nr. 300 (2008–2009), der disse medlemmer ønsker en sammenhengende utbygging istedenfor en rekke mindre prosjekter. Disse medlemmer understreker behovet for statlig fullfinansiering.

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

Disse medlemmer viser til at rv 3 er hovedforbindelse for tungrafikk mellom Oslo og Trøndelag, og en avlastning for godstrafikken langs E6. Disse medlemmer viser til at rv 3 Kolomoen–Ulsberg mangler mye for at ønsker om planlagt standard på 8,5 m er nådd.

Disse medlemmer viser til sine forslag til Nasjonal transportplan i Innst. S. nr. 300 (2009–2010), som disse medlemmer følger opp i Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2010. Disse medlemmer viser til at en slik oppfølging medfører konkrete tilleggsbevilgninger til følgende spesifiserte riksveiprosjekter (inkl. innfasing investeringsramme rentekompensasjon):

Prosjekter i Fremskrittspartiets forslag til Nasjonal transportplan 2010–2019 med bevilgning i perioden 2010–2013	2010
6. Oslo–Trondheim med armer til Kristiansund, Ålesund og Måløy	
E 136 Dombås–Ålesund	315,6 mill.
E136 Måndalstunnelen–Våge	33,9 mill.
E136 Tresfjordbrua	61,4 mill.
E39 Orkanger–Klett (E6)	423,7 mill.
E6 Alnabruterminalen	48,7 mill.
E6 Dal–Minnesund–Skaberud	458,8 mill.
E6 Jaktøya–Tonstad	127,1 mill.
E6 Lillehammer–Ringebru	1 186,2 mill.
E6 Nidelv bru–Grilstad	112,3 mill.
E6 Nidelv bru, inkl. refusjon	7,4 mill.
E6 Nordre avlastningsveg, inkl. refusjon	30,7 mill.
E6 Oppdal sentrum	36, mill.
E6 Otta–Vindalsliene	3 601,1 mill.
E6 Ringebru–Otta	423,7 mill.
E6 Vindalsliene–Korporals bru	14,8 mill.
E6 Øyer–Tretten	72, mill.
Rv 15 Strynefjellstunnelane, inkl. ras- sikring (Grasdalen)	78,4 mill.
Rv 150 Ulvensplitten–Sinsen	127,1 mill.
Rv 3 Kolomoen–Ulsberg	84,7 mill.
Rv 3 Søndre Bjorå bru–Atna	4,2 mill.
Rv 3 Åsta bru med tilstøtende veg	42,4 mill.
Rv 4 Lygna sør	6,4 mill.
Rv 70 Brunneset–Øygarden	47,7 mill.
Rv 70 Freifjordtunnelen, inkl. refusjon	41,3 mill.
Rv 70 Oppdølstranda	127,1 mill.
Rv 714 Lakseveien	84,7 mill.
Andre viktige prosjekter i korridor 6	136,4 mill.

Lakseveien

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til at rv 714 som går mellom Gjølme i Orkdal og Hellesvik i Frøya omtales som "Lakseveien" fordi 40 pst. av Sør-Trøndelags eksportverdier transporteres langs veien, og at dette tilsvarer omtrent hver femte norske laks. Flertallet påpeker at transportforsinkelser grunnet dårlig vei får store økonomiske konsekvenser for næringslivet hvis laksen ikke kommer frem til markedet til rett tid. Flertallet ønsker oppstart i løpet av perioden 2010–2013.

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

"Flertallet ber departementet om å bidra til at en eventuell bompengefinansiert utbygging av E6/rv3 gjennomføres på en slik måte at prosjekter som ligger inne i 2010–2013 (Oppdal sentrum og Korporals bru–Vindalsliene), ikke får forsinket oppstart."

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

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

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

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

E6 Akershus–Hedmark–Oppland

Komiteens medlemmer fra Høyre vil peke på at E6 er den viktigste nord-sør-forbindelsen i Norge. Veggen har vekslende standard, og det er gjennomgående behov for en kraftig oppgradering. Disse medlemmer ønsker utbygging av lange, sammenhengende strekninger realisert som 4-felts vei, med en standard og bredde som er tilpasset trafikkgrunnlaget. Disse medlemmer viser til sine merknader i Høyres Transportplan og merknader i NTP, hvor disse medlemmer går inn for å organisere gjenstående utbyggingsstrekninger gjennom Akershus, Hedmark og Oppland som OPS-prosjekt, delt inn i hensiktsmessige parseller. Disse medlemmer ber om at reguleringsplanarbeidet forseres, slik at den sterkt ulykkesbelastede veggen kan bli en trafiksikker veg, hvor man konsekvent bygger ut parsellene med midtdeler og gjerne smal 4-felts løsning, og viser til vårt forslag om ekstrabevilgning til planlegging/prosjektering i årets budsjett alternativ.

E136 Ålesund–Oppland grense

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

E6 Oppland grense–Trondheim

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

Disse medlemmer mener videre at denne strekningen egner seg meget godt som OPS-prosjekt oppdelt i hensiktsmessige parseller, og vil fremheve nødvendigheten av at vegprosjektet kommer raskt i gang. Disse medlemmer ber om at reguleringsplanarbeidet forseres, slik at den ulykkesbelastede vegen kan bli en trafikksikker veg, hvor man på lengre parseller bygger ut smal 4-felts veg.

Rv 3 Østerdalen

Komiteens medlemmer fra Høyre vil vise til betydningen rv 3 gjennom Østerdalen har for tungtransport og persontransport.

Disse medlemmer ønsker utbygging av lange, sammenhengende strekninger. Disse medlemmer vil organisere gjenstående utbygginger gjennom Østerdalen som OPS-prosjekt, delt inn i hensiktsmessige parseller, og viser i denne sammenheng til sine merknader i Høyres transportplan.

Korridor 7 E6 Trondheim–Fauske med tilknytninger

Om helhetlig utbedring av veg-bane Stjørdal–Steinkjer

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser til St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019 der det henvises til at Nord-Trøndelag fylkeskommune ønsker å legge opp til en helhetlig utbedring av veg og bane på strekningen Stjørdal–Steinkjer, og der en bompengefinansiering rettet både mot veg og bane kan bidra i en samlet finansieringspakke.

Flertallet viser også til merknad i Innst. S. nr. 300 (2008–2009):

"Dette flertallet viser til at Regjeringen vil ha en god dialog med lokale myndigheter om helhetlig utvikling av bane og veg på strekningen og komiteen støtter dette."

Flertallet forutsetter at prosessen med planlegging av helhetlig finansiering og utbygging av

bane og veg på strekningen Stjørdal–Steinkjer følges opp.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at disse medlemmer går inn for elektrifisering av Trønderbanen, jf. Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2010, samt sine merknader til kap. 1350 post 30 om investeringer i linjen. Disse medlemmer vil samtidig påpeke at disse medlemmer i sitt forslag i Nasjonal transportplan i Innst. S. nr. 300 (2008–2009) gikk inn for sammenhengende motorvei på E6 Oslo–Trondheim–Steinkjer. Disse medlemmer følger opp denne planen i Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2010. Disse medlemmer vil i den forbindelse vise til sine merknader ellers om transportkorridor 6 til statsbudsjettets kap. 1320 post 30 om riksveinvesteringer.

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

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

Disse medlemmer vil peke på at Meråkerbanen har stor betydning for trafikken mellom Norge og Sverige. Utnyttelse av denne banestrekningen er sterkt redusert grunnet manglende elektrifisering. Det er derfor et sterkt behov for at et prosjekt kommer i gang for å ta vare på dette.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til Høyres alternative budsjettforslag hvor det er avsatt midler til en slik utredning gjennom Høyres forslag til plan- og prosjektmidler, se generelle merknader kapittel 2.2.3 i innstillingen.

Andre merknader fra fraksjoner under korridor 7

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at fokuset på strekningen særlig må være å utbedre flaskehalsen på E6, målrettet innsats på ulykkesstrekninger og skape større sammenhengende veistandard. Disse medlemmer ønsker også fokus på økt kapasitet for godstrafikken Trondheim–Bodø og for nærtrafikken rundt Trondheim og Bodø. Disse medlemmer mener at det er altfor svakt at Regjeringen bare vil bygge 5 km ny firefeltsvei i korridoren, og ønsker sammen-

hengende firefeltvei på E6 fra Trondheim til Steinkjer innen utgangen av planperioden. Disse medlemmer vil vise til sine merknader i Innst. S. nr. 300 (2008–2009), særlig E6, rv 17 og rv 80, der disse medlemmer gikk inn for bevilgninger i perioden 2010–2013. Disse medlemmer vil for øvrig vise til Stortingets behandling av veipakke Helgelandspakke, jf. St.prp. nr. 90 (2008–2009) og Innst. 52 S (2009–2010). Disse medlemmer vil også vise til Dokument nr. 8:11 (2008–2009) om raskest mulig å starte planlegging, prosjektering og bygging av ny bro på rv 80 mellom Løding og Vikan.

Disse medlemmer viser til sine forslag til Nasjonal transportplan i Innst. S. nr. 300 (2009–2010), som disse medlemmer følger opp i Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2010. Disse medlemmer viser til at en slik oppfølging medfører konkrete tilleggsbevilgninger til følgende spesifiserte riksveiprojekter (inkl. innfasing investeringsramme rentekompensasjon):

Prosjekter i Fremskrittspartiets forslag til Nasjonal transportplan 2010–2019 med bevilgning i perioden 2010–2013	2010
---	------

7. Trondheim–Bodø med armer til Sverige

E6 Brenna–Brattås–Lien	74,1 mill.
E6 Harran–Nes bru	29,7 mill.
E6 Majavatn	11,7 mill.
E6 Selli/Steinkjer–Fauske	2 348,8 mill.
E6 Vist–Jevika–Selli	12,7 mill.
E6 Værnes–Kvithamar	19,1 mill.
Rv 80 Røvika–Strømsnes	249,6 mill.
Rv 80 Vegpakke Salten 2, inkl. rassikring (Hopshamran)	44,5 mill.
Andre viktige prosjekter i korridor 7	136,4 mill.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at korridoren knytter sammen Sør-Norge og Nord-Norge, samtidig som dette er en viktig transportkorridor for Helgeland og Salten. Jernbanen har store andeler i transporten mellom Oslo/Trondheim og Bodø og den økende og omfattende fisketransporten fra nord til sør i alt vesentlig går på bil.

Disse medlemmene viser til NTP og støtter forslaget om å oppgradere stamvegnettet til en standard som i det minste forsvaret gul midtstripe. Videre er å bemerke at store deler av bosettingen ligger langs E6 og det er derfor stort behov for gang- og sykkelveger og andre trafikksikkerhetstiltak.

Disse medlemmer støtter utbygging og finansiering av rv 78 Holand–Leirosen (vegpakke Helgeland fase 1). Disse medlemmer prioriterer

denne strekningen høyt, og viser til omtale av fordelene med OPS-organisering/finansiering annet sted i innstillingen.

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

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at korridor 8 omfatter Bodø–Narvik–Tromsø–Kirkenes med arm til Lofoten og mot Sverige, Finland og Russland. Disse medlemmer fokuserer på den sentrale rollen landtransport har for mange bedrifter i dag og er helt avgjørende for deres konkurransedyktighet. Næringslivet i Nord-Norge har lang vei til markedene i Sør-Norge og ikke minst Europa. Både transportkostnader og tid kan reduseres betydelig med et veisystem uten flaskehals. Disse medlemmer minner om at størstedelen av transporten av ferskfisk går i dag med kjølebil/vogner direkte fra produsent til forbruker sør i landet og ikke minst videre sørover til Europa. Størstedelen av denne transporten går i dag via Finland og Sverige. Nøkkelord i denne forbindelse er problemer med aksellastrestruksjoner som ligger på tilførselsveiene til stamveinettet. Dette fører til kostbar, ressurskrevende og tidkrevende omlasting som går ut over kvaliteten på den ferske fisken.

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

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

Disse medlemmer påpeker at Fremskrittspartiets opplegg for alternativt statsbudsjett 2010 innebærer en betydelig økning i bompengefri finansiering til E6 Narvik sentrum, E6 Nordkjøsbottn–Hatteng, og E8 Riksgrensen–Skibotn, og en rekke andre prosjekter, jf. tabell lenger ned.

Disse medlemmer viser til at Statens vegvesen har innsigelse i bruk av dagens bro mellom Tromsøya og Kvaløya, og at dette har medført byggeforbud på hele Kvaløya (15 000 innbyggere). Disse medlemmer viser til at det nå er en ÅDT

på mer enn 15 000 biler i døgnet på dagens bro. Disse medlemmer ønsker en ny statlig finansiert veiforbindelse, og tar avstand fra løsningene fra regjeringspartiene Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet knyttet til byggeforbud og trafikkbegrensningstiltak. Disse medlemmer ønsker å utrede ny veiforbindelse, slik at Tromsø som byområde ikke hemmes unødige.

Disse medlemmer viser til sine forslag til Nasjonal transportplan i Innst. S. nr. 300 (2009–2010), som disse medlemmer følger opp i Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2010. Disse medlemmer viser til at en slik oppfølging medfører konkrete tilleggsbevilgninger til følgende spesifiserte riksveiprojekter (inkl. innfasing investeringsramme rentekompensasjon):

Prosjekter i Fremskrittspartiets forslag til Nasjonal Transportplan 2010–2019 med bevilgning i perioden 2010–2013	2010
8. Bodø–Narvik–Tromsø–Kirkenes med armer til Lofoten og grensene mot Sverige, Finland og Russland	
E10 i Vest-Lofoten	74,1 mill.
E105 Storskog–Hesseng	63,5 mill.
E6 Bru over Rombaken, inkl. rassikring (Leirvika)	129,4 mill.
E6 ferjefritt ved Tysfjord	1 271, mill.
E6 Kråkmofjellet	12,7 mill.
E6 Narvik sentrum	95,3 mill.
E6 Nordkjosbotn–Hatteng	112,3 mill.
E6 Sørkjosfjellet	42,4 mill.
E6 Tana bru	61,4 mill.
E6 vest for Alta	137,7 mill.
E8 Riksgrensen–Skibotn	38,1 mill.
E8 Sørbotn–Laukslett	53, mill.
Andre viktige prosjekter i korridor 8	136,4 mill.

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

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

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

Disse medlemmer viser til at arbeidet med oppgradering og utbygging av E6 vest for Alta har

foregått oppstykket og lite kontinuerlig. Det er svært viktig med en sammenhengende utbygging for å få veien på plass så raskt som mulig, og for å gjennomføre en effektiv utbygging.

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

Kystriksvei i Finnmark

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til at Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti hadde følgende felles merknad om kystriksvei i Finnmark i Innst. S. nr. 300 (2008–2009):

"Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at en tverrpolitisk gruppe jobber med å etablere kystriksvei i Finnmark. Disse medlemmer viser til at store deler av veien allerede er der i dag, men at det kun mangler noen få mil ny vei og noen broer for å knytte hele Kyst-Finnmark sammen. Disse medlemmer mener at en kystriksvei vil kunne være svært viktig av hensyn til turismen i fylket, og viser til at veien frem til Vardø, Båtsfjord, Berlevåg, Nordkapp og alle de andre kystperlene er endestasjoner for dagens veier. Disse medlemmer mener at en sammenbundet kystriksvei også vil være viktig i forhold til annet næringsliv, da særlig fiskerinæringen i forhold til rask transport og leveranser av fersk fisk til det europeiske markedet, og at en kystriksvei også vil kunne spille en viktig rolle med tanke på oljevernberedskap langs kysten. Disse medlemmer viser til at det er snakk om bygging av 20 km vei mellom Vardø og Båtsfjord, bro over Tana ved Rustefjelma, ferje over Porsangerfjorden, bro fra Strømsnes til Seiland og gratisferje over til Sørøysund, 30 km vei på Sørøya og 3 km med tunnel mellom Alta og Kvalsund."

Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen utrede kystriksvei i Finnmark."

E105 Storskog–Hesseng

Fleirtallet i komiteen, medlemmene fra Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser til at utbetring av E105 på strekninga Storskog (Russland grense)–Hesseng er prioritert i første fireårsperiode i St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan, jf. Innst. S. nr. 300 (2008–2009). Prosjektet ligg inne i førebels handlingsprogram for Statens vegvesen 2010–2013, og planlegginga er godt i gang. Fleirtallet er kjent med at

utbetringa av tilstøtande veg på russisk side har starta, og er nøgde med at det er budsjettert med vidare planleggingsinnsats i 2010 slik at arbeidet på norsk side også kan startast raskt.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til den mye omtalte nordområdesatsingen, og mener det er essensielt at man bygger god infrastruktur som en del av denne satsingen. Disse medlemmer registrerer at fordi Regjeringen nedprioriterer investeringsmidler, mangler strekningen E105 Storskog–Hesseng midler på årets budsjett og er utsatt. Disse medlemmer vil derfor prioritere E105 Storskog–Hesseng for å ivareta det økte behovet for transport over grensa til Russland, og legger inn i alternativt budsjett 45 mill. kroner.

Internasjonale korridorer

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

3.9.2.5 POST 31 RASSIKRING

Komiteen viser til at bevilgningen til rassikring i budsjettet for 2010 foreslås økt med 407,5 mill. kroner, eller vel 92 pst., fra saldert budsjett for 2009. Rasfarlige vegstrekninger innebærer risiko for liv og helse og skaper usikkerhet hos dem som ferdes langs veiene. Komiteen ser derfor positivt på økningen og mener dette er en riktig og viktig prioritering.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, har merket seg at det pågår arbeid med handlingsprogram for rassikringstiltak på fylkesvegnettet, og at Samferdselsdepartementet derfor må komme tilbake til de endelige prioriteringene innenfor den foreslåtte rammen til fylkesvegnettet når nærmere avklaringer er gjort.

Et annet flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til at Regjeringens forslag til bevilgning til rassikring ikke følger opp vedtaket i

NTP, og ønsket fra Nasjonal rassikringsgruppe om totalt 1 mrd. kroner til rassikring per år.

Dette flertallet mener Regjeringen ikke har en offensiv og målrettet holdning til de hyppige ras hendelsene. Dette flertallet mener det er behov for en nasjonal handlingsplan og stor oppmerksomhet om dette framover.

Dette flertallet fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber om at Regjeringen systematisk kartlegger rasfaren langs riksvegene, og utarbeider en forpliktende handlingsplan. Siktemålet må være at norske riksveger skal være sikret mot farlige ras og påfølgende uheldig veistenging."

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sitt forslag til Nasjonal transportplan i Innst. S. nr. 300 (2008–2009), der det legges opp til å investere 10 mrd. 2010-kroner til rassikring i perioden 2010–2019 utover rammene i Regjeringens NTP. Disse medlemmer viser til at Regjeringen i Nasjonal transportplan lovet 1 mrd. kroner i året til rassikring, men at dette nå har blitt redusert til 850 mill. kroner for 2010. Disse medlemmer påpeker at dette ifølge Regjeringens egne tall betyr at Regjeringen ligger 177,0 mill. kroner bak målsettingene de hadde i NTP. Disse medlemmer øker på denne bakgrunn posten med 200 mill. kroner, og viser for øvrig til sitt bevilgningsforslag i (NY) Kap. 1382 Post 61 om en investeringsramme for ny rentekompensasjonsordning for rassikring på 977 mill. kroner, jf. alternativt forslag til budsjett. Disse medlemmer ønsker en slik fordeling av midlene på de geografiske områdene som utgjør dagens fylker:

Rassikring (i mill.)	2010
Fylke	
Aust-Agder	25,3 mill.
Vest-Agder.....	16,8 mill.
Rogaland.....	94,9 mill.
Telemark.....	23,2 mill.
Hordaland.....	120,3 mill.
Sogn og Fjordane.....	369,1 mill.
Oppland	6,4 mill.
Buskerud.....	4,2 mill.
Møre og Romsdal	122,3 mill.
Sør-Trøndelag.....	21,1 mill.
Nord-Trøndelag	2,1 mill.
Nordland.....	63,3 mill.
Troms.....	162,4 mill.
Finnmark	145,6 mill.
Sum.....	1 177,0 mill.

Disse medlemmer ønsker for øvrig å fremme følgende forslag:

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

Komiteens medlemmer fra Høyre ønsker å rette opp misforholdet i behovet for midler til rassikringstiltak, og foreslår i sitt alternative budsjett at bevilgningen over post 31 økes med 150 mill. kroner. Nylig har vi hatt et ras på E134, som medfører flere dagers stenging av en av våre viktigste stamveier øst-vest.

3.9.2.6 POST 35 VEGUTBYGGING I BJØRVIKA

Komiteen slutter seg til forslaget til bevilgning.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til sine merknader under kapittel 3.9.2.3.

3.9.2.7 POST 36 E16 OVER FILEFJELL

Komiteen slutter seg til forslaget til bevilgning.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til sine merknader under kapittel 3.9.2.3.

3.9.2.8 POST 37 E6 VEST FOR ALTA

Komiteen slutter seg til forslaget til bevilgning.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til sine merknader under kapittel 3.9.2.3.

3.9.2.9 POST 61 RENTEKOMPENSASJON FOR TRANSPORTILTAK I FYLKENE

Komiteen har merket seg at Regjeringen med bakgrunn i vedtak om forvaltningsreformen – der mer enn 17 000 km øvrige riksveier blir fylkesveier fra 1. januar 2010 – innfører en rentekompensasjonsordning for transportiltak i fylkene.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, har merket seg at Regjeringen på denne måten vil gjøre det mulig for fylkeskommu-

nene å låne penger fra staten for å gjennomføre manglende vedlikehold på veier staten eier frem til 31. januar 2009.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet har merket seg at Regjeringen på denne måten vil sikre fylkeskommunenes mulighet til å investere og vedlikeholde det nye fylkesvegnettet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet er imot enhver form for unødvendig byråkrati og sløsing med skattebetalernes penger, og mener at fylkeskommunene er et unødvendig og fordyrende forvaltningsnivå. Disse medlemmer viser til sitt forslag til Nasjonal transportplan i Innst. S. nr. 300 (2008–2009), der det legges opp til å investere 90 mrd. kroner for perioden 2010–2019 til de nye fylkesveiene utover rammene i Regjeringens NTP. Disse medlemmer viser til at Regjeringen har opprettet en rentekompensasjonsramme på 2 mrd. kroner, og at de har bevilget 1 mrd. kroner mer enn lovet under rammeområde 18. Disse medlemmer vil på denne bakgrunn utvide rammen for rentekompensasjonsordningen med 6 mrd. kroner utover Regjeringens ramme, og viser til at dette koster 84 mill. kroner utover Regjeringens bevilgningsforslag. Disse medlemmer ønsker følgende fordeling av midlene:

	2010
Østfold	293,6 mill.
Akershus	490,1 mill.
Oslo	431,5 mill.
Hedmark	329 mill.
Oppland	270,4 mill.
Buskerud	275,8 mill.
Vestfold	244,5 mill.
Telemark	235,3 mill.
Aust-Agder	155,8 mill.
Vest-Agder	230,5 mill.
Rogaland	406,9 mill.
Hordaland	514,5 mill.
Sogn og Fjordane	249,2 mill.
Møre og Romsdal	371,3 mill.
Sør-Trøndelag	377,9 mill.
Nord-Trøndelag	271,3 mill.
Nordland	394,4 mill.
Troms	281,8 mill.
Finnmark	176,1 mill.
Sum	6 000 mill.

Disse medlemmer vil for øvrig vise til sine merknader om forvaltningsreformen i innstillingens kapittel 4.2.10 om særskilte temaer på Samferdselsdepartementets område.

3.9.2.10 POST 72 KJØP AV RIKVEGFERJETJENESTER

Komiteen viser til at staten etter forvaltningsreforma står att med 18 riksvegferjesamband. Dette er store og viktige samband, og trafikkutviklinga må følgjast nøye. Dette gjeld både rutetilbod, ferjemateriell, kaier og oppstillingsplassar.

Komiteen har merka seg den sterke trafikkveksten i sambanda Arsvågen–Mortavika og Halhjem–Sandvikvåg etter at gassferjene vart sette inn i desse sambanda.

Komiteen føreset at det så snart som mogleg vert sett inn ei sjette gassferje for å løysa kapasitetsutfordringane i sambandet Mortavika–Arsvågen. Med ei ny ferje på plass i dette sambandet vil også regulariteten på den såkalla c-ferja i sambandet Halhjem–Sandvikvåg bli kraftig betra.

Komiteen vil peika på at fornyingar i ferjeflåten også kan gje positiv sysselsetjingseffektiv i verfts- og leverandørindustrien. Særleg vil dette gjelde bygging av gassferjer og når FoU-kontraktar kan nyttast.

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Høgre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristeleg Folkeparti, viser til at løyvinga til riksvegferjedrifta har auka jamt dei siste åra, og at den auka løyvinga saman med nye krav i samband med anbuds-konkurransar, har gjeve ei monaleg betring i ferjestandard, kapasitet og rutetilbod i ein del samband. Dette er ei viktig satsing for å skape aktivitet i heile landet. Som følgje av Regjeringa sine krav, kjem det stadig nye gassdrivne ferjer i trafikk i Noreg. Naturgass gjev lågare CO₂- og NO_x-utslepp enn diesel. Fleirtalet finn det også interessant med biodrivstoff i skipsfarten og ferjedrifta, og viser til at Samferdselsdepartementet har teke initiativ til ein dialog mellom Statens vegvesen, Møre og Romsdal fylkeskommune og Fjord1 MRF om igangsetjing av prøveprosjekt med biodrivstoff i eit framtidig fylkeskommunalt ferjesamband føresett akseptable kostnader. Fleirtalet meiner det er viktig å få realisert prøveprosjekt med biodrivstoff i ferjer raskt, og at dette kan gje viktige røynslar for ferjedrift og skipsfart generelt.

Fleirtalet støt Regjeringa sitt framlegg til løyving.

Et annet flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, mener at dagens ferjeflåte til dels er

gammel og ikke tilfredsstillende vitale krav til sikkerhet, universell utforming og utslipp. Dette flertallet mener at ferjene på våre riksveger er viktige, slik at et sikkert og moderne veinett/ferjeoverfart kan gi næringsliv og folk flest nødvendig mobilitet. Dette flertallet mener det er behov for en omfattende fornying av ferjeflåten i riksvegkorridorer.

Dette flertallet peker på at dagens ferjeflåte har høy alder. Dette flertallet peker på at bruk av anbud på alle samband samt utvidet åpningstid, utvidet kapasitet og økt krav til kvaliteten på ferjemateriell gjennom utvidet statlig kjøp av ferjetjenester vil bidra til fornyelse av ferjeflåten på alle dagens riksveiforbindelser. Dette flertallet peker også på at økt avskrivningssats på nye ferjer kan bidra til nykontrahering av ferjer og mener et slikt tiltak må samordnes med hhv. Finansdepartementet og Nærings- og handelsdepartementet.

Dette flertallet fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber om at Regjeringen utarbeider en handlingsplan, med sikte på en forsert utskifting av ferjeflåten i riksvegkorridorene."

"Stortinget ber Regjeringen kartlegge behov og utrede muligheter for utvidet åpningstid på aktuelle riksveiferjestrekninger."

"Stortinget ber Regjeringen sørge for at standard på landsbasis skal gjelde for alle dagens riksveiferjer som overføres til fylkeskommunene fra 1. januar 2010 for å sikre nasjonal standard på ferjetilbudet."

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre peker på at forvaltningsreformen innebærer at 78 ferjesamband flyttes fra statlig til fylkeskommunal forvaltning fra 1. januar 2010. Etter disse medlemmers oppfatning vil dette gi en oppsplittet samferdselspolitikk med fare for ulik standard i de ulike fylkene avhengig av fylkeskommunal økonomi og fylkeskommunal prioritering. Disse medlemmer mener enhetlig standard på ferjetilbudet bør sikres over hele landet også dersom Forvaltningsreformen gjennomføres, og peker på at det kan gjøres gjennom statlig forskrift.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet påpeker at riksveiferjene utgjør en integrert del av det nasjonale riksveinettet, og er en avgjørende faktor i næringslivets transportkostnader. Disse medlemmer vil i den forbindelse vise til sitt forslag i Dokument nr. 8:54 (2006–2007) om prøveprosjekt med gratis riksveiferjer. Disse medlemmer viser til sitt forslag om prøveordning med gratis riksveiferjer i innstillingens kapittel 2.2.2, og foreslår en bevilgningsøkning på 400 mill. kroner

under kap. 1320 post 72, jf. alternativt forslag til budsjett.

3.9.2.11 POST 73 TRAFIKKSIKKERHETSTILTAK

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, påpeker at antall dødsulykker i Norge økte med 10 pst. fra 2007 til 2008, mens Sverige i 2008 hadde det laveste antallet dødsulykker siden 1945. Svenske myndigheter har nemlig erkjent at dårlige veier er livsfarlige, og satset offensivt på midtdelere og flerfeltsveier. Flertallet ønsker en tilsvarende satsing på trafikksikkerhet i Norge, og vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

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

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til sine merknader om trafikksikkerhet under kapittelet om spesielle oppfølgingsområder kapittel 4.2.3, og understreker at det er god oppfølging av NTP-prioriteringene av trafikksikkerhet i Regjeringens budsjettforslag.

Disse medlemmer støtter forslaget til bevilgning.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sitt forslag til Nasjonal transportplan i Innst. S. nr. 300 (2008–2009) om 1 mrd. kroner i året til trafikksikkerhet utover Regjeringens NTP-forslag. Disse medlemmer viser til sitt forslag om en rentekompensasjonsordning for trafikksikkerhetstiltak i kap. 1320 post 73, der en investeringsramme på 800 mill. kroner innføres i 2010. Disse medlemmer vil i tillegg til investeringsrammen for rentekompensasjon, bevilge 200 mill. kroner direkte over kap. 1320 Statens vegvesen.

Disse medlemmer vil for øvrig vise til sine ytterligere merknader om trafikksikkerhet i innstillingens kapittel 4.2.3 om særskilte temaer på Samferdselsdepartementets område.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til at det hvert år dør om lag 250 mennesker i trafikken og rundt 1 000 blir hardt skadd. Manglende midtdelere (møteulykker) har stor del av skylden for dette. Disse medlemmer viser til at dersom NTP hadde blitt oppfylt med 750 km midtdelere, ville 70 liv blitt spart årlig, ifølge Veidirektoratet. Disse medlemmer mener at det må satses langt sterkere på dette, og viser til Høyres alternative budsjett der

det foreslås å bevilge 7 ganger mer enn Regjeringen til midtdelere.

3.10 Kap. 4320 Statens vegvesen

3.10.1 Sammendrag

(i mill. kroner)		
Kap.	Saldert budsjett 2009	Prop. 1 S (2009–2010)
4320	461,2	460,2

Post 1 Salgsinntekter m.m. foreslås budsjettert med inntekter på 151,7 mill. kroner. Omfanget av oppgaver og aktiviteter som Statens vegvesen har ansvaret for varierer over tid. Det er derfor usikkerhet knyttet til inntektene. Det foreslås at merinntektsfullmakten for posten videreføres, jf. forslag til romertallsvedtak.

Post 2 Diverse gebyrer foreslås budsjettert med inntekter på 279,4 mill. kroner. Etterspørselen etter de gebyrbelagte tjenestene forutsettes å ha omtrent samme volum som i 2009. Det foreslås at merinntektsfullmakten for posten videreføres, jf. forslag til romertallsvedtak.

Post 3 Refusjoner fra forsikringsselskaper foreslås budsjettert med inntekter/refusjoner på 29 mill. kroner. Det foreslås at merinntektsfullmakten for posten videreføres, jf. forslag til romertallsvedtak.

3.10.2 Komiteens merknader

KAP. 4320 POSTENE 1–18

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

3.11 Kap. 4322 Svinesundsforbindelsen AS

3.11.1 Sammendrag

(i mill. kroner)		
Kap.	Saldert budsjett 2009	Prop. 1 S (2009–2010)
5624	27,0	27,0

Utbyggingen av Svinesundsforbindelsen er finansiert ved statlige lån, og Svinesundsforbindelsen AS skal betale renter og avdrag på det statlige lånet i forbindelse med prosjektet. Det er lagt til grunn 27 mill. kroner i avdrag i 2010, jf. post 90.

3.11.2 Komiteens merknader

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

3.12 Kap. 5624 Renter av Svinesundsforbindelsen AS

3.12.1 Sammen drag

(i mill. kroner)		
Kap.	Saldert budsjett 2009	Prop. 1 S (2009–2010)
5624	40,0	38,0

Utbyggingen av Svinesundsforbindelsen er finansiert ved statlige lån, og Svinesundsforbindelsen AS skal betale renter og avdrag på det statlige lånet i forbindelse med prosjektet. Det er lagt til grunn 38 mill. kroner i renter i 2010, jf. post 80.

3.12.2 Komiteens merknader

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

3.13 Kap. 1330 Særskilte transporttiltak

3.13.1 Sammen drag

(i mill. kroner)		
Kap.	Saldert budsjett 2009	Prop. 1 S (2009–2010)
1330	727,9	747,1

Det er foreslått eit samla budsjett på 747,1 mill. kroner til særskilte transporttiltak, ein auke på 19,2 mill. kroner eller 2,6 pst. frå saldert budsjett 2009.

Post 60 Særskilt tilskot til kollektivtransport vert foreslått løyvd med 429,1 mill. kroner for 2010, ein auke på 13,3 mill. kroner eller 3,2 pst. frå saldert budsjett 2009. Til belønningsordninga for betre kollektivtransport og mindre bruk av bil i byområda er det avsett 332,8 mill. kroner. Auken frå 2008 til 2009 på 161,7 mill. kroner blei reservert byområde som inngjekk avtaler med departementet om effektive, trafikkregulerande tiltak. Til tilgjengjetiltak og forsøk med kollektivtransport i distrikta er det sett av høvesvis 57 mill. kroner og 21,5 mill. kroner, medan inntil 5 mill. kroner er sett av til etablering av ein nasjonal reiseplanleggar og ei ny organisatorisk eining for forvaltning av systemet for elektronisk billettering. Det er vidare foreslått å løyve av 12,8 mill. kroner til forsøk med samordning avbestillingstransport og TT-transport.

Post 70 Kjøp av sjøtransporttenester på strekninga Bergen–Kirkenes er foreslått løyvd med 298 mill. kroner. Eventuelle endringar i godtgjering som følgje av den reviderte avtalen mellom Hurtigruta ASA og staten vil bli vurdert seinare. Den reviderte avtalen mellom Hurtigruten ASA og Samferdselsdepartementet vil gjelde fram til iverksetjing av ein ny avtale når transportør er valt etter ein anbudsprosess. Samferdselsdepartementet har sett i gang arbeid med å utlyse tenesta kystruten Bergen–Kirkenes på nytt.

Post 75 (ny) Kompensasjon til distriktene for forskjeller i drivstoffpriser vert foreslått løyvd med 20 mill. kroner i 2010. For å bidra til å redusere skilnader i pris på drivstoff mellom sentrale strøk og distrikta er det foreslått å innføre ei fraktutjamningsordning. Målet er å redusere skilnadene i drivstoffprisar. Før ordninga kan ta til å verke, må ein foreta ei avklaring til EØS-regelverket for offentlig støtte. Departementet kjem tilbake til saka.

3.13.2 Komiteens merknader

3.13.2.1 POST 60 SÆRSKILT TILSKUDD TIL KOLLEKTIVTRANSPORT

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

"Flertallet er enig om at belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk eller tilsvarende ordning, skal styrkes. Flertallet er videre enig om at bevilgningen til belønningsordningen for kollektivtrafikken dobles i statsbudsjettet for 2009, forutsatt at det inngås bindende avtaler om lokale og regionale tiltak for redusert biltrafikk. Byområder som ønsker å utprøve veiprising, differensierte bompenge satser eller andre trafikkregulerende tiltak, skal prioriteres. Veiprising er et lokalt virkemiddel. Det vil derfor ikke innføres veiprising uten lokal tilslutning.

Flertallet viser i den forbindelse til at belønningsordningen skal premiere dokumenterte resultater, det vil si en påvist vekst i andelen kollektivtransport på bekostning av personbiltrafikken. I en fase hvor ordningen utvides og styrkes vil det også være nødvendig å basere tildeling på basis av planlagte og politisk vedtatte transporttiltak. Flertallet mener at en forutsetning for tildeling av midler fra belønningsordningen er at det iverksettes tiltak, eller nylig har blitt iverksatt tiltak, som virker begrensende på personbiltrafikken. Det er en lokal beslutning hvilke tiltak som iverksettes."

Flertallet er kjent med at departementet har inngått fireårige avtaler med Kristiansandsregionen og Trondheimsregionen i 2009 og ber om at arbeidet med å inngå langsiktige avtaler med andre byområder prioriteres.

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

Flertallet er kjent med positive resultater fra forsøksprosjekter med Kollektivtransport i distriktene og ser positivt på en videreføring av ordningen i 2010.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sitt forslag til Nasjonal transportplan i Innst. S. nr. 300 (2008–2009), der det legges opp til å bruke en milliard kroner mer hvert år på kollektivtransport enn Regjeringens forslag i NTP. Disse medlemmer mener at "belønningsordningen" for bedre kollektivtrafikk og mindre bilbruk i storbyene er for ensidig fokusert på restriksjoner og ekstra avgifter på biltrafikken. Disse medlemmer er imot rushtidsavgift og annen transportskatt som utelukkende har til hensikt å begrense folk flest og næringslivets muligheter til å benytte veibasert transport. Disse medlemmer viser til at norske bilister betaler over tre ganger så mye i skatter og avgifter på bil som det staten bruker på vei. Disse medlemmer påpeker at forslaget kommer i tillegg til midlene disse medlemmer bruker til modernisering av transportnettene og kjøp av persontransporttjenester i Oslo, Stavanger, Bergen og Trondheim i Fremskrittspartiets storbypakke. Disse medlemmer påpeker at kollektivmilliarden skal brukes til kjøp av kollektivtransporttjenester i byer og bymessige områder som ikke er dekket av Fremskrittspartiets storbypakke, dvs. blant annet Kristiansand, Tromsø, Drammen, Sarpsborg, Fredrikstad, Skien og Porsgrunn. Disse medlemmer ser at det er vanskelig å innfase hele Fremskrittspartiets milliardatsatsing på området i løpet av svært kort tid, og vil derfor i første omgang øke posten med 850 mill. kroner.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti vil understreke at gode kollektivløsninger er viktige for et smidig transportsystem. Disse medlemmer viser til den svært vellykkede satsingen fra regjeringen Bondevik II med å få på plass den såkalte belønningsordningen. Disse medlemmer vil ha sterkere satsing enn Regjeringen på kollektivtrafikk i de store byene, for å redusere bilbruk og øke kollektivandelen.

Disse medlemmer viser til at økningen i midlene til belønningsordningen var en viktig del av opposisjonspartiene Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre sitt innspill i klimaforliket. Disse medlemmer forutsetter at tildelingen av midler skjer innenfor de rammer og forutsetninger som ligger i forliket. Disse medlemmer mener Regjeringen har et ansvar for at dette følges nøye. Disse medlemmer mener det er uakseptabelt hvis Regjeringen definerer noen tiltak som mer politisk ønskelige enn andre, så lenge målsettingen i klimaforliket om å begrense personbilbruken blir oppfylt av søker.

Disse medlemmer mener at Regjeringen svikter sine egne målsettinger i løftet fra NTP, om å doble belønningsordningen, da denne i realiteten kun prisjusteres fra 2009 til 2010.

Disse medlemmer mener det er viktig å satse på kollektivtiltak rettet mot ungdom. Det er viktig at dagens unge tidlig erfarer fordelene med kollektive transportløsninger, slik at de i mindre grad opplever en nødvendighet av å bruke bil når de blir eldre. For studenter er lav pris en viktig insentivfaktor når valg av transportmiddel skal tas, dersom bil er ett av flere alternativer.

Komiteens medlemmer fra Høyre øker derfor bevilgningen til belønningsordningen med 100 mill. kroner i sitt alternative budsjett. Disse medlemmer viser til Høyres alternative budsjett, hvor denne posten styrkes med 35 mill. kroner.

Disse medlemmer prioriterer å øke den eksisterende satsen på skole- og studentrabatt fra 40 til 50 pst for alle kollektive transportmidler som fylkeskommunene yter tilskudd til. Skole- og studentrabatten omfatter måneds- eller periodekort for ungdom fra og med 16 til og med 19 år, samt studenter opp til og med 30 år. Bevilgningene skjer over Kommunal- og regionaldepartementets budsjett, med unntak av den andelen som omfatter rabatt på NSBs togtilbud, som skjer over Samferdselsdepartementets budsjett.

3.13.2.2 POST 61 STORBYPAKKE

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre peker på at flere byer er i oppstartsfasen/planfasen for bygging av skinnebaserte kollektivtiltak. Disse medlemmer understreker at utbygging av skinnebaserte kollektivløsninger i og nær de største byene bør samordnes med Jernbaneverket for å sikre effektive, sikre og miljøvennlige transportløsninger og god prosjekt- og kostnadsstyring. Disse medlemmer fremmer derfor 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 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 Fremskrittspartiet peker på at transportløsningene for landets største byer – Oslo, Stavanger, Bergen og Trondheim – er av avgjørende viktighet for hele lan-

dets transportnett og for verdiskaping over hele landet. Disse medlemmer viser til sitt forslag om en storbypakke på 100 mrd. kroner i Innst. S. nr. 300 (2008–2009), og at deler av denne pakken skulle gå til årlig kjøp av bussbasert og jernbanebasert persontransport. Disse medlemmer viser til detaljert omtale av budsjettposten i disse medlemmers generelle merknader i innstillingens kapittel 2.2.2, samt verbalforslag.

Disse medlemmer viser til sitt forslag om å sette av midler til den delen av storbypakken som omhandler modernisering av transportnettet i kap. 1382 post 66 i form av en rentekompensasjonsordning. Disse medlemmer viser til at dette betyr at investeringer på 9,85 mrd. kroner kan fases inn 2010. Disse medlemmer gjennomfører storbypakken ved i tillegg å bevilge 150 mill. kroner til årlig kjøp av bussbasert og jernbanebasert persontransport i form av direkte bevilgninger, jf. alternativt forslag til budsjett.

3.13.2.3 POST 70 KJØP AV SJØTRANSPORTTJENESTER PÅ STREKNINGEN BERGEN–KIRKENES

Komiteen viser til at formålet med dagens kjøp er å sikre et daglig og helårlig seilingsmønster på strekningen mellom Bergen og Kirkenes (Hurtigruta). Komiteen peker på Hurtigrutas betydning for gods- og persontransport, spesielt nord for Tromsø, og at den har stor betydning for lokalsamfunn langs kysten. Hurtigruta er også et av Norges mest kjente reiselivsprodukt internasjonalt.

Komiteen slutter seg til budsjettforslaget som bygger på en prisjustering av gjeldende avtale.

Komiteen viser til at det i perioder har vært flere innstilte avganger enn forutsatt. Dette skyldes i hovedsak nødvendig vedlikehold av skipsflåten, men komiteen vil understreke viktigheten av at vedlikeholdet spres utover i vintersesongen slik at det ikke rammer næringsliv som er avhengig av en viss regularitet.

Komiteen viser til at Samferdselsdepartementet har satt i gang arbeid med nytt anbuds- og konkurransegrunnlag, og understreker at dette arbeidet må skje i et tett samarbeid med fylkene langs kysten. Komiteen mener at dette er viktig for å bidra til å sikre et godt tilbud til næringsliv og folk langs kysten også i framtiden. Komiteen understreker også at Hurtigruta bør bli en enda mer sentral del av det norske reiselivsproduktet, gjennom blant annet satsing på vinterturisme.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, har merket seg at Hurtigruten ASA er av den oppfatning at avtalen med staten ikke kan fortsette i sin nåværende form. Flertallet tar til etter-

retning at det nå er nødvendig å foreta ny utlysning av strekningen Bergen–Kirkenes.

Flertallet legger vekt på at en finner gode løsninger som sikrer grunnlaget for det statlige kjøpet ut den reviderte avtaleperioden. Flertallet peker på at rammevilkårene for selskapet er endret sammenliknet med det som gjaldt da gjeldende avtale ble inngått. Dette skyldes blant annet skatte- og avgiftsendringer.

Flertallet mener Regjeringen har vist svært lite initiativ i denne saken de siste årene. Flertallet mener forhandlingene om en revidert avtale, som Hurtigruta har krav på i følge Hurtigruteavtalen, har tatt alt for lang tid.

Flertallet viser til at Hurtigruta er en viktig del av infrastrukturen langs kysten. Med sine 34 anløpsteder, fra Bergen til Kirkenes, betyr Hurtigruta svært mye for lokalsamfunn langs kysten og ikke minst for turistnæringen. Hurtigruta byr ikke bare på vakre opplevelser for turistene. Betydelige mengder gods går med Hurtigruta, og for mange fiskerikommuner, spesielt i Finnmark, utgjør kjøp og frys med Hurtigruten eneste farbare vei vinterstid. Flertallet ber også om at det blir vurdert seilingsopplegg hvor også anløp av Alta innpasses i ruteopplegget på en hensiktsmessig måte.

Flertallet viser også til at system med NO_x-avgift innført av denne regjeringen, har påført både Hurtigruta spesielt og innenlands sjøtransport generelt, betydelige ekstrakostnader. Disse medlemmer peker på at særnorske ekstrakostnader på sjøtransport ikke fremmer det tverrpolitiske mål om å stimulere til økt bruk av sjøtransport av gods og passasjerer.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet er fornøyd med at Samferdselsdepartementet har spilt en aktiv rolle i forhold til den vanskelige økonomiske situasjonen selskapet har stått i.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet legger til grunn at det i forbindelse med ny utlysning av tjenestekjøp av kystruten Bergen–Kirkenes, også gjennomføres ny analyse av transportbehovet på strekningen.

Drivstoff

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, vil vise til at i perioder har Hurtigruten brukt tungolje som drivstoff. Flertallet ber departementet innføre krav om bruk av mer miljøvennlig

drivstoff, senest i den kommende anbudsprosessen for Hurtigruta.

3.13.2.4 POST 71 (NY) TILSKUDD TIL GANG- OG SYKKELVEGER, TRYGGE SKOLEVEGER.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti mener det er ønskelig og mulig at mange av reisene som i dag foregår med bil, kan gjennomføres med sykkel. Disse medlemmer mener derfor at stat og kommune må iverksette en rekke tiltak for å legge til rette for at flere velger sykkelen.

Disse medlemmer peker på at forholdene for sykklistene er alt for dårlige i det meste av landet. Ulykkesrisikoen med å sykle er stor. Manglende tilrettelegging, forvirring om og manglende respekt for trafikkreglene fører til trafikkfarlige situasjoner for alle trafikantene.

Disse medlemmer mener det trengs økt satsing på fysisk tilrettelegging for syklistene, bedre opplysning og opplæring om trafikkreglene for syklistene, holdningspåvirkning både overfor syklistene og andre trafikanter, og en rekke andre tiltak. Gjennomgående traseer for sykkel, særlig i de områder med gående, kjørende og syklende er et viktig tiltak.

Disse medlemmer vil legge til rette for at flere som ønsker det kan velge sykkel som fremkomstmiddel. Det trengs flere gang- og sykkelveger, særlig i byer og tettsteder, og disse må planlegges og bygges parallelt med nye veganlegg. Disse medlemmer mener det bør opprettes en statlig belønningsordning for gang- og sykkelveger. 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 peker på at mange skoleveger er svært trafikkfarlige, og at investering i gang- og sykkelveg mange steder vil være et viktig tiltak i arbeidet med å legge til rette for tryggere skoleveger.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti mener, som en startbevilgning, at det bør settes av 150 mill. kroner til en statlig belønningsordning for gang- og sykkelveger.

Dette medlem viser til Innst. 2 S (2009–2010) der Kristelig Folkeparti fremmet forslag om å opprette en statlig belønningsordning for gang- og sykkelveger, etter modell fra den statlige belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene.

Dette medlem viser for øvrig til representantforslag, Dokument nr. 8:121 (2007–2008), jf. Innst. S. nr. 310 (2007–2008), om bedre tilrettelegging for syklistene.

Dette medlem viser videre til Kristelig Folkepartis alternative statsbudsjett der det foreslås å opprette en ny post 71 med en startbevilgning på 150 mill. kroner.

3.13.2.5 POST 75 KOMPENSASJON TIL DISTRIKTENE FOR FORSKJELLER I DRIVSTOFFPRISER

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser til at det foreslås bevilget 20 mill. kroner til en ny ordning med kompensasjon til distriktene for forskjeller i drivstoffpriser. Ordningen skal bidra til å redusere forskjeller i drivstoffprisene mellom sentrale strøk og distriktene gjennom en fraktutjevningsordning. Flertallet ser behovet for å redusere forskjellene i drivstoffpriser og støtter opp om ordningen.

Flertallet har merket seg at Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til innretning etter at det er foretatt en avklaring i forhold til EØS-regelverket for offentlig støtte.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet er for lavere nybilavgifter og lavere drivstoffavgifter i hele landet. Disse medlemmer viser til sitt forslag om å kutte avgifter på drivstoff med 50 øre per liter i Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2010, og at dette utgjør vesentlig mer per liter enn Regjeringens forslag om å kompensere distriktene for forskjeller i drivstoffprisene. Disse medlemmer vil på denne bakgrunn redusere posten med 20 mill. kroner i sitt alternative budsjett.

Komiteens medlemmer fra Høyre mener det er svært usikkert om en slik ordning kan innføres innenfor EØS-regelverket. Dessuten er den kostnadsbaserte logikken med å sette distrikter opp mot mer sentrale strøk, slik det gjøres i denne saken, høyst tvilsom og unyansert. Disse medlemmer vil derfor ikke støtte forslaget til bevilgning.

3.14 Kap. 1350 og 4350 Jernbaneverket

3.14.1 Sammendrag

(i mill. kroner)		
Kap.	^{1,2} Saldert budsjett 2009	Prop. 1 S (2009–2010)
1350	7 073,2	8 380,3
4350	510,3	597,1

¹ I St.prp. nr. 37/Innst. S. nr. 139 (2008–2009) ble bevilgningen for 2009 til kap. 1350 Jernbaneverket økt med til sammen 1 301 mill. kr.

² I St.prp. nr. 67/Innst. S. nr. 355 (2008–2009) ble bevilgningen for 2009 til kap. 1350 Jernbaneverket økt med ytterligere 15 mill. kr.

Det er til saman foreslått 10 176,1 mill. kroner til jernbaneformål for 2010, ein auke på 1 340,9 mill. kroner eller 15,2 pst. frå saldert budsjett 2009.

Samla budsjettframlegg for Jernbaneverket er på 8 380,3 mill. kroner, ein auke på 18,5 pst. frå saldert budsjett 2009. Det gir ei samla oppfølging av Nasjonal transportplan 2010–2019 på om lag 91 pst. første året, samanlikna med ei jamn årleg fordeling av planramma for perioden 2010–2013.

Post 23 Drift og vedlikehald, ekskl. Gardermobanen, er foreslått auka med 586,1 mill. kroner eller 15,4 pst. frå saldert budsjett 2009. Saman med Oslo-prosjektet representerer løyvingane ei markert satsing på vedlikehald og fornying på heile jernbanenetet som skal gjere togtrafikken meir påliteleg. Den særskilte satsinga på fornying på Bergensbanen og Dovrebanen som ligg inne i tiltakspakka for 2009 vil bli vidareført i 2010. Det er sett klare mål for kvaliteten på Jernbaneverkets tenester, der m.a. talet på timar med forseinkingar skal halverast i løpet av få år. Løyvingane gjer det mogleg for Jernbaneverket å følgje planlagt framdrift i 2010, slik at ei får ei betring allereie i 2010.

Post 30 Investeringar i lina er budsjettert med 3 918,6 mill. kroner, inkl. ny post 31 Nytt dobbeltspor Oslo–Ski og post 33 Fysisk skilje Jernbaneverket – Bane Tele AS. Dette er ein auke på 719,5 mill. kroner eller 22,5 pst. samanlikna med saldert budsjett for 2009. Løyvinga gjer det mogleg å få ei rasjonell og kostnadseffektiv gjennomføring av dei store anleggsprosjekta i 2010.

Forslaget inneheld ei opptrapping i satsinga på programområda med mindre investeringstiltak med stor effekt. Det er lagt opp til ein klar auke i kapasitetsaukande tiltak, ikkje minst for å leggje til rette for å overføre meir gods frå veg til bane. Regjeringa ønskjer òg å etablere ei ny ordning med statleg støtte til sidespor for å få meir gods over på bane. I tillegg har Samferdselsdepartementet teke initiativ til at Jernbaneverket og NSB får på plass ein offensiv handlingsplan for å betre publikumsinformasjonen. Dette er følgd opp med ei løyving på 80 mill. kroner til Jernbaneverket i 2010.

Det er foreslått 145 mill. kroner i utbyte frå NSB AS i 2010.

KAP. 4350 JERNBANEVERKET

Kap. 4350 vert foreslått løyvd med 597,1 mill. kroner i 2010, ein auke på 17 pst. frå saldert budsjett 2009.

3.14.2 Komiteens merknader

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser til at prioriteringene i budsjett-

forslaget for 2010 baserer seg på de overordnede mål og prioriteringer som ble fastlagt under behandlingen av Nasjonal transportplan 2010–2019, jf. St.meld. nr. 16/Innst. S. nr. 300 (2008–2009). Den foreslåtte bevilgningen over kap. 1350 innebærer en økning på 18,5 pst. sammenlignet med saldert budsjett for 2009.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet merker seg at forslaget følger opp allerede igangsatte prosjekter og gir rom for nye prosjekter på både investeringssiden og for drift og vedlikehold, og er glad for at det satses spesielt i Inter City-triangelen.

Disse medlemmer understreker også de andre jernbanestrekningenes betydning for både gods- og persontrafikk, og peker på behovet for vedlikehold på også disse.

Disse medlemmer støtter de foreslåtte bevilgningene og merker seg at Regjeringen er godt i gang med innfasingen av gjennomsnittlig oppfylingsgrad av NTP for perioden 2010–2013.

Komiteens flertall, komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, vil peke på at jernbaneinfrastrukturen i Osloområdet er navet i hele det norske jernbanesystemet. Forsinkelser og innstillinger i trafikken her får en dominoeffekt til andre regioner og landsdeler. Økt satsing og flere tiltak for å få løst driftsproblemene med jernbanen i Osloområdet kommer hele landet til gode.

Flertallet fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen konkurranseutsette persontransport på jernbane på flere strekninger som i dag drives av NSB."

"Stortinget ber Regjeringen sette flere av jernbanens drift- og vedlikeholdsoppgaver ut på anbud for å styrke satsingen på jernbanen."

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet er opptatt av å sikre et godt moderne og effektivt jernbanenett som kan være med på å løse samfunnets totale behov for gods- og persontransport. Disse medlemmer satser på jernbanen der denne har sin styrke; godstransport over lange avstander og persontransport i tettbefolkede områder. Disse medlemmer prioriterer derfor dobbeltspor Oslo–Halden, Oslo–Skien og Oslo–Lillehammer samt kryssingsspor for lange godstog, og setter av en ekstra investeringsramme på 6,85 mrd. kroner for 2010 for å oppfylle våre ambisjoner på området. Disse medlemmer vil oppruste dagens

jernbanenett og foreslo i Innst. S. nr. 300 (2008–2009) at det i løpet av de neste 10 årene skulle stilles til rådighet 90 mrd. kroner utover Regjeringens forslag for å nå disse medlemmers målsettinger på området. Disse medlemmer viser til sine generelle merknader om jernbane i innstillingens kapittel 2.2.2, samt disse medlemmers merknader om høyhastighetsbane i innstillingens kapittel 3.14.2.2.1. I tillegg til dette vil disse medlemmer satse på en utbygging av dobbeltspor/kryssingsspor på Bergensbanen, Sørlandsbanen og Gjøvikbanen for å møte behovet for godstransport på jernbanenettet.

Disse medlemmer mener de gevinster for det offentlige og for passasjerene som konkurranseutsettingen av Gjøvikbanen og Flytoget dokumenterte som mulig, skal realiseres også for andre strekninger ved å gjøre konkurranse om beste tilbud til en hovedregel i all kollektivtransport. Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen avvikle togmonopolet og åpne for konkurranseutsetting av alle jernbanestrekninger i Norge."

Disse medlemmer viser videre til Dokument nr. 8:27 (2007–2008) fra stortingsrepresentantene Per Sandberg, Bård Hoksrud og Arne Sortevik om omorganisering av etaten Jernbaneverket til statlig selskap for å sikre forutsigbar og langsiktig finansiering til nødvendig opprusting og utbygging av eksisterende jernbanenett i Norge. Disse medlemmer påpeker at forslaget kun fikk Fremskrittspartiets egne stemmer da forslaget ble behandlet i Stortinget 4. mars 2008. Disse medlemmer viser til at tilsvarende forslag i Innst. 2 S (2009–2010) fra Fremskrittspartiet, jf. Fremskrittspartiets forslag til alternativt statsbudsjett 2010:

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

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti er lite tilfreds med at Regjeringen ikke har funnet rom for å oppfylle NTP på investeringer i jernbanenettet. Det fremgår av St.prp. nr. 1 (2009–2010), side 113, at det fortsatt mangler 832,7 mill. kroner i hht. Stortingets NTP-vedtak 2010–2019.

Disse medlemmer viser til det store behovet for investeringer i jernbaneinfrastruktur, blant annet med lengre kryssingsspor på minst 600 meter. Dette er meget viktig for å styrke jernbanenes konkurransevne både på persontransport og godshåndtering.

Disse medlemmer understreker behovet for å tenke nytt mht. finansiering av store utbyggingsprosjekter innenfor jernbane; som dobbeltspor i InterCity-triangelet (Skien–Oslo–Lillehammer, Oslo–Halden) med blant annet samarbeid mellom offentlige og private gjennom prosjektorganisering og/som finansieringskilder (OPS).

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

Disse medlemmer vil peke på at samferdselssektoren må ta sin del av ansvaret for å redusere de nasjonale klimagassutslippene. Disse medlemmer viser til at de respektive partiers hovedprioritet i samferdselspolitikken derfor er å intensivere utbygging av en konkurransedyktig infrastruktur for miljøvennlig og ressursparende gods- og persontrafikk. Dette er sammen med å sikre et sikkert transportsystem for alle, en av de viktigste nasjonale oppgavene i de kommende årene.

Disse medlemmer vil understreke at jernbane må ha en sentral rolle i klimasatsingen.

Disse medlemmer har merket seg at til tross for store behov for investeringer i jernbanens infrastruktur, vurderer Jernbaneverket at det har begrenset nytte dersom ikke tilstanden i dagens anlegg blir bedret slik at de kan gi en tilfredsstillende driftsstabilitet og høy punktlighet. Det er viktig for jernbanens konkurransekraft å sikre dette.

Disse medlemmer vil vise til at drift og vedlikehold har hatt et stort etterslep over flere år. Situasjonen på jernbanenettet på Østlandet har vært svært ustabil over lang tid. Dette er det viktig å få utbedret slik at passasjerene i dette området igjen kan stole på jernbanen, og fortsette å bruke toget som framkomstmiddel til og fra Oslo.

Disse medlemmer viser til at utviklingen innenfor jernbanen går i gal retning til tross for at bevilgningene til drift og vedlikehold på jernbanen har vært et prioritert område over tid. Disse medlemmer er skuffet over at Regjeringen har vært altfor passiv i forhold til å løse driftsutfordringene på jernbane generelt og viser til de senere års driftsforstyrrelser på jernbaneinfrastrukturen.

Disse medlemmer vil peke på at Regjeringen har motsatt seg enhver form for omstilling og assistanse fra private aktører knyttet til opprettholdelse av en velfungerende jernbaneinfrastruktur, som nedfelt i Regjeringens samarbeidserklæring. Disse medlemmer mener en slik politikk er skadelig for norsk jernbane. Flere europeiske land ligger langt foran Norge innen satsingen på jernbanen. Mange har utviklet bedre løsninger for overvåking av infrastrukturen og systematisk forebyggende vedlike-

holdsopplegg en det en har etablert i Norge. Dette er løsninger og kunnskap Regjeringen velger bort.

Disse medlemmer mener drifts- og vedlikeholdsoppgaver på jernbanen bør settes ut på funksjonskontrakter gjennom anbud. I anbudene bør det stilles absolutte krav til opptid på infrastrukturen og krav i forhold til sikkerhetsnivå. Disse medlemmer viser til forslag i kapittel 3.14.2.1 om å sette flere av jernbanens drifts- og vedlikeholdsoppgaver ut på anbud for å styrke satsingen på jernbanen.

Disse medlemmer mener at det innenfor drift og vedlikehold ligger et betydelig effektiviseringspotensial, som kan realiseres ved å gjennomføre omstillingsprosjekter som Regjeringen til nå har vært motstander av.

Disse medlemmer mener at konkurranse i jernbanesektoren er viktig for å sikre et best mulig tilbud til brukerne med de ressursene som er tilgjengelige. For eksempel har økt konkurranse innen persontransport på Gjøvikbanen vært en stor suksess. Gjøvikbanen har etter konkurranseutsettingen fått et tilbud med mye bedre kvalitet, stor økning i antall avganger og universell utforming, slik at den nå er tilgjengelig også for funksjonshemmede. Disse medlemmer mener at mer bruk av anbud med kontraktsvilkår og sanksjoner, kan vise seg å være et mer egnet og effektivt verktøy for å sikre den offentlige tjenestekvalitet med hensyn til f.eks. universell utforming, fremfor lovfesting av rettigheter. Disse medlemmer viser til forslag om konkurranseutsetting i kapittel 3.14.2.1.

Disse medlemmer ønsker økt konkurranse ved utbygging, drift og vedlikehold av jernbanens infrastruktur for å sikre økte midler til jernbaneinvesteringer. Konkurranseutsetting er ikke noe nytt i jernbanesektoren. Tall fra Jernbaneverket for de siste årene viser at det aller meste av Jernbaneverkets investeringer og en stor andel av vedlikeholdet har vært konkurranseutsatt. Den omstilling og konkurranseutsetting som Stortinget vedtok høsten 2004, og som ble satt i verk i 2005, førte til lavere kostnader for flere vedlikeholdsoppgaver på jernbanenettet.

Disse medlemmer mener at innsparte midler som følge av konkurranseutsetting, bør brukes til å styrke jernbanen. Sikkerhet skal fortsatt være et statlig ansvar og ha prioritert nummer én.

Disse medlemmer viser videre til Høyres forslag i Stortinget, fremmet i Dokument nr. 8:92 (2006–2007), jf. Innst. S. nr. 7 (2007–2008), om en handlingsplan for flere kryssingsspor på jernbanen. Med flere kryssingsspor vil en øke kapasiteten i jernbanenettet. Dette vil øke mulighetene til å overføre mer av godstrafikken fra vei over på jernbane. Under forrige regjeringperiode ble det gjennomført en rekke tiltak som medførte en økning i godstransport på jernbane med 80 pst. i løpet av 4 år.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til Kristelig Folkepartis alternative statsbudsjett der det foreslås å øke bevilgningen til Jernbaneverket med 150 mill. kroner ut over Regjeringens forslag.

Ansvarsforhold i jernbanesektoren

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til at Riksrevisjonen i sin forvaltningsrevisjon for 2008 påpeker at Jernbaneverket er ansvarlig for en stadig økende andel av driftsavvikene i togtrafikken, og at uavklarte ansvarsforhold gjør arbeidet med å unngå forsinkelser unødigen vanskelig. Riksrevisjonen mener det må være i departementets, Jernbaneverkets og togselskapenes interesse å avklare ansvarsforholdene, slik at en kan samordne, målrette og iverksette tiltak for å redusere forsinkelsene.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til Representantforslag 19 S (2009–2010) om modernisering og omstrukturering av Jernbaneverket der det fremmes følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen omdanne Jernbaneverket til to statlige aksjeselskap:

- Ett selskap etableres med ansvar for å administrere utvikling og drift av jernbanens eiendommer og infrastruktur. Eierskapet til stasjoner og kjøreveger overføres til dette selskapet.
- Et annet selskap etableres, som skal utføre utbygging og vedlikehold av infrastruktur for baner i konkurranseutsatt virksomhet."

3.14.2.1 POST 23 DRIFT OG VEDLIKEHOLD

Komiteen mener prioriteringen av drift og vedlikehold er avgjørende for å få til en god drift av den norske jernbaneinfrastrukturen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til de senere års driftsforstyrrelser på jernbaneinfrastrukturen og er glad for at departementet velger å prioritere vedlikeholdet høyt. Disse medlemmer har merket seg at de foreslåtte bevilgningene tilsvarer full oppfølging av planrammen til drift og vedlikehold i Nasjonal transportplan 2010–2019.

Disse medlemmer støtter det fremlagte forslaget.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil peke på at Regjeringen bestående av Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet har alliert seg tungt med LO-interessene i jernbanepolitikken, og dermed motsatt seg

enhver form for omstilling og assistanse fra private aktører knyttet til opprettholdelse av en velfungerende jernbaneinfrastruktur. Dette er nedfelt i Regjeringens samarbeidserklæring. Disse medlemmer mener en slik politikk er skadelig for norsk jernbane. Flere europeiske land ligger langt foran Norge innen satsingen på jernbanen. Mange har utviklet bedre løsninger for overvåkning av infrastrukturen og systematisk forebyggende vedlikeholdsopplegg enn det en har etablert i Norge. Dette er løsninger og kunnskap Regjeringen velger bort. Disse medlemmer mener drifts- og vedlikeholdsoppgaver på jernbanen bør settes ut på funksjonskontrakter gjennom anbud. I anbudene bør det stilles absolutte krav til oppetid på infrastrukturen og krav i forhold til sikkerhetsnivå.

Disse medlemmer viser til sitt forslag om å sette flere av jernbanens drifts- og vedlikeholdsoppgaver ut på anbud for å styrke satsingen på jernbanen.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til Kristelig Folkepartis alternative budsjett der det foreslås å øke bevilgningen over post 23 med 50 mill. kroner ut over Regjeringens forslag.

3.14.2.2 POST 30 INVESTERINGER

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at de foreslåtte bevilgninger til investeringer er med på å sikre fremdrift og slutføring av allerede igangsatte prosjekter og planlegging av nye prosjekter i Nasjonal transportplan 2010–2019. Disse medlemmer merker seg at forslaget for 2010 innebærer en økning på 17,6 pst. sammenlignet med saldert budsjett 2009.

Disse medlemmer vil spesielt vise til de langsiktige fornyelsestiltakene i Oslo-området. Å sikre god drift av jernbanen i Oslo-området, er avgjørende for flyten i jernbanetrafikken i hele Østlandsområdet.

Disse medlemmer er glad for at departementet prioriterer dette og støtter den foreslåtte bevilgningen, men vil samtidig påpeke viktigheten av at dette følges opp også i kommende budsjetter.

Disse medlemmer støtter tiltak som kan øke fremkommeligheten for gods på jernbanen og er glad for de foreslåtte bevilgningene til kryssingsspor og fjernstyring

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

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Fremskrittspartiet har en

mer offensiv jernbanesatsing enn samtlige andre partier. Disse medlemmer gikk inn for å bruke 60 mrd. kroner mer på tog enn Regjeringen da Stortinget behandlet Nasjonal transportplan 2010–2019 i juni. Disse medlemmer satser på jernbanen der denne har sin styrke; godstransport over lange distanser og persontransport i tettbefolkede områder. Derfor gikk disse medlemmer inn for nye dobbeltspor Oslo–Halden, Oslo–Skien og Oslo–Lillehammer samt kryssingsspor for lange godstog. Regjeringspartiene satte ikke av en eneste krone til lyntog, men disse medlemmer har uansett vært tydelige på at dagens jernbanenett kan oppgraderes for inntil 250 km/t til en brøkdel av prisen uten store naturinngrep. Disse medlemmer vil i den forbindelse vise til sine merknader om jernbane i Innst. S. nr. 300 (2008–2009), samt bevilgningsforslaget knyttet til en investeringsramme på 6,85 mrd. kroner i kap. 1382 post 62.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti mener jernbanen er nøkkelene i et bærekraftig transportsystem. Disse medlemmer peker på at viktige jernbanesatsinger som Ringerikstunnelen og sammenkopling av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen (Grenlandsbanen) nå må realiseres. Det er videre særlig grunn til å trekke frem behovet for rassikring på jernbanen gjennom Drangsdalen. Disse medlemmer viser til at det i snart 20 år har vært arbeidet for ny jernbanetunnel i Drangsdalen i Lund kommune. Dette er en svært rasutsatt strekning på Sørlandsbanen hvor togtrafikken nå må gå med sterkt nedsatt fart. Forholdene hemmer transporten av folk og gods, og rasfaren utgjør en stor sikkerhetsrisiko. Disse medlemmer peker på at en linjeomlegging i tunnel vil øke tryggheten og redusere reisetiden. Disse medlemmer mener Regjeringen må vurdere mulighetene for å fremskynde arbeidet med ny jernbanetunnel i Drangsdalen.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til sitt representantforslag om en egen handlingsplan for kryssingsspor, for å legge til rette for økt transport av både passasjerer og gods på jernbanenettet. Beklageligvis stemte regjeringspartiene imot dette. Disse medlemmer viser også til sine påplussinger i jernbanebudsjettet i NTP-perioden, og at disse nettopp har vært rettet mot større kapasitet.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til Kristelig Folkepartis alternative statsbudsjett der det foreslås å øke bevilgningen til jernbaneformål med 150 mill. kroner, herunder 100 mill. kroner over post 30 investeringer.

3.14.2.2.1 Merknader til banestrekninger, prosjekter og tiltak

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet vil for øvrig vise til de prioriteringer og omtalen av ulike prosjekter som ligger for jernbanen i St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019 (2008–2009), jf. Innst. S. nr. 300 (2008–2009).

Høyhastighetsbane

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser til behandlingen av Nasjonal transportplan 2010–2019, jf. Innst. S. nr. 300 (2008–2009), og flertallets merknader om høyhastighetsbane der. Flertallet slo da fast at høyhastighetsbane med hastighet på minimum 250 km/t skal utredes med bygging som siktemål.

Flertallet mener klimatrusselen må tas på alvor. Flertallet vil peke på at transport utgjør en av de største utfordringene for bærekraftig utvikling i verden i dag. Miljøbelastningene fra transportsektoren bidrar til store samfunnskostnader, og sektorens energiforbruk er stort og økende. Flertallet vil også peke på at en moderne høyhastighetsjernbane vil bety et miljøvennlig mobilitetstiltak som mange generasjoner framover vil ha glede og nytte av.

Flertallet viser også til at utredning av høyhastighetsbane, med bygging som siktemål, er forankret i den politiske plattformen for den sittende regjeringen.

Flertallet vil understreke at hastighetsdimensjoneringen for nye linjer og strekninger som kan tenkes å inngå i et framtidig høyhastighetsnett, skal være minimum 250 km/ timen.

Flertallet vil understreke viktigheten av å gjennomføre utredningene raskt, slik at man har et godt beslutningsgrunnlag i god tid før neste rullering av NTP i 2013. Flertallet vil i denne sammenheng vise til erfaringer fra så vel store norske- og nordiske planprosjekt, som gjerne organiseres i en egen prosjektorganisasjon. Dette for å sikre maksimal fremdrift uavhengig av andre oppgaver, og for på en egnet måte bedre å kunne nyttiggjøre seg ekstern kompetanse bedre.

Flertallet mener det er behov for å sette av betydelige ressurser i 2010 til utredning av høyhastighetsbaner.

Flertallet viser forøvrig til følgende merknader i Budsjett-innst. S. 13 (2007–2008), jf. side 55 "Om høyhastighetsbaneutredningen":

"Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, har merket seg den nylige fram-

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

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

Flertallet vil vise til at dette omfatter mer enn en tradisjonell transportøkonomisk analyse etter norsk modell, og at det her legges til grunn et bredere samfunnsperspektiv. Flertallet forutsetter at dette følges opp i utredningsarbeidet.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti er i utgangspunktet positive til å bygge høyhastighetsjernbane i Norge, der hvor driftskostnadene kan dekkes av inntektene, og viser i denne sammenheng til utredningsarbeid om dette fra Jernbaneverket og andre.

Disse medlemmer viser til flertallsmerkna- den ovenfor, og forutsetter at analyse og utredningsarbeidet omfatter viktige og avgjørende regionale-, strategiske- og dynamiske effekter, slik vi kjenner det fra naboland som Danmark og Tyskland.

Disse medlemmer ber om at Regjeringen, på en egnet måte, legger fram for Stortinget et plankonsept, som også omfatter organisering av arbeidet, fremdrift og økonomi.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at høyhastighetstog er et miljømessig blindspor ifølge en rapport fra Expertgruppen for miljøstudier fra Sveriges Finansdepartementet, som tar utgangspunkt i planene om lyntog fra Stockholm til Göteborg via Jönköping. Disse medlemmer påpeker at professor Jan-Eric Nilsson og Roger Pyddoke i Expertgruppen for miljøstudier understreker at det er galskap å pløye flere hundre milliarder kroner ned i ulønnsomme jernbaneprosjekter i klimaets navn. Disse medlemmer mener at det er interessant at Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet, Kristelig Folkeparti, Venstre og Høyre samtidig hevder at lyntog vil

være et gunstig klimatiltak i Norge, til tross for at det er mye dyrere å bygge lyntogtraseer i Norge enn i Sverige, og til tross for at det til sammen bor 3 mill. mennesker i Stor-Stockholm og Stor-Göteborg. Disse medlemmer viser til at endestasjonene til et eventuelt norsk lyntog, Bergen og Trondheim, bare har 252 051 og 168 257 innbyggere. Disse medlemmer har registrert at den svenske utredningen SOU 2009:74 er mer positiv til lyntog, og at begrunnelsen i denne utredningen er fremkommelighet – ikke miljø. Disse medlemmer viser til at SOU 2009:74 forutsetter at flere svenske millionbyer kan knyttes sammen til kun 125 mrd. kroner, og påpeker at noe tilsvarende vil ikke være mulig i Norge.

Disse medlemmer viser til at en rapport fra SAS slår fast at selskapet vil redusere utslippene med 20 pst. på ti år, og at SAS har målsetting om nullutslipp innen 2050. Rapporten "Vurdering av biodrivstoff i transportsektoren – tiltak, virkemidler, effekter og kostnader i 2020 og 2030" fra Institutt for Strategisk Analyse (INSA) bekrefter at dette er mulig. Veitransport er også langt bedre enn sitt rykte. Disse medlemmer viser til at hvis Fremskrittspartiet hadde fått flertall for motorvei på E136 Oslo-Bergen/Haugesund, hadde det tatt under 4 timer med ekspressbuss fra Oslo til Bergen. Ekspressbusser har et rekordlavt energiforbruk per personkilometer, og er i dag mer miljøvennlige enn elektriske tog når man tar høyde for indirekte energiforbruk og energitap i kraftproduksjonen.

Disse medlemmer mener at Høyhastighetsringen og Norsk Bane har forledet ordførere og fylkespolitikere over hele landet med løfter om lyntogstasjoner i deres hjemkommuner. Disse medlemmer understreker at naturinngrepene som skal til for å bygge toglinjer for hastighet over 250 km/t er direkte groteske, og at lyntog trenger stor plass til både oppbremsing og akselerasjon. Traseene må være snorrette, og på grunn av luftmotstanden må tunnelene ha en diameter på 75 meter. I praksis vil man bruke enorme skjæringer, der hele traseen må gjerdes inn med tanke på elg, hjort og andre dyr.

Disse medlemmer skulle ønske at de andre partiene var villige til å innse at det er bedre med en realistisk jernbanepolitikk enn med luftslott uten finansiering, og viser til at disse medlemmer foreslår større konkrete bevilgninger til jernbane enn noe annet parti.

Disse medlemmer stiller seg imidlertid positive til eventuelle forslag om privatfinansiert utbygging av høyhastighetsbane i Norge. Disse medlemmer påpeker at Oslo-Göteborg er den eneste strekningen som kan vise seg å være hensiktsmessig å bygge ut til høyhastighetsbane en eller annen gang i fremtiden.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti er i utgangspunktet positive til å bygge høyhastighetsjernbane i Norge, hvis driftskostnadene kan dekkes av inntektene.

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

Disse medlemmer vil peke på at utbygging av Ringeriksbanen er en forutsetning for en rekke av traséalternativene for høyhastighetsbaner. Ringeriksbanen vil korte ned reisetiden Oslo-Bergen betraktelig, og fremstår dermed som et godt prosjekt både med hensyn til dagens og fremtidens jernbanetilbud. Disse medlemmer imøteser framdrift i arbeidet med Ringerikstunnelen. Disse medlemmer forutsetter at Stortingets vedtatte trasévalg ligger til grunn. Disse medlemmer understreker at det ikke er noen motsetning mellom å bygge jernbane for hurtige tog (InterCity-triangelet) og Høyhastighetsbane – og at disse utbygginger må ses i sammenheng.

Signalsystemet Merkur

Komiteen viser til proposisjonens omtale av signalsystemet Merkur. Komiteen viser videre til tidligere omtaler av saken, blant annet i St.prp. nr. 72/Innst. S. nr. 312 (2008–2009). Komiteen viser videre til Riksrevisjonens omtale av samme sak i Dok. 1 (2009–2010).

Komiteen har merket seg at det nye signal- og sikringsanlegget som skulle tas i bruk på Ganddal godsterminal, på det nye dobbeltsporet Sandnes-Stavanger og på det nye fjernstyringsanlegget mellom Mosjøen og Bodø, ikke har fått den nødvendige godkjenning av Statens jernbanetilsyn før det kan tas i bruk. Komiteen peker på at Jernbaneverkets begrunnelse beskrives til å være blant annet at Merkur ikke er godt nok dokumentert for å fastsette det sikkerhetsnivået som man krever for signal- og sikringsanlegg. Komiteen ser alvorlig på at den manglende godkjenning har medført store merkostnader på alle disse prosjektene, og vil kunne medføre ytterligere merkostnader, og at Jernbaneverket har måttet iverksette midlertidige løsninger som blant annet manuell togstyring på Ganddal godsterminal.

Komiteen viser til at Jernbaneverket har fått foretatt en uavhengig revisjon av anskaffelses- og utviklingsprosessen av signal- og sikringsanlegget Merkur og hvordan den har blitt håndtert av Jernbaneverket. Komiteen viser til at rapporten peker på flere kritiske mangler både ved anskaffelsen og gjennomføring av Merkurprosjektet.

Komiteen forutsetter at denne revisjonen bidrar til å forbedre rutineene for slike anskaffelses- og utviklingsprosesser, og at konklusjonene fra

denne revisjonen gir grunnlag for læring, og for en vurdering av hvilke tiltak som må iverksettes for hvordan denne prosessen er håndtert av Jernbaneverket.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, ser svært alvorlig på Regjeringens håndtering av denne saken. Flertallet viser til at det her dreier seg om betydelig kostnader i en sak som handler om sikkerhet på jernbanen. Flertallet mener Regjeringen må sørge for en grundig redegjørelse til Stortinget om forhold knyttet til fremdrift og kostnader i forbindelse med signalsystemet Merkur.

Flertallet fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen komme tilbake til Stortinget med egen sak om status, fremdrift og en oppdatert kostnadsoversikt knyttet til signalsystemet Merkur."

Kongsvingerbanen

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, vil peke på at Kongsvingerbanen er en viktig transportkorridor for lokaltrafikken i regionen, og også en viktig transportvei for gods og personer til og fra Sverige. Dagens tilbud for persontrafikk på Kongsvingerbanen er ikke konkurransedyktig mot privatbil. Flertallet vil derfor øke satsingen på tiltak for økt kapasitet, redusert reisetid og økt punktlighet for denne banen. Det er viktig med å få på plass flere kryssingsspor ved Tuen, Bodung og Sæterstøa, tiltak for å utbedre det gamle kontaktledningsanlegget og bygging av flere planfrie overganger.

Flertallet mener også det vil være viktig å få på plass et differensiert tilbud på persontransport med regiontog (Oslo–Kongsvinger) og lokaltog (Oslo–Årnes), og hvor regiontogene kjøres som doble togsett – noe som i dag ikke er mulig på grunn av begrensninger i infrastrukturen.

Flertallet vil vise til den store suksessen konkurranseutsetting av persontransporten på Gjøvikbanen har vært. Flertallet vil i denne sammenheng peke på at de reisende har fått et mye bedre tilbud med langt flere avganger.

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

Flertallet vil videre til betydelig passasjervekst og nye oppussede tog tilrettelagt for personer med nedsatt funksjonsevne for samme offentlige støtte. Flertallet mener det ligger godt til rette for et anbud på Kongsvingerbanen.

Flertallet fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

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

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at Kongsvingerbanen er viktig for gods og persontrafikk til og fra Sverige.

Disse medlemmer registrerer derfor med tilfredshet den svært positive utviklingen i togtrafikken mellom Oslo og Stockholm og på strekningen Karlstad/Kongsvinger/Oslo de siste de siste årene.

Disse medlemmer er fornøyd med at Samferdselsdepartementet og Hedmark fylkeskommune har inngått en ny trafikkavtale med svenske myndigheter som vil innebære en ytterligere forsterking av togtilbudet Oslo–Karlstad–Stockholm. Med flere avganger, økt setekapasiteten og nytt materiell legges det et grunnlag for å forsterke den positive utviklingen ytterligere. Disse medlemmer er opptatt av at de ulike partene bidrar til at reiseinformasjon og billetter blir enklere tilgjengelig for brukerne, slik at man kan få full effekt av den satsingen som gjøres. Disse medlemmer vil for øvrig med interesse følge den dialogen som nå går mellom Akershus fylke, Hedmark fylke, NSB og Jernbaneverket om hvordan stoppmønsteret på Kongsvingerbanen kan utvikles.

Østfoldbanen

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til at kapasiteten på Østfoldbanen i dag er sprengt og at det er nødvendig med tiltak for bedre punktlighet og kapasitet. Dette gjelder både østre og vestre linje. Banen er viktig fordi den knytter Norge sammen med resten av Europa og benyttes av mange pendlere.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ønsker dobbeltsporet jernbane på hele strekningen fra Oslo til Halden, og ønsker primært et trasévalg langs E6 istedenfor gjennom byene. Disse medlemmer understreker betydningen av å bygge parkeringshus og tilby P-plass for togpendlere. Et slikt "park and ride"-system er godt innarbeidet i mange andre land, og vil føre til at flere reiser kollektivt. Disse medlemmer viser til statsrådets svar på NTP-spørsmål nr. 47 fra komiteen der det kommer frem at utbygging av dobbeltspor på strekningen Haug–Halden (62 km) vil koste i størrelsesorden 15 mrd. kroner. Disse medlemmer viser til at disse medlemmer i Innst. S. nr. 300 (2009–2010) sto alene om nytt dobbeltspor mellom

Haug og Halden til 15 mrd. kroner, og ønsker å prioritere strekningen.

Disse medlemmer ønsker at Jernbaneverket utreder alternativer til ny jernbanetrasé gjennom Moss. Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet, også lokalt og regionalt, gjennom mange år har vært motstander av det valgte alternativet 2B for traseen.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti mener at ny løsning for Kolbotn stasjon må på plass i et parallelt løp med Follobanen. I den videre utviklingen av Kolbotn som et knutepunkt må en velfungerende Kolbotn stasjon sikres god kobling mellom transportmidlene.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til Høyres alternative transportplan hvor Høyre vil øke satsningen på jernbane både hva gjelder utbygging og vedlikehold ved å ta i bruk andre finansieringsordninger som bl.a. offentlig og privat samarbeid om finansiering. Dette vil gi mer tog og bane raskere og over lengre strekk enn hva er tilfelle med regjeringens politikk.

Østfoldbanen Østre linje

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til at Østfoldbanens Østre linje fra 1882 har et stort potensial ved at en betydelig del av befolkningen i indre Østfold pendler mot Oslo, men at punktligheten på denne linjen er særdeles dårlig. Flertallet ønsker at Jernbaneverket utreder møtespor på denne linjen, slik at trafikkregulariteten og hastigheten kan holdes oppe. Flertallet ønsker at Jernbaneverket planlegger forlengelse og modernisering av stasjonene på Østre linje, slik at passasjerene slipper å gå av i banelegemet.

Oslo-prosjektet

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre mener at det er riktig å satse på jernbane til persontransport der det er trafikkgrunnlag for dette, og mener det er viktig å bedre driftsstabiliteten ved å fornye og oppgradere jernbaneinfrastrukturen i Oslo-området.

Nytt jernbanestrekking godstransport Røyken–Tofte

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Tofte har flere skipsanløp enn Drammen. Disse medlemmer ønsker derfor å utrede en forlengelse av Spikkestadbanen fra Røyken til Tofte med tanke på godstransport.

Prosjektet Dobbeltspor Holm–Holmestrand

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet støtter utbygging av Vestfoldbanen på strekningen Holm–Holmestrand, men er skeptisk til at utbyggingen på Vestfoldbanen deles opp for mange små prosjekter.

Ny bane Farriseidet–Porsgrunn (Eidangerforbindelsen)

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, vil vise til at Eidangerforbindelsen sammenkobler Vestfoldbanen, Grenland og Sørlandsbanen. Prosjektet knytter om lag 100 000 mennesker til jernbanenettet. Forbindelsen vil gi grunnlag for et helt nytt marked for jernbanen i regionen. Reisetiden Larvik–Porsgrunn vil blant annet reduseres fra 34 til 12 minutter.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ønsker på sikt å koble Sørlandsbanen og Vestfoldbanen sammen på en bedre måte, og støtter forslaget om å bygge ny bane mellom Farriseidet og Porsgrunn som et ledd i dette arbeidet.

Ny bane Porsgrunn–Skorstøl (Grenlandsbanen)

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, ønsker en ny bane mellom Porsgrunn og Skorstøl i Gjerstad kommune (59 km) for å knytte Sørlandsbanen til Vestfoldbanen. Flertallet viser til at dette i fremtiden vil muliggjøre reisetid fra Oslo til Kristiansand ned mot 3 timer og til Stavanger ned mot 5 timer.

Flertallet vil vise til at Eidangerforbindelsen også er en viktig forutsetning for realisering av Grenlandsbanen som vil bidra til å redusere reisetiden mellom Oslo og Kristiansand til 3 timer og 10 minutter.

Sørlandsbanen

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sin politikk om tilrettelegging for godstransport på jernbanestrekninger, ønsker å legge til rette for å doble kapasiteten på Sørlandsbanen gjennom tilrettelegging for kjøring av godstog på inntil 800 meter.

Drangsdalen

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til at maksfarten på tog i Drangsdalen er på 20 km/t grunnet stor rasfare og dårlig fremkommelighet. Disse medlemmer mener at det er viktig å eliminere flaskehals for transporten.

Dobbeltspor Sandnes–Stavanger

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, mener at lokaltog til persontransport er en god transportløsning rundt de største byene i Norge, og stiller seg derfor positive til utbygging til dobbeltspor mellom Sandnes og Stavanger.

Bergensbanen

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, vil peke på at kapasiteten på Bergensbanen er sprengt på flere strekninger. Dette gjelder særlig innen godstrafikken og persontrafikken i bynære strøk. Flertallet vil peke på at det haster med å tilrettelegge for et godt nærtrafikktilbud i Bergen og på Østlandet, og redusert reisetid Bergen–Oslo. Flertallet mener det må arbeides for at reisetiden Bergen–Oslo skal reduseres ned til 4 timer.

Flertallet vil vise til at ny Ringeriksbane vil være et viktig tiltak for et mer konkurransedyktig og moderne togtilbud. Ringeriksbanen omfatter en ny jernbanelinje mellom Sandvika i Bærum og Hønefoss i Ringerike. Ringeriksbanen vil forkorte Bergensbanen og reisetiden med om lag 50 minutter.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet peker på at Bergensbanen bør forlenges til Bergen Lufthavn Flesland og til Åsane bydel i Bergen for å knytte dagens jernbane til flyplass samt mulig ny godshavn i Bergensområdet og for å utvikle jernbanebasert persontransport i Bergensregionen. Disse medlemmer viser til sine merknader under pkt. 3.13.2.2 Post 61 Storbypakke.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti vil peke på at Ringeriksbanen vil også gi Ringerike en direkte baneforbindelse til Oslo og bidra til å gjøre toget mer attraktivt enn bilbruk. Disse medlemmer vil vise til at ny Ringeriksbane og Ringerikstunnel er en del av de aller fleste konseptvalg for høyhastighetstog mellom Oslo og Bergen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Bergensbanen har en markedsandel i godstrafikken mellom Oslo og Bergen på 40 pst, og at banen er sårbar mot driftsforstyrrelser blant annet på grunn av manglende kryssingskapasitet og fleksibilitet ved driftsavvik. Disse medlemmer støtter derfor forslaget om å bygge 8–14 nye eller forlengte kryssingsspor på Gjøvik- og Bergensbanen i perioden.

Bergen–Arna

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, støtter prosjektet om dobbeltspor mellom Arna og Bergen, først og fremst med tanke på godstrafikken.

Bergen Havn

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.

Oslo–Lillehammer

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ønsker dobbeltsporet jernbane mellom Oslo og Lillehammer, og støtter en parallell utbygging av jernbanestrekningen Langset–Kleverud–Steinsrud samtidig med bygging av E6 mellom Minnesund og Kleverud.

Trønderbanen

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, ønsker på sikt å elektrifisere Trønderbanen og Nordlandsbanen, og ruste opp Trønderbanen slik at reisetiden fra Steinkjer til Trondheim er på en time.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til merknad under Korridor 7 E6 Trondheim–Bodø om å følge opp prosessen med planlegging av helhetlig finansiering og utbygging av bane og veg på strekningen Stjørdal–Steinkjer.

Nordlandsbanen

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, ber om at fullføring av fjernstyringen av Nordlandsbanen kommer i gang raskt. Nordlandsbanen har høy godsføring i dag. For å få mer gods over fra vei til bane understreker Flertallet behovet for flere kryssingsspor. Videre viser flertallet

til de bevilgede midler til sikring mot vilt påkjørsler, og ber departementet sørge for at midlene ikke inndras selv om det planlagte sikringstiltaket ikke er kommet i gang i 2009.

Et annet flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti mener det er svært viktig å sette fart i arbeidet med automatiseringen av Nordlandsbanen, og ber Regjeringen prioritere dette arbeidet slik at automatisk togstopp kan komme på plass.

Dette flertallet er svært opptatt av å få mer gods over fra vei til bane, og prioriterer derfor opprusting av Nordlandsbanen. Det er et stort behov for generell opprusting av sporet, slutføring av fjernstyringsprosjektet og bygging av nye kryssingsspor. All kapasitet på Nordlandsbanen er i dag utnyttet, men nye kryssingsspor og fjernstyring vil øke kapasiteten betydelig.

Tromsbanen

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, har merket seg at det er innledet en dialog mellom Troms fylkeskommune, Jernbaneverket og Samferdselsdepartementet om å foreta nødvendige grunnlagsvurderinger for å vurdere en mulig jernbaneutbygging fra Tromsø til Narvik eller fra Tromsø direkte til Sverige som et bidrag i en helhetlig transportutredning for nordområdene. Flertallet støtter utredning av en eventuell jernbaneforbindelse til Tromsø og vil påpeke at det er sterkt ønskelig at prosessen tilrettelegges slik at de økonomiske RDA-midlene som er avsatt i Troms kan benyttes inn i dette arbeidet. (RDA midler: Kompensasjonsmidler for kommunesektoren der differensiert arbeidsgiveravgift ikke er fullt gjeninnført.) Flertallet mener at fiskeeksportens og den øvrige gods-transportens behov må vies særlig oppmerksomhet, men vil understreke at også persontransporter og turisme må tas med i vurderingene.

Ofotbanen

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets strategi om å tilrettelegge for transport på jernbane der dette er en fornuftig løsning, og prioriterer derfor forlengelse av kryssingsspor på Ofotbanen. Disse medlemmer vil vurdere jernbaneforbindelse Nikel–Kirkenes fremfor Narvik–Tromsø.

NEW Corridor

Komiteen støtter opp under planene med å etablere en transportkorridor (NEW Corridor) fra Nar-

vik til Kina, basert på eksisterende jernbanenett gjennom Sverige, Finland, Russland og Kina. Dette vil kunne gi betydelige positive ringvirkninger i regionen og bidra til mer miljøvennlig transport over et større geografisk område.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, anser det viktig for å komme videre med prosjektet at det nå kan gjøres initierende arbeider for å avklare bl.a. tolltekniske spørsmål og inngå intensjonsavtaler med vareeiere, transportører og jernbaneselskaper. Etablering av en slik, permanent transportkorridor over Narvik vil, på linje med ARE-toget (Arctic Rail Express), gi betydelige positive ringvirkninger for næringsliv og sysselsetting i regionen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til møter mellom samferdselsministeren og sin kinesiske kollega der man er enige om å etablere en arbeidsgruppe som skal kartlegge mulighetene for en slik korridor. Denne arbeidsgruppen skal sikre at de mellom liggende land inviteres med slik at de ulike problemstillingene knyttet til korridoren kan drøftes for å finne sin løsning.

Samtrafikk med det europeiske jernbanenettet

Komiteen er tilfreds med at arbeidet med å fjerne hindringene som er i det norske jernbanenettet for å få til en god samtrafikk med det europeiske jernbanenettet, nå skal intensiveres.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, vil peke på at dette ikke minst er viktig for å utvikle jernbanen mellom Oslo–Gøteborg og Oslo–Stockholm sammen med svenske myndigheter. Det er ut fra dette positivt at Norge deltar aktivt i den europeiske jernbaneorganisasjonen som samarbeider om grenseoverskridende jernbane. Flertallet ser positivt på det samarbeid som er etablert i COINCO-samarbeidet (Oslo, Akershus, Østfold, Västra Götaland, Gøteborg og Halland, observatør: Øresundsregionen) hvis oppgave har som formål å arbeide med raske tog Oslo–Gøteborg–Malmø. Et samarbeid som vil kunne ut i en Interreg-søknad.

3.14.2.3 POST 31 NYTT DOBBELTSPOR OSLO–SKI

Komiteen er kjent med forslaget fra Miljøverndepartementet om at planprogrammet for Oslo–Ski skal fastsetjast av Samferdselsdepartementet.

Komiteen meiner at ein mer effektiv planprosess og erfaringar frå tilsvarende jernbaneprosjekt i utlandet bør brukast aktivt for å forsøke å korte ned på den lange plan- og byggeperioden.

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Høgre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristeleg Folkeparti, viser til at nytt dobbeltspor mellom Oslo og Ski er det desidert største prosjektet i Nasjonal transportplan.

Fleirtalet meiner det nye dobbelsporet mellom Oslo og Ski vil vere ei viktig lenke i ei framtidig skandinavisk høgfarline. Det er difor viktig at Oslo–Ski vert planlagt som ein lekk i ein heilheitleg strategi for den nye Østfoldbanen. Målet må vere å unngå flaskehalsar og kurvatur med unødvendige hastigheitsbegrensingar og oppnå eit best mogleg trasévalg tilpassa hastigheiter på minimum 250 km/timen.

Fleirtalet viser til at også EU, gjennom m.a. prosjektet CONICO North, ønskjer å sjå på moglegheta for lyntog frå Oslo mot Gøteborg og det europeiske kontinentet, for slik å kunne koble Norge på det europeiske høgfarstnettet. Fleirtalet ser det som særskild viktig at den vidare planlegginga av strekninga tek omsyn til dette.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at ved å sette Oslo–Ski på ein egen post i statsbudsjettet, vil prosjektet vere sikret ein sammenhengande og heilheitleg utbygging. Det er viktig for å sikre optimal framdrift.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Fremskrittspartiet var det eneste partiet som i Innst. S. nr. 300 (2008–2009) gikk inn for utbygging av dobbeltspor på strekningen Haug–Halden (62 km). Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiets politikk innebærer at denne budsjettposten hadde omfattet nytt dobbeltspor Oslo–Halden istedenfor Oslo–Ski dersom disse medlemmer hadde fått flertall for sitt forslag. Disse medlemmer følger opp satsingen på Haug–Halden i kap. 1350 post 30.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti merker seg at Regjeringen har valgt ut enkelte prosjekt som skal føres opp med egen budsjettpost, herunder dobbeltspor Oslo–Ski, og at regjeringspartiene dermed anser prosjektet for å være sikret en sammenhengende og helhetlig utbygging. Disse medlemmer mener det er positivt at en på denne måten synliggjør finansieringsbehov for gjeldende prosjekt. Disse medlemmer

mener imidlertid at en egen budsjettpost langt fra er tilstrekkelig for å sikre forutsigbarhet. Disse medlemmer registrerer at arbeidet med dobbeltspor Oslo–Ski tar svært lang tid. Disse medlemmer mener det nå er på høy tid at Regjeringen sørger for raskere fremdrift i saken.

3.14.2.4 POST 33 FYSISK SKILLE JERNBANEVERKET – BANE TELE AS

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristeleg Folkeparti, har ingen merknader og slutter seg til forslaget til bevilgning.

3.14.2.5 KAP. 4350 JERNBANEVERKET

Komiteen har ingen merknader.

3.15 Kap. 1351 Persontransport med tog

3.15.1 Sammenheng

(i mill. kroner)		
Kap.	Saldert budsjett 2009	Prop. 1 S (2009–2010)
1351	1 724,7	1 748,6

Post 70 Kjøp av persontogtenester vert foreslått løyvd med 1 740,2 mill. kroner i 2010. Dette er ein auke på 25,7 mill. kroner eller om lag 1,5 pst. samanlikna med saldert budsjett for 2009. Dette er i samsvar med rammeavtalen om kjøp av persontransport med tog mellom NSB AS og Samferdselsdepartementet, og avtalen med NSB Gjøvikbanen AS om persontogtilbodet på Gjøvikbanen. Som ein del av avtalen skal togtilbodet på Jærbanen auke frå ruteterminkiftet i desember 2009 i samband med at det nye dobbelsporet mellom Sandens og Stavanger blir opna for trafikk.

Post 60 Kompensasjon for ansvarsoverføring kjøp av persontransport med tog vert foreslått løyvd med 8,4 mill. kroner til kompensasjon til fylkeskommunane Buskerud og Telemark i 2010 for bortfall av statlig kjøp av persontog.

3.15.2 Komiteens merknader

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, mener et høyt nivå på statlige kjøp av persontransport med tog er nødvendig for å tilby befolkningen et godt kollektivtilbud og redusere trengselsproblemer i byområder. Flertallet har merket seg at NSB som følge av en anstrengt bemanningssituasjon, ikke har klart å øke produksjonen i henhold til rammeavtalen med staten. Flertallet

mener det er viktig at økte ressurser til jernbanen må føre til en større kapasitet og mer punktlig togtilbud til befolkningen. Både bemanningssituasjonen og kupèkapasiteten må prioriteres fremover.

Flertallet viser til at persontrafikken mellom Norge og Sverige har hatt kraftig vekst de siste årene. Trafikkutviklingen og inntektene har vært bedre enn forventet. Flertallet ser derfor positivt på at Samferdselsdepartementet arbeider videre med sikte på å utvide rutetilbudet på strekningen Oslo–Stockholm. Flertallet mener den positive trafikkutviklingen mellom Norge og Sverige tilsier at samarbeidet om å styre togtilbudet i Skandinavia bør trappes opp.

Flertallet er opptatt av at internetttilgang og bedre mobildekning vil øke togets attraktivitet for de fleste passasjergrupper, og at dette i fremtiden ses som et selvfølgelig og tilgjengelig tilbud på reise. Flertallet legger til grunn at Regjeringen tar de nødvendige initiativ og arbeider for å få aktuelle aktører til å samarbeide med sikte på å gi togpassasjerer tilgang på Internett og bedre mobildekning. Internett er en naturlig del av et moderne kollektivtilbud og bør tilbys NSBs kunder.

Flertallet mener at persontogtilbudet har et stort potensial for å beholde nåværende og nye kundegrupper. Dette forutsetter en storstilt utbygging av doble spor, særlig i InterCity-triangelet i de mest befolkningstette områdene i Noreg.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at togtransport står for en liten del av den samlede persontransport i Norge. Selv ved en betydelig satsing på bane, vil transportandelen fortsatt være lav. Derfor vil persontransport på vei være av avgjørende betydning i framtiden. Disse medlemmer vil vise til at ekspressbuss og lokalbusser på en langt bedre og rimeligere måte vil løse de store utfordringer som kollektivtransporten står overfor.

Disse medlemmer legger videre til grunn at bruk av anbud som et middel for å oppnå konkurranse på sporet fortsetter, og dette vil igjen føre til store effektiviseringer og mindre behov for tilskudd. Disse medlemmer vil videre be Regjeringen øke antallet togstrekninger som skal anbudsutsettes, og viser til sine forslag i innstillingens kapittel 3.14 om Jernbaneverket.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti understreker behovet for avsette midler til planlegging av traseer, samt etablering av samarbeid mellom offentlige myndigheter og

private aktører i finansiering av utbygging av togtilbudet på persontogside.

Disse medlemmer mener at erfaringer fra å åpne for konkurranse om å drifte togstrekninger har gitt større regularitet og mer fornøyde kunder. Disse medlemmer mener at togmonopolet bør avvikles og private aktører slippes til.

Disse medlemmer vil konkurranseutsette flere jernbanestrekninger og at alle jernbanestrekninger kan være aktuelle.

Service

Komiteen ber NSB legge større vekt på servicetilbudet på lokal- og InterCity-strekninger.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, ser det også som en selvfølge at NSB vier langt større oppmerksomhet på servicetilbudet på både lokale- og InterCity-strekninger. Togkunder vil nå og i fremtiden være opptatt av komfort og et variert servicetilbud.

Bratsbergbanen

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til at persontrafikken på Bratsbergbanen ble lagt ned i 2000. I 2002 tok Telemark fylkeskommune initiativ til en avtale med Samferdselsdepartementet for å få permanent overført det offentlige kjøpet på strekningen, slik at fylkeskommunen selv kunne finne en driftsoperatør gjennom å konkurranseutsette driften. NSB AS har siden 2004 operert persontrafikken på Bratsbergbanen etter en kontrakt med Telemark fylkeskommune.

Flertallet viser til at Regjeringen fra og med 2. halvår legger opp til å avslutte statens kjøp av tjenester på strekningen ved en halvårig bevilgning på 6 mill. kroner, hvorav behovet er på 6 mill. kroner. Mange er bekymret for at fylkeskommunen ikke har de nødvendige ressurser til å sørge for videre drift av banen. For mange eksisterer det ikke alternativ kollektivtransport. Flertallet vil understreke at staten bør bidra til driften sammen med fylkeskommunen, selv om Telemark fylkeskommune har ansvaret for selve tilskuddet. Det bør også vurderes om staten på sikt skal ta over banestrekningen.

Flertallet vil understreke betydningen av stabilitet i videre drift av Bratsbergbanen. Flertallet fremmer følgende forslag:

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

3.16 Kap. 1354 Statens jernbanetilsyn

3.16.1 *Sammendrag*

(i mill. kroner)		
Kap.	Saldert budsjett 2009	Prop. 1 S (2009–2010)
1354	37,3	47,2

Til Statens jernbanetilsyn er det foreslått eit budsjett på 47,2 mill. kroner i 2010, som er ein auke på 9,9 mill. kroner eller 26,5 pst. frå saldert budsjett 2009. Denne løyvinga vil mellom anna gjere at tilsynet kan møte den betydelege auken i godkjenningar/løyver som følgje av den store jernbanesatsinga i Nasjonal transportplan 2010–2019.

3.16.2 *Komiteens merknader*

Komiteen vil peke på at Statens jernbanetilsyn får øket sine rammer med 9,9 mill. kroner. Komiteen vil peke på at økningen i stor grad skyldes at Jernbanetilsynet skal gjøres i stand til å møte den store økningen av godkjenninger/tillatelser som vil følge av økte midlar til jernbaneinvesteringer. Komiteen vil vidare peke på at tilsynet har fått tilført nye oppgaver i 2009 og at det legges opp til at tilsynet vil få ytterligere oppgaver i tiden fremover. Komiteen mener også at det er viktig at tilsynet har nok ressurser til å følge opp ansvaret sitt i forhold til sikkerheten på jernbanenettet i Norge.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet vil samtidig peke på at det er viktig at også tilsynsmyndigheter med viktige sikkerhetsoppgaver, kontinuerlig arbeider med egen effektivitet.

TAUBANETILSYNET

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet Høyre og Kristelig Folkeparti, ber om at Taubanetilsynet flyttes til et annet offentlig tilsyn med tilsynskompetanse. Med bakgrunn i at departementsansvaret nå er bestemt lagt til Samferdselsdepartementet, ønsker flertallet at Taubanetilsynet legges inn under Jernbanetilsynet

Flertallet understreker samtidig nødvendigheten av at kontrollen med skiheisene overlates til akkrediterte kontrollorgan som gjennomfører den tekniske tilstandskontrollen i stedet for dagens periodiske tilsyn.

3.17 Kap. 1370 Posttjenester

3.17.1 *Sammendrag*

(i mill. kroner)		
Kap.	Saldert budsjett 2009	Prop. 1 S (2009–2010)
1370	¹⁾	497,0

¹ I revidert statsbudsjett 2009, jf. St.prp. nr. 67/Innst. S. nr. 355 (2008–2009), ble det bevilget 518 mill. kroner til kap. 1370 post 70 Kjøp av post- og banktjenester.

Til post og telekommunikasjonar samla er det budsjettert med utgifter på 710,7 mill. kroner, ein auke på 246,5 pst. frå saldert budsjett 2009. Årsaka til auken er løyvinga på 497 mill. kroner til statleg kjøp av post- og banktenester. Det var i budsjettet for 2009 opphavleg ikkje sett av midlar til dette formålet, men det blei løyvd 518 mill. kroner i 2009, jf. St.prp. nr. 67/ Innst. S. nr. 355 (2008–2009).

Posten Noreg AS er pålagt å levere bank- og posttenester som delvis kan vere bedriftsøkonomisk ulønsame. Det har i fleire år ikkje vore løyvd midlar til statleg kjøp av ulønsame post- og banktenester. Av omsyn til Postens totale økonomiske situasjon er det no nødvendig å løyve midlar for å dekkje dei ulønsame tenestene.

Det er ikkje foreslått utbyte frå Posten Norge AS i 2010.

3.17.2 *Komiteens merknader*

Komiteen er svært fornøyd med at Posten og Bring utvider togsatsingen og starter en nyskapende togrute mellom Oslo og Rotterdam for miljøvennlig frakt av ferske matvarer til og fra kontinentet.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, vil peke på at dette vil bidra til færre vogntog på veiene, redusert veislitasje og støyforurensning, færre trafikkulykker, samt reduksjon av klimagassutslippa.

Flertallet ser positivt på målsettingen om at Bring i løpet av 2010 skal øke kapasiteten til Europa med tre ukentlige tog.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, merker seg at Regjeringen legger til rette for et likeverdig tilbud av grunnleggende post- og tele-tjenester over hele landet. Økningen i bruk av elektronisk kommunikasjon har ført til svakere lønnsomhet i postsegmentet. Regjeringen foreslår derfor at det bevilges 497 mill. kroner til kjøp av post- og banktjenester.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre vil foreslå at man i konsesjonskravene overfor Posten Norge tar bort pålegget om at man skal tilby banktjenester. Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen oppheve konsesjonskravet til Posten Norge om plikten til å opprettholde fullverdige banktjenester."

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine merknader i Innst. S. nr. 210 (2007–2008) om virksomheten til Posten Norge AS. Disse medlemmer mener at statens eierandel på 100 pst. ikke bør videreføres. Disse medlemmer vil peke på at det er statens ansvar å sikre alle likeverdige posttjenester over hele landet, herunder ombringning av post 6 dager i uken. Disse medlemmer er av den oppfatning at Posten Norge i størst mulig grad skal bestemme hvilke tjenester selskapet selv ønsker å tilby sine kunder.

Disse medlemmer viser til spørsmål 433 fra finanskomiteen/Fremskrittspartiets fraksjon av 29. oktober 2009, om paradokset knyttet til at Posten Norge planlegger å fortsette med store oppkjøp i 2011 samtidig som Posten Norge ifølge Prop. 1 S (2009–2010) vil få negativ fri egenkapital for regnskapsåret 2009. Disse medlemmer understreker at statlige tilskudd ikke under noen omstendighet skal brukes til oppkjøp.

Disse medlemmer vil på denne bakgrunn redusere posten 132 mill. kroner, tilsvarende bevilgningene til ulønnsomme banktjenester, jf. alternativt forslag til budsjett.

Komiteens medlemmer fra Høyre mener at deler av merkostnaden for et likeverdig tilbud av grunnleggende post- og teletjenester over hele landet bør dekkes gjennom effektivisering og rasjonalisering i etaten, samt at beløpet reduseres med 250 mill. kroner, hvorav 132 mill. kroner tas fra posten om ulønnsomme banktjenester.

3.18 Kap. 1380 og 4380 Post- og teletilsynet

3.18.1 Sammenheng

Kap.	(i mill. kroner)	
	Saldert budsjett 2009	Prop. 1 S (2009–2010)
1380	205,1	213,7
4380	170,6	178,4

For Post- og teletilsynet er det foreslått å avsette 213,7 mill. kroner, om lag same realnivå som i 2009.

3.18.2 Komiteens merknader

Komiteen vil peke på at Post- og teletilsynet fører tilsyn med all post og televirksomhet i Norge og alle aktørene i markedet. Tilsynet tildeler også konsesjoner på post- og teleområdet. Komiteen vil vise til at tilsynets virksomhet i sin helhet tidligere har vært finansiert via gebyrinntekter. Komiteen registrerer at tilsynet i 2010 vil bruke midler fra reguleringsfondet for å finansiere driften. Komiteen vil peke på at det er viktig at tilsynet har en effektiv og rasjonell drift.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, vil peke på at driften er slik at ikke kostnadene på de enkelte post- og teleaktørene blir høyere enn det som er helt nødvendig for å sikre at tilsynet kan utføre sine oppgaver på en god måte.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil peke på at det er svært viktig å ha gode og aktive tilsyn som følger opp og kontrollerer at de krav som myndigheten har satt til markedene fungerer. Disse medlemmer vil allikevel peke på at utgiftene til Post- og teletilsynet har øket forholdsvis mye, og er bekymret over at denne utviklingen skal fortsette. For disse medlemmer er det viktig å holde nøye kontroll med utviklingen, spesielt fordi kostnadene i forbindelse med tilsynets arbeid finansieres av de virksomhetene som tilsynet skal kontrollere. Det er derfor særlig viktig at tilsynet arbeider effektivt, og er opptatt av å holde kostnadene lavest mulig uten at dette går ut over tilsynets oppgaver. Disse medlemmer viser til at Post- og teletilsynets driftsutgifter øker fra år til år. Disse medlemmer mener det er grunnlag for omfattende effektivisering innen driften. Disse medlemmer vil på denne bakgrunn i vise til sitt alternative forslag til budsjett der post 1 Driftsutgifter reduseres med 11 mill. kroner.

3.19 (Nytt) Kap. 1382 Rentekompensasjon transporttiltak

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet er svært positive til statlig rentekompensasjon, og viser til at Fremskrittspartiet gikk inn for å utvide rentekompensasjonen for skoler og kirkebygg i Budsjett-innst. S. nr. 5 (2008–2009), Budsjett-innst. S. nr. 5 (2007–2008), Budsjett-innst. S. nr. 5 (2006–2007) og Budsjett-innst. S. nr. 5 (2005–2006). Disse medlemmer viser til at rentekompensasjonsordningen i sin tid ble innført av regjeringen Bondevik II, og at ordningen har blitt videreført under regjeringen Stoltenberg II og III. Disse medlemmer viser til at Stoltenberg III nå har tatt i bruk en slik rentekompensasjonsordning til

transporttiltak i fylkene, jf. bevilgningsforslaget i Prop. 1 S (2009–2010) kap. 1320 post 61. Disse medlemmer ønsker å benytte tilsvarende rentekompensasjonsordninger innenfor samferdsel også på andre områder, og understreker at rentekompensasjonsordningen både må kunne gjelde offentlige veier og privatfinansierte OPS-prosjekter.

Disse medlemmer vil peke på at forutsetningen for denne rentekompensasjonsordningen er at vei-, bane- og kyststatene kan prosjektfinsiere store utbyggingsprosjekter ved hjelp av rimelige, statlige lån som tilbakebetales over investeringsobjektets levetid, jf. Fremskrittspartiets forslag 49-51 Innst. 2 S (2009–2010). Disse medlemmer vil samtidig viser til sitt forslag i finansinnstillingen om et infrastrukturfond på 300 mrd. kroner. Disse medlemmer viser til at rentekompensasjonsordningen vil kunne finansieres av avkastningen fra dette fondet, og at det hvert år også vil være midler igjen til andre samferdselstiltak.

3.19.1 Post 60 Rentekompensasjon riksveiinvesteringer

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sitt forslag til Nasjonal transportplan i Innst. S. nr. 300 (2008–2009), der det legges opp til å investere 200 mrd. kroner i riksveiene for perioden 2010–2019 utover rammene i Regjeringens NTP. Disse medlemmer ønsker der å investere 20,9 mrd. kroner i riksveier i 2010, gjennom direkte bevilgninger, utenlandsbudsjett samt investeringsramme for rentekompensasjon. Disse medlemmer ønsker at rentekompensasjonsordningen for riksveiinvesteringer i første omgang skal ha en ramme på 19 273 665 000 kroner. Disse medlemmer viser til at Regjeringen i kap. 1320 post 61 innfører en ramme på 2 mrd. kroner med 28 mill. kroner i rentekompensasjon, og anslår derfor at en slik ramme kan innføres til en kostnad på 269 831 000 kroner, og bevilger dette beløpet på kap. 1382 post 60, jf. alternativt forslag til budsjett.

3.19.2 Post 61 Rentekompensasjon rassikring

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sitt forslag til Nasjonal transportplan i Innst. S. nr. 300 (2008–2009), der det legges opp til å investere 10 mrd. 2010-kroner til rassikring i perioden 2010–2019 utover rammene i Regjeringens NTP. Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2010 inneholder en bevilgning på 200 mill. kroner under kap. 1320 post 31. Disse medlemmer vil samtidig påpeke at Regjeringens egne tall viser at Regjeringen ligger 177,0 mill. kroner bak sin egen NTP-plan i budsjettforslaget for 2010. Disse medlemmer ønsker derfor at rentekompensasjonsordningen

for rassikring i første omgang skal ha en ramme på 977 mill. kroner. Disse medlemmer bevilger derfor 13 678 000 kroner under kap. 1382 post 61, jf. alternativt forslag til budsjett. Disse medlemmer viser til at tabellen over hvordan midlene skal fordeles er gjengitt i disse medlemmers generelle merknader i innstillingens kapittel 2.2.2.

3.19.3 Post 62 Rentekompensasjon jernbaneinvesteringer

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sitt forslag til Nasjonal transportplan i Innst. S. nr. 300 (2008–2009), der det legges opp til å investere 60 mrd. 2010-kroner i jernbaneinfrastruktur i perioden 2010–2019 utover rammene i Regjeringens NTP. Disse medlemmer vil samtidig påpeke at Regjeringens egne tall viser at Regjeringen ligger 849 mill. kroner bak sin egen NTP-plan i budsjettforslaget for 2010. Disse medlemmer ønsker på denne bakgrunn å fase inn i en investeringsramme på 6 849 105 000 kroner, og bevilger derfor 95 887 000 til rentekompensasjon for 2010, jf. alternativt forslag til budsjett.

Disse medlemmer ønsker at 100 mill. kroner av dette brukes til å fjerne farlige jernbaneoverganger i 2010.

3.19.4 Post 63 Rentekompensasjon kystformål

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at marin infrastruktur er infrastruktur på linje med motorveier og jernbane. Disse medlemmer mener derfor at det er naturlig å bruke samme type rentekompensasjonsordning til kystformål som disse medlemmer bruker på veier og jernbane. Disse medlemmer ønsker en ramme på 300 mill. kroner for 2010, og viser til at innføring av dette vil koste 4,2 mill. kroner, jf. alternativt forslag til budsjett.

3.19.5 Post 64 Rentekompensasjon bredbånd

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at bredbånd er infrastruktur på linje med motorveier og jernbane. Disse medlemmer mener derfor at det er naturlig å bruke samme type rentekompensasjonsordning til bredbånd som disse medlemmer bruker på veier og jernbane. Disse medlemmer ønsker en ramme på 750 mill. kroner for 2010, og viser til at innføring av dette vil koste 10,5 mill. kroner, jf. alternativt forslag til budsjett.

3.19.6 Post 65 Rentekompensasjon særskilte samferdselsprosjekter

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet er positive til at lokale og regionale

veiselskap bygger og eier veier, og som får sine midler etterbetalt fra staten på bakgrunn av trafikkteiling. Disse medlemmer viser til sitt forslag til Nasjonal transportplan i Innst. S. nr. 300 (2008–2009), der det legges opp til å investere 50 mrd. kroner gjennom en låneordning for særskilte prosjekter for perioden 2010–2019 utover rammene i Regjeringens NTP. Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen snarest gjennomføre nødvendige tiltak og avklaringer som åpner for at lokale initiativ for å supplere statlig veinbevilgning, kan organiseres gjennom regionale og lokale veiselskap med egen finansiering og uten bruk av bompenger."

Disse medlemmer vil på denne bakgrunn sette av 70 mill. kroner til rentekompensasjon av slike prosjekter for 2010, og viser til at dette gjør det mulig å innfase en investeringsramme på 5 mrd. kroner i 2010, jf. alternativt forslag til budsjett.

3.19.7 Post 66 Rentekompensasjon Storbypakke

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet peker på at transportløsningene for landets største byer – Oslo, Stavanger, Bergen og Trondheim – er avgjørende viktig for hele landets transportnett og derved for verdiskaping over hele landet. Det er et stort behov for modernisering av transportnettene rundt og til storbyene; både innenfor persontransport og godstransport og innenfor veinettet og jernbanenettet. Disse medlemmer viser til sitt forslag om en Storbypakke på 100 mrd. kroner for perioden 2010–2019 i Innst. S. nr. 300 (2008–2009), og at denne pakken skulle brukes til modernisering av transportnettene i Oslo, Stavanger, Bergen og Trondheim, samt til årlig kjøp av bussbasert og jernbanebasert persontransport. Disse medlemmer viser til detaljert omtale av budsjettposten i disse medlemmers generelle merknader i innstillingens kapittel 2.2.2, samt verbalforslag. Disse medlemmer viser til at det årlige kjøpet av transporttjenester er dekket av disse medlemmers bevilgningsøkning på kap. 1330 post 61. Når det gjelder den delen av storbypakken som omhandler investeringer, ønsker disse medlemmer å innfase en investeringsramme på 9,85 mrd. kroner i 2010, og viser til at en slik innfasing vil koste 137,9 mill. kroner for 2010. Disse medlemmer bevilger derfor dette beløpet, jf. forslaget til alternativt budsjett.

3.19.8 Post 67 Rentekompensasjon store drifts- og vedlikeholdsprosjekter

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sitt forslag til Nasjonal

transportplan i Innst. S. nr. 300 (2008–2009) om 5 mrd. kroner hvert år til drift- og vedlikehold av riksveinettet utover Regjeringens opplegg. Disse medlemmer viser til at Regjeringens egne tall i Prop. 1 S (2009–2010) viser at Regjeringen ligger 354,4 mill. kroner bak sin egen NTP-plan på drift- og vedlikehold. Disse medlemmer viser til sitt bevilgningsforslag på 1 mrd. kroner ekstra i kap. 1320 post 23. Disse medlemmer ønsker på denne bakgrunn en rentekompensasjonsordning for store drifts- og vedlikeholdsprosjekter, der en investeringsramme på 4 354 400 000 innfases i 2010. Disse medlemmer viser til at dette vil koste 60 962 000 kroner, og bevilger et tilsvarende beløp, jf. alternativt forslag til budsjett.

3.19.9 Post 68 Rentekompensasjon trafiksikkerhetstiltak

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sitt forslag til Nasjonal transportplan i Innst. S. nr. 300 (2008–2009) om 1 mrd. kroner i året til trafiksikkerhet utover Regjeringens NTP-forslag. Disse medlemmer viser til sitt bevilgningsforslag på 200 mill. kroner ekstra til trafiksikkerhet i kap. 1320 post 71. Disse medlemmer ønsker på denne bakgrunn en rentekompensasjonsordning for trafiksikkerhetstiltak, der en investeringsramme på 800 mill. kroner innfases i 2010, jf. alternativt forslag til budsjett. Disse medlemmer viser til at dette vil koste 11,2 mill. kroner.

4. Omtale av "Viktige oppfølgingsområder" – Samferdselsdepartementet

4.1 Sammendrag

Viktige oppfølgingsområder

Prop. 1 S (2009–2010) for Samferdselsdepartementet er i tillegg til å vere eit budsjettokument med forslag til løyvingar på dei ulike kapitla og postane, eit framlegg der departementet orienterer om politikken og viktige problemstillingar og oppfølgingsområde innanfor heile samferdselsområdet. Jf. kapittel 6 i Prop. 1 S (2009–2010) Samferdselsdepartementet.

Organisatoriske og andre endringar i samferdselssektoren dei siste 15 åra har m.a. ført til at ein ikkje kan sjå ein-sidedig på løyvingane til samferdsel når ein skal vurdere kor mykje ulike Regjeringar har satsa på sektoren. Styring av viktige delar av sektoren skjer også gjennom Samferdselsdepartementets forvaltning av eigarskapen i Avinor AS, NSB AS og Posten Norge AS.

Løyvingane på Samferdselsdepartementets budsjett går til investeringar og drift og vedlikehold av infrastruktur og finansiering av ulike organ som dels

skal ta hand om tryggleiken og dels føre tilsyn med marknadene. Vidare er det også etablert fleire ordningar for statleg kjøp av samferdselstenester som ikkje gir bedriftsøkonomisk lønsemd, men som det er samfunnsmessig ønskeleg å oppretthalde. Bompengefinansiering og anna finansiering for vegprosjekt har også auka, noko som inneber at ein stor del av investeringane i riksvegar blir finansiert utanfor statsbudsjettet.

Samferdselsdepartementet gir på denne bakgrunnen ein omtale av nokre viktige oppfølgingsområde i del III i proposisjonen, uavhengig av om desse har direkte eller meir indirekte samanheng med forslag til løyvingar i statsbudsjettet for 2010.

4.2 Komiteens merknader til viktige oppfølgingsområder

4.2.1 *Oppfølging av Nasjonal transportplan*

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, er overrasket over at regjeringspartiene Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet ikke følger opp sitt eget forslag til Nasjonal transportplan, jf. tabellen på side 52 i Prop. 1 S (2009–2010) på Samferdselsdepartementets område. Flertallet påpeker at Regjeringens egne tall viser at Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet allerede er 1,5 mrd. kroner på etterskudd når det gjelder bevilgningene i kap. 1320. Flertallet viser til at det samme gjelder Jernbaneverket, der oppfyltingen er på 22,7 pst. for perioden 2010–2013, og at dette betyr at Regjeringen er 850 mill. kroner på etterskudd på dette området.

Flertallet er skuffet over Regjeringens satsing på investeringer til riksveger og jernbane. Regjeringen oppfyller ikke sine løfter i forhold til Nasjonal transportplan, og ligger allerede etter med 2,4 mrd. kroner til investeringer og vedlikehold.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at det framgår tydelig av stortingsmeldingen om NTP at opptrappingen av bevilgningene til samferdsel skal skje gradvis i første fireårsperiode. 2010-budsjettet står for et stort steg i denne opptrappingen. En gradvis opptrapping gjør det også mulig for etatene å bygge opp kapasitet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil minne om at disse medlemmers opplegg for statsbudsjett 2010 på transport- og kommunikasjonskomiteens rammeområde er en direkte oppfølging av Fremskrittspartiets offensive og fremtidsrettede forslag til Nasjonal transportplan, jf. Innst. S. nr. 300 (2008–2009).

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti vil peke på at til tross for at investeringsrammen er økt i forhold til tidligere år, registrerer disse medlemmer at Regjeringen likevel ikke klarer å følge opp den ekstraordinære kostnadsveksten i anleggssektoren eller behovene for å oppgradere infrastrukturen i tråd med befolknings- og trafikkvekst. Disse medlemmer viser til at store deler av vegnettet forfaller og ulykkestallene er alt for store. Mer enn 250 mennesker omkommer på norske veier årlig. Både privatpersoner og næringsliv blir hindret i å forflytte seg raskt, sikkert og effektivt innenlands og til utlandet.

VANNVEIER

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at vannveiene i mange år har blitt behandlet stemoderlig, og vil spesielt peke på at Halden- og Telemarksvannveiene har en viktig oppgave i forhold til regulering av vannstanden i vassdragene, i tillegg til at disse også er en viktig del av norsk industrihistorie, samtidig som de også er turistmagneter. Disse medlemmer mener derfor at det er viktig å sikre disse vassdragene forutsigbar og langsiktig forvaltning, men mener at dette bør ivaretas av et departement, fortrinnsvis Olje- og energidepartementet.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at vannveiene våre i dag ikke blir behandlet i sammenheng med de andre samferdselsårene. Disse medlemmer er bekymret for at Telemarkskanalen og Haldenkanalen forfaller og er på randen av økonomisk ruin. Det er en del nyttetraffikk både på Telemarkskanalen og Haldenvassdraget. Disse medlemmer mener at vannveiene burde være en naturlig del av Nasjonal transportplan for å sikres en stabil, forutsigbar og langsiktig forvaltning.

4.2.2 *Framkome og regional utvikling*

Komiteen viser til at store avstander og spredt bosetting gjør oss avhengige av gode transportløsninger. En effektiv infrastruktur er avgjørende for at bedrifter i Distrikts-Norge skal være konkurransedyktige og for å sikre god fremkommelighet i byregionene. Disse behovene gjør det nødvendig å tilrettelegge for rask, effektiv og sikker transport av personer og gods. Komiteen vil påpeke at veibygging er både god distriktpolitikk og god næringspolitikk.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, mener problemene og manglene innenfor samferdselssektoren over mange år har blitt

så alvorlige og omfattende at betydelig nytenkning og nye løsninger er nødvendig.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre ønsker enkle og kvantifiserbare målsettinger knyttet til norsk samferdsel. Disse medlemmer slutter seg derfor til vegkravene fra Veivalg 2009, som følgende organisasjoner sluttet seg til: Asfaltentreprenørens Forening (AEF), Autobransjens leverandørforening, Autoriserte Trafikkskolars Landsforbund (ATL), Bilimportørens Landsforening (BIL), Kongelig Norsk Automobilklubb (KNA), Landsforeningen for trafikkskadde (LTN), MA – rusfri trafikk og livsstil, Maskinentreprenørens Forbund (MEF), Norges Automobil-Forbund (NAF), Norges Bilbransjeforbund (NBF), Norges Biloppsamleres Forening, Norges Lastebileier-Forbund (NLF), Norges Taxiforbund, Opplysningsrådet for Veitrafikken (OFV), Trygg Trafikk og Transportbrukernes Fellesorganisasjon (TF). Disse medlemmer gjengir her de seks kravene:

"Veiene skal være gode. Norge skal ha et godt og helhetlig vegnett som sikrer tilgjengelighet for alle.

- Veiene skal være sikre. Veiene må være utformet slik at menneskelige feil i trafikken ikke får fatale konsekvenser.
- Veiene skal være godt vedlikeholdte. Veiene skal vedlikeholdes fortløpende og utbedres når de ikke er i henhold til fastlagt standard.
- Veiene skal utvikles med hensyn til miljø. Veiene må utvikles slik at trafikkenes negative miljøpåvirkning blir minst mulig.
- Veiene skal ha god fremkommelighet. Veiene skal ha en standard tilpasset dagens behov slik at det er mulig å planlegge og gjennomføre reisen som forutsatt.
- Veibrukerne skal ha god informasjon. Veibrukerne har krav på god og korrekt informasjon om vei- og føreforhold."

Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen utrede enkle og kvantifiserbare målsettinger knyttet til norsk samferdsel basert på de seks kravene fra Veivalg 2009."

BÅNDLEGGING AV EIENDOM

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre viser til at det i forbindelse med Prop. 1 S (2009–2010) legges opp til nye retningslinjer for innløsning av boliger i fremtidige veilinjer fra 1. januar 2010, der boligeiere gis rett til innløsning dersom visse kriterier er oppfylt.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Dokument nr. 8:82 (2007–2008) fra stortingsrepresentantene Per Sandberg, Arne Sortevik og Bård Hoksrud om at båndlegging av eiendom i forbindelse med samferdselsprosjekter automatisk følges opp med tilbud om innløsning. Disse medlemmer viser til at saken ble behandlet i Innst. S. nr. 245 (2007–2008), der Fremskrittspartiet stod alene om forslaget om innløsning til markedsverdi, og der Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre gikk inn for et forslag der markedsverdi ikke var nevnt, og som Fremskrittspartiet støttet subsidiært. Disse medlemmer er glade for at regjeringspartiene Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet kommer etter, men er fortsatt opptatt av prinsippet om markedsverdi.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til forslag i Innst. S. nr. 300 (2008–2009), og fremmer det samme forslaget på nytt:

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

PLANPROSESS

Komiteen har merket seg at noen planprosesser tar for lang tid innen samferdselsområdet. Komiteen mener det må være mer effektive planprosesser der alle parter må bidra så tidlig som mulig slik at det ikke blir forsinkelser i prosjektene.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, har merket seg at planprosessen for å bygge veier i Norge kan medføre total tidsforbruk på 4–20 år og at normal tidsbruk er 9 år. I tillegg til dette kommer tiden det tar å bygge selve veien. Flertallet viser også til at det faktisk mangler planer som kan muliggjøre en forsert og omfattende utbygging. Flertallet mener det er nødvendig med tiltak som kan redusere planleggingstid, øke planproduksjonen og sikre en planberedskap.

Flertallet fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen legge frem sak med forslag om tiltak for å redusere planleggingstiden for vegbygging i Norge, øke planproduksjonen og sikre en planberedskap for utbygging og vedlikehold av et moderne, sikkert og miljøvennlig veinett."

4.2.3 *Transporttryggleik*

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

"Stortinget ber Regjeringen opprette en belønningsordning for å sikre skoleveiene."

"Stortinget ber Regjeringen utarbeide en egen ungdomsstrategi for å redusere antallet trafikkulykker som involverer ungdom."

"Stortinget ber Regjeringen evaluere føreropplæringen og snarest øke satsingen på tilsyn med føreropplæringen for å øke kvaliteten."

"Stortinget ber Regjeringen intensivere satsingen på holdningskampanjer med mål om økt trafikksikker adferd."

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at et av hovedmålene i transportpolitikken er trafikksikkerhet. Nullvisjonen, ønsket om en framtid uten drepte og hardt skadde i trafikken, innebærer en helhetlig politikk der mange virkemidler må virke sammen.

Disse medlemmer viser til at det hvert år drepes rundt 250 mennesker i trafikken. Dette er 250 for mange. I tillegg blir mange tusen skadd.

Disse medlemmer viser til "Dybdeanalyse av dødsulykker i vegtrafikken 2005-2008 – med særlig vekt på 2008" fra Statens vegvesen. Analysene viser at høy fart er medvirkende årsak til halvparten av dødsulykkene på norske veier, manglende førerdyktighet er medvirkende årsak i 2/3 av dødsulykkene, kjøring i ruspåvirket tilstand medvirkende årsak i 27 pst. av dødsulykkene. I tillegg viser dybdeanalysen at manglende bruk av sikkerhetsutstyr i stor grad medvirker til at ulykkene fikk dødelig utgang. 41 pst. av omkomne personer i bil i 2008 brukte ikke bilbelte. I tillegg har høy fart medvirket til at vel 50 pst. av dødsulykkene fikk dødelig utgang.

Derfor mener disse medlemmer at vi ikke trenger høyere fartsgrenser. Vi trenger en større innsats for å få oss alle sammen til å holde de fartsgrensene vi allerede har. Vi trenger også større innsats for å få flere til å bruke bilbelte.

Politikontroller er det mest effektive tiltaket for å få ned farten og for å øke bruken av sikkerhetsutstyr. Derfor vil disse medlemmer ha mer synlig politikk på vegene. Disse medlemmer viser til at Regjeringen foreslår å styrke Utrykningspolitiet. Disse medlemmer mener også at Automatisk trafikkontroll er et effektivt og viktig tiltak, og støtter gjen-

nomsnittsmåling av farten mellom fotoboksene på enkelte strekninger.

Disse medlemmer mener at opplærings- og informasjonsarbeid er en annen viktig del av trafikksikkerhetsarbeidet. Disse medlemmer viser til at trafikkopplæringa i skolen er styrket og gjort obligatorisk gjennom Kunnskapsløftet, slik at alle skoleelevene skal ha trafikkopplæring. Opplæringa i barnehage og skole samordnes og styrkes, og holdningsskapende aktiviteter skal økes i omfang. Disse medlemmer viser også til at det er gjennomført tiltak for å bedre føreropplæringa.

Disse medlemmer viser til at dybdeanalysen viser at forhold knyttet til vegen og vegmiljøet påvirker utfallet av en ulykke. Disse medlemmer mener derfor at det også er viktig å gjennomføre tiltak på vegene, både for å redusere antall trafikkulykker og for å redusere alvorlighetsgraden i ulykkene. Dette innebærer både å bygge nye veier, gjennomføre viktige trafikksikkerhetstiltak på eksisterende veier og å styrke vedlikeholdet. Midtdele, rydding av sideterreng og utbedring av farlige kurver har vist seg å være spesielt effektive tiltak. Disse medlemmer viser til at Nasjonal transportplan for 2010–2019 er en plan hvor det er lagt inn 100 mrd. kroner mer de neste 10 årene. Det er en historisk høy satsing og et godt utgangspunkt for bedre trafikksikkerhet. Disse medlemmer viser til at i 2009 er innsatsen til trafikksikkerhetstiltak fordoblet fra året før og at det skal brukes i gjennomsnitt 860 mill. kroner hvert år på trafikksikkerhetstiltak på riksvegene de neste 10 årene, en økning på 160 pst.

Ungdom mellom 15 og 24 år er overrepresentert i alvorlige trafikkulykker. I Norge er 25 pst. av de drepte i trafikkulykker i denne aldersgruppen, mens de utgjør 10 pst. av befolkningen og står for ca. 7 pst. av trafikken. Disse medlemmer er derfor opptatt av at det skal settes inn gode og effektive tiltak for å redusere antall ungdomsulykker og viser til den nylig fremlagte "Plan for tiltak mot ungdomsulykker", utarbeidet av Statens vegvesen, politiet og Trygg Trafikk.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Dokument nr. 8:144 (2007–2008), Innst. S. nr. 34 (2008–2009), Representantforslag fra stortingsrepresentantene Per Sandberg, Arne Sortevik og Bård Hoksrud om en egen stortingsmelding om transportsikkerhet som ble behandlet i Stortinget 20. november 2008 og som ble avvist av de øvrige partiene.

Disse medlemmer viser til forskning fra forsikringsselskapet Folksam som viser at dårlige veier medvirker til 72 pst. av dødsulykkene på svenske veier. Disse medlemmer peker på at over 250 mennesker mistet livet i trafikken i 2008 i tillegg til

dette ble svært mange mennesker hardt skadet. Disse medlemmer mener det er uholdbart at man i Norge i 2009 aksepterer dette. Disse medlemmer vil peke på at man må iverksette flere forskjellige tiltak for å redusere antallet hardt skadde og drepte i trafikken. Disse medlemmer peker på at organisasjonen "Nei til frontkollisjoner" har fått utarbeidet tall som viser at dersom man hadde etablert midtrekkverk på de 500 mest ulykkesutsatte strekningene i Norge så kunne antallet drepte i møteulykker vært redusert med ca. 80 hvert eneste år. Disse medlemmer mener derfor at utbygging av midtrekkverk på de mest ulykkesutsatte strekningene må forseres kraftig dersom man mener alvor med ønsket om å redusere antallet hardt skadde og drepte i trafikken.

Disse medlemmer vil videre peke på at veiens beskaffenhet også har stor betydning for utfallet ved ulykker, og at en kraftig utbygging av veinettet slik Fremskrittspartiet foreslår også vil være svært viktig i kampen for å redusere antallet hardt skadde og drepte i trafikken. Disse medlemmer viser til at i tillegg til de store menneskelige lidelsene som trafikkofre og pårørende utsettes for, er samfunnets kostnader knyttet til trafikkulykker også svært høye. Disse medlemmer viser til at Regjeringen viderefører målsettingen om nullvisjonen i Prop. 1 S (2009–2010). Visjonen innebærer at transportsystemet må innrettes slik at det fremmer trafiksikker atferd, beskytter mot at menneskelige feilhandlinger får fatale konsekvenser og begrenser skadene når uhellet først er ute. Disse medlemmer vil peke på at nullvisjonen må veie tungt i prioriteringen av tiltak på vegnettet, og at visjonen skal være en rettesnor i trafiksikkerhetsarbeidet.

Disse medlemmer vil videre peke på at økt trafiksikkerhet krever målrettet innsats innen opprusting og utbedring av infrastrukturen, påvirkning av trafikantene gjennom holdningskampanjer og økt kunnskap, om konsekvensene ved risikofylt adferd og økt innsats innen håndheving av trafikkreglene. Disse medlemmene vil også peke på at ungdom dessverre også veldig ofte er involvert i trafikkulykker. Disse medlemmer mener derfor at det er viktig å iverksette tiltak som retter seg om ungdom for å redusere antallet ulykker hvor ungdom er involvert.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen legge frem en samlet oversikt over mål, strategier og tiltak vedrørende transportsikkerhet for hele samferdselssektoren."

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti ønsker å understreke at

bedre veier er avgjørende for å komme videre mot visjonen om null drepte og alvorlig skadde i trafikken. Dette krever samtidig en sterkere satsing på trafiksikkerhetstiltak som midtdelere, rassikring og holdningsskapende arbeid gjennom for eksempel Trygg Trafikk, enn det Regjeringen legger opp til i sitt forslag til statsbudsjett for 2010.

Disse medlemmer viser til det store behovet for rassikring av vegnettet som er dokumentert av Nasjonal rassikringsgruppe. Disse medlemmer viser til at det i gjennomsnitt er ca. 2 000 rashendelser på fylkes- og riksvegnettet per år, og at det er registrert 1 756 rasutfordringer på fylkes- og riksvegnettet, noe som omfatter 765 km veg. Disse medlemmer har merket seg at antatt sikringskostnad er 20 160 mill. kroner. Disse medlemmer peker på at årlig budsjettramme til rassikring bør økes betydelig for å få gjennomført nødvendige rassikringstiltak innenfor en akseptabel tidsramme.

Disse medlemmer viser til at Regjeringen ligger langt etter i planen om tilrettelegging av veger for gående og syklende. Disse medlemmer mener gang- og sykkelveger er et viktig trafiksikkerhetstiltak, og et viktig tiltak for å styrke folkehelsen og legge til rette for økt bruk av sykkel og gange på bekostning av personbil. Det kan bidra til å redusere klimagassutslippene.

Disse medlemmer viser til at i dag er ansvaret for veiene spredt på kommune, fylke og stat. Disse medlemmer vil ha en helhetlig og mer offensiv satsing på trygge skoleveier, og foreslår et spleiselag mellom staten, fylkeskommunene og kommunene for å få fortgang i arbeidet med å sikre skoleveiene

Disse medlemmer viser til belønningsordningen for kollektivsatsing i storbyene, og ber Regjeringen opprette en liknende belønningsordning for å sikre skolevegene. Disse medlemmer vil foreslå at kommuner og fylker som er flinke til å bevilge penger til sikring av skoleveier, premieres for dette.

BARNAS TRANSPORTPLAN

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti mener det er svært viktig å utvikle et transportsystem som ivaretar hensynet til barn og unge på en tilstrekkelig og god måte. Trygg oppvekst krever at barnas behov veger tungt når fremtidens transportløsninger utformes. Disse medlemmer mener en i langt større grad må se trafikkutfordringene med barnas øyne. Disse medlemmer viser til Stortingets behandling av Nasjonal transportplan 2010–2019 der en samlet opposisjon foreslo at det skulle utarbeides en egen "Barnas transportplan". Det trengs en bred gjennomgang av utfordringene, og konkrete forslag til tiltak

som kan gjøre hverdagen tryggere og sikrere for barn og unge som ferdes i trafikken.

Disse medlemmer mener alle skal ha rett til en trygg skoleveg. 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 tungetrafikk, 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.
- Lovpålagt krav om sitteplass for alle barn i buss, samt påbud om setebelte. Hver dag reiser nærmere 200 000 barn med buss til skolen. Mens reglene for sikring av barn i bil er skjerpet, er det fortsatt tillatt med offentlig skoletransport med

ståplasser og seter uten belter. Det må stilles strenge sikkerhetskrav til skoleskyssen. Det er urimelig at barn må stå og sitte usikret i bussen på veg til skolen.

- Sikring av bussholdeplasser: Mange ulykker skjer ved av- og påstigning av bussen. For å forebygge slike ulykker, må holdeplasser og avkjøringssteder sikres spesielt. Det kan bety spesielle fysiske tiltak, som ledegjerder, rundkjøringer eller lignende, samtidig som det må innarbeides gode rutiner som følges opp.
- Holdeplasser og parkeringsområder for henting og bringing av barn til skole, skolefritidsordning og barnehager skal ha en trafiksikker utforming og lokalisering. Holdeplassene for skoletransport må utformes slik at elevene i størst mulig grad slipper å krysse vegen eller slik at de har planfri gangveg.
- Busser som kjører skoletransport bør merkes med egne skilt.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen utarbeide en egen Barnas transportplan. Denne planen innarbeides i senere rullinger av Nasjonal transportplan som en integrert del av NTP. Barnas transportplan skal inneholde en bred gjennomgang av utfordringer, samt konkrete forslag til tiltak som vil gjøre hverdagen tryggere og sikrere for barn og unge som ferdes i trafikken."

ALKOLÅS

Komiteen peker på at kollektivselskapene selv kan velge å installere alkolås, og bruke dette i konkurransen med andre selskaper ved å garantere at de leverer alkoholfri kjøring. Komiteen viser til at det er utført forsøk med alkolås i offentlig transport, og avventer evaluering fra Samferdselsdepartementet.

Komiteen viser til at resultater fra andre forsøksordninger med alkolås er lovende. Komiteen viser til at en evaluering som Transportøkonomisk institutt har utført på oppdrag fra det svenske Vägverket, viser at den svenske forsøksordningen har ført til en langvarig effekt med mindre promillekjøring og trafikkulykker blant deltakerne.

Komiteen viser til at erfaringer med ordningen viser at den er samfunnsmessig lønnsom, jf. TØI-rapport 905/2007 "Forsøk med alkolås i Sverige. Evaluering av forsøksordning med betinget førerkortinn-dragning ved promillekjøring".

Komiteen mener et påbud om alkolås i offentlige transportmidler bør vurderes.

Komiteen viser til at kjøring i ruspåvirket tilstand er en viktig risikofaktor i vegtrafikken her i lan-

det. Kjøring i ruspåvirket tilstand har vært en medvirkende faktor i 27 pst. av dødsulykkene i 2008.

Tradisjonelle tiltak mot promillekjøring som politikontroll og opplysningsvirksomhet er ikke nok alene. Komiteen mener derfor det er behov for flere virkemidler slik at omfanget av promillekjøring reduseres. Alkolås kan være en effektiv metode for å fjerne alkoholpåvirkede buss- og drosjesjåfører fra trafikken.

Komiteen mener kostnadene for alkolås bør holdes på et lavt nivå for bruker, slik at ordningen omfatter flest mulig. Komiteen mener Regjeringen bør vurdere muligheten for å innføre påbud om alkolås i private og offentlige transportmidler. Komiteen mener det her er behov for ytterligere kunnskap og avgrensninger, og ber derfor Regjeringen komme tilbake til Stortinget på egnede måte hva angår et eventuelt påbud av alkolås.

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

"Stortinget ber Regjeringen legge fram egen sak om tiltak for økt bruk av alkolås."

4.2.4 Samferdsel og miljø

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, mener det er viktig å tilrettelegge for at folk kan gå, sykle, reise kollektivt og miljøvennlig i byområdene, samtidig som vi i distriktene tilrettelegger for trygge veier og gode kommunikasjoner. Flertallet viser til den nylig fremlagte TØI-rapport 1027/2009 "Gir bedre veier mindre klimagassutslipp?" som helt klart fastslår at utbygging av store motorveier fører til økt biltrafikk og økt forurensning. Rapporten er utarbeidet etter initiativ fra Vegdirektoratet for å kvalitetssikre konklusjonen i en omstridt SINTEF-rapport som ble utgitt for et par år siden.

Et annet flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til følgende merknad i Innst. S. nr. 300 (2008–2009):

"Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti påpeker at nye moderne veier er et effektivt miljøtiltak, fordi bedre trafikkflyt, kortere transportavstander og bedret kurvatur gir lavere bensin- og dieselforbruk. Disse medlemmer viser til at SINTEF-rapporten "Miljømessige konsekvenser av bedre veier" (2007) er krystallklar på at utslippene av forurensende avgasser fra veitrafikken i dag er mye høyere enn de hadde trengt å være. SINTEF-rapporten, som har blitt laget på opp-

drag av Opplysningsrådet for veitrafikken, som blant andre Trygg Trafikk er medlem av, viser at miljøgevinstene ved utbedring av veisystemet fører til reduserte utslipp av karbondioksid (CO₂), kullos (CO) og nitrogenoksider (NO_x) fra den eksisterende veitrafikken."

Dette flertallet vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag, tilsvarende felles forslag fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre i Innst. S. nr. 300 (2008–2009):

"Stortinget ber Regjeringen sørge for at det blir utarbeidet statistikk over direkte og indirekte energiforbruk for de ulike transportformene."

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser for øvrig til klimaforliket, samt de mange positive tiltak som foreslås i dette budsjettforslaget, jf. bl.a. pkt. 3.13.2 post 60 Særskilt tilskudd til kollektivtransporten.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet er svært skeptisk til hvordan Regjeringen fremstiller bilen som et onde, og de gjentatte påstandene om at bruk av bil bør begrenses mest mulig i byområdene. Disse medlemmer mener at bilen har en naturlig plass på lik linje med andre transportmidler i byene, og påpeker at kollektivandelen allerede er høyere i byene enn andre steder, samt at transportavstandene er kortere.

Disse medlemmer peker på at det er nødvendig å fornye, modernisere og effektivisere veinettet i Norge for å dekke dagens og fremtidens transportbehov på en god måte. Disse medlemmer peker på at moderne og effektive veier også vil medføre lavere energiforbruk og mindre utslipp av klimagasser, jf. SINTEF-rapporten "Miljømessige konsekvenser av bedre veier". Disse medlemmer mener også at lavere avgifter som stimulerer til rask utskiftning av bilparken i kombinasjon med høyere vrakpant er blant de aller mest effektive miljøtiltakene, fordi nye biler forurenset i langt mindre grad enn eldre biler. Disse medlemmer viser til Dokument nr. 8:97 (2006–2007) for en omfattende beskrivelse av Fremskrittspartiets politiske standpunkt og praktiske tilnærming, både hva gjelder den vitenskapelige debatten, Kyoto-avtalen og Fremskrittspartiets argumentasjon på Stortinget. Disse medlemmer viser til sine merknader i Innst. S. nr. 145 (2007–2008) til Klimameldingen St.meld. nr. 34 (2006–2007). Disse medlemmer vil samtidig iverksette fornuftige, nasjonale tiltak, som vil gi resultater på lenger sikt – spesielt tiltak innen energi og samferdsel.

Disse medlemmer vil påpeke at bedre veier også er bra for kollektivtrafikken, og at ekspressbuss er et rekordlavt energiforbruk pr. personkilometer. Ekspressbuss er mer miljøvennlige enn elektriske tog når man tar høyde for indirekte energiforbruk og energitap i kraftproduksjonen. Disse medlemmer vil samtidig påpeke at all den elkraften som norske tog i dag forbruker, kunne ha blitt brukt til å redusere importen av kullkraft fra Polen og Danmark tilsvarende. Disse medlemmer ser derfor på veibygging som et viktig klimatiltak, og ønsker derfor å investere i moderne, effektive, sikre og miljøvennlige veier.

Disse medlemmer viser til kronikken "Gale beregninger" i Dagens Næringsliv 3. april 2009, der Vesta Analyse påpeker at Stortinget kan komme til å fatte vedtak på feilaktig grunnlag i det såkalte klimaforliket, fordi ulempene ved mindre bilkjøring – 42 mrd. kroner årlig – ikke er tatt med i beregningene. Bilistene vil rett og slett få dårligere råd, enten de reduserer antall turer, velger transportløsninger de ellers ikke ville ha valgt, eller fortsetter å kjøre som før men med høyere kostnader.

Disse medlemmer viser til at TØI og CICERO med partnere er tildelt nær 30 mill. kroner til forskningsprogrammet TEMPO som skal gi kunnskap om hvordan man best kan få til en miljøvennlig transportpolitikk. Støtten er gitt gjennom programstyret i RENERGI i Norges forskningsråd. Disse medlemmer viser til at TØI allerede har utarbeidet en rekke rapporter om temaer innen denne sjangeren, blant annet "Myter og fakta om køprising", "Hva kjennetegner miljøvennlig bytransport?", "Tett utbygging i Oslo gir miljøgevinst" og "Bedre veier gir økte klimagassutslipp". Sistnevnte rapport har tilsynelatende den motsatte konklusjonen som SINTEF-rapporten "Miljømessige konsekvenser av bedre veier" (2007), men det er utvilsomt et forbedringspotensial knyttet til tallgrunnlaget i begge rapportene. Disse medlemmer mener Regjeringen i enkelte tilfeller benytter forskning for å få argumenter for sin egen politikk, og påpeker at dette likeså gjerne kan slå tilbake mot dem selv. Disse medlemmer vil i den forbindelse trekke frem Regjeringens utredningsprosjekt "Sentraliseringens Pris", der det ble klargjort overfor forskerne at det bare var de negative virkningene av sentralisering som skulle undersøkes. Disse medlemmer mener Regjeringens forskningsstrategi når det gjelder klimaendringer og miljøendringer lider under de samme gale forutsetningene som motivasjonen bak "Sentraliseringens Pris". Disse medlemmer mener at økte bevilgninger til veier også er en viktig faktor for et bedre miljø og økt sikkerhet. Disse medlemmer mener at en god fremgangsmåte for å bevare miljøet og å øke trafikksikkerheten, er en politikk der det sat-

ses på effektive, sikre og miljøvennlige veier samt reduserte avgifter på biler.

Disse medlemmer viser til at næringslivet selv, og da særlig bilprodusentene, bruker betydelige ressurser på forskning knyttet til mer effektive, sikre og miljøvennlige transportmidler.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at partene i klimaforliket understreket behovet for å gjennomføre tiltak som effektivt begrenser veksten i biltrafikken. Samtidig mener flertallet at en konsekvens av dette må være at det utvikles bedre kollektivløsninger som inngår som en del av et helhetlig arbeid som på en effektiv måte kan bidra til endret trafikkmiddelfordeling og reduserte klimagassutslipp.

4.2.5 *Universell utforming – alle skal med*

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti vil understreke at man kan nå raskere til målet om tilgjengelighet for alle og universell utforming i transportsektoren ved å benytte anbud fremfor lov. For å gi et bedre tilbud til brukerne også på øvrige strekninger, foreslår flertallet å konkurranseutsette persontransporttjenester med tog. Flertallet vil understreke at rutetabeller og billettsalg skal være tilgjengelig i samme system, uavhengig av selskap. NSB har opplyst at Kongsvingerbanen er godt egnet som en neste strekning. Flertallet også å prøve ut konkurranseutsetting av langdistanse.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at Regjeringa legger prinsippet om samfunnsmessig likestilling og universell utforming til grunn for sitt arbeid. Disse medlemmer viser i den forbindelse til reglene i diskriminerings- og likestillingsloven av 2009. Disse medlemmer er opptatt av at dette følges opp på transport og kommunikasjonsområdet.

TT-ORDNINGEN

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, mener at TT-ordningen er et viktig virkemiddel for å kunne nå målene i diskriminerings- og likestillingsloven. Flertallet registrerer sterke ønsker fra brukerorganisasjonene for å få en mer lik praksis i de ulike fylkeskommunene og bedret kvalitet i ordningen. Flertallet viser til Regjeringens forsøksordning med samordning av bestillingstransport og TT-tjenesten. Flertallet avventer resultatene av forsøksordningen og imøteser nye erfaringer som kan bidra til en forbedret TT-ordning.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at ordningen med TT-kort er svært viktig, og viser til Dokument nr. 8:85 (2007–2008) om nasjonale retningslinjer for kvalitet og kvantitet i TT-ordningen, og en finansieringsordning som sikrer TT-transport i tråd med retningslinjene. Disse medlemmer viser til at forslaget kun fikk Fremskrittspartiets egne stemmer da Stortinget behandlet innstillingen til saken, jf. Innst. S. nr. 297 (2007–2008), 19. juni 2008. Disse medlemmer mener det vil være hensiktsmessig at TT-ordningen legges til Nav i likhet med arbeids- og utdanningsreiser, samt grunnstønad til transport- og bilstønadsordningen. Disse medlemmer ønsker at krav om universell utforming skal innfris der dette er hensiktsmessig, men mener samtidig at det må gjøres vurderinger der kostnader og nytteverdi ses i sammenheng. Disse medlemmer vil for øvrig vise til sine merknader om universell utforming i Innst. S. nr. 300 (2008–2009).

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

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

4.2.6 Klimatilpassing i samferdselssektoren

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet er klar over at Fremskrittspartiet ikke anerkjenner at klimaendringene kommer som et resultat av menneskenes forurensning fra bl.a. trafikk, og har forståelse for at partiet derfor prøver å bortforklare at klimaendringene påfører skattebetalerne utgifter i form av økte vedlikeholdskostnader. Disse medlemmer er glad for at alle andre partier har et klimaforlik, som har som mål å redusere klimagassforurensningen, og derved også fremtidige utgifter for skattebetalerne.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet er svært skuffet over at Regjeringen i Prop. 1 S (2009–2010) prøver å bortforklare den fremtidige veksten i vedlikeholdsetterslepet med klimaendringer. Disse medlemmer påpeker at den forventede veksten i vedlikeholdsetterslepet tvert imot skyldes at Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet i forbindelse med Nasjonal transportplan 2010–2019 ikke har satt av nok midler til verken investeringer eller løpende vedlikehold. Disse medlemmer viser til vedlikeholdsetterslepet vil forverres ytterligere ved at Arbeiderpartiet,

Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet overfører 17 150 km med dårlig vedlikeholdte veier fra staten til fylkene. Disse medlemmer viser til tall fra Opplysningsrådet for Veitrafikken gjengitt i Aftenposten 26. mars 2009 som viser at forfallet på vegnettet som blir fylkenes ansvar fra nyttår, er på mellom 25 og 27,5 mrd. kroner. Disse medlemmer vil samtidig understreke at det er nødvendig å ta hensyn til ulike fremtidige scenarioer når det gjelder klimaendring, når det skal investeres store beløp i infrastruktur som er ment å vare i hundrevis av år.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at klimagassutslippene fra veitrafikken øker. Dette underbygger at det derfor ikke er nok at kjøretøy blir mer drivstoffgjerrige dersom vi skal nå målene for utslippsreduksjon. Regjeringens forslag om økning av avgiftene på biodiesel hemmer dessverre også en meget god utvikling hvor private og offentlige aktører går over til mindre miljøskadelige drivstoff. For å øke etterspørselen etter miljøvennlige og miljønøytrale drivstoff, og for å bidra som en pådriver til innovasjon og nye løsninger, fremmer disse medlemmer slike forslag:

"Stortinget ber Regjeringen om å innføre krav til at alle nye drosjer, ferjer, busser, rutebåter og dieseltog skal gå på utslippsfrie eller klimanøytrale drivstoff innen utgangen av 2011."

"Stortinget ber Regjeringen om å innføre krav til at alle nye kommunale, fylkeskommunale og statlige kjøretøyer går på CO₂-fritt eller CO₂-nøytralt drivstoff innen utgangen av 2013."

4.2.7 Kollektivtransport

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at Regjeringen legger vekt på en differensiert transportpolitikk og at målet er at flere personreiser skal over fra personbil til kollektivtransport i de områdene der dette er mulig. Disse medlemmer viser til at det ble 19 mill. flere passasjerer på kollektive transportmidler i 2008 enn i 2007, økningen var spesielt sterk på skinnegående transport. Disse medlemmer viser til at Regjeringen i St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan har lagt frem en kollektivtransportstrategi som skal bidra til å nå målet om bedre fremkommelighet og miljø i byene, og understreker viktigheten av oppfølgingen av denne strategien.

Disse medlemmer viser også til at det er positive resultater fra forsøksprosjekter med kollektivtransport i distriktene.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre mener at "belønningsordningen" for bedre kollektivtrafikk og mindre bilbruk i storbyene er for ensidig fokusert på restriksjoner og ekstra avgifter på biltrafikken. Disse medlemmer er imot rushtidsavgift og annen transportskatt som utelukkende har til hensikt å begrense folk flest og næringslivets muligheter til å benytte veibasert transport,

Disse medlemmer er positive til utviklingen av kollektivknutepunkter for å lette overgangen mellom transportformene, men ikke hvis dette fører til enda hardere restriksjoner på utbygging andre steder.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til merknader om rushtidsavgift og annen transportskatt m.v. i innstillingens kapittel 2.2.2. Disse medlemmer peker på at transportløsningene for landets største byer – Oslo, Stavanger, Bergen og Trondheim – er av avgjørende viktighet for hele landets transportnett og for verdiskaping over hele landet. Disse medlemmer er motstandere av at staten plasserer en stadig større del av ansvaret for finansieringen av nasjonal infrastruktur over på Oslobilistene. Disse medlemmer viser til sitt forslag om bevilgninger til en storbypakke i innstillingens kapittel 3.13.2.2. Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets kollektivmilliard, og at denne skal brukes til kjøp av kollektivtransporttjenester i byer og bymessige områder som ikke er dekket av Fremskrittspartiets storbypakke, dvs. blant annet Kristiansand, Tromsø, Drammen, Sarpsborg, Fredrikstad, Skien og Porsgrunn. Disse medlemmer viser i den forbindelse til sine merknader i innstillingens kapittel 3.13.2.1 om særskilte tilskudd til kollektivtransport. Disse medlemmer ser samtidig at reduksjon av transportavstander har miljømessige konsekvenser, og ønsker derfor en liberal politikk knyttet til for eksempel tomteutnyttelse.

UNGDOMSKORT

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser til at mange fylker tilbyr ulike rabattordninger for elever og studenter og opplever gode resultater med dette. Elever og studenter er en gruppe som i stor grad benytter seg av kollektivtrafikk, og det viser seg at denne gruppen også lett lar seg påvirke til å reise kollektiv gjennom gunstige priser.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at Regjeringen i regje-

ringsplattformen for 2009–2013 har sagt at de vil legge til rette for økt elev- og studentrabatt i kollektivtrafikken.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti foreslår å innføre ungdomskort med 50 pst. rabatt i kollektivtrafikken over hele landet

Disse medlemmer mener at ungdom er ungdom til 18 år og at ungdomskortet er gjeldende innenfor denne aldersgrensen. Disse medlemmer foreslår:

"Stortinget ber Regjeringen fremme en sak om tiltak for å styrke kollektivtrafikken i hele landet, herunder innføring av 50 pst. ungdomsrabatt opp til 18 år."

4.2.8 *Kjøp av samferdselstenester*

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet har ingen merknader til omtalen av dette oppfølgingsområdet.

4.2.9 *Nordområda og oppfølging av nordområdestrategien*

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at Regjeringa vil styrke infrastrukturen i nord slik at Norge står fram som robust og konkurransedyktig i den internasjonale utviklingen av nordområdene. Nordområdene er Regjeringens viktigste strategiske satsingsområde i utenrikspolitikken og skal også bidra til en positiv utvikling i de nordligste områdene. Disse medlemmer viser til "nye byggesteiner i Nord" som er Regjeringens oppfølging av nordområdestrategien og som varsler en rekke tiltak i nordområdepolitikken. Regjeringen har økt satsingen på nordnorsk næringsliv blant annet innen reiseliv, kaldt klima teknologi, petroleum, leverandørindustri, havbruk og bioprospektering.

Videre viser disse medlemmer til Nasjonal transportplan og Innst. S. nr. 300 (2008–2009) som gir et betydelig løft til investeringer i vei, havner, farleder og flyplasser i Nord-Norge. Regjeringen har i denne forbindelse varslet en gjennomgang av transportinfrastrukturen i nordområdene. Det skal gjennomføres en overordnet utredning om transportbehov og infrastruktur som omfatter alle transportformene og som har et tidsperspektiv ut over 2020. Disse medlemmer viser til at denne utredningen skal være gi et faglig innspill til neste nasjonale transportplan, og vil understreke viktigheten av å gjennomføre utredningene raskt, slik at man har et godt

beslutningsgrunnlag i god tid før neste rullering av NTP i 2013.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine merknader om Nordområdene i Innst. S. nr. 300 (2008–2009), kapittel 10.1.2. Disse medlemmer viser til at nordområdene er viktige for Norge, både av økonomiske, politiske og strategiske årsaker. Disse medlemmer vil påpeke at en sunn utvikling i regionen vanskeligjøres av både begrensninger Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet har pålagt regionen knyttet til bruk av naturressursene, og av store avstander og infrastrukturutfordringer.

4.2.10 Forvaltningsreforma

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet mener overføring av dagens øvrige riksvegnett til fylkeskommunene fra 1. januar 2010 er positivt. Dette innebærer at disse vegene forvaltes av regionale politikere, og at beslutninger fattes nærmere innbyggerne i fylkene og at fylkeskommunene får større muligheter til helhetlig styring.

Disse medlemmer viser til at det i Kommuneproposisjonen 2010 er lagt til grunn en fordeling av riksvegmidlene mellom fylkekommunene som tar høyde for at enkelte fylker har store bindinger på grunn av igangsatte prosjekt. Dette skal håndteres innenfor perioden 2010–2013. Disse medlemmer viser i den forbindelse til innstilling i forbindelse med Kommuneproposisjonen 2010, jf. Innst. S. nr. 345 (2008–2009) hvor det heter:

"Flertallet har merket seg at vegstandard, veglengde, folketall og bindinger er grunnlaget for fordelingen av investeringsmidler mellom fylkene. Flertallet mener bindinger knyttet til igangsatte prosjekter skal håndteres innenfor perioden 2010–2013. Flertallet vil i den sammenheng vise til Innst. S. nr. 300 (2008–2009) fra transport- og kommunikasjonskomitee der et flertall uttaler:

"Flertallet viser til de bindingene som er knyttet til igangsatte investeringer på de fremtidige fylkesveiene. Disse bindingene blir vektlagt i fordelingen mellom fylkene, jf. St. prp. nr. 68 (2008–2009) hvor det heter:

"Investeringsmidlene vil bli fordelt på grunnlag av vegstandard, veglengde, befolkning og bindinger." og "Regjeringen har ved fylkesfordelingen lagt vekt på at bindinger knyttet til igangsatte prosjekter i all hovedsak skal håndteres innenfor perioden 2010–2013."

Flertallet vil peke på at en etter hvert må komme over til en mer rettferdig fordelingsnøkkel til fylkene. I det videre arbeidet med kriterier bør fortsatt vegstandard, veglengde og befolkning vektlegges. Utifra en rimelighetsbetraktning bør de fylkene som

kommer dårlig ut de første årene pga. at bindinger inngår i kriteriene, etter hvert få en kompensasjon for dette."

Disse medlemmer støtter disse vurderingene.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre er imot enhver form for unødvendig byråkrati og sløsing med skattebetalernes penger, og mener at fylkeskommunene er et unødvendig og fordyrende forvaltningsnivå. Disse medlemmer går imot regionsreformen og overføring av 17 150 km med dårlig vedlikeholdte veier fra staten til fylkene. Disse medlemmer viser til tall fra Opplysningsrådet for Veitrafikken gjengitt i Aftenposten 26. mars 2009 som viser at forfallet på vegnettet som blir fylkenes ansvar fra nyttår, er på mellom 25 og 27,5 mrd. kroner.

Disse medlemmer viser til overføring av dårlig vedlikeholdte veier fra staten til fylkene i utgangspunktet var ulovlig etter vegloven § 7, siste ledd, som lyder:

"Vedtaket etter første og andre ledd kan likevel ikke settast i verk utan at vegen oppfyller tekniske krav etter nærare retningslinjer gitt av departementet."

Disse medlemmer viser til at Regjeringen har omgått dette ved å lage en egen lov om overføring av veiene, jf. Ot.prp. nr. 68 (2008–2009), og at dette blant annet innebar en betydelig innskrenking av eiendomsretten til dem som har eiendommer langs eksisterende fylkesveier.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til svar på spørsmål 269 fra finanskomiteen/Fremskrittspartiets fraksjon av 15. oktober 2009 der det bekreftes at det skal komme nye bompengefinansierte prosjekter på fylkesveiene. Disse medlemmer mener at finansiering av slik infrastruktur er en statlig oppgave. Disse medlemmer viser til Statens vegvesens internavis "Vegen og Vi" fra 5. november 2009, der det kommer frem at andelen riksveginvesteringer som kommer fra bompenger øker for hvert år, og at det er lagt opp til 65 mrd. kroner i bompengefinansiering i perioden 2010–2019. Disse medlemmer påpeker at det erfaringsvis vil komme innkrevningskostnader på rundt 16,25 mrd. kroner, og at dette betyr over 80 mrd. i bompenger. Disse medlemmer viser til at bompenger på fylkesveier vil komme i tillegg til dette.

Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet i Innst. 5 S (2009–2010) fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen skrinlegge regionsreformene og legge frem en sak der fylkenes oppgaver fordeles mellom stat og kommune. Saken legges frem til behandling for Stortinget i løpet av 2010."

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre vil fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen sørge for at standard for drift og vedlikehold ihht. gjeldende håndbok 111 fortsatt skal gjelde for dagens øvrige riksveinett også etter overføring til fylkeskommunene fra 1. januar 2010."

Komiteens medlemmer fra Høyre understreker betydningen av tett og systematisk samarbeid mellom fylkeskommunene og Statens vegvesen. Statens vegvesen besitter god og viktig kompetanse fylkeskommunene ikke har.

Disse medlemmer gjør oppmerksom på at fylkeskommunene må ha oppmerksomhet på de tverrgående veiene som binder fylker sammen.

4.2.11 Retningslinjer for ordninga med rentekompensasjon for transporttiltak i fylkeskommunane

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til proposisjonen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at disse medlemmer i sitt alternative statsbudsjett for 2010 fremmer forslag om at vei-, bane- og kyststatene skal kunne prosjektfinansiere store utbyggingsprosjekter ved hjelp av statlige lån, der rentene kompenseres av deler av inntektene fra et statlig infrastrukturfond på 300 mrd. kroner. Disse medlemmer viser til at dette gjøres ved å skille ut etaten som statlige selskaper eller statsaksjeselskaper med rett til å ta opp lån, og at dette muliggjør store sammenhengende infrastrukturprosjekter istedenfor dagens klattvise utbygging. I disse medlemmers forslag til bevilgninger er det derfor et nytt utgiftskapittel knyttet til rentekompensasjon, nemlig kap. 1382 post 60–68. Disse medlemmer understreker viktigheten av gode retningslinjer når det gjelder bruk av rentekompensasjon, og fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen utarbeide retningslinjer for bruk av rentekompensasjon til investeringer i riksveier, jernbane, kystformål og bredbånd."

4.2.12 Oppfølging av oppmodingsvedtak

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til at rundt 200 000 barn og unge må benytte skolebuss daglig. Flertallet viser til at ståplassene og anretninger til å holde seg fast i på bussen er tilpasset voksne, og passer dårlig for en liten 6–7 åring. Skolebussene som benyttes er gjerne av eldre årgang, slik at det ikke finnes setebelter i dem. Flertallet viser til at Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti er opptatt av at barn og unge som må bruke skolebuss til sin arbeidsreise skal kunne ferdes trygt og sikkert.

Flertallet vil fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen fremme nødvendige forslag til endringer i vegtrafikkloven, slik at det blir forbud mot å transportere skolebarn og ungdom stående i skolebuss. Merkostnadene dette vil påføre de som har ansvaret for transporten, innarbeides i Revidert nasjonalbudsjett 2010."

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet vil understreke at det har vært svært få alvorlige ulykker med skolebuss i Norge. Samtidig vil disse medlemmer peke på at mens risikoen for ulykker er lav, er skadepotensialet betydelig dersom en ulykke først inntreffer i forbindelse med skolebustransport. Skadepotensialet er utvilsomt større når det er stående passasjerer i bussen og når setebelter ikke benyttes.

Disse medlemmer viser til brevet fra Regjeringen til fylkeskommunene 10. juli 2009 hvor fylkeskommunene oppfordres til å ta en aktiv rolle i trafikksikkerhetsarbeidet og planlegge fremtidige tilbud ut fra at det skal være sitteplass for alle skolelever. Disse medlemmer er kjent med at en del fylkeskommuner har stilt krav til sitteplasser og/eller setebelte, og at dette ikke har vært forbundet med svært høye kostnader. Disse medlemmer ber om at Regjeringen følger opp brevet til fylkeskommunene, og sørger for å hente inn erfaringene fra de fylkeskommuner som så langt har innført krav om sitteplasser og/eller setebelter.

Disse medlemmer vil peke på at formålet fortsatt må være å endre dagens praksis. Det er ikke gitt at det kreves endringer i Vegtrafikkloven. Disse medlemmer ber om at Regjeringen vurderer endringer i regelverk for å sikre alle skolelever rett til sitteplass i skolebussen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets forslag i Dokument nr. 8:28 (2007–2008) om innføring av setebeltepåbud i buss og sikker og forsvarlig skole-

busstransport. Åpen høring med Barneombudet, Trygg Trafikk og Transportbedriftenes Landsforening ble gjennomført i Stortingets transport- og kommunikasjonskomité onsdag 30. januar 2008. Fremskrittspartiets forslag fikk kun tilslutning av andre ikke-sosialistiske partier, mens flertallet stemte for et nedtonet forslag som lød som følger: "Stortinget ber Regjeringen vurdere muligheten for å innføre påbud om sitteplass for skolebarn i skoleskyss med buss."

Disse medlemmer viser til spørretimen 17. desember 2008 der stortingsrepresentant Bård Hoksrud hadde et spørsmål om sikring av barn i skolebuss. Statsråden svarte at det i den søte juletid var lov å ha slike fromme og gode ønsker, og påpekte samtidig at statsråden ikke var julenissen. Siden den gang har det vært flere skolebussulykker, blant annet en kollisjon mellom en skolebuss og en lastebil på E134 og en kollisjon mellom en skolebuss og to personbiler på E16. Disse medlemmer viser til skriftlig spørsmål Dokument nr. 15:924 (2008–009) fra Bård Hoksrud om sikring av barn i skolebuss, der samferdselsminister Liv Signe Navarsete la skylden på fylkene. Disse medlemmer er skuffet over at Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet fortsetter linjen med å skylde på fylkene i Prop. 1 S (2009–2010).

4.2.13 Samfunnstryggleik og beredskap innan samferdselssektoren

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet har ingen merknader til omtalen av dette oppfølgingsområdet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ønsker at staten påtar seg en langt større del av finansieringsansvaret knyttet til myndighetspålagte tiltak knyttet til sikkerhet og beredskap.

4.2.14 Alternativ finansiering av infrastruktur

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, minner om at OPS-organiseringen av prosjektene har nedmot halvert tiden for realisering av nye vegprosjekt. Flertallet viser som eksempel til ny E18 mellom Grimstad og Kristiansand.

Flertallet viser til at OPS-modellen gir sterke insentiver til de private aktørene, fordi man i tillegg til ansvar for produktiviteten, også er tildelt ansvaret for mengder og ytelse i levetiden. Erfaringene så langt peker i retning av at dette er en mer hensiktsmessig risikofordeling enn tradisjonell modell.

Flertallet påpeker at nøkkelen til å realisere gevinster knyttet til offentlig-privat samarbeid er at man i kontrakter er minst mulig konkret når det gjel-

der hvordan oppdraget skal løses, men isteden spesifiserer hva man ønsker prosjektet skal tilby mht. kapasitet, dvs. spesifiserer output istedenfor input. Dette betyr blant annet at den private parten selv må regne ut om det på lang sikt lønner seg for dem å bygge en billig veg som krever mye vedlikehold, eller om det lønner seg å bygge en dyr veg som krever lite vedlikehold. Lengden på kontrakten gjør at aktører som bygger billig på bekostning av høye vedlikeholdsutgifter, vil tape penger.

Flertallet peker videre på at lokale politikere og lokalt næringsliv er fornøyd både med OPS-løsningen og den måten det er gjennomført på.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til sine merknader under kapittel 3.9.2.3.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre viser til at bompengefinansiering, som Regjeringen i stor grad benytter seg av, i mange tilfeller er en ugunstig løsningsalternativ sett og ikke en nødvendig del av en OPS-løsning.

Disse medlemmer mener at det er viktigere enn noen gang at deler av avkastningen av landets formue investeres i innenlands realkapital uten risiko. Disse medlemmer peker på at finanskrisen og den realøkonomiske internasjonale krisen som har rammet globalt og i Norge fra høsten 2008, har vist hvor riktig en slik politikk er.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Statens vegvesens internavis "Vegen og Vi" fra 5. november 2009, der det kommer frem at det er lagt opp til 65 mrd. kroner i bompengefinansiering i perioden 2010–2019. Disse medlemmer viser til at dette med innkrevingskostnader vil komme opp i over 80 mrd. kroner, og at det i tillegg kommer bompenger på fylkesveiene, jf. svar på spørsmål 269 fra finanskomiteen/Fremskrittspartiets fraksjon av 15. oktober 2009. Disse medlemmer mener dette er en uheldig utvikling og helt unødvendig. Norge er rikere enn noen gang tidligere. Disse medlemmer vil for øvrig vise til sine merknader om bompenger i innstillingens kapittel 2.2.2.

Disse medlemmer understreker at offentlig privat samarbeid kan gi god effekt ved bygging og drift av anlegg. Disse medlemmer understreker imidlertid at bruk av OPS-løsning på ingen måte gjør bruk av bompengefinansiering nødvendig. Etter disse medlemmers syn skal investering av samferdselsmessig infrastruktur finansieres av staten. Disse medlemmer peker på at bruk av OPS først

og fremst fremstår som et organiseringsverktøy og ikke som et finansieringsverktøy. Disse medlemmer har merket seg at andre partier som fremhever bruk av OPS for å få bygget ut veinettet raskere ikke tar i bruk nødvendig finansieringsverktøy for å unngå omfattende bruk av bompengefinansiering.

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

Disse medlemmer viser til at den viktigste positive egenskapen med privat finansiering er uavhengigheten til årlige offentlige budsjetter. Dette kan imidlertid også realiseres på andre måter, eksempelvis gjennom prosjektf finansiering. Ved bruk av prosjektf finansiering vil en imidlertid ikke oppnå gunstige effekter som kommer av at profesjonelle private investorer og långivere stiller krav til styringen av prosjektene.

Disse medlemmer ønsker at Regjeringen utreder statlig fullfinansiert OPS på de strekningene der disse medlemmer går inn for høyere bevilgning enn Regjeringen i Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2010. Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen fremme sak der bruk av statlig fullfinansierte OPS-prosjekter vurderes på strekninger:

E39 Kristiansand– Sandnes
 E6 Otta–Vindalsliene
 E6 Selli/Steinkjer–Fauske
 Rv 4 Gjelleråsen–Gran og Jaren–Mjøsbrua
 Rv 35 Hokksund–Hønefoss–Kløfta
 Rv2 Kløfta–Kongsvinger–Magnor/Riksgrensen
 E6 fergefritt ved Tysfjord
 E6 Åsen–Vist
 E18 Oslo–Riksgrensen/Ørje
 E6 Lillehammer–Ringebu
 E6 Kolomoen–Lillehammer
 E134 Drammen–Haukeli–Bergen med tilførselsveier
 E6 Alta–Lakselv
 E6 Korporals bru –Jaktøya
 E18 Langangen–Dørdal
 E6 Ringebu–Otta
 E18 Gulli–Langåker/Bommestad
 E16 Bjørum–Hønefoss
 E6 Dal–Minnesund–Skaberud
 Rv 25 Hamar–Løten og rv 3 Løten–Elverum

E 136 Dombås–Ålesund
 E18 Tvedestrand–Dørdal
 E39 Rogfast
 E18 Tvedestrand–Arendal
 Rv 555 Sotrasambandet
 Rv 23 Dagslett–Linnes–Lier
 E39 Orkanger–Klett (E6)
 E39 Sveгатjörn–Rådal
 Rv 13 Øvre Granvin–Voss grense/Mønshaug -
 Palmafoss, inkl rassikring (Skjervet)
 E6 Kvithamar–Åsen"

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser for øvrig til merknader til offentlig-privat samarbeid (OPS) under kapittel 3.9.2.3 Post 29 Vederlag til OPS-prosjekter.

PROSJEKTFINANSIERING

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti vil peke på mulighetene som ligger i omdanning av de statlige fagetatene Statens vegvesen, Jernbaneverket og Kystverket til statlige selskaper som kan ta opp statlige lån til lav rente. Med et slikt verktøy kan avklart, forutsigbar og lang-siktig finansiering sikres for en samlet utbygging av store prosjekter (prosjektf finansiering), uten at opplegget for de årlige statsbudsjettene endres. Disse medlemmer har med interesse merket seg at det fra ulike fagmiljøer og fra enkelte politiske hold etter hvert har vokst frem betydelig interesse for slike løsninger.

4.2.15 Styring av store samferdselsprosjekt

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til at styringsutfordringene innenfor samferdselssektoren blir mindre med flertallets forslag om samlet utbygging av store samferdselsprosjekter og bruk av statlig reguleringsmyndigheter. Flertallet viser til at styringsutfordringene også vil reduseres betraktelig ved hjelp av OPS, ved at utbygger får ansvar for vedlikehold og drift knyttet til vei-prosjekter i flere tiår fremover.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til sine merknader under kapittel 3.9.2.3.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil for øvrig vise til sitt forslag i Innst. 2 S (2009–2010):

"Stortinget ber Regjeringen sette i gang forsøk med samlet utbygging av store samferdselsprosjekter. Stortinget ber Regjeringen bruke statlige reguleringsmyndighet for å sikre nødvendig planavklaring og full statlig prosjektf finansiering av forsøkene."

Disse medlemmer mener for øvrig at Regjeringens tiltak på strategisk nivå er et skritt i riktig retning, men mener at kvantifiserbare målsettinger vil være et svært viktig virkemiddel. Disse medlemmer vil i den forbindelse vise til sine merknader om dette i innstillingens kapittel 4.2.2.

Disse medlemmer minner om at det bak Nasjonal transportplan ligger en svært lang og kostbar planprosess, og derfor kan det være nærliggende å stille spørsmål om nødvendigheten av en slik tung planlegging hvert fjerde år. Disse medlemmer understreker at samfunnet ikke gjennomgår så store forandringer på så kort tid, og av denne grunn burde det ikke være behov for en slik omfattende plan, men heller en revisjon i løpet av hver stortingsperiode av de nødvendige handlingsprogrammene. Disse medlemmer ønsker i utgangspunktet en planperiode på 25 år.

4.2.16 Selskap eigd av Samferdselsdepartementet

BANESERVICE

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet har ingen merknader til omtalen av dette oppfølgingsområdet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre viser til følgende felles merknad fra Fremskrittspartiet, Høyre og Venstre i Innst. S. nr. 163 (2006–2007) til eierskapsmeldingen:

"Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre og Venstre viser til at Baneservice tilbyr entreprenørtjenester innenfor vedlikehold og nyanlegg av jernbane hovedsakelig for Jernbaneverket. Baneservice tilbyr også jernbanerelaterte tjenester til private sporeiere og til trikk og T-bane. Baneservices utfordringer er å vinne anbudskonkurranser som lyses ut av Jernbaneverket, i konkurranse med andre selskaper.

Disse medlemmer mener at det er mest ryddig av staten å unngå dobbeltroller som bestiller og utfører av tjenester, og viser dessuten til at selskapet opererer i et marked hvor det er private aktører."

Disse medlemmer viser til at det også ble fremmet et forslag til salg, og fremmer tilsvarende forslag igjen:

"Stortinget gir Regjeringen fullmakt til å avhende eierskapet i Baneservice AS."

NSB AS

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine merknader og forslag i innstillingen kapittel 3.14 under Jernbaneverket kap. 1350.

POSTEN NORGE AS

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at en slik landsomfattende og kvalitetsspesifikk tjeneste som Posten Norge i prinsippet kan drives av private selskaper. Disse medlemmer mener Posten må få lov til å utvikle seg i et konkurranseutsatt marked slik de selv har ønsket. Staten bør ha ansvar for at en landsomfattende og spesifisert posttjeneste er tilgjengelig, som en del av en kommunikasjonsinfrastruktur. Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen fremme sak for Stortinget om en omstilling av Posten Norge AS."

AVINOR AS

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at luftfarten gjennom hele sin virksomhetskjede må baseres på konkurranse og ønsker å gjeninnføre statlige kjøp av lufthavntjenester på regionalnettet i tråd med høringsuttalelsen fra NHO Luftfart til NTP 2010–2019. Disse medlemmer vil i den forbindelse vise til generelle merknader om luftfart i innstillingens kapittel 2.2.2, samt sine merknader til kap. 1310 Flytransport post 70 Kjøp av innenlandske flyruter. Disse medlemmer viser til sine merknader og forslag i forbindelse med behandlingen av St.meld. nr. 48 (2008–2009) Om virksomheten i Avinor.

4.2.17 Likestilling i transportsektoren

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, mener det er viktig å fremme likestilling i transportpolitikken, og at kvinner og menn får de samme mulighetene til å delta i planlegging og beslutninger på transportområdet.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til gjennomgangen av likestilling i transportsektoren i St.prp. nr. 1 (2008–2009). Disse medlemmer vil peke på at undersøkelser viser at det er klare forskjeller mellom kvinner og menns behov for transportløsninger. Kvinnens del av daglige reiser med bil er vesentlig lavere enn for menn. Det kan tyde på at kvinner i større grad enn

menn etterspør alternative transportmåter som kollektivtransport.

Disse medlemmer vil peke på at økt satsing på kollektivtrafikk vil derfor møte mange kvinners reisebehov. Undersøkelsene viser også at kvinner fortsatt er klart underrepresentert i lederstillinger i Samferdselsdepartementet og underliggende etater.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet er sterke tilhengere av likestilling, og mener at denne skal komme som følge av en naturlig utvikling og ikke som følge av byråkratiske detaljregler og vedtak. Disse medlemmer påpeker at det er betydelige krefter i det norske samfunn som ønsker å videreføre gårsdagens likestillingspolitikk. Dette bekreftes ikke minst ved at mange fortsatt har en ufravikelig tro på kjønnskvotering. Disse medlemmer mener at et individ som har fått et arbeid eller en posisjon på grunn av sitt kjønn og ikke på grunn av sine kvalifikasjoner, nedvurderes av samfunnet. Disse medlemmer mener kvotering er svært diskriminerende. Det er krenkende for en kvinne å vite at når hun skal ha en plass i et styre, så er det kjønn det kommer mest an på, og ikke kompetanse og egnethet.

4.2.18 Hurtigrutemuseet

Komiteens flertall medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, har merket seg at spleiselaget for overbygg av hurtigruteskipet Finnmarken ved Hurtigrutemuseet på Stokmarknes fortsatt ikke er på plass. For flertallet har det hele tiden vært en forutsetning at staten skal være med på å realisere dette prosjektet i samarbeid med Nordland fylke, Hadsel

kommune og eventuelle private innskytere. Flertallet er svært bekymret for at det "stolte" hurtigruteskipet skal forfalle så mye at eneste utvei blir å sette båten på havet igjen og sende den til opphugging. Det ville være en tragedie for museet, lokalsamfunnet og for tanken om å ta vare på Hurtigrutens historie. Flertallet peker på at Hurtigruten representerer en viktig del av vår kysthistorie.

Flertallet er kjent med at både Hadsel kommune og Nordland fylkeskommune nå stiller midler til rådighet. Flertallet er derfor skuffet over at staten ikke synes å ville bidra i spleiselaget.

Flertallet registrerer at Finnmarken fortsatt står under blikktak, et vernetiltak som var ment å være midlertidig. Flertallet peker på at det er lagt ned stor innsats lokalt og regionalt for å finne en finansieringsløsning som både stat og kommune kan leve med.

Flertallet mener staten må komme på banen i denne saken og fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen bidra til en finansieringsløsning for Finnmarken ved Hurtigrutemuseet på Stokmarknes i samarbeid med kommune og fylkeskommune slik at Hurtigrutemuseet får sin rehabilitering og utbygging til et fullverdig kulturhistorisk museum, og at Stortinget får seg forelagt egen sak vedrørende Hurtigrutemuseets framtid."

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at Bondevikregjeringen bevilget 5 mill. kroner i strakstiltak for å bevare Finnmarken, og at hensikten var å utvikle konseptet videre.

5. Fiskeri- og kystdepartementet – Kystforvaltning – Utdrag fra budsjettkapitler, samt komiteens merknader til disse

5.1 Sammendrag

Utgifter under programkategori 16.60 Kystforvaltning fordelt på kapitler.

					(i 1 000 kr)
Kap.	Betegnelse	Regnskap 2008	Saldert budsjett 2009	Forslag 2010	Pst. endr. 09/10
1062	Kystverket	1 686 272	1 708 290	2 748 330	60,9
1070	Samfunnet Jan Mayen	32 536	36 200	49 200	35,9
	Sum kategori 16.60	1 718 809	1 744 490	2 797 530	60,4

Kystforvaltning utgjør i 2010 om lag 58 pst. av Fiskeri- og kystdepartementets totale budsjett. Arbeidet på området omfatter blant annet sjøtransport og havnepolitikk, sjøsikkerhet, beredskap mot akutt forurensning, håndtering av vrak og koordinering av sivil radionavigasjonspolitikk.

Budsjettforslaget for 2010 innebærer en nominell økning under programkategori 16.60 på om lag 1 053 mill. kroner eller 60,4 pst. forhold til saldert budsjett 2009.

Programkategori 16.60 Kystforvaltning omfatter drift, vedlikehold og investeringer for Kystverket og

de elektroniske navigasjonssystemene som forvaltes av Fiskeri- og kystdepartementet. I programkategorien inngår også tilskudd til Redningselskapet.

Omtalen under programkategori 16.60 Kystforvaltning omhandler både Fiskeri- og kystdepartementets og Kystverkets arbeid. Fiskeri- og kystdepartementets aktivitet blir finansiert over kap. 1000, som er administrasjonsbudsjettet, mens Kystverkets aktivitet blir finansiert over kap. 1062 Kystverket.

Kystverket fastsetter sitt handlingsprogram for 2010–2019 høsten 2009 på grunnlag av de prioriteringer som ligger i St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019 og Stortingets behandling av denne. Handlingsprogrammet danner grunnlag for de årlige budsjettforslagene for Kystverkets virksomhet.

I Nasjonal transportplan 2010–2019 varslet Regjeringen en betydelig satsing på sjøtransporten i den neste tiårsperioden. Den økte satsingen skal fases inn i økonomien så raskt som mulig, men innenfor de avgrensninger et forsvarlig økonomisk opplegg gir. Regjeringa har i budsjettet for 2010 startet denne innfasingen.

Regjeringa foreslår å gjøre om Kystverkets gebyrer til sektoravgifter fra 2010. jf. kap. 4062 Kystverket og kap. 5575 Sektoravgifter under Fiskeri- og kystdepartementet.

For kapitler og poster som ikke er nevnt i de etterfølgende, har komiteen ingen merknader og slutter seg til budsjettforslaget for Kystforvaltning.

5.2 Kap. 1062 Kystverket

5.2.1 Sammenheng

(i mill. kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2009	Prop. 1 S (2009–2010)
1062	1 708,29	2 748,33

Post 1 Driftsutgifter foreslås bevilget 1 356,3 mill. kroner i 2010. Det fremmes også forslag til romertallsvedtak om fullmakt til å inngå forpliktelser på inntil 45 mill. kroner utover bevilgninga på posten knyttet til inngåelse av fireårig kontrakt om døgnbemannet slepefartøy på Sørlandet.

Post 1 omfatter drift av navigasjonsinstallasjoner, losing, trafikkovervåking og kontroll, transportplanlegging, kystforvaltning, drift og utvikling av statens beredskap mot akutt forurensning og Kystverkets administrasjon. Avsetninga til ventelønn for tidligere ansatte i Kystdirektoratet i Oslo er nedjustert med 1,4 mill. kroner i 2010. Bevilgninga på posten foreslås økt reelt med til sammen 156,6 mill. kroner, fordelt med 127 mill. kroner knyttet til slepefartøy i Nord-Norge og Sørlandet, 10 mill. kroner til økt vedlikehold av navigasjonsinstallasjoner, 14,6 mill. kroner til økt planleggings- og analysekapasitet og 5

mill. kroner til etablering av et kompetansesenter for sjøsikkerhet, oljevernberedskap og overvåking i tilknytning til trafikksentralen i Vardø.

Post 21 Spesielle driftsutgifter foreslås bevilget med 740,9 mill. kroner i 2010. Posten dekker utgifter til aksjoner for å bekjempe akutt forurensning og redusere faren for akutt forurensning ved fjerning av drivende gjenstander i leia som er til fare for skipsfarten. Det fremmes videre eget forslag til romertallsvedtak der det bes om Stortingets samtykke til at Fiskeri- og kystdepartementet kan utgiftsføre inntil 15 mill. kroner utover bevilgninga dersom det er nødvendig for å iverksette tiltak uten opphold og før Kongen har gitt sitt samtykke.

Bevilgninga på post 1 foreslås økt reelt med 736,5 mill. kroner i 2010, hvorav 106,5 mill. kroner skal dekke kostnader i 2010 til fjerning av vraket av krysseren "Murmansk". Dette er i tråd med bestillingsfullmakten som ble vedtatt i Revidert nasjonalbudsjett for 2009, der Stortinget ga samtykke til at Fiskeri- og kystdepartementet i 2009 kunne forplikte staten innenfor en total kostnadsramme på 328 mill. kroner til håndtering av "Murmansk".

Resterende økning på 630 mill. kroner skal ta høyde for foreløpig anslåtte kostnader i 2010 knyttet til håndteringa av ubåtvraket U-864 utenfor Fedje.

Post 30 Nyanlegg og større vedlikehold foreslås bevilget med 458,85 mill. kroner. Denne posten omfatter utbygging av havner, farleier og navigasjonsinstallasjoner. Bevilgninga på post 30 foreslås økt reelt med 50 mill. kroner sammenlignet med saldert budsjett 2009, som i sin helhet er knyttet til økte bevilgninger til havner og farleier.

Det fremmes også forslag til romertallsvedtak hvor det bes om Stortingets samtykke til at Fiskeri- og kystdepartementet gis fullmakt til å foreta bestillinger i forbindelse med utbygging av havner og farleier på inntil 375 mill. kroner utover bevilgninga på posten i 2010.

Post 45 Større nyanskaffelser og vedlikehold foreslås bevilget med 118,68 mill. kroner i 2010. Posten omfatter Kystverkets investeringer som overstiger 200 000 kroner. Bevilgninga på posten foreslås økt reelt med 70 mill. kroner i 2010, fordelt med 25 mill. kroner til oppgradering av utstyr ved trafikksentralene og 45 mill. kroner til oppstart av fornyelse av Kystverkets fartøyer.

Det fremmes også forslag til romertallsvedtak hvor det bes om Stortingets samtykke til at Fiskeri- og kystdepartementet gis fullmakt til å foreta bestillinger på inntil 3 mill. kroner utover bevilgninga på posten i 2010.

Post 60 Tilskudd til fiskerihavneanlegg foreslås bevilget med 31,8 mill. kroner i 2010. Posten omfatter tilskudd til fiskerihavneanlegg, og går til delfinan-

siering av kommunale fiskerihavneanlegg etter søknad.

Det fremmes også forslag til romertallsvedtak hvor det bes om Stortingets samtykke til at Fiskeri- og kystdepartementet kan gi tilsagn på 20 mill. kroner utover bevilgninga på posten.

Post 70 Tilskudd til Redningsselskapet foreslås bevilget med 42 mill. kroner i 2010. Dette tilskuddet kommer i tillegg til midler som gis over Kultur- og kirkedepartementets budsjett som kompensasjon for bortfall av inntekter fra den tidligere spilleautomatvirksomheten i selskapet.

5.2.2 Komiteens merknader

5.2.2.1 POST 1 DRIFTSUTGIFTER (INKL. ENDRINGENE I PROP. 1 S TILLEGG 1 (2009–2010))

Komiteen viser at budsjettposten omfatter bevilgninger til drift av navigasjonsinstallasjoner, losing, trafikkovervåkning og kontroll, transportplanlegging, kystforvaltning, drift og utvikling av statens beredskap mot akutt forurensning og Kystverkets administrasjon. Komiteen viser til at Regjeringen legger opp til en vekst i Kystverkets driftsutgifter på 14,8 pst. fra saldert budsjett 2009 til budsjettforslaget på 2010. Komiteen viser til at Regjeringens budsjettforslag for Kystverkets driftsutgifter er på 1 356 mill. kroner for 2010, mens budsjettforslaget for 2006 var på 795 mill. kroner.

Komiteen registrerer også økt fokus på opprustning av depoter og utstyr generelt.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, vil i den forbindelse vise til sine merknader i Innst. 28 S (2009–2010).

Merking av farleder

Komiteen er spesielt opptatt av det ulykkesforebyggende arbeidet, slik som behov for bedre merking av seilingsleden.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til at det nå er 10 år siden Sleipnerulykken. En del forbedringer er gjort for å sikre farleden for hurtigbåter langs kysten, men mye gjenstår. Flertallet har merket seg uttalelser fra statssekretæren i Fiskeri- og kystdepartementet om at merkesystemet ikke er nok utbygd. Flertallet har også merket seg uttalelsene fra leder i Hurtigbåtenes rederiforbund om at "noe er gjort men mye mangler".

Medlemene i komiteen fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og

Senterpartiet viser til at det ligg føre konkrete planar for å oppgradere navigasjonsinstallasjonane som eit ledd i oppfølginga av Nasjonal transportplan 2010–2019. Navigasjonsinnretningane i hurtigbåtleiene er spesielt høgt prioritert, og i Kystverket sitt utkast til handlingsprogram for 2010–2013 er dette viktige arbeidet prioritert med nærare 90 mill. kroner. Dette vil ha vesentleg innverknad på tryggleiken i den store passasjerbåttrafikken langs den værharde kysten vår. Desse medlemmene er nøgde med denne tydelege prioriteringa, og støt framlegget til løyving.

Oljevern

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet er særdeles tilfreds med den opprustingen av oljevernberedskapen som er foretatt de siste årene. Disse medlemmene viser til Soria Moria II der regjeringspartiene sier de vil fortsette arbeidet med å styrke oljevernberedskapen, slik at den utvikles i tråd med miljørisikoanalyser, utstyrvurderinger og trafikkutviklingen langs kysten. Videre viser disse medlemmene til at Regjeringen også vil arbeide med å etablere seilingsleder langs hele kysten.

Disse medlemmene peker videre på behov for at nytt utstyr utvikles, og ber derfor om at samspillet mellom maritim næring, FoU og aktører på utviklingssiden videreutvikles.

Effektivisering

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre er av den oppfatning at det er et viktig politisk mål å redusere og effektivisere det offentlige byråkrati, for derved å gjøre de sentrale myndigheter mer oversiktlige for den enkelte innbygger, for å øke den enkelte innbyggers innflytelse og frihet, samt å redusere det offentliges utgifter.

Disse medlemmer mener det må være et sentralt mål å redusere offentlig forvaltning der denne ikke er meget godt begrunnet. Disse medlemmer ser på det voksende byråkratiet som en fare for det norske demokratiet, på grunn av den uoversiktighet som eksisterer i forvaltningen. Disse medlemmer er av den oppfatning at offentlige virksomheter i større grad må ta i bruk virkemidler som anbud, privatisering og konkurransestimulering, og at det må foreligge en særskilt begrunnelse dersom disse prinsipper og virkemidler ikke skal benyttes av offentlige virksomheter.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ønsker på denne bakgrunn å kutte

posten med 67 815 000 kroner i forhold til Regjeringens opplegg, jf. alternativt forslag til budsjett.

Prop. 1 S Tillegg 1 (2009–2010)

Komiteen viser til at det i Prop. 1 S Tillegg 1 (2009–2010) foreslås å trekke tilbake en bestillingsfullmakt på 45 mill. kroner i 2010 for Fiskeri og kystdepartementet under kap. 1062 Kystverket, post 1 Driftsutgifter. Komiteen viser til at begrunnelsen for dette er at komiteen i Innst. 28 S (2009–2010), jf. Prop. 28 S (2009–2010), gikk inn for et romertallvedtak som lød som følger:

"Stortinget samtykker i at Fiskeri- og kystdepartementet i 2009 kan forplikte staten innenfor en kostnadsramme på 60 mill. kroner for å inngå en fireårig kontrakt om slepeberedskap på Sørlandet."

Komiteen viser til at dette gjør overflødig den delen av forslag til vedtak IV som gjelder bestillingsfullmakt på kap. 1062 post 1 driftsutgifter i Prop. 1 S (2009–2010) på Fiskeri- og kystdepartementets område. Komiteen slutter seg til dette.

5.2.2.2 POST 21 SPESIELLE DRIFTSUTGIFTER

Komiteen viser at budsjettposten omfatter bevilgninger til aksjoner for å bekjempe akutt forurensning og redusere faren for akutt forurensning ved fjerning av drivende gjenstander i leia som er til fare for skipsfarten.

Komiteen har merket seg at denne posten inneholder kostnader til fjerning av vraket av krysseren "Murmansk" med 106,5 mill. kroner og avsetning til beregnede kostnader ved heving av U864 utenfor Fedje med 630 mill. kroner. Komiteen understreker at begge prosjektene er viktige og oppstart forutsettes gjennomført i 2010.

Komiteen har ingen øvrige merknader, og støtter i sin helhet forslaget fra Regjeringen under post 21.

5.2.2.3 POST 30 NYANLEGG OG STØRRE
VEDLIKEHALD

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til at Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre i Innst. S. nr. 300 (2008–2009) ba Regjeringen heve bevilgningsnivået til nymerking av farleder betydelig i nær dialog med hurtigbåtneringen. Dette flertallet viser til at bakgrunnen for dette var Hurtigbåtenes Rederiforbunds uttalte bekymring i komitéhøringen for NTP for at det kun var satt av 30 mill. kroner pr. år til satsing på nymerking i farledene. Dette flertallet vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen komme tilbake til Stortinget i forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett 2010 med en egen plan om betydelig økning av bevilgningsnivået knyttet til nymerking av farleder."

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet støtter Regjeringa sitt framlegg om å auke løyvinga, og vil peike på at det opnar for å setje i gang fleire prosjekt Stortinget har prioritert gjennom Nasjonal transportplan 2010–2019.

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

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet omfatter utbygging av havner, farleder og navigasjonsinstallasjoner. Disse medlemmer vil satse på et mindre antall nasjonale havner med stamveitilknytning, og viser til sine merknader om dette i Innst. S. nr. 300 (2008–2009). Disse medlemmer vil derfor definere følgende havner som nasjonale stamhavner: Moss, Oslo, Drammen/Hurum, Larvik/Grenland, Kristiansand, Stavanger, Bergen, Ålesund, Kristiansund, Trondheim, Bodø, Narvik, Tromsø og Kirkenes. Disse medlemmer vil legge vekt på at disse havnene får utvikle seg som knutepunkter mellom ulike transportformer. De øvrige havnene beholder benevnelsen stamnetthavn.

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

"Stortinget ber Regjeringen i løpet av 2010 legge frem en egen stortingsmelding om strategi og tiltak knyttet til effektiv sjøtransport og havnestruktur, med virkning fra budsjettåret 2011."

Disse medlemmer vil på denne bakgrunn øke bevilgningene i posten med 25 mill. kroner, jf. forslag til alternativt budsjett. Disse medlemmer vil samtidig påpeke at disse medlemmer setter av en investeringsramme på 300 mill. kroner i kap. 1380 post 63.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti vil peke på at fiskerihavnene spiller en viktig rolle for verdiskapingen langs kysten.

Disse medlemmer er opptatt av det store behovet for oppgradering av fiskerihavnene, som større og mer dyptgående fartøy har medført. Disse medlemmer viser til Kystverkets langtidsplan og egne prioriteringer. Disse medlemmer mener at Stortinget bør få til behandling en mer konkret handlingsplan for fiskerihavnene i Norge, som bør inneholde en særskilt prioritering av viktige prosjekt.

Disse medlemmer viser til Kystverket årsplan for 2010 i forbindelse med utbedring av farleder. Disse medlemmer støtter de forslag som framkommer her.

Disse medlemmer ønsker å vektlegge redningsskøytenes funksjon som slepefartøy i tillegg til fartøyenes funksjoner knyttet til annen maritim bistand.

Fosnavåg fiskerihavn

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til sin behandling av statsbudsjettet for inneværende år hvor blant annet investeringsplaner for Fosnavåg fiskerihavn inngikk. Flertallet har registrert i ettertid at dette prosjektet er prioritert ned, med begrunnelse i at Stortinget ba om å forsere et annet prosjekt på en egnet måte. Flertallet vil presisere at det aldri var komiteens mening å nedprioritere Fosnavågprosjektet.

Flertallet forventer at Regjeringen retter opp feilen som er gjort i Handlingsprogram for Kystverket i del 2010–2013 og finner en egnet måte å prioritere Fosnavåg havn tilbake der den står i NTP med realisering senest i 2013.

Flertallet viser til at styret for Aalesund Rederiforening har vedtatt en uttalelse til statsbudsjettet der det blant annet står følgende:

"Styret i Aalesunds Rederiforening konstaterer at Møre og Romsdal i praksis er radert bort fra bevilgningskartet til havne- og farledsformål for kommende planperiode i det nylig fremlagte statsbudsjettet. ... Styret i Aalesunds Rederiforening vil presisere at disse investeringene ikke bare er viktig for fiskeflåten. Forbedringer i havn og farleder har også stor betydning for all sjøveis transport i skipsleia og bileder, inklusive ved hjelp av mindre fartøy langs kysten, varetransport til og fra fylkets større og mindre bedrifter, transport av oppdrettsfisk, ferjefart m.m."

Flertallet vil på denne bakgrunn be Regjeringen prioritere Fosnavåg havn.

Seilingsled til Bergen indre havn

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til følgende merknad i Budsjettinnst. S. nr. 13 (2008–2009):

"Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre viser igjen til at konsekvensutredning og kostnadsberegning for alternativ seilingsled til Bergen indre havn foreligger med et kostnadsanslag på 180 mill. kroner, men at prosjektet fortsatt ikke er prioritert av Kystverket.

Disse medlemmer viser til at en slik alternativ seilingsled var en forutsetning for bygging av Askøybrua. Brua er for lengst bygget og er ferdig nedbetalt i 2006. Trafikkantene har betalt 1,2 mrd. kroner i bompenger gjennom 22 år; hvorav 8 år med forhåndsinnkreving. Disse medlemmer merker seg at denne regjeringen ikke gjør noe forsøk på å oppfylle Stortingets forutsetninger om bygging av alternativ seilingsled til Bergen havn uten havnebegrensning. Eksisterende høydebegrensning fremstår som et stadig økende problem for Bergen havn som til nå har hatt en viktig posisjon som en av Europas fremste cruisehavner, og som en viktig innfallspport til cruise-trafikken langs norskekysten. Disse medlemmer mener det er viktig at prosjektet nå blir realisert og ved statlig initiativ."

Flertallet fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen legge frem sak om bygging av alternativ seilingsled til Bergen indre havn i Revidert nasjonalbudsjett 2010."

Stad skipstunnel

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til at Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre fremmet felles forslag om prosjektering av Stad skipstunnel i Innst. S. nr. 300 (2008–2009) i 2010, og partienes merknader knyttet til bruk av standard for skipsstørrelse. Flertallet ønsker på denne bakgrunn å fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen i 2010 prosjektere Stad skipstunnel."

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti forventer at departementet jobber videre med å utrede Stad skipstunnel som OPS-prosjekt. Disse medlemmer viser til at Regjeringen tidligere har forpliktet seg, og lovet, å følge opp denne saken.

Disse medlemmer forventer at Regjeringen kommer tilbake til Stortinget med en sak vedrørende Stad skipstunnel senest våren 2010, og fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen utrede prosjektet Stad skipstunnel som OPS-prosjekt, og komme tilbake til Stortinget våren 2010 med en sak om bygging av Stad skipstunnel."

5.2.2.4 POST 45 STØRRE UTSTYRSANSKAFFELSER OG VEDLIKEHOLD

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser til at post 1 Driftsutgifter, foreslås økt med til sammen 156,6 mill. kroner, noe som bl.a. innebærer at det blir tre helårs slepefartøyer i Nord-Norge og ett døgnbemannet fartøy på Sørlandet. Flertallet viser til Innst. 28 S (2009–2010), der Stortinget ga sin tilslutning til at et døgnbemannet slepefartøy burde komme på plass på Sørlandet så raskt som mulig, og at dette tilbudet derfor kunne etableres primo november d.å.

Flertallet viser til at Regjeringen følger opp Nasjonal transportplan gjennom de foreslåtte økte bevilgningene til maritim infrastruktur og tjenestetilbud.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet er svært fornøyd med Regjeringens forslag om å styrke post 45 med 70 mill. kroner. Disse medlemmer viser til at det vil medføre både nødvendig oppgradering av utstyr ved sjøtrafikksentralene og oppstart av fornyelse av Kystverkets fartøy.

Disse medlemmer er særdeles tilfreds med den opprustningen av oljevernberedskapen som er foretatt de siste årene.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, vil påpeke at komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre uttalte følgende i sine merknader i Budsjettinnst. S. nr. 13 (2008–2009) til statsbudsjettet for 2009:

"Disse medlemmer er bekymret over Regjeringens satsing på oljevernberedskap. Disse medlemmer legger vekt på føre-var-prinsippet i miljøpolitikken. Hovedinnsatsen må derfor legges inn på å forebygge forurensning. Disse medlemmer vil også peke på at en må ha et apparat med kort responstid og moderne utstyr for å bekjempe akutt forurensning, dersom uhellet først er ute."

Flertallet påpeker at regjeringspartiene Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet derimot hevdet at Regjeringen systematisk hadde styrket oljevernberedskapen, og avfeide opposisjonspartiernes velbegrunnede bekymring. Miljøvernminister Erik Solheim sa i Stortinget 18. juni 2009 at det ikke er behov for statlig slepebåtberedskap i Sør-Norge.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet påpeker at Solheim ikke var alene i Regjeringen om å hevde dette. I svar på skriftlig spørsmål Dokument nr. 15:705 (2008–2009) fra Fremskrittspartiets Åse Michaelsen om slepebåtberedskap på Sørlandet fra 13. februar 2009, svarte fiskeri- og kystminister Helga Pedersen ganske enkelt at slepebåtberedskapen i Sør-Norge vil bli løpende vurdert. Etter ulykken med Full City kom det plutselig svært konkrete løfter om bedret slepebåtberedskap i Sør-Norge, blant annet fra Jens Stoltenberg på NRK.no 4. august 2009.

Disse medlemmer viser til Representantforslag 13 S (2009–2010) fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Arne Sortevik og Harald T. Nesvik om handlingsplan for forsterket oljevernberedskap, som inneholder følgende delforslag:

"Stortinget ber Regjeringen i løpet av 2009 legge frem for Stortinget en handlingsplan for forsterket oljevernberedskap. Stortinget legger til grunn at planen inneholder avklart og forpliktende finansiering for oppgradering av oljevernutstyr og fartøy.

Stortinget ber Regjeringen snarest sikre en slepebåtkapasitet langs hele norskekysten med en normal responstid på 6 timer, og maksimalt 12 timer basert på seilingsleden langs kysten.

Stortinget ber Regjeringen legge frem en oversikt over hvorvidt det er tilstrekkelig depotdekning, utstyr og tilstand på materiellet som sikrer ønsket beredskapsnivå ved alle kyststrekninger hvor skipstrafikken, vær- eller andre forhold tilsier slik beredskap.

Stortinget ber Regjeringen gjennomføre en grundig ekstern evaluering av oljevernarbeidet og oljevernberedskapen i forbindelse med "Full City"-havariet utenfor Langesund."

Disse medlemmer viser til at Stortinget nylig har behandlet Prop. 28 S (2009–2010), jf. Innst. 28 S (2009–2010), som omhandler styrket slepebåtberedskap på Sørlandet. Disse medlemmer viser til at regjeringspartiene Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet på side 162 i Prop. 1 S (2009–2010) på Fiskeri- og kystdepartementets område lover å "... ha oversikt over sleperessurser langs hele kysten". Disse medlemmer mener at Regjeringen i tillegg til å få oversikt, burde styrke beredskapen langs hele kysten.

Disse medlemmer viser til Dokument nr. 15:33 (2009–2010) skriftlig spørsmål fra Ingebjørg Godskesen (Fremskrittspartiet) til fiskeri- og kystministeren datert 12. oktober 2009 angående hva slags kapasitet den nye slepebåten som settes inn på Sørlandet skal ha, og hvor båten skal ha fast stasjonering. Disse medlemmer viser til svaret fra fiskeri- og kystminister Sylvia Brustad om at fartøyet som skal ivareta tjenesten er M/T "BB Connector" som har en slepekraft på 65 tonn. Disse medlemmer mener

at det i tillegg til slepebåten kan bli nødvendig med investeringer i økt oljevernberedskap.

Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen legge frem plan med tilhørende finansiering for nødvendig oppgradering og fornyelse av Kystverkets depotutstyr til oljevernberedskap, samt Kystverkets egne fartøyer for å forsterke oljevernberedskapen langs kysten."

"Stortinget ber Regjeringen sørge for at alle offentlige aksjoner i offentlig regi knyttet til ulykker og utslipp, rutinemessig som en del av et fast evalueringssopplegg, også revideres av Riksrevisjonen."

Disse medlemmer øker på denne bakgrunn bevilgningen med 50 mill. kroner, jf. forslag til alternativt budsjett.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti understreker at et rent hav er av avgjørende betydning for Norge og mener det er viktig at sikkerhet mot forurensning er høyt prioritert. Disse medlemmer peker på at store deler av Norges befolkning lever og har sitt arbeid i tilknytning til det som produseres i havet og langs kysten.

Disse medlemmer understreker at Norge, med de til dels ekstreme værforhold som forekommer på høsten og i vintertiden, har en spesiell utfordring når noe går galt. Nedbrytningstiden ved forurensning er lengre i det kalde klimaet her nord, enn for land med varmere klima. I disse kalde områdene har Norge et rikt fugle- og dyreliv som er særdeles sårbart. Norge har derfor et spesielt ansvar for å sørge for at ulykker ikke skjer. Like viktig er det at når ulykker skjer, skal det settes inn store ressurser for å unngå at konsekvensene blir store.

Disse medlemmer peker på at med sikte på en oljevernberedskap for framtiden, vil det være nødvendig med en oppgradering av de ulike depotene langs kysten. Disse medlemmer mener innsatsen for bedre oljevern langs kystens må styrkes.

5.2.2.5 POST 60 TILSKUDD TIL FISKERIHAVNEANLEGG

Komiteen vil fremheve betydningen av gode fiskerihavner og støtter forslaget til bevilgning for 2010 med 31,8 mill. kroner. Komiteen gir også sin tilslutning til en engangsfullmakt på 20 mill. kroner knyttet til posten, jf. eget forslag til romertallsvedtak.

5.2.2.6 POST 70 TILSKUDD REDNINGSSKAPET

Komiteen viser til at Redningsselskapet (NSSR) utfører viktig sjøsikkerhetsarbeid og er en avgjørende ressurs i sjøredningsarbeid langs norske-

kysten. Komiteen støtter at det gis statlig tilskudd til NSSR. Komiteen viser til at redningstjenesten i Norge er organisert som et samvirke mellom offentlige etater, private og frivillige organisasjoner, og at NSSR som en landsdekkende humanitær frivillig organisasjon motiverer frivillige til å gjøre en uunnværlig innsats for sikkerheten til sjøs.

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

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre vil øke bevilgningene til Redningsselskapet ut over Regjeringens forslag i sine alternative budsjett, bl.a. for å sikre drift av dagens redningsskøyter, og deres viktige rolle i ulykkesberedskap.

Disse medlemmer viser til den imponerende "1. linje tjeneste" Redningsselskapet yter i svært mange havarier og motorstans tilfeller langs kysten, fordi skøytene befinner seg langs hele kysten. Disse medlemmer konstaterer at dette er hendelser vi ikke hører så mye om, nettopp fordi Redningsselskapet er raskt på plass med sleper om bord i havaristen, og store katastrofer avverges/kontrolleres til større slepefartøy kommer til unnsetning.

Disse medlemmer mener derfor det er særlig uheldig at ikke Regjeringen bevilger nok midler til Redningsselskapet, slik det kom til uttrykk på høringen i komiteen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Redningsselskapet gjør en svært viktig innsats på sjøen for å redde mennesker og materiell fra ulykker på sjøen. Disse medlemmer viser til at Redningsselskapet i 2009 har bidratt ved en rekke havarier langs kysten, og at Redningsselskapet også er en del av ryggraden i oljevernberedskapen langs kysten. Disse medlemmer viser til at bevilgningsforslaget i St.prp. nr. 1 (2008–2009) verken kompenserte for prisstigning på drivstoff og vedlikehold, eller for den generelle prisstigningen, og at dette ikke ble rettet opp i Prop. 1 S (2009–2010). Disse medlemmer vil øke bevilgningene til Redningsselskapet med 18 mill. kroner ut over Regjeringens forslag i sitt alternative budsjett, bl.a. for å sikre drift av alle dagens redningsskøyter.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til sitt alternative budsjett, hvor det foreslås bevilget 20 mill. kroner ekstra til slepebåterberedskap for Redningsselskapet.

5.3 Kap. 4062 Kystverket

5.3.1 Sammendrag

(i mill. kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2009	Prop. 1 S (2009–2010)
4062	664,181	9,453

Post 1 Gebyrinntekter har omfattet losberedskapsgebyr, losgebyr, sikkerhetsgebyr og kystgebyr. Losvirksomheten er 100 pst. gebyrfinansiert, mens sikkerhetsgebyret dekker driftskostnadene for de gebyrfinansierte sjøtrafikksentralenes trafikkovervåking og kontroll.

Gebyrinntektene under Kystverket er fra 2010 gjort om til sektoravgifter under Fiskeri- og kystdepartementet, jf. kap. 5575 post 74. Det fremmes derfor ikke forslag til bevilgning på kap. 4062 post 1 i 2010.

Post 2 Andre inntekter foreslås bevilget med 9,453 mill. kroner i 2010. Posten omfatter refusjoner og inntekter fra eksterne, samt inntekter knyttet til statens beredskap mot akutt forurensning.

5.3.2 Komiteens merknader

Komiteen viser til at gebyrinntektene under Kystverket fra 2010 er gjort om til sektoravgifter under Fiskeri- og kystdepartementet. Komiteen støtter denne omleggingen, og viser til sine merknader om sektoravgifter under kap. 5575 post 74.

Komiteen viser til at posten omfatter refusjoner og inntekter fra eksterne, samt inntekter knyttet til statens beredskap mot akutt forurensning. Komiteen slutter seg til forslaget om 9,453 mill. kroner på posten i 2010.

5.4 Kap. 1070 og 4070 Samfunnet Jan Mayen

5.4.1 Sammendrag

(i mill. kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2009	Prop. 1 S (2009–2010)
1070	36,2	49,2
4070	4,445	4,588

Fiskeri- og kystdepartementet koordinerer driften av og har budsjettansvaret for Samfunnet Jan Mayen. Departementet har også ansvaret for driften av Loran-C-systemet.

Kap. 1070 foreslås bevilget med 49,2 mill. kroner i 2010. Kapitlet omfatter driften av Samfunnet på Jan Mayen og alle driftsutgifter for navigasjonssystemer og investeringer knyttet til Loran-C systemet, som er et sivilt radionavigasjonssystem for bruk i Nordvest-Europa.

I St.prp. nr. 1 (2008–2009) for Fiskeri- og kystdepartementet ble det orientert om at regjeringa hadde

besluttet å videreføre driften av de fire norske Loran-C-stasjonene Værlandet (Askvoll kommune i Sogn og Fjordane), Bø i Vesterålen (Nordland), Berlevåg (Finnmark) og Jan Mayen.

Post 1 Driftsutgifter foreslås bevilget med 41,8 mill. kroner i 2010. Bevilgninga på posten foreslås økt reelt med 10 mill. kroner i 2010 for å dekke økte driftskostnader for Samfunnet Jan Mayen og nødvendig akutt vedlikehold knyttet til samfunnet Jan Mayen og Loran-C.

Post 45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold foreslås bevilget med 7,4 mill. i 2010 for å dekke anslåtte kostnader knyttet til utskifting av kjøle- og fryseanlegg på Jan Mayen.

Kap. 4070 Samfunnet Jan Mayen foreslås bevilget med 4,588 mill. kroner i 2010. Kapitlet omfatter post 1 Inntekter fra kioskdrift og post 7 Refusjoner.

5.4.2 Komiteens merknader

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

5.5 Kap. 5575 Sektoravgifter under Fiskeri- og kystdepartementet

5.5.1 Sammendrag

(i mill. kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2009	Prop. 1 S (2009–2010)
5575		705,016

Kapitlet er fra budsjettåret 2010 flyttet fra programkategori 16.30 Fiskeri- og havbruksforvaltning til programkategori 16.60 Kystforvaltning.

Post 70 Kontroll- og tilsynsavgift foreslås bevilget 17,864 mill. kroner i 2010. akvakultur. Dette er en økning på 10 mill. kroner i 2010 for å finansiere økt tilsyn og kontroll med havbruksnæringa.

Post 71 Kontrollavgift fiskeflåten foreslås bevilget med bevilget med 24,077 mill. kroner i 2010.

Post 73 Årsavgift Merkeregisteret foreslås bevilget med 9,55 mill. kroner i 2010.

Post 74 Sektoravgifter foreslås bevilget med 653,525 mill. kroner i 2010. Regjeringa foreslår å gjøre om Kystverkets gebyrer til sektoravgifter fra 2010. Gebyrene har inntil 2009 vært bevilget over kap. 4062 post 1 og har omfattet losberedskapsgebyr, losgebyr, havnesikkerhetsgebyr og kystgebyr.

Fra 2010 foreslår Regjeringa å fjerne havnesikkerhetsgebyret og redusere kystavgiftens (tidligere kystgebyrets) andel av statens utgifter fra 34 til 30 pst. Dette er et ledd i den varslede avviklinga av gebyrer i Nasjonal transportplan 2010–2019. Kystavgiften dekker en andel av statens utgifter til farleilstiltak, drift og vedlikehold av fyr, merker og andre navigasjonshjelpemidler samt istjeneste.

5.5.2 *Komiteens merknader*

POST 70. KONTROLL- OG TILSYNSAVGIFT AKVAKULTUR

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til at Regjeringen bestående av Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet øker kontroll- og tilsynsavgiften for akvakultur med 10 mill. kroner fra 2009 til 2010, fra et beløp på 7,62 mill. kroner i St.prp. nr. 1 (2008–2009) til 17,86 mill. kroner i Prop. 1 S (2009–2010). Flertallet påpeker at dette er en prosentvis økning på 134,4 pst.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at avgiftsøkningen for 2010 er knyttet til økt tilsynsbehov og oppfølging av de 29 nasjonale laksefjordene som Stortinget vedtok 15. mai 2007, oppfølging av MTB, IK-akvakultur, NYTEK, akvakulturdriftsforordningen, rømmingssikrende arbeid, og oppfølging av reaksjonsforordningen som ble fastsatt 1. april 2007.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre mener at viktige tilsyns- og kontrolloppgaver skal gjøres innenfor de midler som er bevilget og ikke ved å pålegge næringsvirksomhet ytterligere skattebyrder.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at på denne bakgrunn foreslo Fremskrittspartiet i sitt alternative statsbudsjett for 2010 en reduksjon på kap. 5575 post 70 med kr 17 864 000 i forhold til Regjeringens forslag.

POST. 71 KONTROLLAVGIFT FISKEFLÅTEN

Komiteen viser til at Regjeringen budsjetterte med 23,33 mill. kroner i kontrollavgiften for fiskeflåten i 2009 i St.prp. nr. 1 (2008–2009), og at Regjeringen budsjetterer med 24 077 000 kroner i 2010.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, påpeker at dette innebærer en økning fra 2009-budsjettet til 2010-budsjettet.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at Kontrollavgiften kun dekker en liten del av de samlede forvaltnings- og kontrollkostnadene staten har overfor næringen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre mener at dette er en ekstra skatt pålagt næringen uten videre begrunnelse.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at på denne bakgrunn foreslo Fremskrittspartiet i sitt alternative statsbudsjett for 2010 en reduksjon for 2010 en reduksjon på kap. 5575 post 71 med kr 24 077 000 i forhold til Regjeringens forslag.

POST 73 ÅRSAVGIFT MERKEREKISTRET

Komiteen viser til at det budsjetteres med samme inntekt fra merkeregistret i 2010 som ved budsjettet for 2009. Komiteen viser til at gebyret til merkeregistret baseres på lengden på fartøy.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at denne årsavgiften nesten ble halvert i 2008-budsjettet, og at inntektsbevilgningen for 2010 skal dekke kun de faktiske kostnadene med Merkeregistret.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at denne ekstraavgiften er pålagt næringen uten videre begrunnelse. Disse medlemmer foreslo i Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2010 på denne bakgrunn en reduksjon på kap. 5575 post 73 med 9,55 mill. kroner i forhold til Regjeringens forslag.

POST 74 SEKTORAVGIFTER KYSTVERKET

Komiteen viser til at Norge har en langstrakt kystlinje der forholdene i utgangspunktet ligger svært godt til rette for sjøveis transport. Komiteen mener at Kystverkets gebyrsatser ikke bør være til hinder for at mer gods kan flyttes over fra vei og jernbane til sjøbasert transport.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at årsavgiften for havnesikkerhet er avviklet, og at brukerfinansieringen av navigasjonsinstallasjoner gjennom kystavgiften er redusert, dette betyr en real reduksjon av avgiftene på 24 mill. kroner. Kostnadene knyttet til drift av lostjenesten og trafikkcentralene har økt noe de senere år utover generell prisstigning som følge av kostnadsvekt, dette gjør at Regjeringen budsjetterer med omtrent samme beløp i 2010 som for 2009.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre viser til at Regjeringen bestående av Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet økte gebyrene betydelig fra

2008 til 2009, og at det for 2010 budsjetteres med omtrent samme beløp som for 2009.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets forslag i Dokument nr. 8:48 (2008–2009) om å få fremlagt en egen stortingsmelding om strategi og tiltak knyttet til effektiv sjøtransport og havnestruktur. Disse medlemmer påpeker at det i forslaget ble presisert at en slik stortingsmelding bør inneholde en gjennomgang knyttet til offentlig finansiering og drift av sjøfartsrelatert infrastruktur, herunder gebyrer og avgifter. Disse medlemmer viser til at tilsvarende forslag ble fremmet i forbindelse med Nasjonal transportplan i Innst. S. nr. 300 (2008–2009). Disse medlemmer påpeker at Kystverkets gebyrsatser gjør at målsettingen om mer gods til sjøs blir fjernere og fjernere – dette ifølge Kystnytt 29. desember 2008. Problemet er at det eksisterende gebyrsystem ved redusert trafikk velter kostnadene over på den trafikk som er igjen, og bidrar derved til en ytterligere volumnedgang. Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen utarbeide en gjennomgang knyttet til offentlig finansiering og drift av sjøfartsrelatert infrastruktur, herunder gebyrer og avgifter. Konsekvensene av de ulike gebyrene og avgiftene bør være gjenstand for en grundig drøfting. Likebehandling av offentlige og private havner legges til grunn."

6. Fornyings- og administrasjonsdepartementet – IKT-politikk – Utdrag fra budsjettkapitler, samt komiteens merknader til disse

6.1 Kap. 1560 og kap. 3650 Direktoratet for forvaltning og IKT

6.1.1 Sammenheng

Kap.	(i mill. kroner)	
	Saldert budsjett 2009	Prop. 1 S (2009–2010)
1560	252,825	263,652
4560	7,62	12,364

Direktoratet for forvaltning og IKT vart oppretta 1. januar 2008 og innebar at Statskonsult AS, Noreg.no. og Ehandelssekretariatet vart samla. Somme oppgåver og medarbeidarar frå Fornyings- og administrasjonsdepartementet har òg gått inn i den nye verksemda. Direktoratet er lokalisert i Oslo og Leikanger og har om lag 150 tilsette.

Det overordna målet for Direktoratet for forvaltning og IKT er å sikre ei systematisk og kontinuerleg

utvikling av statleg sektor i tråd med dei måla Stortinget og Regjeringa set. Direktoratet skal utføre oppgåver for Fornyings- og administrasjonsdepartementet og for andre departement og underliggjande verksemder. Direktoratet skal òg på eige initiativ ta opp problemstillingar som gjeld forvaltninga. Direktoratet tilbyr kompetansetiltak, metodar og verktøy, rettleiing, rådgiving, analysar og informasjonsformidling innanfor sitt ansvarsområde.

Kap. 1560 post 1 Driftsutgifter vert foreslått løyvd med 157,714 mill. kroner i 2010, jf. saldert budsjett for 2009 var 116,354 mill. kroner. Auken i løyvinga er mellom anna knytt til at lønns- og driftsutgiftene til tidlegare E-handelssekretariatet og svarstenesta for Miside/Noreg.no er overførte frå postane 21 og 22. Den auka løyvinga til elektronisk handel skal nyttast til å finansiere ulike kostnader brukarane har ved bruk av e-handelsplattforma Ehandel.no. Direktoratet gjennomfører konkurranse om drift og eventuell vidareutvikling av ei ny e-handelsplattform. Departementet vil ta endeleg stilling til innrettinga av ordninga når konkurransen er avslutta.

Av løyvingforslaget er om lag 3 mill. kroner knytte til internasjonalt samarbeid om forvaltningsutvikling og institusjonsbygging i samarbeid med Utanriksdepartementet og Norad. Utgiftene vert dekte ved tilsvarende inntekter under ny inntektspost 4 Internasjonale oppdrag.

Kap. 1560 post 21 Spesielle driftsutgifter vert foreslått løyvd med 44,978 mill. kroner, jf. saldert budsjett for 2009 var 56,354 mill. kroner. Posten skal mellom anna dekkje drift og vidareutvikling av Miside, EU-prosjektet Pan-European Public Procurement Online (PEPPOL) og IKT-prosjekta i direktoratet. Utgiftene til Miside vart tidlegare løyvde under post 22.

Kap. 1560 post 23 Elektronisk ID vert foreslått løyvd med 60,96 mill. kroner, jf. saldert budsjett for 2009 var 80 mill. kroner. Posten skal dekkje utgiftene til det vidare arbeidet med å utvikle og drive ein felles infrastruktur for elektronisk ID og e-signatur for offentleg sektor.

Inntektskapitlet, kap. 4560, vert foreslått løyvd med 12,364 mill. kroner, jf. saldert budsjett for 2009 var 7,620 mill. kroner.

6.1.2 Merknader frå komiteen

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Høgre, Sosialistisk Venstrepart, Senterpartiet og Kristeleg Folkeparti, viser til at hovudmåla for Direktoratet for IKT og forvaltning er å utvikle ei betre organisert, brukarretta og effektiv statsforvaltning, kompetente leiarar og medarbeidarar i staten, en sams infrastruktur for eID i offentleg sektor, koordinert, brukarretta og kostnadseffekt IKT-bruk i offentleg sektor og

samfunnsnytte, kostnadseffektive og kvalitetsretta innkjøp. Fleirtalet meiner Direktoratet for IKT og forvaltning har ei nøkkelrolle i å medverke til gode omstillingsprosessar og fornying av offentleg sektor. Fleirtalet er oppteke av at direktoratet bidreg til god medverknad fra tilsette og brukarar i endringsprosessar.

Fleirtalet meiner direktoratets arbeid med å betre offentleg informasjon og gjere offentlege nettstader tilgjengelege for innbyggjarane er ei viktig oppgåve.

Fleirtalet har merka seg at Direktoratet for IKT og forvaltning har ei nøkkelrolle i oppfølginga av Regjeringa sin IKT-politikk og at ei hovudoppgåve er å drive og vidareutvikle ein sams infrastruktur for eID i offentleg sektor.

Fleirtalet viser til at det i Norge kvart år vert gjort offentlege innkjøp for godt over 300 mrd. kroner, oljesektoren inkludert. Direktoratet for IKT og forvaltning skal medverke til at offentlege anskaffelsar skjer med god miljøprofil, og på ein ryddig og samfunnsstenleg måte. Fleirtalet har merka seg at direktoratet har viktige oppgåver knytt til gjennomføringa av Regjeringens sin handlingsplan for miljø og samfunnsansvar i offentlege anskaffelsar for 2007–2010. Fleirtalet meiner dette arbeidet bør ha høg prioritet, og at den forbrukermakt som staten har, må utnyttast til å ivareta den natur-, miljø- og klimaprofil som Soria Moria 2 legg vekt på.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet meiner Direktoratet for IKT og forvaltning (Difi) har ei nøkkelrolle i å fornye og betre offentlege tenester mellom anna ved å gjere IKT-bruken meir kostnadseffektiv og auke kompetansen og samhandlinga i offentlig sektor. Å privatisere delar av dette kompetansemiljøet vil svekke offentlig sektor og bidra til dyrare og mindre brukarvenlege tenester. Disse medlemene viser til at inntektsauken til DiFi i si helheit er overføringar frå EU i samband med at DiFi er gitt ansvaret for eit sams europeisk prosjekt, og at pengane skal fordelast vidare igjen. Dette kjem fram også i budsjettforslaget. Disse inntektene er difor ikkje eigna for ei vurdering av ein eventuell salsverdi for heile eller delar av Difi.

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet og Høyre viser til at Statskonsult 1. januar 2004 ble omdannet til et heleid statlig aksjeselskap i konkurranse med private aktører, men at regjeringspartiene Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet reverserte dette og innlemmet Statskonsult i Direktoratet for forvaltning og IKT fra 1. januar 2008.

Disse medlemmer viser til mindretallsforlag 11 i Budsjett-innst. S. nr. 5 (2008–2009), der Framskrittspartiet, Høyre og Venstre gikk inn for å skille ut Statskonsult som nytt selskap som selges til høystbydende.

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet registrerer at regjeringspartiene Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet bruker de samme argumentene mot salg av DiFis konsulentvirksomhet, som disse partiene bruker mot konkurranseutsetting, stykkpris, privatskoler og private helsetjenester i enhver annen sammenheng. Disse medlemmer påpeker at denne typen tjenester kan kjøpes fra en lang rekke private konsultantselskap, og at mange av tilbyderne har bred erfaring fra offentlig sektor i Norge og utlandet.

Disse medlemmer gikk imot å tilføre 20 millioner statlige kroner i styrket egenkapital til Statskonsult i Innst. S. nr. 78 (2006–2007) om endringer på statsbudsjettet for 2006 under Fornyings- og administrasjonsdepartementet. Disse medlemmer viser til at Framskrittspartiet og Venstre den gang estimerte at en slik operasjon kunne innbringe om lag 40 mill. kroner i 2009. Disse medlemmer viser til svar på spørsmål 270 fra finanskomiteen/Framskrittspartiets fraksjon av 15. oktober 2009, der det kommer frem at Fornyings- og administrasjonsdepartementet ikke greier å estimere salgsverdien for konsulentvirksomheten i Direktoratet for forvaltning og IKT, dersom dette skilles ut som et selvstendig selskap.

Disse medlemmer viser til at DiFi ifølge Prop. 1 S (2009–2010) hadde 126 ansatte 1. mars 2009, mens DiFi ifølge St.prp. nr. 1 (2008–2009) hadde 89 ansatte 1. mars 2008.

Disse medlemmer mener derfor en slik operasjon vil kunne innbringe om lag 60 mill. kroner, og vil redusere driftsutgiftene tilsvarende. Disse medlemmer viser til at Framskrittspartiet, Høyre og Venstre fremmet felles forslag om dette i Budsjett-innst. S. nr. 5 (2008–2009), og viser til sitt strukturforlag i Innst. 2 S (2009–2010):

"Stortinget ber Regjeringen:

- I. Skille ut tidligere Statskonsult som et eget selskap og selge dette.
- II. Legge frem sak om organisering av Direktoratet for forvaltning og IKT som et statlig selskap eller statsaksjeselskap, og en ordning selskapet skal kunne prosjektfinansiere store utbyggingsprosjekter ved hjelp av rimelige, statlige lån som tilbakebetales over investeringsobjektets levetid."

Disse medlemmer mener det må være sterkere fokus på å få offentlig sektor til å ta i bruk nye e-handelsverktøy som kan fornye og effektivisere

offentlig sektor. Disse medlemmer viser til disse medlemmers merknader og forslag fremmet ved behandling av St.meld. nr. 36 (2008–2009), og Innst. S. nr. 348 (2008–2009). Disse medlemmer konstaterer at Regjeringen, gjennom denne meldingen, ikke er i nærheten av å nå målet om at 25 pst. av de offentlige anskaffelsene skal skje gjennom elektronisk handel, og at målsettingen ikke ble opprettholdt i meldingen. Elektronisk handel vil øke kvaliteten og effektivisere innkjøpspraksisen betydelig. Disse medlemmer mener nye, sterkere tiltak må på plass for å øke andelen av handelen ved bruk av elektroniske konkurransegjennomføringsverktøy (KGV) i sine innkjøp. Disse medlemmer viser til at dette også er omtalt i Budsjett-innst. S. nr. 5 (2009–2010) fra Stortingets kommunal- og forvaltningskomité. Disse medlemmer viser til sitt forslag fremmet i Innst. S 2 (2009–2010):

"Stortinget ber Regjeringen utrede en ordning der deler av kommunenes innbyggertilskudd knyttes opp mot krav om å ta i bruk e-handelsverktøyet KGV i løpet av 2011."

Disse medlemmer viser til svar på spørsmål 239 fra finanskomiteen/Fremskrittspartiets fraksjon, der det kommer frem at det foreløpig ikke er gjennomført omfattende undersøkelser knyttet til bruk av de åpne standardene HTML, ODF og PDF. Disse medlemmer viser til at problemstillingen også ble tatt opp av stortingsrepresentant Bård Hoksrud i skriftlig spørsmål til fornyings- og administrasjonsministeren, Dokument nr. 15:754 (2008–2009) datert 20. februar. Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen utrede progresjonen og måloppnåelse i forbindelse med at alle nye dokumenter skulle legges ut i de åpne formatene HTML, ODF eller PDF fra 1. januar 2009, og alle publiserte dokumenter skal konverteres innen 2014."

Disse medlemmer viser til svar på spørsmål 275 fra finanskomiteen/Fremskrittspartiets fraksjon, og støtter det internasjonale samarbeidet om forvaltning og institusjonsbygging på Balkan. Disse medlemmer er positive til DiFis bistandsprosjekt rettet mot å bygge opp et forsvarsdepartement i Montenegro, er at Forsvarsdepartementets arbeid i Montenegro videreføres og økes i 2010.

Disse medlemmer viser til svar på spørsmål 277 fra finanskomiteen/Fremskrittspartiets fraksjon av 15. oktober 2009 angående formatet EPUB som brukes i ebøker, og eventuell bruk av dette åpne formatet på offentlige nettsider. Disse medlemmer viser til at utbredelsen av eboklesere foreløpig er lav,

og vil på det nåværende tidspunktet ikke ta initiativ til at formatet EPUB tas i bruk på offentlige nettsider.

6.2 Kap. 1561 IKT-politikk

6.2.1 Sammendrag

(i mill. kroner)		
Kap.	Saldert budsjett 2009	Prop. 1 S (2009–2010)
1561	26,877	27,238

Måla i IKT-politikken er lagde fram i St.meld. nr. 17 (2006–2007) Eit informasjonssamfunn for alle. Fornyings- og administrasjonsdepartementet utformer og sørgjer for ei samordna gjennomføring av IKT-politikken. Dette inneber ansvar for å samordne og leggje premissar for utvikling og bruk av IKT på alle samfunnsområde. Samordningsansvaret omfattar òg koordinering av Noreg si internasjonale deltaking på IKT-området, i tillegg til utarbeiding av samfunnsanalyser, oversikter og statistikk for utvikling og bruk av IKT i Noreg.

For offentlig sektor vil departementet prioritere betre styring og samordning av bruken av IKT. Det inneber satsing på opne standardar, felles IKT-arkitektur, bruk av felleskomponentar og felles retningslinjer for bruk av fri programvare. Departementet skal særleg identifisere, koordinere og følgje opp område der tverrgående initiativ er nødvendige.

Av foreslått løyving for 2010 skal 16,022 mill. kroner nyttast til post 22 Samordning av IKT-politikken, 0,596 mill. kroner til post 70 Tilskott til standardisering, 4,31 mill. kroner til post 71 Tilskot til fri programvare og 6,31 mill. kroner til post 72 Tilskot til førebyggjande informasjonssikring.

6.2.2 Komiteens merknader

Komiteen mener det er viktig at innbyggere og næringsliv skal kunne møte en effektiv og brukervennlig elektronisk forvaltning. Det er derfor viktig at myndighetene koordinerer innsatsen i utviklingen slik at fellesløsninger kan tas i bruk.

Komiteen er enig i departementets vektlegging av åpne standardløsninger i programutvikling slik at bindingen til leverandører blir redusert. Likeledes vil arbeidet med å ta i bruk fri programvare i offentlig sektor være til nytte for organisasjoner, bedrifter og innbyggerne. Komiteen ser positivt på det som gjøres innenfor dette området.

Komiteen vil peke på at Norge er blant de land i verden som har høyest digital deltakelse og kompetanse i befolkningen. Her går imidlertid utviklingen svært raskt, og det er viktig at vi ikke får et klasse-skille mellom de som har tilegnet seg slik kompetanse og de som blir stående utenfor. Komiteen ser

derfor positivt på departementets arbeid med å stimulere både eldre og barn til å øke sin kompetanse knyttet til den elektroniske hverdag.

6.2.3 *Post 50 Breiband, kan overføres*

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, mener at bredbåndsutbygging er noe av det viktigste som gjøres for at vi skal kunne ha et variert næringsliv og bosetting i hele landet. Dekningsgraden for lavhastighetsbredbånd er i dag nærmest 100 pst., men både bedrifter og enkeltpersoner etterspør en helt annen overføringshastighet og kapasitet enn det de fleste har tilgang til.

Flertallet viser til at Regjeringen i Soria Moria-erklæringen lovet at hele landet skulle ha tilbud om tilknytning til høyhastighetsnett innen utgangen av 2007. Her er det langt igjen til mål. Dette rammer både privatpersoner og næringsliv mange steder i landet og særlig i distriktene, på en svært uheldig måte.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at regjeringen Stoltenberg II har gjennomført en storsatsing på bredbånd sammenlignet med bevilgningsnivået under regjeringen Bondevik II, og at dette har bidratt til at så godt som alle i Norge kan koble seg til bredbånd.

Disse medlemmer viser til Innst. S. nr. 143 (2004–2005) der

"Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet og Senterpartiet, viser til at Regjeringen i St.meld. nr. 49 (2002-2003) Bredbånd for kunnskap og vekst, la til grunn en bruksorientert tilnærming hvor man definerte bredbånd som et "toveis kommunikasjonsnett som kan overføre ulike former for data som tekst, lyd og levende bilder og som må kunne bære nye tjenester og tillate at mange bruker nettet samtidig". I praksis innebærer det at man regner kapasitet fra ADSL og oppover som bredbånd."

Disse medlemmer vil understreke at det er denne definisjonen som lå til grunn for Soria Moria-erklæringens mål om bredbåndsdekning.

Disse medlemmer viser til at Regjeringen vil fortsette arbeidet for å tilrettelegge for bredbånd med tilstrekkelig kapasitet til å møte fremtidige behov innen skole, helse, næringsliv og husholdninger i hele landet. Regjeringen vil ta stilling til nye mål og virkemiddel for bredbånd med utgangspunkt i dette arbeidet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet peker på at Regjeringen i statsbud-

sjettet for 2010 ikke prioriterer midler til bredbånd over denne posten. Disse medlemmer viser til at IKT-Norge ved budsjettfremleggelsen av statsbudsjettet for 2009 var svært skuffet over at midlene til bredbånd i kap. 1561 post 50 ikke ble videreført. Disse medlemmer viser til svar på spørsmål 276 fra finanskomiteen/Fremskrittspartiets fraksjon av 15. oktober 2009, der det kommer frem at Regjeringen benytter en bredbåndsdefinisjon fra Stortingsmelding nr. 49 (2002–2003). Disse medlemmer påpeker at mye har skjedd siden denne stortingsmeldingen har ble lagt frem, og at 640/128 kbit/s ikke lenger kan betraktes som fullverdig bredbånd. Disse medlemmer vil peke på at man i Norge må ha ambisjoner om å ha et av verdens beste bredbånd til våre innbyggere. Disse medlemmer har derfor som ambisjon å øke kapasiteten til minst 100 mbit/s innen 2015 for å nå dette målet.

Disse medlemmer viser til at for å komme opp på det nivået som operatørene definerer som minimum på hva som kan regnes som bredbånd, må Stortinget bevilge et høyere beløp. Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett, hvor det foreslås 50 mill. kroner ut over Regjeringens forslag for 2010.

Disse medlemmer viser til at disse midlene kommer i tillegg til investeringsrammen på 750 mill. kroner, jf. kap. 1382 post 64.

6.2.4 *Post 72 Tilskot til forebyggjande informasjonssikring (NorSIS)*

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at det ble stilt krav om at NorSiS selv skal hente inn 1/3 av sine inntekter fram til sommeren 2009. Over tid har Fornyings og administrasjonsdepartementet sett at dette kravet kan være uheldig fordi det innbærer at NorSIS inngår samarbeidsavtaler med eller driver konsulentvirksomhet for større bedrifter. Dette kan på sikt bidra til å svekke den uavhengige rollen som NorSIS skal ha for å bedre informasjonssikkerheten i små- og mellomstore virksomheter i offentlig og privat sektor. Ved gjennomføring av konkrete prosjekter kan NorSIS fortsatt innhente bidrag fra offentlige og private aktører.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at det har tidligere vært et krav om at en tredjedel av driftsutgiftene i Norsk Senter for Informasjonssikring (NorSIS) skal komme fra andre aktører enn staten, men at Regjeringen når går bort ifra dette. Disse medlemmer ønsker å gjeninnføre dette kravet.

6.3 Kap. 1562 Internasjonalt IKT-samarbeid og utviklingsprogram

6.3.1 Sammenndrag

(i mill. kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2009	Prop. 1 S (2009–2010)
1562	20,149	20,821

IKT-politikken er internasjonalt orientert og er eit viktig område for internasjonalt samarbeid og koordinering. Noreg sin innsats er særleg retta mot EU og OECD. Utfordringane ligg mellom anna i å tilpasse regelverk, løysingar og strategiar til allmenne utviklingstrekk som konvergens, dvs. samansmelting av teknologiar som kringkasting og breiband, framveksten av nye tenester og det at tenester, næringar og innbyggjarar vert stadig meir grensekryssande. Vidare er arbeidsplassane i stigande grad IKT- og høgkunnskapsbaserte. Informasjonsteknologien spelar òg ei viktig rolle i å møte den globale miljøutfordringa.

Av foreslått løyving på kapitlet skal 4,067 mill. kroner nyttast til post 1 Driftsutgifter og 16,794 til post 70 Tilskot til internasjonale program.

6.3.2 Komiteens merknader

Komiteen vil peke på at det er viktig med internasjonalt samarbeid om IKT-politikk, og er tilfreds med at Norges innsats på området i stor grad er rettet mot EU og OECD. Komiteen vil også peke på at internasjonalt samarbeid er viktig i forhold til samarbeid om regelverk, løysingar og strategier som kan vere med å bidra til sammensmelting av forskjellige teknologier, som for eksempel kringkasting og bredband. Samtidig som internasjonalt samarbeid også vil bidra til at nye tenester vokser frem. Komiteen vil også peke på at EU legger sterk vekt på verdien av IKT som driveren av økonomisk vekst.

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet ønsker ytterligere norsk satsing innenfor de ulike delprosjektene i PEPPOL, i tråd med svar på spørsmål 274 fra finanskomiteen/Framskrittspartiets fraksjon av 15. oktober 2009. Disse medlemmer vil på denne bakgrunn øke bevilgningen med 1 mill. kroner, jf. alternativt forslag til budsjett.

7. Justis- og politidepartementet – Nødnett – Utdrag fra budsjettkapitler, samt komiteens merknader til disse

7.1 Kap. 456 og kap. 3456 Direktoratet for nødkommunikasjon

7.1.1 Sammenndrag

(i 1 000 kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2009	Prop. 1 S (2009–2010)
456	561,11	388,903
3456	9,563	28,246

Leverandøren Nokia Siemens Networks er nå over to år forsinket i sin leveranse av første utbyggingstrinn av Nødnett. Som følge av leverandørens forsinkelse, vil en stor del av investeringen utgiftsføres i 2010. Forventningen er at nødnetene skal ta Nødnett i bruk i løpet av 2010. Det legges opp til at de frivillige organisasjonene skal delta i visse perioder av første utbyggingstrinn.

Stortinget vedtok iverksetting av et første utbyggingsområde innenfor en kostnadsramme på 900 mill. 2006-kroner, jf. Innst. S. nr. 104 (2006–2007). Ved behandlingen av Innst. S. nr. 346 (2008–2009), samtykket Stortinget til at Kongen gis fullmakt til i 2009 å øke kostnadsrammen for første byggetrinn av Nødnett med inntil 110 mill. kroner.

Kap. 456 post 1 Driftsutgifter foreslås bevilget med 261,317 mill. kroner i 2010. Samlet foreslås det å øke bevilgningen på posten med om lag 78,1 mill. kroner i forhold til saldert budsjett 2009.

Bevilgningen dekker statens kostnader forbundet med drift av Direktoratet for nødkommunikasjon, og driftsrelaterte kostnader til leverandør for de områder som er bygget ut og satt i drift i 2008, 2009 og 2010, inkludert kostnader til leie av datalinjer og innplassering av nytt utstyr i eksisterende radiostasjoner. Som følge av direktoratets merkostnader til oppfølging av leverandøren, foreslår Regjeringen å øke bevilgningen på posten med 20 mill. kroner i 2010.

Kap. 456 post 45 Større utstyrsanskaffelser foreslås bevilget med 127,586 mill. kroner i 2010. Samlet foreslås det å redusere bevilgningen under posten med om lag 250,3 mill. kroner i forbindelse med saldert budsjett for 2009.

Bevilgningen dekker investering i radionett, utstyr til nødnetenes kommunikasjonsentraler og terminaler for det første utbyggingsområde. Utbygging av første utbyggingsområde er forsinket ift. det som ble forutsatt i St.prp. nr. 1 (2008–2009) og bevilgningsbehovet i 2009 vil bli nedjustert i forbindelse med salderingsproposisjon høsten 2009.

Det foreslås videre at Justisdepartementet i 2010 får fullmakt til å kunne overskride bevilgningen på

kap. 456 post 45 mot tilsvarende merinntekter under kap. 3456 post 2, jf. forslag til vedtak.

Inntektskapitlet, kap. 3456, foreslås bevilget med 28,246 mill. kroner i 2010, derav post 1 Brukerbetaling 4,75 mill. kroner. Stortinget forutsatte i Budsjett-innst. S. nr. 4 (2004–2005) at nødetatene skal betale driftsutgiftene etter hvert som Nødnett bygges ut og etatene tar nettet i bruk, og at utgiftene skal dekkes innenfor etatenes til enhver tid gjeldene budsjett-rammer. Gitt at leverandøren leverer Nødnett i tråd med foreliggende fremdriftsplan vil det bli innført brukerbetaling i løpet av 2010.

I forbindelse med første utbyggingsområde av Nødnett vil det påløpe utgifter for Direktoratet for nødkommunikasjon som skal refunderes av leverandøren. Samlet foreslås det å øke bevilgningen på kap. 456 post 2 Refusjoner med om lag 18,5 mill. kroner til 23,496 mill. kroner.

7.1.2 *Komiteens merknader*

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser til forslaget om å bevilge 388,903 mill. kroner i 2010 på kap. 456 Direktoratet for nødkommunikasjon. Bevilgningen skal benyttes til drift av direktoratet og til å slutføre arbeidet med første utbyggingstrinn av Nødnett som vil bidra til en mer effektiv ressursbruk, økt trygghet for de ansatte og en styrket politikraft. Flertallet slutter seg til forslag til bevilgning under kap. 456.

Flertallet viser videre til St.prp. nr. 30 (2006–2007), jf. Innst. S. nr. 104 (2006–2007), der Stortinget har samtykket i at Justis- og politidepartementet gis fullmakt til å

1. "inngå kontrakt om leveranse av nytt digitalt nødnett for igangsetting av utbygging av et første utbyggingsområde innenfor en kostnadsramme på 900 mill. Første utbyggingsområde omfatter politidistriktene Follo, Romerike, Oslo, Asker, og Bærum, Søndre Buskerud og Østfold.
2. inngå kontrakt om leveranse for utbygging av resten av landet med forbehold om at landsdekkende utbygging ikke kan igangsettes før evaluering av første trinn er gjennomført og Stortinget eventuelt har vedtatt videre utbygging."

Flertallet har merket seg at enkelte evalueringsaktiviteter er påbegynt og gjennomført, jf. omtale i St.prp. nr. 67 (2008–2009). Flertallet viser til Innst. S. nr. 346 (2008–2009) der det understrekes at:

"Flertallet forutsetter at evalueringen gjennomføres som forutsatt og blir framlagt i Stortinget til behandling før eventuell videre utbygging vedtas."

Flertallet forutsetter at dette følges opp av departementet.

Flertallet viser for øvrig til merknaden i Budsjett-innst. S. nr. 13 (2007–2008):

"Komiteen stiller derfor spørsmål ved behovet for etatsvise driftsorganisasjoner ved overgangen til ett felles nødnett. Komiteen mener det bør vurderes om det bør foretas en sentralisering av driftsoppgavene for de tre nødetatene. Komiteen ber Regjeringen komme tilbake til dette før en eventuell beslutning om landsdekkende utbygging."

Flertallet ser fram til evalueringen, og ber Regjeringen også gi en vurdering av sentralisering av driftsoppgavene for de tre nødetatene, jf. ovennevnte komitémerknad, i denne evalueringen.

Flertallet viser til at med forsinkelse i første utbyggingsområde vil en betydelig andel av investeringen utgiftsføres i 2010.

Flertallet har merket seg at det er oppstått ytterligere forsinkelser fra leverandøren i løpet av sommeren 2009, og at forhandlingene med bakgrunn i St.prp. nr. 83 (2008–2009) vil pågå utover høsten, og at Justisdepartementet vil komme tilbake til Stortinget på egnet måte.

Flertallet har merket seg at det forventes at leverandøren vil ferdigstille radionettet i første utbyggingstrinn i løpet av første kvartal 2010. Dette gir en forsinkelse på over to år i forhold til opprinnelig fremdriftsplan for utbyggingen. Flertallet ser alvorlig på denne forsinkelsen som skyldes leverandøren, og at det nå er blitt ytterligere forsinkelser i løpet av sommeren.

Flertallet har videre merket seg at politiet har tatt i bruk alle sine kommunikasjonsentraler og at det arbeides for at politiet skal kunne ta hele leveransen, inkludert radionettet, i bruk i Østfold og Follo i løpet av 2009, men at dette avhenger av leverandøren.

Flertallet understreker at det er viktig at det så langt som mulig, legges til rette for at blant annet frivillige organisasjoner som driver med redningsarbeid, kan bruke det nye nødnettet.

Et annet flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, vil foreslå at departementet legger til rette for at frivillige organisasjoner som driver med redningsarbeid, også skal få anledning til å benytte det nye nødnettet i sitt redningsarbeid. Dette flertallet fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen legge til rette for at organisasjoner som driver med redningsarbeid, gis anledning til å benytte det nye nødnettet."

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre vil peke på at kostnadene for å innføre det nye nødnettet blir stadig høyere enn det nivået som Stortinget i forbindelse med Budsjett-innst. S. nr. 4 (2004–2005) forutsatte. Disse medlemmer vil derfor fremme forslag om at Regjeringen kommer tilbake til Stortinget med en sak som omhandler de økonomiske forholdene ved innføring og drift av det nye nødnettet. Videre bør saken synliggjøre hvordan etatenes og kommunenes merutgifter skal finansieres. Som et eksempel har man regnet ut at utgiftene i forbindelse med innføringen av nødnettet i Lørenskog kommune, ligger an til en økning i kostnadene på ca. 75 pst., noe som er langt ut over forutsetningene.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til skriftlig spørsmål fra Bård Hoksrud (Fremskrittspartiet) til samferdselsministeren, Dokument nr. 15:62 (2009–2010), angående dekning og pris på nødnettet. Disse medlemmer viser til at nødnettet skulle ha vært i drift allerede i 2007, men at det foreløpig bare er testbruk med dårlig dekning i Østfold og Follo. Disse medlemmer viser til at man i forbindelse med behandling av St.prp. nr. 30 (2006–2007) var bekymret for den korte behandlingstiden som Stortinget fikk, for å sikre en forsvarlig og god behandling av saken. Disse medlemmer var allerede den gangen bekymret for om den valgte løsningen var den beste, samtidig som man pekte på at det var viktig å sørge for at fremdriften i etableringen av det nye nødnettet måtte følge den fremdriftsplanen som lå til grunn fra departementets side.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre foreslår:

"Stortinget ber Regjeringen fremme en sak som omhandler de økonomiske konsekvensene for kommunen og etatene i forbindelse med innføring og drift av det nye nødnettet. Saken må også synliggjøre hvordan de eventuelle merutgiftene skal finansieres."

8. Forslag fra mindretall – Rammeuavhengige forslag

Forslag fra Fremskrittspartiet og Høyre:

Forslag 1

Stortinget ber Regjeringen snarest utvikle strekningsvis ATK.

Forslag 2

Stortinget ber Regjeringen sørge for samordning av Bybaneprojektet i Bergen, jf. St.prp. nr. 75

(2004–2005) og Innst. S. nr. 94 (2005–2006), med utvikling av nærtrafikk med jernbane i Bergensregionen.

Forslag 3

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 4

Stortinget ber Regjeringen oppheve konsesjonskravet til Posten Norge om plikten til å opprettholde fullverdige banktjenester.

Forslag 5

Stortinget ber Regjeringen utrede enkle og kvantifiserbare målsettinger knyttet til norsk samferdsel basert på de seks kravene fra Veivalg 2009.

Forslag 6

Stortinget ber Regjeringen sørge for at standard for drift og vedlikehold ihht. gjeldende håndbok 111 fortsatt skal gjelde for dagens øvrige riksveinett også etter overføring til fylkeskommunene fra 1. januar 2010.

Forslag 7

Stortinget gir Regjeringen fullmakt til å avhende eierskapet i Baneservice AS.

Forslag 8

Stortinget ber Regjeringen fremme en sak som omhandler de økonomiske konsekvensene for kommunen og etatene i forbindelse med innføring og drift av det nye nødnettet. Saken må også synliggjøre hvordan de eventuelle merutgiftene skal finansieres.

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 9

Stortinget ber Regjeringen legge fram sak om opphevelse av § 27 og § 27A i lov 21. juni 1963, nr. 23, Veglov.

Forslag 10

Stortinget ber Regjeringen utarbeide opplegg for en storbypakke på 100 mrd. kroner til modernisering av transportnettene i Oslo, Stavanger, Bergen og Trondheim, samt kjøp av persontransporttjenester. Stortinget forutsetter at eksisterende planer/pakker for utvikling av vei og jernbanebaserte prosjekter som i dag er finansiert eller er planlagt finansiert med

bompenger, i sin helhet finansieres av staten. Stortinget ber Regjeringen opprette en egen styringsgruppe for storbyatsingen med bruk av statlige reguleringsplaner. Stortinget legger til grunn statlig styring av en moderniseringspakke for hver av byene med rapportering til Stortinget på egnet måte.

Forslag 11

Stortinget ber Regjeringen i løpet av 2010 legge frem en egen sak om utvikling av fremtidige kollektivløsninger i de største byene.

Forslag 12

Stortinget ber Regjeringen i løpet av 2010 legge frem en egen stortingsmelding om modernisering av norsk luftfartspolitik basert på "Strategi for norsk luftfart" fra juni 2008, fremlagte rapporter om flysikkerheten i norsk luftfart, og Dokument nr. 8:16 (2008–2009), med virkning fra budsjettåret 2011.

Forslag 13

Stortinget ber Regjeringen legge frem sak om gjennomføring av forsøk med gratis riksveiferjer på ferjestrekninger i flere fylker.

Forslag 14

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

Forslag 15

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

Forslag 16

Stortinget ber Regjeringen i forbindelse med statsbudsjettet for 2011 legge frem et nytt og forpliktende opplegg for fornyelse av skiltparken.

Forslag 17

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

Forslag 18

Stortinget ber Regjeringen utrede høyere fart for mopeder.

Forslag 19

Stortinget ber Regjeringen utrede graderte førerkort for personer under 18 år.

Forslag 20

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

Forslag 21

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

Forslag 22

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

Forslag 23

Stortinget ber Regjeringen avvikle togmonopolet og åpne for konkurranseutsetting av alle jernbanestrekninger i Norge.

Forslag 24

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

Forslag 25

Stortinget ber Regjeringen snarest gjennomføre nødvendige tiltak og avklaringer som åpner for at lokale initiativ for å supplere statlig veibevilgning, kan organiseres gjennom regionale og lokale veisel-skap med egen finansiering og uten bruk av bompenger.

Forslag 26

Stortinget ber Regjeringen fremme sak der bruk av statlig fullfinansierte OPS-prosjekter vurderes på strekninger:

E39 Kristiansand– Sandnes

E6 Otta–Vindalsliene

E6 Selli/Steinkjer–Fauske

Rv 4 Gjelleråsen–Gran og Jaren–Mjøsbrua

Rv 35 Hokksund–Hønefoss–Kløfta

Rv2 Kløfta–Kongsvinger–Magnor/Riksgrensen

E6 fergefritt ved Tysfjord

E6 Åsen–Vist

E18 Oslo–Riksgrensen/Ørje

E6 Lillehammer–Ringebu

E6 Kolomoen–Lillehammer

E134 Drammen–Haukeli–Bergen med tilførselsveier

E6 Alta–Lakselv

E6 Korporals bru –Jaktøya
 E18 Langangen–Dørdal
 E6 Ringebru–Otta
 E18 Gulli–Langåker/Bommestad
 E16 Bjørum–Hønefoss
 E6 Dal–Minnesund–Skaberud
 Rv 25 Hamar–Løten og rv 3 Løten–Elverum
 E 136 Dombås–Ålesund
 E18 Tvedestrand–Dørdal
 E39 Rogfast
 E18 Tvedestrand–Arendal
 Rv 555 Sotrasambandet
 Rv 23 Dagslett–Lilles–Lier
 E39 Orkanger–Klett (E6)
 E39 Svevatjørn–Rådal
 Rv 13 Øvre Granvin–Voss grense/Mønshaug -
 Palmafoss, inkl rassikring (Skjervet)
 E6 Kvithamar–Åsen

Forslag 27

Stortinget ber Regjeringen i løpet av 2010 legge frem en egen stortingsmelding om strategi og tiltak knyttet til effektiv sjøtransport og havnestruktur, med virkning fra budsjettåret 2011.

Forslag 28

Stortinget ber Regjeringen legge frem plan med tilhørende finansiering for nødvendig oppgradering og fornyelse av Kystverkets depotutstyr til oljevernberedskap, samt Kystverkets egne fartøyer for å forsterke oljevernberedskapen langs kysten.

Forslag 29

Stortinget ber Regjeringen sørge for at alle offentlige aksjoner i offentlig regi knyttet til ulykker og utslipp, rutinemessig som en del av et fast evalueringssopplegg, også revideres av Riksrevisjonen.

Forslag 30

Stortinget ber Regjeringen utarbeide en gjennomgang knyttet til offentlig finansiering og drift av sjøfartsrelatert infrastruktur, herunder gebyrer og avgifter. Konsekvensene av de ulike gebyrene og avgiftene bør være gjenstand for en grundig drøfting. Likebehandling av offentlige og private havner legges til grunn.

Forslag 31

Stortinget ber Regjeringen utrede progresjonen og måloppnåelse i forbindelse med at alle nye dokumenter skulle legges ut i de åpne formatene HTML,

ODF eller PDF fra 1. januar 2009, og alle publiserte dokumenter skal konverteres innen 2014.

Forslag 32

Stortinget ber Regjeringen utarbeide retningslinjer for bruk av rentekompenasjon til investeringer i riksveier, jernbane, kystformål og bredbånd.

Forslag 33

Stortinget ber Regjeringen fremme sak for Stortinget om en omstilling av Posten Norge AS.

Forslag fra Høyre og Kristelig Folkeparti:

Forslag 34

Stortinget ber Regjeringen utarbeide egen sak om både veg- og jernbaneprosjekter som etter en faglig vurdering kan være egnet for offentlig-privat samarbeid (OPS).

Forslag 35

Stortinget ber Regjeringen fremme en sak om tiltak for å styrke kollektivtrafikken i hele landet, herunder innføring av 50 pst. ungdomsrabatt opp til 18 år.

Forslag 36

Stortinget ber Regjeringen utarbeide en egen Barnas transportplan. Denne planen innarbeides i senere rulleringer av Nasjonal transportplan som en integrert del av NTP. Barnas transportplan skal inneholde en bred gjennomgang av utfordringer, samt konkrete forslag til tiltak som vil gjøre hverdagen tryggere og sikrere for barn og unge som ferdes i trafikken.

Forslag 37

Stortinget ber Regjeringen om å innføre krav til at alle nye drosjer, ferjer, busser, rutebåter og dieseltog skal gå på utslippsfrie eller klimanøytrale drivstoff innen utgangen av 2011.

Forslag 38

Stortinget ber Regjeringen om å innføre krav til at alle nye kommunale, fylkeskommunale og statlige kjøretøyer går på CO₂-fritt eller CO₂-nøytralt drivstoff innen utgangen av 2013.

Forslag 39

Stortinget ber Regjeringen utrede prosjektet Stad skipstunnel som OPS-prosjekt, og komme tilbake til Stortinget våren 2010 med en sak om bygging av Stad skipstunnel.

9. Komiteens tilråding

Komiteens tilråding til I-XXII fremmes av Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti.

Komiteens tilråding til XXIII-LII fremmes av Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti.

Komiteen viser til proposisjonene og merknadene og rår Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

Rammeområde 17 (Transport og kommunikasjon)

I

På statsbudsjettet for 2010 bevilges under:

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
Utgifter				
456		Direktoratet for nødkommunikasjon		
	1	Driftsutgifter	261 317 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i> ..	127 586 000	
1062		Kystverket		
	1	Driftsutgifter, <i>kan nyttes under post 45</i>	1 356 300 000	
	21	Spesielle driftsutgifter	740 700 000	
	30	Nyanlegg og større vedlikehold, <i>kan overføres</i>	458 850 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 1</i>	118 680 000	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres</i>	31 800 000	
	70	Tilskudd Redningsselskapet	42 000 000	
1070		Samfunnet Jan Mayen		
	1	Driftsutgifter	41 800 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i> ..	7 400 000	
1300		Samferdselsdepartementet		
	1	Driftsutgifter	123 400 000	
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	25 900 000	
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	29 300 000	
	72	Tilskudd til samferdselsberedskap	2 400 000	
1301		Forskning og utvikling mv.		
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	18 600 000	
	50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	192 600 000	
	72	Tilskudd til miljøvennlig transport, Transnova-prosjektet, <i>kan overføres</i>	51 600 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
1310		Flytransport		
	70	Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1311 post 71</i>	629 200 000	
1311		Tilskudd til regionale flyplasser		
	70	Tilskudd til Avinors regionale flyplasser	50 000 000	
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap.1310 post 70</i>	37 800 000	
1313		Luftfartstilsynet		
	1	Driftsutgifter	168 300 000	
1314		Statens havarikommisjon for transport		
	1	Driftsutgifter	56 300 000	
1320		Statens vegvesen		
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., <i>kan overføres, kan nyttes under post 29, post 30, post 31 og post 72</i>	6 178 600 000	
	25	Betalinger for arbeider utført før 2010 på de nye fylkesvegene	500 000 000	
	29	Vederlag til OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	441 000 000	
	30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23, post 29, post 31 og post 72</i>	5 110 400 000	
	31	Rassikring, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	850 000 000	
	35	Vegutbygging i Bjørvika, <i>kan overføres</i>	235 200 000	
	36	E16 over Filefjell, <i>kan overføres</i>	132 000 000	
	37	E6 vest for Alta, <i>kan overføres</i>	150 000 000	
	61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	28 000 000	
	72	Kjøp av riksvegferjetjenester, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	436 000 000	
1330		Særskilte transporttiltak		
	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport, <i>kan overføres</i>	429 100 000	
	70	Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen-Kirkenes	298 000 000	
	75	Kompensasjon til distriktene for forskjeller i drivstoffpriser	20 000 000	
1350		Jernbaneverket		
	23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	4 387 000 000	
	25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen, <i>kan overføres</i> ...	74 700 000	
	30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	3 763 600 000	
	31	Nytt dobbeltspor Oslo - Ski, <i>kan overføres</i>	130 000 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
	33	Fysisk skille Jernbaneverket - BaneTele AS, <i>kan overføres</i>	25 000 000	
1351		Persontransport med tog		
	60	Kompensasjon for ansvarsoverføring kjøp av persontransport med tog	8 400 000	
	70	Kjøp av persontransport med tog, <i>kan overføres</i>	1 740 200 000	
1354		Statens jernbanetilsyn		
	1	Driftsutgifter	47 200 000	
1370		Posttjenester		
	70	Kjøp av post- og banktjenester	497 000 000	
1380		Post- og teletilsynet		
	1	Driftsutgifter	171 100 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i> ..	17 300 000	
	70	Tilskudd til telesikkerhet og -beredskap, <i>kan overføres</i>	25 300 000	
1560		Direktoratet for forvaltning og IKT		
	1	Driftsutgifter	157 714 000	
	21	Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres</i>	44 978 000	
	23	Elektronisk ID, <i>kan overføres</i>	60 960 000	
1561		IKT-politikk		
	22	Samordning av IKT-politikken, <i>kan overføres</i>	16 022 000	
	70	Tilskudd til standardisering (NorStella)	596 000	
	71	Tilskudd til fri programvare (FriProg)	4 310 000	
	72	Tilskudd til forebyggende informasjonssikkerhet (NorSIS)	6 310 000	
1562		Internasjonalt IKT-samarbeid og utviklingsprogram		
	1	Driftsutgifter	4 027 000	
	70	Tilskudd til internasjonale programmer, <i>kan overføres</i>	16 794 000	
		Totale utgifter		30 578 644 000
Inntekter				
3456		Direktoratet for nødkommunikasjon		
	1	Brukerbetaling	4 750 000	
	2	Refusjoner	23 496 000	
4062		Kystverket		
	2	Andre inntekter	9 453 000	
4070		Samfunnet Jan Mayen		
	1	Inntekter fra kioskdirift	537 000	
	7	Refusjoner	4 051 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
4300		Samferdselsdepartementet		
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet	2 000 000	
4313		Luftfartstilsynet		
	1	Gebyrinntekter	119 500 000	
4320		Statens vegvesen		
	1	Salgsinntekter m.m.	151 700 000	
	2	Diverse gebyrer	279 400 000	
	3	Refusjoner fra forsikringsselskaper	29 000 000	
4350		Jernbaneverket		
	1	Kjørevegsavgift	25 800 000	
	2	Salg av utstyr og tjenester mv.	189 000 000	
	6	Videresalg av elektrisitet til togdrift	292 200 000	
	7	Betaling for bruk av Gardermobanen	74 700 000	
	37	Anleggsbidrag	15 400 000	
4380		Post- og teletilsynet		
	1	Diverse gebyrer	168 400 000	
	51	Fra reguleringsfondet	10 000 000	
4560		Direktoratet for forvaltning og IKT		
	3	Diverse inntekter	9 268 000	
	4	Internasjonale oppdrag	3 096 000	
5575		Sektoravgifter under Fiskeri- og kystdepartementet		
	70	Kontroll- og tilsynsavgift akvakultur	17 864 000	
	71	Kontrollavgift fiskeflåten	24 077 000	
	73	Årsavgift Merkeregisteret	9 550 000	
	74	Sektoravgifter Kystverket	653 525 000	
5619		Renter av lån til Oslo Lufthavn AS		
	80	Renter	214 200 000	
5624		Renter av Svinesundsforbindelsen AS		
	80	Renter	38 000 000	
		Totale inntekter		2 368 967 000

II

Merinntektsfullmakt

Stortinget samtykker i at Justis- og politidepartementet i 2010 kan overskride bevilgningen under kap. 456 post 45 mot tilsvarende merinntekter under kap. 3456 post 2.

III

Fullmakt til overskridelser

Stortinget samtykker i at Fiskeri- og kystdepartementet i 2010 kan overskride bevilgningen under kap. 1062 Kystverket, post 21 Spesielle driftsutgifter, med inntil 15 mill. kroner dersom det er nødvendig å sette i verk tiltak mot akutt forurensning uten opphold og før Kongen kan gi slikt samtykke.

IV

Bestillingsfullmakter

Stortinget samtykker i at Fiskeri- og kystdepartementet i 2010 kan foreta bestillinger utover gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1062		Kystverket	
	30	Nyanlegg og større vedlikehold	375 mill. kroner
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	3 mill. kroner

V

Tilsagnsfullmakt

Stortinget samtykker i at Fiskeri- og kystdepartementet i 2010 kan gi tilsagn om tilskudd utover gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1062		Kystverket	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg	20 mill. kroner

VI

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Fiskeri- og kystdepartementet i 2010 kan:

1. overskride bevilgningen under kap. 1062 postene 1 og 45 mot tilsvarende merinntekt under kap. 4062 post 2 og kap. 5575 post 74
2. nytte inntil 10 mill. kroner av salgsinntekter fra salg av ikke-næringsaktive fiskerihavner under kap. 4062 post 2 til følgende formål under kap. 1062 post 30:

- a. dekning av salgskostninger forbundet med salget
- b. oppgradering og vedlikehold av fiskerihavner under kap. 1062 post 30.

VII

Salg og bortfeste av fast eiendom

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2010 kan selge og bortfeste fast eiendom inntil en verdi av 50 mill. kroner i hvert enkelt tilfelle.

VIII

Merinntektsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2010 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1313 post 1	kap. 4313 post 2

IX

Merinntektsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2010 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1320 postene 23, 30 og 72	kap. 4320 postene 1, 2 og 3

X

Fullmakt til forskuttering

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2010 kan inngå avtaler om forskuttering av midler til vegformål utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveginvesteringer, post 31 Rassikring, post 36 E16 over Filefjell og post 37 E6 vest for Alta, likevel slik at samlede, løpende refusjonsforpliktelser ikke overstiger 1 500 mill. kroner. Forskutteringene skal refunderes uten kompensasjon for renter og prisstigning.

XI

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2010 kan:

- gjennomføre de investeringsprosjektene som er omtalt i merknadene til kap. 1320 Statens vegvesen i Prop. 1 S (2009–2010) innenfor de kostnadsrammer som der er angitt.
- forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveginvesteringer, post 31 Rassikring, post 36 E16 over Filefjell og post 37 E6 vest for Alta, for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsoverslag overfor Stortinget, likevel slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 1 500 mill. kroner.

XV

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2010 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
Kap. 1350 postene 23 og 30	Kap. 4350 postene 2 og 6
Kap. 1350 post 25	Kap. 4350 post 7
Kap. 1350 post 30	Kap. 4350 post 37

XVI

Bestillingsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2010 kan bestille materiell utover gitte bevilgninger, likevel slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1350		Jernbaneverket	
	23, 25 og 30	Drift, vedlikehold og investeringer	800 mill. kroner

XII

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for vedlikeholdsarbeider

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2010 kan forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 6 500 mill. kroner, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 1 800 mill. kroner.

XIII

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for riksvegferjedriften

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2010 kan forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester, slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 3 600 mill. kroner, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 450 mill. kroner.

XIV

Investeringsramme transportiltak i fylkene

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2010 kan gi tilsagn om rentekompensasjon tilsvarende en investeringsramme på 2 000 mill. kroner over kap. 1320 Statens vegvesen, post 61 Rentekompensasjon for transportiltak i fylkene.

XVII

Fullmakt til forskuttering

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2010 kan inngå avtaler om forskuttering av midler til jernbaneformål utover gitt bevilgning på kap. 1350 Jernbaneverket, post 30 Investeringer i linjen, likevel slik at samlede, løpende refusjonsforpliktelser ikke overstiger 200 mill. kroner. Forskutteringene skal refunderes uten kompensasjon for renter og prisstigning.

XVIII

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2010 kan:

1. gjennomføre de investeringsprosjektene som er omtalt i merknadene til kap. 1350 Jernbaneverket i Prop. 1 S (2009–2010) innenfor de kostnadsrammer som der er angitt.
2. forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1350 Jernbaneverket, post 30 Investeringer i linjen, for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsoverslag overfor Stortinget, likevel slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 250 mill. kroner.

XXI

Bestillingsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2010 kan bestille materiell utover bevilgningen, likevel slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1380		Post- og teletilsynet	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	4 mill. kroner

XXII

Overføring til og fra reguleringsfondet

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2010 kan overføre inntil 10 mill. kroner til eller fra Post- og teletilsynets reguleringsfond.

XXIII

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

XIX

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for vedlikeholdsarbeider

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2010 kan forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1350 Jernbaneverket, post 23 Drift og vedlikehold og post 25 Drift og vedlikehold av Gardermobanen, slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 2 500 mill. kroner, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 600 mill. kroner.

XX

Restverdisikring for eksisterende materiell, oppgraderinger av eksisterende materiell og investeringer i nytt materiell

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet, for det materiellet som inngår i statens rammeavtale med NSB, i 2010 kan:

1. gi NSB AS en restverdigaranti for bokførte verdier på inntil 2 759 mill. kroner.
2. gi NSB AS ytterligere restverdigaranti på oppgraderinger og nyinvesteringer innenfor en ramme på inntil 3 225 mill. kroner.

XXIV

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

XXV

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

XXVI

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

XXVII

Stortinget ber om at Regjeringen utarbeider en handlingsplan, med sikte på en forsert utskifting av ferjeflåten i riksvegkorridorene.

XXVIII

Stortinget ber Regjeringen kartlegge behov og utrede muligheter for utvidet åpningstid på aktuelle riksveiferjestrekninger.

XXIX

Stortinget ber Regjeringen sørge for at standard på landsbasis skal gjelde for alle dagens riksveiferjer som overføres til fylkeskommunene fra 1. januar 2010 for å sikre nasjonal standard på ferjetilbudet.

XXX

Stortinget ber Regjeringen utrede kystriksvei i Finnmark.

XXXI

Stortinget ber om at Regjeringen systematisk kartlegger rasfaren langs riksvegene, og utarbeider en forpliktende handlingsplan. Siktemålet må være at norske riksveger skal være sikret mot farlige ras og påfølgende uheldig veistenging.

XXXII

Stortinget ber Regjeringen forsere arbeidet med bygging av midtdele på utsatte strekninger i henhold til Statens vegvesens oversikt over prioriterte veier.

XXXIII

Stortinget ber Regjeringen konkurranseutsette persontransport på jernbane på flere strekninger som i dag drives av NSB.

XXXIV

Stortinget ber Regjeringen sette flere av jernbansens drift- og vedlikeholdsoppgaver ut på anbud for å styrke satsingen på jernbanen.

XXXV

Stortinget ber Regjeringen komme tilbake til Stortinget med egen sak om status, fremdrift og en

oppdatert kostnadsversikt knyttet til signalsystemet Merkur.

XXXVI

Stortinget ber Regjeringen fremme sak om å konkurranseutsette Kongsvingerbanen.

XXXVII

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

XXXVIII

Stortinget ber Regjeringen legge frem sak med forslag om tiltak for å redusere planleggingstiden for vegbygging i Norge, øke planproduksjonen og sikre en planberedskap for utbygging og vedlikehold av et moderne, sikkert og miljøvennlig veinett.

XXXIX

Stortinget ber Regjeringen opprette en belønningsordning for å sikre skoleveiene.

XL

Stortinget ber Regjeringen utarbeide en egen ungdomsstrategi for å redusere antallet trafikkuulykker som involverer ungdom.

XLI

Stortinget ber Regjeringen evaluere føreropplæringen og snarest øke satsingen på tilsyn med føreropplæringen for å øke kvaliteten.

XLII

Stortinget ber Regjeringen intensivere satsingen på holdningskampanjer med mål om økt trafikksikker adferd.

XLIII

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

XLIV

Stortinget ber Regjeringen sørge for at det blir utarbeidet statistikk over direkte og indirekte energiforbruk for de ulike transportformene.

XLV

Stortinget ber Regjeringen legge fram egen sak om tiltak for økt bruk av alkohol.

XLVI

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

XLVII

Stortinget ber Regjeringen fremme nødvendige forslag til endringer i vegtrafikkloven, slik at det blir forbud mot å transportere skolebarn og ungdom stående i skolebuss. Merkostnadene dette vil påføre de som har ansvaret for transporten, innarbeides i Revidert nasjonalbudsjett 2010.

XLVIII

Stortinget ber Regjeringen bidra til en finansieringsløsning for Finnmarken ved Hurtigrutemuseet på Stokmarknes i samarbeid med kommune og fylkeskommune slik at Hurtigrutemuseet får sin rehabilitering og utbygging til et fullverdig kulturhistorisk museum, og at Stortinget får seg forelagt egen sak vedrørende Hurtigrutemuseets framtid.

XLIX

Stortinget ber Regjeringen komme tilbake til Stortinget i forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett 2010 med en egen plan om betydelig økning av bevilgningsnivået knyttet til nymerking av farleder.

L

Stortinget ber Regjeringen i 2010 prosjektere Stad skipstunnel.

LI

Stortinget ber Regjeringen legge frem sak om bygging av alternativ seilingsled til Bergen indre havn i Revidert nasjonalbudsjett 2010.

LII

Stortinget ber Regjeringen legge til rette for at organisasjoner som driver med redningsarbeid, gis anledning til å benytte det nye nødnettet.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 4. desember 2009

Knut Arild Hareide

leder og ordf. for kap. 1062 post 70, kap. 1300, kap. 4300 og kap. 5619

Anne Marit Bjørnflaten

ordf. for kap. 1062 post 45 og kap. 1330 post 70

Susanne Bratli

ordf. for kap. 1320 post 23 og kap. 1330 post 60

Freddy de Ruiten

ordf. for kap. 1320 postene 35, 36 og 37

Jan-Henrik Fredriksen

ordf. for kap. 1313, kap. 4313, kap. 4320 og kap. 5575

Ingebjørg Godskesen

ordf. for kap. 1062 postene 1 og 21, kap. 4062 og Prop. 1 S Tillegg 1

Øyvind Halleraker

ordf. for kap. 1320 post 29, kap. 4322 og kap. 5424

Bård Hoksrud

ordf. for kap. 1314, kap. 1354, kap. 1380, kap. 1562 og kap. 4380

Gorm Kjernli

ordf. for kap. 1350 (unntatt post 31) og kap. 4350

Hallgeir H. Langeland

ordf. for kap. 1301, kap. 1350 post 31, kap. 1560 og kap. 4560

Lars Myraune

ordf. for kap. 1310, kap. 1370 og kap. 1561

Janne Sjelmo Nordås

ordf. for kap. 1062 post 60, kap. 1320 post 31 og kap. 1330 post 75

Magne Rommetveit

ordf. for kap. 1062 post 30, kap. 1311 og kap. 1320 post 72

Ingjerd Schou

ordf. for kap. 1070, kap. 4070 og kap. 1351

Arne Sortevik

ordf. for kap. 1320 postene 25, 30 og 61

Tone Merete Sønsterud

ordf. for kap. 456 og kap. 3456

Vedlegg 1**Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til Stortingets presidentskap,
datert 2. november 2009****Statsbudsjettet 2010 - Prop. 1 S (2009-2010) for
Samferdselsdepartementet - rettingar**

I Prop. 1 S (2009-2010) for Samferdselsdepartementet er oppdaga nokre (mindre) feil. Rettingane i dette brevet påverkar ikkje framlegget frå regjeringa til vedtak fremma i proposisjonen.

Programkategori 21.10 Administrasjon m.m.

På side 27 under omtale av *Kap. 1300 Samferdselsdepartementet, post 70 Tilskudd til internasjonale organisasjoner*, i første spalte, første avsnitt, går det fram at det er budsjettert med medlemskapskontingent til EU-programmet IDABC i 2010.

Dette er ikkje tilfelle. Ved en feil er EU-programmet kome med i tekstomtalen. Løyvingsframlegget på posten står ved lag.

Programkategori 21.30 Vegformål m.m.

Rett plassering av fotnote nr. 2 i tabellen på side 51 er i kolonnen "*Justert saldert budsjett 2009*", dvs. på same plass som fotnote nr. 3.

I tabellen på side 52 skal rett summering for "Sum kap. 1320" i kolonnen "*Jevnt pr. år Stortingets NTP-vedtak 2010-13*" vere 14 806,1 mill. kr i staden for 14 839,8 mill. kr. Vidare blir summen i same kolonne under "Totalt" 22 106,1 mill. kr i staden for 22 139,8 mill. kr. I kolonnen "*Oppfølging av NTP i pst. etter ett år*" skal prosentdelen i raden "Totalt" vere 21,4 i staden for 21,3.

I tabellen på side 56 er rett summering for "*Sum post 30*" i kolonnen "*Handlingsprogram 2010-2013*" 24 160 mill. kr i staden for 24 130 mill. kr. Tala i dei tre første talkolonnane er i mill. kr.

I siste avsnitt i første spalte på side 58 skal det stå: "*Arbeidet med å bygge midtrekkverk på følgende strekninger skal bli videreført:*

- *i kurver på riksveg 7 i Flå og Nes kommuner i Buskerud*
- *på strekninger av E16 mellom Sollihøgda og Skaret i Buskerud.*"

På side 64, under omtale av *kap. 1320, post 72 Kjøp av riksvegferjetenester* i første spalte, andre avsnitt, går det fram: "*Sambandet Svolve - Skutvik er fra 1. januar 2009 omklassifisert til fylkeskommunalt samband, men i dette sambandet vil staten være ansvarlig for materiell og kaier.*" I fylkesfordelinga knytte til dei nye fylkesvegferjene frå 1. januar 2010 som følgje av forvaltningsreforma, inngår 2,7 mill. kr i kompensasjon til Nordland fylkeskommune til å dekkje leigekostnader ved å setje inn ekstraferje om sommaren. Dette inneber at frå 2010 er Nordland fylkeskommune ansvarleg for materiell til sambandet Svolve - Skutvik.

I tabellen på side 64 er tal for km med gul midtstripe i kolonnen "*Handlingsprogram 2010-2013*" 140 km i staden for 80 km. Oppfølgingsgraden i pst. etter eitt år blir da 16 og ikkje 28.

Rett tal i tabellen på side 91 for "*E6 Øyer-Tretten, ekskl. rv 254*" i kolonnen "*restbehovet pr. 1. januar 2011*", er 445 mill. kr i staden for 475 mill. kr.

Del III Omtale av viktige oppfølgingsområde**6.5 SAMFERDSEL OG MILJØ**

I tabellen på side 172 er talet "*for personar utsette for over 38 dB innandørs støy*" i høgre kolonne verknaden for perioden 2010-2019 og ikkje perioden 2010-2013.

6.8 KOLLEKTIVTRANSPORT

Det er ein summeringsfeil i tabellen på side 179 som viser løyvingar til kollektivtiltak. I summeringa av dei to kolonnane er raden "*– av dette belønningsordningen*" teken med. Summen i kolonnen "*Justert saldert budsjett 2009*" skal vere 10 518 500 i staden for 10 841 900 kr og i kolonnen "*Forslag 2010*" 11 977 800 i staden for 12 310 600. Den prosentvise endringa frå 2009 til 2010 skal vere 13,9 i staden for 13,5.

Vedlegg 2

Brev til Stortingets presidentskap fra Samferdselsdepartementet v/statsråden, datert 17. november 2009

Samferdselsdepartementet – Prop. 1 S (2009-2010)

Eg viser til Prop. 1 S (2009-2010) som no er til handsaming i Stortinget. I denne samanheng ønskjer eg å informera Stortinget om følgjande som har kome fram etter at budsjett-proposisjonen vart fremja:

Jernbanebudsjettet – kap. 1350 Jernbaneverket

I samband med arbeidet med Jernbaneverket sitt handlingsprogram for 2010-2019 og arbeidet med planen for verksemda til Jernbaneverket for 2010 i løpet av hausten 2009, har Jernbaneverket kome fram til at det er meir knapt med signalressursar enn tidlegare berekna. Signalkompetansen er ein kritisk ressurs for å få gjennomført fleire av jernbaneprosjekta som er omtala i Prop. 1 S (2009-2010). Eg vil i denne samanheng visa til at det i budsjettproposisjonen for 2010 er teke inn ei omtale av "Tiltak for å sikre nok personalressurser i jernbanesektoren", der signalmonterar- og ingeniørar er nemnt, jf. side 132-133. Dessutan viser eg til omtalen av problema omkring godkjenninga av den nye typen signal- og sikringsanlegg/ Merkur som Jernbaneverket har leveringskontraktar med hos ABB. Dette legg også beslag på signalfolk i Jernbaneverket, jf. side 135-136.

På grunn av at det er mangel på signalfolk har Jernbaneverket sett i gang eit arbeid med å gjennomgå og eventuelt leggja fram ein ny signalstrategi for jernbanenettet i Noreg for å kunna optimalisera bruken av den knappe signalkompetansen. Ein ny signalstrategi må og sjåast i samanheng med den planlagde innføringa av eit nytt signal- og sikringsystem, European Rail Traffic Management System (ERTMS) som følgjer av forskrift om samtrafikkveie i den internasjonale togtrafikken.

Eg viser elles til at det under omtalen av dei store jernbaneanlegga som er gjeve i Samferdselsdepartementets budsjettproposisjon for 2010, har i forhold til dei utfordringane Jernbaneverket har med signalkompetanse.

Samferdselsdepartementet vil om naudsynt koma tilbake til Stortinget når konsekvensane av ein ny signalstrategi er nærmare avklart.

Vegbudsjettet - kap. 1320 Statens vegvesen

Eg viser til St.prp. nr. 72 (2008-2009) Om nokre saker på Samferdselsdepartementets område. I vedlegg 1 til proposisjonen er det ei liste over riksvegar med tilhøyrande gang- og sykkelvegar. I framlegg til vedtak vert Stortinget m.a. bede om å samtykkja i at riksveg med tilhøyrande gang- og sykkelveg som går fram av vedlegg 1, med heimel i veglova § 62 tredje ledd, blir omklassifisert til fylkesveg, i Oslo kommunal veg, med verknad frå 1. januar 2010.

Osan ferjekai i Svolve var ikkje med i vedlegg 1 til St.prp. nr. 72 (2008-2009). Bakgrunnen for at ikkje denne vart teken med i oversikten over nedklassifiseringar i samband med forvaltningsreforma i St.prp. 72 (2008-2009) var at ein arm av E10 går ned til ferjekaia. Da sambandet Svolve-Skrova vart omklassifisert til fylkesvegsamband frå 1. januar 2009, vart ikkje ferjekaia i Svolve omklassifisert på grunn av riksvegsambandet Svolve-Skutvik. Skutvik ferjekai er no vedteke omklassifisert, jf. handsaminga av St.prp. nr. 72 (2008-2009).

Eg finn det naturleg at Nordland fylkeskommune, på line med ansvaret for ferjemateriell, også får ansvaret for ferjekaiene i dei omtala sambanda. Eg legg derfor til grunn at også ferjekaia i Svolve vert omklassifisert til fylkesvegkai frå 1. januar 2010.

Midlar til drift og vedlikehald, av dei ferjekaier som vert omklassifiserte, vil overførast fylkeskommunane i samband med forvaltningsreformen. Drifts- og vedlikehaldmidlar til ferjekaier vert rekna ut etter ein generell behovsmodell.

Det er ikkje gjort framlegg om investeringsmidlar til ferjekaiane i dei omtalte sambanda i Samferdselsdepartementet sitt framlegg til riksvegbudsjett for 2010. For framtidig fylkesvegnett er investeringsmidlane for 2010 i all hovudsak fordelte på grunnlag av generelle kriterium (vegstandard, folketal og veglengde) og bindingar. Ingen av dei omtala ferjekaiane har bindingar pr. 1. januar 2010.