



STORTINGET

Innst. 13 S

(2019–2020)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2020, kapitler under Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet (rammeområde 17)

Prop. 1 S (2019–2020) og Prop. 1 S Tillegg 1 (2019–2020)

Innhold

Side

1. Sammen drag	1
Oversikt over budsjettforslaget 1	
2. Komiteens hovedprioriteringer for rammeområde 17	4
Stortingets vedtak for rammeområde 17 og oppsummering av forslag 4	
2.2 Generelle merknader fra komiteen.....	8
2.2.1 Generelle merknader fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre.....	8
2.2.2 Generelle merknader fra Arbeiderpartiet	11
2.2.3 Generelle merknader fra Senterpartiet	13
2.2.4 Generelle merknader fra Sosialistisk Venstreparti.....	15
3. Samferdselsdepartementet – budsjettkapitler og komiteens merknader til disse	17
3.1 Kap. 1300 og kap. 4300 Samferdselsdepartementet	17
3.2 Kap. 1301 Forskning og utvikling mv.....	18
3.3 Kap. 1310 Flytransport	18
3.4 Kap. 1311 Tilskudd til regionale flyplasser	20
3.4 Post 71 Tilskudd til ikke-statlige flyplasser.....	20
3.5 Kap. 1313 Luftfartstilsynet	21
3.6 Kap. 4313 Luftfartstilsynet	21
3.7 Kap. 1314 Statens havarikommisjon for transport.....	21
3.8 Kap. 4312 Avinor AS	22
3.9 Kap. 5619 Renter av lån til Avinor AS.....	22
3.10 Kap. 1320 Statens vegvesen	22
3.10 Post 1 Driftsutgifter	22
3.11 Kap. 4320 Statens vegvesen	33
3.12 Kap. 1321 Nye Veier AS	33
3.13 Kap. 1323 Vegtilsyn.....	34
3.14 Kap. 4322 Svinesundsforbindelsen AS	34
3.15 Kap. 5624 Renter av Svinesundsforbindelsen AS.....	34
3.16 Kap. 1330 Særskilte transporttiltak.....	34
3.16 Post 67 (Ny) Gjenopprette ordningen «Kollektivtransport i distriktene»	34
3.17 Kap. 4330 Særskilte transporttiltak.....	38
3.18 Kap. 4331 Infrastrukturfond	38
3.19 Kap. 1352 Jernbanedirektoratet	38
3.20 Kap. 1354 Statens jernbanetilsyn.....	46
3.21 Kap. 1357 Mantena AS.....	46
3.22 Kap. 1360 Kystverket	46
3.23 Kap. 1362 Senter for oljevern og marint miljø	50
3.24 Kap. 4360 Kystverket.....	51
3.24 Post 2 Andre inntekter.....	51
3.25 Kap. 1370 Posttjenester.....	51
4. Kommunal- og moderniseringsdepartementet – IT-politikk. Budsjettkapitler og komiteens merknader til disse	52
Kap. 541 IT- og ekompolitikk	52
4.2 Kap. 542 Internasjonalt samarbeid.....	53
4.3 Kapittel 3542 – Inntektskapittel – internasjonalt IT-samarbeid.....	54
4.3 Post 1 Refusjon fra Utenriksdepartementet.....	54
4.4 Kap. 543 og 3543 Nasjonal kommunikasjonsmyndighet	54

	Side
5. Oppfølging av anmodningsvedtak.....	54
6. Forslag fra mindretall.....	56
6. Komiteens tilråding.....	58



STORTINGET

Innst. 13 S

(2019–2020)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 1 S (2019–2020) og Prop. 1 S Tillegg 1 (2019–2020)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2020, kapitler under Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet (rammeområde 17)

Jonny Finstad, Nils Aage Jegstad og lederen Helge Orten, fra Fremskrittspartiet, Tor André Johnsen, Dagfinn Henrik Olsen og Morten Stordalen, fra Senterpartiet, Bengt Fasteraune og Siv Mossleth, fra Sosialistisk Venstreparti, Arne Nævra, og fra Venstre, Jon Gunnes, viser til at rammeområde 17 på statsbudsjettet for 2020 omfatter inntekts- og utgiftskapitler under Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Videre viser komiteen til Prop. 1 S Tillegg 1 (2019–2020). Endringene foreslått i Prop. 1 S Tillegg 1 (2019–2020) er innarbeidet i det følgende.

Til Stortinget

1. Sammendrag

1.1 Oversikt over budsjettforslaget

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Øystein Langholm Hansen, Steinar Karlstrøm, Kirsti Leirtrø og Sverre Myrli, fra Høyre, Solveig Sundbø Abrahamsen,

Tabellen nedenfor viser budsjettforslaget Prop. 1 S (2019–2020) og Prop. 1 S Tillegg 1 (2019–2020) fra regjeringen Solberg for rammeområde 17.

Oversikt over budsjettkapitler og poster i rammeområde 17

			Prop. 1 S med Tillegg 1 (2019–2020)
Kap.	Post	Formål	
Utgifter			
<i>Kommunal- og moderniseringsdepartementet</i>			
541		IT- og ekompolitikk	
	22	Utvikling, gjennomføring og samordning av IT- og ekompolitikken, <i>kan overføres, kan nyttes under post 70</i>	20 723 000
	50	Forskningsprogrammer	205 617 000
	60	Bredbåndsutbygging	256 142 000
	70	Forvaltningsutvikling, IT- og ekompolitikk, <i>kan nyttes under post 22</i>	15 287 000
542		Internasjonalt samarbeid	
	1	Driftsutgifter	4 882 000
	70	Internasjonale program, <i>kan overføres</i>	73 788 000

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S med Tillegg 1 (2019–2020)
543		Nasjonal kommunikasjonsmyndighet	
	1	Driftsutgifter	231 933 000
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	15 785 000
	70	Telesikkerhet og -beredskap, <i>kan overføres</i>	141 369 000
<i>Samferdselsdepartementet</i>			
1300		Samferdselsdepartementet	
	1	Driftsutgifter	184 800 000
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	28 400 000
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	69 000 000
	72	Tilskudd til samferdselsberedskap	3 000 000
1301		Forskning og utvikling mv.	
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	14 500 000
	50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	144 900 000
1310		Flytransport	
	70	Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan overføres</i>	718 100 000
1311		Tilskudd til regionale flyplasser	
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres</i>	29 800 000
1313		Luftfartstilsynet	
	1	Driftsutgifter	245 500 000
1314		Statens havarikommisjon for transport	
	1	Driftsutgifter	84 900 000
1320		Statens vegvesen	
	1	Driftsutgifter	3 723 700 000
	22	Drift og vedlikehold av riksveier, <i>kan overføres, kan nyttes under post 29 og post 30</i>	6 431 800 000
	28	Trafikant- og kjøretøytilsyn, <i>kan overføres</i>	2 214 600 000
	29	OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	1 212 000 000
	30	Riksveiinvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 22, post 29 og post 31 og kap. 1330, post 66</i>	13 229 400 000
	31	Skredsikring riksveier, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	1 080 000 000
	36	E16 over Filefjell, <i>kan overføres</i>	50 000 000
	61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	254 300 000
	64	Utbedring på fylkesveier for tømmertransport	25 800 000
	65	Tilskudd til fylkesveier	100 000 000
	72	Kjøp av riksveiferjetjenester, <i>kan overføres</i>	1 487 900 000
	73	Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene	1 400 000 000
1321		Nye Veier AS	
	70	Tilskudd til Nye Veier AS	5 605 700 000
1323		Vegtilsynet	
	1	Driftsutgifter	19 200 000
1330		Særskilte transporttiltak	
	60	Utvidet TT-ordning for brukere med særskilte behov, <i>kan overføres</i>	236 500 000
	63	Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter, <i>kan overføres</i>	2 070 000 000
	65	Konkurransen Smartere transport, <i>kan overføres</i>	16 100 000
	66	Belønningsmidler til tilskuddsordninger i byområder, <i>kan overføres</i>	2 650 500 000
	70	Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen-Kirkenes	856 100 000
	76	Reiseplanlegger og elektronisk billettering, <i>kan overføres</i>	57 200 000
	77	Kjøp av tjenester fra Entur AS	14 600 000

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S med Tillegg 1 (2019–2020)
1352		Jernbanedirektoratet	
	1	Driftsutgifter	365 600 000
	21	Spesielle driftsutgifter - planer og utredninger, <i>kan overføres, kan nyttes under post 72</i>	248 700 000
	70	Kjøp av persontransport med tog, <i>kan overføres</i>	4 024 200 000
	71	Kjøp av infrastrukturtjenester - drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 72, post 73 og post 74</i>	8 677 500 000
	72	Kjøp av infrastrukturtjenester - planlegging av investeringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 71 og post 73</i>	1 602 900 000
	73	Kjøp av infrastrukturtjenester - investeringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 71, post 72 og post 74</i>	11 569 700 000
	75	Tilskudd til godsoverføring fra vei til jernbane	88 000 000
1354		Statens jernbanetilsyn	
	1	Driftsutgifter	74 800 000
	21	Spesielle driftsutgifter - tilsyn med tau- og kabelbaner og fornøylesinnretninger	21 100 000
1357		Mantena AS	
	72	Tilskudd til pensjonsforpliktelser, <i>kan overføres</i>	109 100 000
1360		Kystverket	
	1	Driftsutgifter, <i>kan nyttes under post 45</i>	1 869 000 000
	21	Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres</i>	45 200 000
	30	Nyanlegg og større vedlikehold, <i>kan overføres</i>	244 300 000
	34	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i>	25 800 000
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 1</i>	192 500 000
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres</i>	33 300 000
	71	Tilskudd til havnesamarbeid	10 900 000
	72	Tilskudd for overføring av gods fra vei til sjø, <i>kan overføres</i>	50 000 000
	73	Tilskudd til effektive og miljøvennlige havner, <i>kan overføres</i>	51 300 000
	74	Tilskudd til kystkultur	10 500 000
1362		Senter for oljevern og marint miljø	
	50	Tilskudd	27 300 000
1370		Posttjenester	
	70	Kjøp av post- og banktjenester, <i>kan overføres</i>	617 400 000
		Sum utgifter rammeområde 17	75 182 926 000

Inntekter

Inntekter under departementene

3542		Internasjonalt samarbeid	
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet	2 259 000
3543		Nasjonal kommunikasjonsmyndighet	
	1	Diverse gebyrer	597 000
4300		Samferdselsdepartementet	
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet	500 000
4313		Luffartstilsynet	
	1	Gebyrinntekter	148 500 000
4320		Statens vegvesen	
	1	Salgsinntekter m.m.	277 000 000
	2	Diverse gebyrer	513 400 000
	3	Refusjoner fra forsikringselskaper	115 300 000

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S med Tillegg 1 (2019–2020)
4330		Særskilte transporttiltak	
	1	Gebyrer	14 600 000
4331		Infrastrukturfond	
	85	Avkastning infrastrukturfond	2 053 000 000
4352		Jernbanedirektoratet	
	1	Diverse inntekter	3 800 000
4354		Statens jernbanetilsyn	
	1	Gebyrer for tilsyn med tau- og kabelbaner og fornøylesinnretninger	15 200 000
4360		Kystverket	
	2	Andre inntekter	12 700 000
<i>Renter og utbytte mv.</i>			
5619		Renter av lån til Avinor AS	
	80	Renter	22 200 000
5624		Renter av Svinesundsforbindelsen AS	
	80	Renter	2 000 000
Sum inntekter rammeområde 17			3 181 056 000
Netto rammeområde 17			72 001 870 000

2. Komiteens hovedprioriteringer for rammeområde 17

2.1 Stortingets vedtak for rammeområde 17 og oppsummering av forslag

Komiteen viser til at regjeringen Solberg den 7. oktober 2019 fremmet Prop. 1 S (2019–2020), og at Tillegg 1 (2019–2020) ble fremmet 8. november 2019.

Komiteen viser til behandlingen av Innst. 2 S (2019–2020) med løse forslag 27. november 2019, samt til de respektive merknader i denne innstillingen.

Komiteen har merket seg at vedtak i Stortinget 27. november 2019 er netto rammebeløp for rammeområde 17 fastsatt til 71 909 870 000 kroner, jf. Innst. 2 S (2019–2020).

Etterfølgende tabell gir en oversikt over budsjettforslaget fra regjeringen. Videre framgår budsjettforslagene fra henholdsvis regjeringspartiene, Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti. Endringer i tabellen er i forhold til Prop. 1 S (2019–2020) med Tillegg 1, og viser kapittel og poster der det er endringer sammenliknet med disse.

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S med Tillegg 1	H, FrP, V og KrF	A	Sp	SV
Utgifter rammeområde 17 (i tusen kroner)							
541		IT- og ekompolitikk					
	60	Bredbåndsutbygging.....	256 142	256 142 (0)	500 142 (+244 000)	499 942 (+243 800)	256 142 (0)
543		Nasjonal kommunikasjonsmyndighet					
	1	Driftsutgifter.....	231 933	231 933 (0)	231 933 (0)	227 333 (-4 600)	231 933 (0)
1300		Samferdselsdepartementet					
	1	Driftsutgifter.....	184 800	184 800 (0)	184 800 (0)	179 300 (-5 500)	184 800 (0)
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner.....	28 400	28 400 (0)	28 400 (0)	22 700 (-5 700)	28 400 (0)
	71	Tilskudd til trafikk sikkerhetsformål mv.....	69 000	69 000 (0)	79 000 (+10 000)	71 300 (+2 300)	69 000 (0)
	77	Oppstart digitalt transportregister.....	0	0 (0)	0 (0)	0 (0)	10 000 (+10 000)
1310		Flytransport					
	70	Kjøp av innenlandske flyruter.....	718 100	718 100 (0)	758 100 (+40 000)	758 100 (+40 000)	718 100 (0)
1311		Tilskudd til regionale flyplasser					
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser.....	29 800	29 800 (0)	35 800 (+6 000)	29 800 (0)	29 800 (0)
1320		Statens vegvesen					
	1	Driftsutgifter.....	3 723 700	3 723 700 (0)	3 723 700 (0)	3 699 300 (-24 400)	3 723 700 (0)
	28	Trafikant- og kjøretøytilsyn.....	2 214 600	2 214 600 (0)	2 244 600 (+30 000)	2 214 600 (0)	2 214 600 (0)
	30	Riksveiinvesteringer.....	13 229 400	13 129 400 (-100 000)	13 129 400 (-100 000)	13 129 400 (-100 000)	12 674 400 (-555 000)
	31	Skredsikring riksveier.....	1 080 000	1 080 000 (0)	1 230 000 (+150 000)	1 180 000 (+100 000)	1 280 000 (+200 000)

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S med Tillegg 1	H, FrP, V og KrF	A	Sp	SV
	64	Utbedring på fylkesveier for tømmertransport	25 800	25 800 (0)	25 800 (0)	75 800 (+50 000)	25 800 (0)
	65	Tilskudd til fylkesveier	100 000	100 000 (0)	300 000 (+200 000)	0 (-100 000)	100 000 (0)
	73	Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene	1 400 000	1 400 000 (0)	1 400 000 (0)	1 400 000 (0)	0 (-1 400 000)
1321		Nye Veier AS					
	70	Tilskudd til Nye Veier AS.....	5 605 700	5 605 700 (0)	5 605 700 (0)	5 431 900 (-173 800)	4 205 700 (-1 400 000)
1330		Særskilte transporttiltak					
	60	Utvidet TT-ordning for brukere med særskilte behov	236 500	249 500 (+13 000)	249 500 (+13 000)	236 500 (0)	386 500 (+150 000)
	63	Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter	2 070 000	2 070 000 (0)	2 235 000 (+165 000)	2 070 000 (0)	2 870 000 (+800 000)
	66	Belønningsmidler til tilskuddsordninger i byområder.....	2 650 500	2 650 500 (0)	2 650 500 (0)	2 150 500 (-500 000)	2 250 500 (-400 000)
	67	Gjenopprette ordningen «Kollektivtransport i distriktene»	0	0 (0)	0 (0)	10 000 (+10 000)	0 (0)
	68	Tilskudd til bygging av pendlerparkering.....	0	0 (0)	0 (0)	20 000 (+20 000)	0 (0)
	69	Kompensasjonsordning for veibruksavgift.....	0	0 (0)	0 (0)	0 (0)	300 000 (+300 000)
1352		Jernbanedirektoratet					
	1	Driftsutgifter	365 600	365 600 (0)	360 600 (-5 000)	365 600 (0)	365 600 (0)
	70	Kjøp av persontransport med tog.....	4 024 200	4 024 200 (0)	4 024 200 (0)	4 024 200 (0)	4 178 200 (+154 000)
	71	Kjøp av infrastrukturtjenester - drift og vedlikehold.....	8 677 500	8 677 500 (0)	8 877 500 (+200 000)	8 677 500 (0)	9 027 500 (+350 000)
	72	Kjøp av infrastrukturtjenester - planlegging av investeringer	1 602 900	1 602 900 (0)	1 652 900 (+50 000)	1 602 900 (0)	2 552 900 (+950 000)
	73	Kjøp av infrastrukturtjenester - investeringer	11 569 700	11 569 700 (0)	11 769 700 (+200 000)	11 607 700 (+38 000)	11 969 700 (+400 000)

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S med Tillegg 1	H, FrP, V og KrF	A	Sp	SV
	75	Tilskudd til godsoverføring fra vei til jernbane	88 000	88 000 (0)	138 000 (+50 000)	150 000 (+62 000)	196 000 (+108 000)
1360		Kystverket					
	1	Driftsutgifter	1 869 000	1 869 000 (0)	1 869 000 (0)	1 859 700 (-9 300)	1 869 000 (0)
	21	Spesielle driftsutgifter.....	45 200	35 200 (-10 000)	52 200 (+7 000)	45 200 (0)	45 200 (0)
	30	Nyanlegg og større vedlikehold	244 300	249 300 (+5 000)	344 300 (+100 000)	444 300 (+200 000)	244 300 (0)
	45	Større utstysanskaffelser og vedlikehold.....	192 500	192 500 (0)	242 500 (+50 000)	192 500 (0)	192 500 (0)
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg	33 300	33 300 (0)	83 300 (+50 000)	33 300 (0)	93 300 (+60 000)
	72	Tilskudd for overføring av gods fra vei til sjø.....	50 000	50 000 (0)	100 000 (+50 000)	100 000 (+50 000)	130 000 (+80 000)
	73	Tilskudd til effektive og miljøvennlige havner	51 300	51 300 (0)	102 300 (+51 000)	51 300 (0)	81 300 (+30 000)
1370		Posttjenester					
	70	Kjøp av post- og banktjenester.....	617 400	617 400 (0)	617 400 (0)	866 400 (+249 000)	617 400 (0)
		Sum utgifter rammeområde 17	75 182 926	75 090 926 (-92 000)	76 743 926 (+1 561 000)	75 324 726 (+141 800)	75 019 926 (-163 000)
Inntekter rammeområde 17 (i tusen kroner)							
		Sum inntekter rammeområde 17	3 181 056	3 181 056 (0)	3 181 056 (0)	3 181 056 (0)	3 181 056 (0)
		Sum netto rammeområde 17	72 001 870	71 909 870 (-92 000)	73 562 870 (+1 561 000)	72 143 670 (+141 800)	71 838 870 (-163 000)
		Avvik fra rammevedtak	92 000	0	1 653 000	233 800	-71 000

2.2 Generelle merknader fra komiteen

2.2.1 Generelle merknader fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til at ambisjonene for en storstilt og nødvendig utbygging av infrastruktur videreføres i forslaget til statsbudsjett for 2020. Samferdselsbudsjettet er økt med over 80 pst. siden regjeringen tiltrådte i 2013.

Samferdselspolitikken er blant de kraftigste virkemidlene vi har for å skape vekst og utvikling i hele landet. Gode velferdstjenester og konkurransekraft for næringslivet krever både moderne infrastruktur med høy kvalitet og effektive og sikre transportløsninger. Teknologit utviklingen gir enorme muligheter i samferdselssektoren. Ny teknologi og nye løsninger kan gi økt bevegelsesfrihet til alle, samtidig som kostnadene, utslippene, ulykkene og køene kan reduseres.

Økte bevilgninger alene er ikke nok. For å kunne ta i bruk teknologiens muligheter for bærekraftig mobilitet, krever det omstilling og fornyelse. Flertallet ønsker dermed å understreke behovet for å fortsette reformarbeidet i sektoren, slik at nye og bedre løsninger kan tas i bruk til det beste for innbyggerne, næringslivet og samfunnet for øvrig. Det overordnede og langsiktige målet i samferdselspolitikken er et transport- og kommunikasjonssystem som er sikkert, fremmer verdiskaping i hele landet og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet.

Samtidig mener flertallet at det er like viktig å ta vare på den infrastrukturen vi allerede har, som å bygge og legge til rette for nytt.

Regjeringen har økt satsingen kraftig på vedlikehold av og investering i hovedveinettet. Med denne regjeringen ble vedlikeholdsetterslepet på riksveinettet redusert for første gang på flere tiår i 2015. Med budsjettforslaget for 2020 vil vedlikeholdsetterslepet på riksveiene reduseres med om lag 700 mill. kroner. Det er dermed sjette året på rad at regjeringen reduserer vedlikeholdsetterslepet på riksveinettet, og den samlede reduksjonen av etterslepet vil i løpet av disse årene være på om lag 7,7 mrd. kroner.

Flertallet viser til at det hvert år brukes betydelige midler til investering, fornying og vedlikehold av infrastrukturen. Dette budsjettet legger til rette for en styrking av næringslivets konkurransekraft og en forenkling av innbyggernes reisehverdag, samtidig som det fremmer fremtidsrettede løsninger, kutter kostnader og bidrar til det grønne skiftet.

Flertallet viser til at regjeringen aktivt følger opp arbeidet mot EUs kabotasjeregelverk for å ivareta norsk transportnærings interesser. Videre vil flertallet fremheve at regjeringen er opptatt av å bekjempe arbeidslivskriminalitet, legge til rette for ryddige konkurransevilkår, ivareta trafikksikkerheten på norske veier

og sørge for gode rammevilkår for norske transportører. Sammen med de andre landene i Road Alliance medvirker regjeringen til at regelverket for transportnæringen blir best mulig.

Flertallet vil understreke at det fremdeles er store, grunnleggende utfordringer knyttet til kostnadene i de store samferdselsprosjektene. Den kostnaden som Stortinget tidligere har lagt til grunn når de har behandlet Nasjonal transportplan, har flere ganger vist seg å være betydelig lavere enn endelig kostnadsramme for prosjektene. Flertallet mener dette gir grunn til bekymring og ønsker å fremheve at det er helt nødvendig å fortsette arbeidet med kostnadsreducerende tiltak, og på den måten få realisert alle prosjektene i en meget ambisøs Nasjonal transportplan. Flertallet er av den oppfatning at det er nødvendig å se på hvordan Nasjonal transportplan rigges fremover, slik at det er tilstrekkelige incentiver til å øke den samlede samfunnsnyttene i prosjektene og samtidig sikre at vi løser de faktiske behovene i samferdselssektoren i Norge.

VEI- OG BOMPENGEREFORM

Flertallet viser til at veireformen med opprettelsen av veiselskapet Nye Veier AS har vært en stor suksess. Opprettelsen av selskapet har vist at konkurranse også innenfor bygging av infrastruktur gir gode resultater, med lavere kostnader og samtidig et bedre resultat. Vi får mer vei igjen for pengene vi bruker. Selskapet er godt i gang med utbyggingen av sin oppstartsportefølje med viktige strekninger på E6, E18 og E39.

Flertallet mener at tradisjonell norsk veitbygging med små delstrekninger har vært kostnadskrevende og ineffektiv. Nye Veier AS sørger nå for sammenhengende utbygging av viktige motorveistrekninger. Dette gir oss raskere utbygging av hovedveier til lavere kostnader. Veiselskapet ligger an til å redusere kostnadene med så mye som 20 pst. sammenliknet med tidligere beregningsgrunnlag, samtidig som prosjektene ferdigstilles tidligere enn planlagt.

Flertallet mener dette skaper rom for ytterligere utbygging av hovedveinettet, og at selskapets portefølje vil ytterligere utvides i forbindelse med rulleringen av Nasjonal transportplan.

Flertallet vil fremheve at finansieringen av Nye Veier AS gjøres i tråd med forutsetningene for selskapet.

Flertallet viser til at i gjeldende Nasjonal transportplan kommer veksten i veiinvesteringer i form av statlige midler og ikke bompenger.

Flertallet vil videre vise til at bompengerreformen, med reduksjon av antallet bomselskaper fra 60 til 5, skal bidra til at utgiftene til administrasjon går ned, og at pengene som innbetales i større grad skal gå til formålet. En reduksjon i antallet bompengeselskaper har også gjort at selskapene har blitt mer transparente. Den siste tiden har det blitt påpekt flere uheldige saker knyttet til

noen av selskapenes pengebruk gjennom mediene. Flertallet vil derfor understreke viktigheten av at fylkeskommunene som eiere foretar en gjennomgang av pengebruken i sine selskap. Her har fylkeskommunen som eier et ansvar for at brukerne av veien opplever trygghet for at pengene som innbetales i størst mulig grad går til å finansiere formålet.

Flertallet vil fremheve at utviklingen med større riksveiinvesteringer fortsetter i forslaget til statsbudsjettet for 2020. Lavere administrasjons- og finansieringskostnader knyttet til bompengeneinnkreving, vil gi effekter som skal komme alle landets bilister til gode gjennom lavere bomtakster eller kortere nedbetalingstid.

Flertallet viser videre til at budsjettet for 2020 ivaretar regjeringspartienes bompengeaftale. Dette er en avtale som kommer landets bilister til gode i form av store kutt i bompenger samtidig som avtalen styrker satsingen til kollektivtransport. Avtalen og budsjettet for 2020 vil dermed bidra til å gi folk flest større valgfrihet i sin hverdag, enten de velger bilen eller kollektive transportmiddel.

TRYGGERE VEIER

Flertallet mener det er en kombinasjon av trafikkant-, kjøretøy- og veiltak som kan bidra til at vi når trafikksikkerhetsmålene. Flertallet vil i denne sammenheng fremheve flere møtefrie veier, bedre vedlikehold, modernisering av bilparken og prioritering av tungbilkontroll som viktige trafikksikkerhetsgrep.

Flertallet mener videre at utbygging av nye firefelts motorveier med midtdeler samt godt veivedlikehold og redusert vedlikeholdsetterslep er noe av det viktigste vi kan gjøre for å bedre trafikksikkerheten for alle trafikantgrupper.

Flertallet viser til at betydelige økninger i riksveiinvesteringer har gitt oss mye ny og trygg firefeltsvei, og dette fortsetter i forslag til statsbudsjett for 2020. Nye Veier er gitt en viktig rolle i utbyggingen av sentrale deler av hovedveinettet.

Flertallet viser til at det har vært viktig for regjeringen å prioritere godt veivedlikehold og redusert vedlikeholdsetterslep for veisektoren. Vedlikeholdsetterslepet på riksveinettet reduseres ytterligere i statsbudsjettforslaget for 2020, og dette er også en viktig del av regjeringens prioritering av trafikksikkerhet. Arbeidet for å nå nullvisjonen for hardt skadde og drepte i trafikken står sentralt i regjeringens arbeid. Utviklingen over flere år nå viser at langsiktig arbeid for trafikksikkerhet gir resultater. I 2018 ble Norge for fjerde år på rad det landet i Europa med færrest omkomne i veitrafikken per innbygger.

Flertallet mener det er viktig å prioritere infrastruktur som bedrer sikkerheten for barn og unge i trafikken, og vil i den sammenheng peke på at utbygging av gang- og sykkelstier er svært viktig. Flertallet viser til

regjeringens arbeid med å gjøre det enklere og rimeligere for kommuner og fylkeskommuner å legge til rette for mer utvikling av gang- og sykkelstier gjennom å sikre at man lokalt kan bestemme standard og utforming.

LAVERE UTSLIPP

Flertallet viser til at ett av hovedmålene i Nasjonal transportplan 2018–2029 er at transportpolitikken skal bidra til å redusere klimagassutslippene i tråd med omstillingen mot et lavutslippssamfunn. I Meld. St. 41 (2016–2017) Klimastrategi for 2030 – norsk omstilling i europeisk samarbeid, setter regjeringen et arbeidsmål om at klimagassutslippene fra transportsektoren skal reduseres med 35–40 pst. sammenlignet med 2005.

Flertallet mener at dette best følges opp gjennom å ta i bruk ny og miljøvennlig teknologi i transportsektoren, og ønsker spesielt å fremheve viktigheten av å opprettholde elbilsatsingen.

Flertallet vil i denne sammenheng fremheve utviklingen i nybilsalget i Norge. Salget av nullutslippskjøretøy økte med 39,5 pst. sammenlignet med 2017, og utgjorde 31,2 pst. av nybilsalget.

Flertallet viser videre til at innretningen på engangsvogiften gradvis er endret slik at det er utslipp som i større grad beskattes. Effektagiften er avvirket og vektavgiften er redusert. Flertallet viser til at lavere avgifter har bidratt til at folk kjøper biler med lavere utslipp. Økt nybilsalg har også den fordel at trafikksikkerhet blir bedre.

Flertallet viser til at Norge har et mål om at utslipp fra nye personbiler ikke skal overstige et gjennomsnitt på 85 g CO₂/km i 2020, et mål som allerede ble nådd i 2017. I 2018 var gjennomsnittlig CO₂-utslipp for alle førstegangsregistrerte nye personbiler 71 g/km, en reduksjon på 11 g/km fra 2017. Flertallet vil videre vise til at det i tiden fremover vil bli tilgjengelig flere modeller med null og lavt utslipp i markedet. Flertallet vil også vise til at det følger av regjeringens politiske plattform at skattefordelene for elbil når det gjelder engangsvogiften og merverdiavgiften, skal videreføres hele perioden for å nå 2025-målet.

Flertallet ønsker også å fremheve at bruk og krav til innblanding av biodrivstoff er et viktig steg i å redusere klimagassutslipp fra transportsektoren, og fremhever at bruk av avansert biodrivstoff økte betraktelig i 2018 og utgjorde rundt 40 pst. av det solgte biodrivstoffet i Norge. Flertallet viser dessuten til at det ble omsatt om lag 25 pst. færre liter biodrivstoff i Norge i 2018 sammenlignet med 2017, en nedgang som primært kommer fra en kraftig reduksjon i import og salg av drivstoff basert på palmeolje.

Flertallet mener at Enova har en viktig rolle i å legge til rette for praktisk bruk av ny teknologi i transportsektoren, som utrulling av ladestasjoner langs hovedferdselsårene og utbygging av infrastruktur for an-

dre typer nullutslippsdrivstoff. Flertallet fremhever at regjeringen har utarbeidet flere handlingsplaner for økt bruk av lav- og nullutslippsteknologi og biodrivstoff, blant annet Plan for fossilfri kollektivtrafikk innen 2025 og Handlingsplan for infrastruktur for alternative drivstoff i transport.

Flertallet viser til at regjeringen foreslår en økt prioritering av utbygging av kollektivtrafikk, særlig i byområdene. Bymiljøavtalene og byvekstavtalene skal gjøre kollektivtilbudet sterkere. Bedre fleksibilitet i rutetilbudet vil gjøre at flere vil kunne velge kollektivtransport til dagligreisen. Det er også viktig å bedre kapasiteten i det etablerte transportsystemet i byområdene. Flertallet vil fremheve at regjeringen tilbyr å øke det statlige bidraget i store kollektivprosjekt, og gi tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk i de store byene. Til sammen er det foreslått om lag 1,8 mrd. kroner til belønningstilskudd og tilskudd til reduserte billettpriser i de ni største byområdene.

Flertallet vil også fremheve satsingen på utbygging av gang- og sykkelstier langs riksveiene i byområdene, som er viktig for trafikksikkerheten for alle trafikanter.

JERNBANE

Flertallet viser til at regjeringen foreslår 26,8 mrd. kroner til jernbanen i statsbudsjettet for 2020. Budsjettet til Jernbanedirektoratet øker med 1,1 mrd. kroner, eller 4,5 pst. fra 2019. I 2020 vil det blant annet bli innføring av ni nye tog, forbedringer av togtilbudet, oppstart av et nytt stort prosjekt på Dovrebanen, samt økt aktivitet i flere av de pågående store investeringsprosjektene.

Flertallet viser til at regjeringen gjennomfører en historisk satsing på jernbanen. Regjeringen har økt bevilgningene til jernbanen med 88 pst. siden de tok over i 2013. Flertallet vil imidlertid understreke at økte bevilgninger alene ikke er nok for å løfte kvaliteten og tilbudet på jernbanen i Norge. Behovet for å fullføre jernbanereformen er en dyd av nødvendighet for å sikre at økte bevilgninger fører til at vi løfter norsk jernbane til et moderne, velfungerende transportsystem som kan frakte store mengder innbyggere til og fra jobb hver eneste dag – på en areal- og klimaeffektiv måte.

Flertallet vil fremheve at regjeringens satsing har gitt resultater: Det har vært en formidabel vekst i antall togfremføringer i Oslo-området de siste årene, stadig flere velger å reise med tog, og antall avganger har økt på flere jernbanestrekninger. I 2020 vil regjeringen forbedre dagens togtilbud ytterligere med bedre internettdekning om bord, flere sovevogner, enda flere togavganger, flere sykkelhotell ved togstasjonene, flere nye togsett og billettsamarbeid på tvers av kollektivaktører for å gjøre overgangene enklere mellom tog og andre kollektivtilbud for de reisende i Oslo, Viken og Trøndelag.

Flertallet mener likevel at mye gjenstår før regjeringen er i mål med moderniseringen. En del tog er for fulle, vi trenger flere avganger til riktige tider og fremdeles er det for mange forsinkelser. Derfor mener flertallet at det er viktig å fortsette omstillingsarbeidet i jernbanesektoren.

Flertallet mener at det er viktig å bruke de gode tidene til å bedre bevegelsesfriheten og kvaliteten i transportmulighetene for innbyggerne, og gjøre gods-transporten mer effektiv og sikker. Flertallet er oppatt av dette fordi gode transportmuligheter er avgjørende for næringslivets konkurransekraft, opprettholdelse og videreutvikling av gode bo- og arbeidsregioner, og for å sikre gode velferdstjenester.

Flertallet viser videre til at satsingen på jernbanen i 2020 vil gi en rasjonell fremdrift i alle pågående store jernbaneprosjekter. I tillegg foreslår regjeringen midler til oppstart av enda et prosjekt, nemlig Kleverud–Sørli. Det settes også av midler til planlegging av strekningen Sørli–Åkersvika, med sikte på anleggsstart i 2021. Dette gjør det mulig å nå målet om sammenhengende dobbeltspor til Hamar innen 2026, og en reisetid mellom Hamar og Oslo på om lag én time. I 2020 legger regjeringen også til rette for elektrifisering av deler av Trønder- og Meråkerbanen. Dette vil gjøre det mulig å redusere både utslipp fra togtrafikken og kostnadene for de som kjører togene.

Flertallet vil peke på at regjeringens satsing på utbygging og vedlikehold av jernbanen utgjør, sammen med jernbanereformen, den største satsingen på norsk jernbane på over 50 år. Målet med jernbanereformen er å gi de reisende et bedre togtilbud – samtidig som vi får mer og bedre jernbane for pengene. Konkurransen, også på jernbanen, fungerer. Det legger til rette for mer innovasjon i sektoren og utnytter ressursene bedre enn tidligere.

For driften av togtilbudene til personkundene er jernbanereformen kommet til det stadiet hvor konkurranseutsettingen av de to første trafikkpakkene, Trafikkpakke 1 Sør og Trafikkpakke 2 Nord, nå er gjennomført. Flertallet viser til de positive resultatene av begge disse konkurransene, hvor tilbudet til togpassasjerene vil bli bedre samtidig som staten over en tiårsperiode halverer kostnadene med å subsidiere driften av togtilbudene på disse strekningene. Dette utgjør betydelige beløp – om lag 8 mrd. kroner – som staten dermed kan frigi til andre formål.

Flertallet viser til at ny rutemodell som ble innført gradvis i perioden 2012–2014, har ført til en kraftig vekst i reisende med tog. InterCity-trafikken på Østlandet er de siste seks årene nær doblet. Totalt reiste om lag 15 millioner flere mennesker med tog i Norge i 2018 enn i 2012, til sammen ble det registrert nesten 77,7 millioner påstigninger i 2018. Med regjeringens forslag til statsbudsjett for 2020 muliggjøres rasjonell fremdrift i

alle pågående store jernbaneprosjekter, som Follobanen, Venjar–Eidsvoll–Langset på IC Dovrebanen, Sandbukta–Moss–Såstad på IC Østfoldbanen, Drammen–Kobbervikdalen og Nykirke–Barkåker på IC Vestfoldbanen, samt Arna–Fløen/Ulriken tunnel på Vossebanen.

SJØTRANSPORT

Flertallet mener det er viktig å legge til rette for en konkurransedyktig og miljøvennlig sjøtransport. Når det gjelder utenrikstransport av gods, er sjøtransporten dominerende aktør med 80 pst. markedsandel. Når det gjelder innenrikstransport, utgjør sjøtransportens andel 50 pst. Flertallet mener det er grunnlag for mer godsoverføring fra vei dersom alle aktørene i transportkjeden bidrar.

Flertallet vil i denne sammenheng vise til at det er etablert tilskuddsordninger for å stimulere til økt godstransport på sjø. Dette skal bidra til å øke effektiviteten og redusere klimagassutslippene og kostnader, og samlet sett stimulere til å gjøre sjøtransporten mer konkurransedyktig. Flertallet vil spesielt trekke fram at det i 2019 ble opprettet en ny tilskuddsordning for effektive og miljøvennlige havner.

Flertallet vil fremheve at det i 2019 er tildelt kontrakt om å levere sjøtransporttjenester på kystruta Bergen–Kirkenes til Hurtigruten AS og Havila Holding AS. Denne avtalen sikrer daglige avganger hele året mellom Bergen og Kirkenes og til 32 havner på strekningen.

Flertallet viser til at Stortinget vedtok ny lov våren 2019, jf. Prop. 86 L (2018–2019) Lov om havner og farvann (havne- og farvannsloven), som vil tre i kraft 1. januar 2020.

Flertallet ønsker å fremheve at det i 2018 var seks investeringsprosjekter innen sjøtransport som ble avsluttet eller nærmer seg slutføring, bl.a. innseiling Tromsø i Tromsø kommune, som har ført til redusert ulykkesrisiko, økt regularitet, redusert drivstofforbruk og kortere innseilingstid.

Flertallet ønsker å fremheve regjeringens nye handlingsplan for grønn skipsfart som ble lagt frem våren 2019, der målsettingene er å halvere utslipp fra innenriks sjøfart og fiske innen 2030 og stimulere til utvikling av null- og lavutslippsløsninger i alle fartøyskategorier. Grønn skipsfart er en viktig del av arbeidet for å innfri Norges klimaforpliktelser, og et satsingsområde i regjeringens klimapolitikk.

Flertallet vil fremheve at autonome fartøy med lav- eller nullutslippsteknologi kan redusere sjøtransportens miljøpåvirkning, bidra til økt sjøsikkerhet og gjøre sjøtransport konkurransedyktig på nye områder. Flertallet ønsker derfor å trekke fram at Kystverket er i gang med et samarbeid med norsk industri og forskningsmiljøer om uttesting av nye autonome løsninger på sjøen som vil gi viktig kunnskapsgrunnlag for regelverks- og tjenesteutvikling på dette området.

LUFTFART

Flertallet mener det er viktig å bidra til utviklingen av en konkurransedyktig norsk luftfartsnæring. Luftfarten er viktig for verdiskapingen i hele landet, men har en spesiell funksjon for store deler av Distrikts-Norge.

Flertallet mener det skal være attraktivt for flyselskapene å drive virksomhet i Norge, og det må være rammevilkår som muliggjør at det meste av flyrutetilbudet kan drives på kommersielle vilkår. Flertallet viser til at det er satt ned et utvalg som skal gjennomføre en utredning av norsk luftfart. I denne sammenheng er det viktig at norske flyselskap har like gode konkurransebetingelser som andre europeiske flyselskap på det internasjonale markedet.

Flertallet vil videre fremheve betydningen av gode og rettferdige rammevilkår for ikke-statlige luft-havner som drives på kommersielt grunnlag.

Flertallet viser til at aktiviteten rundt utviklingen av elektriske fly er økende, og en rekke aktører i bransjen er nå i gang med elflyprosjekter. Flertallet viser til at Avinor i den forbindelse arbeider sammen med Luftfartstilsynet med å utvikle et program for å legge til rette for introduksjon av elektriske fly i norsk kommersiell luftfart.

BREDBÅND

Flertallet viser til regjeringens strategi for digitalisering av offentlig sektor og den omfattende utbyggingen av den digitale infrastrukturen, og at denne satsingen er viktig for å gi innbyggere, næringsliv og frivillig sektor en enklere hverdag. Den viktigste forutsetningen for å få til dette er at alle husstander og private og offentlige virksomheter får et tilbud om bredbånd med god kvalitet. Målet om at 90 pst. av husstandene skal ha tilgang til høyhastighets bredbånd i løpet av 2020 ligger fast. Flertallet merker seg at det foreslås en økt bevilgning i tilskuddene for utbygging av bredbånd i geografiske områder der det ikke er kommersielt grunnlag for investeringer, og at dette er avgjørende for utbygging av bredbåndsnettet i disse områdene. Flertallet merker seg også at regjeringen vurderer å innføre leveringsplikt for bredbånd, og at et slikt forslag er sendt på høring. En leveringsplikt vil sikre alle innbyggere og bedrifter i hele landet et grunnleggende godt bredbåndstilbud.

Flertallet er fornøyd med at regjeringen har startet arbeidet med et fremtidig 5G-mobilnett, noe som vil kunne gi telekommunikasjon i sanntid, og dermed gjøre det mulig å ta i bruk samferdselsteknologi med en helt ny form for presisjon.

2.2.2 Generelle merknader fra Arbeiderpartiet

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet peker på at transport, kommunikasjon og

samferdsel er helt avgjørende innsatsområder for å bygge landet og videreutvikle samfunnet for fremtiden. Samtidig er det på disse områdene Norge skal tilpasse seg klimaendringer, økt digitalisering, skjerpede krav til utslippsreduksjoner, økt bruk av kollektive reiseløsninger og frakt av gods på en mer miljøvennlig måte på kjøll og på bane.

På disse områdene møter vi en passiv regjering. Derfor vil disse medlemmer styrke kollektivtransport og jernbane, fortsette utbyggingen av bredbåndnett over hele landet, styrke fiskeri- og kystinfrastruktur, og øke sikkerheten på vegene i form av større satsing på skredsikring og fylkesveger. Disse medlemmer vil øke kontrollinnsatsen mot tunge kjøretøyer langs norske veger.

Disse medlemmer er kjent med at det innen EU/EØS jobbes med nye regler for kabotasjekjøring, og at dette kan få store konsekvenser både for gods- og buss-transporten. Disse medlemmer vil på det sterkeste advare mot en liberalisering av kabotasje regelverket, noe som vil få negativ innvirkning på sikkerheten på våre veger, og vil ramme lønns- og arbeidsvilkår innen norsk transportnæring.

Disse medlemmer vil bruke samferdselspolitikken som et verktøy til å redusere klimautslippene. Norge har sammen med andre land forpliktet seg til å redusere utslippene av klimagasser. Skal vi holde vår del av avtalen, må en stor del av kuttene skje innen transportsektoren. Det betyr at utslipp fra biltrafikken må ned. Siden det bor mest folk i og rundt de store byene, kommer de mest merkbare tiltakene der. Flere må reise kollektivt der det er mulig, og kollektivtilbudet må bli bedre.

Disse medlemmer mener at staten skal finansiere inntil 70 pst. av investeringene i kollektivprosjekter i de store byene. Fortetting rundt kollektivknutepunkter, reduserte klimagassutslipp og bedre framkommelighet er betingelser for at staten skal delta med finansiering. Disse ekstra midlene vil bidra til en ytterligere satsing på kollektivtilbudet i byene.

Disse medlemmer registrerer at regjeringspartiene har kommet fram til en intern enighet om bompengepolitikken. Det råder likevel stor usikkerhet om hva konsekvensene av dette vil bli, særlig for de store byområdene som har inngått eller skal inngå byvekstavtaler.

Disse medlemmer vil jobbe for en ordning med rettferdig vegprising som erstatning for bompengedordningen. GPS-teknologien har gjort tiden moden for å starte utprøving. Med vegprising er det mulig å regulere trafikken gjennom at trafikantene betaler for å benytte bestemte deler av vegnettet til bestemte tider, hvor også drivstofftype og utslippsgrad kan være en prisfaktor. Inntektene kan knyttes opp mot transportformål i det berørte område og kan brukes til kollektiv-

transport, trafikksikkerhets- og miljøtiltak. Disse medlemmer viser til forslag fremmet i Stortinget våren 2019.

Disse medlemmer påpeker at en reduksjon i biltrafikken må følges av en større satsing på kollektivreiser, samt bedre fremkommelighet for de som går og sykler. Dette minsker kjøkjøring og lokal luftforurensning i tettstedene og gir nye muligheter til å bygge nye, bedre og mer miljøvennlige offentlige rom. Disse medlemmer er villige til å prioritere bedre fremkommelighet for gående og syklende høyere enn regjeringen.

Disse medlemmer peker på at satsing på jernbanen på 2000-tallet nå gir resultater. Flere tar nå toget, og enda flere ønsker å ta toget. Disse medlemmer sier et klart nei til regjeringens politikk for å splitte opp og privatisere norsk jernbane, og mener konkurranseutsettingen av togtrafikken bør stoppes. På samme måte sier disse medlemmer også nei til EUs fjerde jernbanepakke. Disse medlemmer registrerer at med regjeringens budsjettforslag vil vedlikeholdsetterslepet på jernbanen øke i 2020. Disse medlemmer ønsker å styrke jernbanebudsjettet med økte bevilgninger både til vedlikehold, investeringer, planlegging og til tilskuddsordningen for overføring av gods fra veg til jernbane.

Disse medlemmer viser til ambisjonene i Nasjonal transportplan (NTP) 2018–2029 og konstaterer at regjeringen heller ikke i budsjettet for 2020 makter å løse utfordringene innen samferdselssektoren. Halvvegs i første planperiode på seks år kunne en forvente at de samlede bevilgningene med dette budsjettåret ville være i nærheten av 50 pst. Så er ikke tilfelle. Disse medlemmer viser til budsjettproposisjonen der det fremkommer at oppfylingsgraden for NTP-formål etter tre år er på 45,1 pst., og for kystformål så lavt som 33,6 pst. Disse medlemmer konstaterer at regjeringen ligger langt etter i å nå sine egne løfter innen transportsektoren.

Disse medlemmer konstaterer at markedet ikke bygger ut bredbånd der det ikke er lønnsomt. Derfor må staten også ta ansvar. I årene fremover vil det skje mye i arbeidslivet som følge av digitalisering av arbeidsoppgavene. Disse medlemmer mener at med riktig politisk tilnærming kan Norge likevel få mange nye og spennende arbeidsplasser over hele landet. Landet vårt har store avstander, og mange av oss bor utenfor sentrale strøk. Derfor er det viktig at alle innbyggere har like muligheter til digital tilknytning gjennom bredbånd. Det bidrar til bosetting, sysselsetting og verdiskaping, uavhengig av postnummer. Disse medlemmer tror ikke det er mulig å bygge Norge videre uten digitale ambisjoner, og går derfor inn for en markant opptrapping av bredbåndsutbyggingen.

Disse medlemmer peker på at klimaendringer skaper nye utfordringer for trygg og sikker ferdsel, og stiller seg derfor kritiske til at regjeringen ikke prioriterer rassikring høyere. Disse medlemmer viser til at skredsikring av riks- og fylkesveger var en av Arbeiderpartiets hovedprioriteringer i NTP 2018–2029, og disse medlemmer foreslår derfor en styrking av dette området også i 2020. Dette vil gi mulighet til å starte opp planleggingen av flere nye skredsikringsprosjekt for å gi folk en tryggere hverdag.

Disse medlemmer mener at innenfor fiskeri og havbruk, skipsfart og maritim næring, petroleum og for-

nybar energi ligger et stort potensial for framtidig verdiskaping og nye lønnsomme arbeidsplasser langs hele kysten. Mulighetene for etablering av næringsliv, arbeidsplasser og frakt av gods langs kysten bør de neste årene bli mye bedre. Disse medlemmer finner det derfor uheldig at regjeringen heller ikke i budsjettet for 2020 prioriterer fiskerihavner og kystinfrastruktur, og reelt kutter i Kystverkets budsjett.

Disse medlemmer følger opp Arbeiderpartiets alternative opplegg for NTP 2018–2029 og foreslår en betydelig økning til investeringer i fiskerihavner og havne- og farledstiltak for 2020.

Disse medlemmer foreslår følgende endringer til regjeringens budsjettproposisjon:

Kap.	Post	Ramme 17 - transport og kommunikasjon	+/- (i mill. kroner)
541	60	Bredbåndsutbygging	+ 244
1300	71	Økt tilskudd til Trygg Trafikk	+ 10
1310	70	Redusere billettprisene og styrke rutetilbudet på FOT-rutene	+ 40
1311	71	Tilskudd til regionale flyplasser (Stord lufthavn 3 mill. + Ørland lufthavn 3 mill.)	+ 6
1320	28	Økt utekontroll av kjøretøyer	+ 30
1320	30	Riksveiinvesteringer	- 100
1320	31	Skredsikring riksveier	+ 150
1320	65	Tilskudd til fylkesveier	+ 200
1330	60	Utvidet TT-ordning	+ 13
1330	63	Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter – utbetales iht. rasjonell fremdrift	+ 165
1352	1	Stopp av konkurranseutsetning av togtrafikken	- 5
1352	71	Jernbane: Drift og vedlikehold	+ 200
1352	72	Jernbane: Planlegging av investeringer	+ 50
1352	73	Jernbane: Investeringer	+ 200
1352	75	Tilskudd til godsoverføring fra vei til jernbane	+ 50
1360	21	Planlegging av Stad skipstunnel for oppstart i 2021	+ 7
1360	30	Kystverket: Nyanlegg og større vedlikehold	+ 100
1360	45	Kystverket: Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	+ 50
1360	60	Kystverket: Tilskudd til fiskerihavneanlegg	+ 50
1360	72	Kystverket: Tilskudd for overføring av gods fra vei til sjø	+ 50
1360	73	Kystverket: Tilskudd til effektive og miljøvennlige havner	+ 51
Sum			1 561

2.2.3 Generelle merknader fra Senterpartiet

TRYGG OG EFFEKTIV TRANSPORT I HELE NORGE

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet ønsker en samferdselspolitikk som sikrer effektiv transport av varer, folk og informasjon i hele landet, samtidig som klimagassutslippene reduseres. I storbyene skal transportveksten tas gjennom satsing på kollektivtrafikk og å legge til rette for bruk av sykkel og gange. I distriktene må vi satse på rassikring, bredbånd, fylkesveier og fjerning av flaskehals. For en kystnasjon som Norge er det også viktig å satse på sjøveien. Disse medlemmer mener samferdselspolitikken må ivare-

ta hele Norge. Disse medlemmer viser til Senterpartiets alternative statsbudsjett, der det foreslås satsinger som legger til rette for utbygging av framtidsrettet infrastruktur i hele landet. Disse medlemmer viser til at det har over tid oppstått et betydelig forfall på fylkesveinettet. For trafikantene er det viktigst med et sammenhengende godt veinett, uavhengig av om det er kommune, fylke eller stat som eier den veien de kjører på. Disse medlemmer viser til Senterpartiets alternative statsbudsjett der det er foreslått mer penger til kommuner og fylker, slik at de kan gjennomføre en kraftig økning av vedlikehold på kommunale og fylkeskommunale veier.

EFFEKTIVE OG TRYGGE VEIER

Disse medlemmer viser til at det meste av transporten i Norge går på vei, og kommer til å gjøre det i framtida også, selv om det jobbes for å få mer godstransport over på sjø og bane. Disse medlemmer viser til at Senterpartiet i sitt alternative budsjett vil bruke 300 mill. kroner på å forsere noen strategisk viktige riksveistrekninger som regjeringen dessverre ikke har fulgt opp tilstrekkelig.

SATSING PÅ FYLKESVEIENE

Disse medlemmer ønsker en storstilt opprusting av fylkesveiene. Disse veiene har i dag et enormt vedlikeholdsetterslep, og regjeringen har ikke vist vilje til å bruke penger på å rette på dette, til tross for at fylkeskommunene over flere år har ropt et varsko. I 2018 ble etterslepet på fylkesveinettet estimert til om lag 59 mrd. kroner. Disse medlemmer viser til at Senterpartiet våren 2019 fremmet forslag om et eget vedlikeholdsprogram for fylkesveinettet. Dessverre stemte høyrepartiene dette ned i Stortinget. Disse medlemmer viser til Senterpartiets alternative statsbudsjett der det foreslås en økning av rammetilskuddet til fylkeskommunene, der 1 mrd. kroner er tiltenkt økt vedlikehold av fylkesveier.

Disse medlemmer viser til at en av de store svakhetene ved regjeringens samferdselspolitikk er at den ikke tar rasutfordringene på alvor. Faren for ras er en uhyggelig realitet for veifarende i mange deler av landet. Disse medlemmer viser til Senterpartiets alternative statsbudsjett der det foreslås å bruke 200 mill. kroner mer enn regjeringen på rassikring av fylkesveier.

MER GODS FRA VEI TIL BANE OG SJØ

Disse medlemmer viser til at de mange trailerne som frakter gods på norske veier er en fare for trafikksikkerheten, fører til stor veislitasje og økte klimautslipp. De store godstransportørene har varslet redusert godstrafikk på jernbane på grunn av manglende lønnsomhet. Senterpartiet mener det er stort potensial i å øke godstransporten på jernbane og på sjøen, og ønsker en strategisk satsing for å få det til. Dette vil kunne redusere antall ulykker på veiene og gjøre Norge bedre i stand til å nå målene for utslippsreduksjoner fra transportsektoren. For å oppnå dette er det behov for å øke regulariteten for godstransport på jernbane – særlig på de lange transportstrekningene mellom landsdelene der det i dag er store utfordringer.

Disse medlemmer viser til Senterpartiets alternative statsbudsjett der det foreslås å øke investeringene på jernbanen med 100 mill. kroner mer enn regjeringen. Dette er viktig for å sikre bedre regularitet og framkommelighet for både personer og gods. Hyppigere togavganger er nødvendig for at flere skal velge tog fremfor

bil. Godstransport på jernbanen må bli mer konkurransedyktig sammenlignet med godstrafikk på vei.

KYSTLØFTET

Disse medlemmer viser til Senterpartiets alternative statsbudsjett der det foreslås å doble bevilgningene til tiltak for å overføre gods fra vei til sjø. Dette skal bidra til mer effektive og miljøvennlige havner som vil reduserte kostnader og økt effektivitet i sjøtransporten.

Disse medlemmer mener Norges nett av farleder og havner må utnyttes til fulle, spesielt i nærings-sammenheng. Disse medlemmer vil at staten skal bidra til havneutvikling og vedlikehold av havner og farleder. Senterpartiet foreslår derfor i sitt alternative statsbudsjett 200 mill. kroner mer enn regjeringen til havne- og farledstiltak, blant annet fiskerihavner. I dette ligger 20 mill. kroner til oppstart av prosjektet Stad skipstunnel.

MOBIL OG BREDBÅND TIL ALLE

Disse medlemmer mener at bredbånd er en helt grunnleggende infrastruktur på lik linje med innlagt vann og strøm. Å sørge for at alle husstander i hele Norge har tilgang til raskt og stabilt Internett er en investering i fremtiden. Dette gir mulighet for å bo, leve og drive bedrifter i hele landet. Flere kommuner og fylkeskommuner bruker mye penger på bredbåndsutbygging, fordi de ser det er viktig for både bosetting og næringsutvikling. I tillegg er det helt nødvendig for å kunne øke bruken av ny teknologi. Dessverre ser vi at dagens regjering ikke prioriterer bredbåndsutbygging, og at de offentlige tilskuddene totalt sett blir for små. Disse medlemmer viser til Senterpartiets alternative statsbudsjett der det foreslås at det bevilges 243,8 mill. kroner mer enn regjeringen til bredbåndsutbygging i de deler av landet der det ikke er kommersielt lønnsomt.

LIKE TJENESTER I HELE LANDET – FEM DAGERS POSTOMDELING

Disse medlemmer mener at Posten Norge AS sin hovedoppgave er å sikre at folk over hele landet skal få tilgang til gode og fremtidsrettede posttjenester. Posttjenesten er en viktig del av samfunnets infrastruktur, og er avgjørende for å sikre bosetting og gode rammevilkår for næringsliv over hele landet. Disse medlemmer viser til Senterpartiets alternative statsbudsjett der det foreslås å bevilge 249 mill. kroner for å opprettholde postombæring fem dager i uka.

FLERE INNFARTSPARKERINGER

Mange pendlere sliter i dag med overbelastet infrastruktur i de største byregionene og mangel på gode overganger mellom bil og kollektivtransport. For å sikre at de største bo- og arbeidsmarkedsregionene fungerer, mener disse medlemmer det er nødvendig å priori-

tere pendlerne behov på en helt annen måte enn det regjeringen gjør i dag.

Et spesielt viktig tiltak for å gjøre vekslingen mellom bil- og kollektivtransport bedre, er å styrke kapasiteten for parkering ved strategisk viktige kollektivknutepunkt. Disse medlemmer mener målsettingen bør være å etablere 8 000 nye parkeringsplasser i tilknytning til de sentrale stoppestedene rundt de største byene. Disse medlemmer viser til Senterpartiets alternative statsbudsjett der det foreslås å bevilge 20 mill. kroner til konkret planleggingsarbeid for pendlerparkering i de fire største byregionene.

KORTBANENETTET, DISTRIKTENES HURTIGTOG

I store deler av landet er folk og næringsliv avhengige av flytilbudet for å komme seg fram. Kortbanenettet er avgjørende for bosetting og verdiskaping i hele landet. Dessverre har flypassasjeravgiften rammet de korte rutene i distriktene uforholdsmessig hardt. Disse medlemmer viser til Senterpartiets alternative statsbudsjett, der det foreslås å kutte flypassasjeravgiften for fly under 20 tonn, slik at de kommersielle rutene kan bli opprettholdt og styrket. Dette betyr en satsing på 100 mill. kroner på kortbanenettet.

I tillegg foreslår disse medlemmer å bruke 40 mill. kroner mer enn regjeringen på FOT-rutene. Dette er et viktig bidrag for å sikre billigere flybilletter på kortbanenettet.

TRAFIKKSIKKERHET – TRYGG TRAFIKK

Disse medlemmer viser til at trafikksikkerhetsarbeidet er en viktig del av samferdselspolitikken. En nullvisjon om ingen drepte eller hardt skadde i vei-trafikken er en av hovedprioriteringene. Automatiserte kjøretøy som deler veien med tradisjonelle kjøretøy, flere fotgjengere, syklistene og nye former for små elektriske kjøretøy, vil framover føre til et mer komplisert trafikkbilde. Samferdselspolitikken må ta høyde for dette. Disse medlemmer viser til Senterpartiets alternative statsbudsjett der det foreslås å øke bevilgningen til Trygg Trafikk med 2,3 mill. kroner mer enn regjeringen, for å videreføre det viktige trafikksikkerhetsarbeidet.

CO₂-FOND FOR NÆRINGSTRANSPORT

Disse medlemmer ønsker en klimapolitikk med tiltak som monner. Disse medlemmer mener utslippskutt i transportsektoren, utvikling av lavutslippsteknologi i industrien og offensiv satsing på CO₂-håndtering er sentrale og viktige miljøtiltak som kan gi betydelige kutt i klimagassutslippene. Tungtrafikk står i dag for dobbelt så store utslipp som personbilparken. Utslippene fra privatbiler har blitt betydelig redusert de siste årene. Nå må målet være å komme i gang med klimakutt fra norsk tungtransport. Næringslivets NO_x-fond har vært en suksess. Fondet bygger på en modell

hvor tilsluttede bedrifter i næringslivet betaler inn til fondet i stedet for å betale NO_x-avgift, samtidig som næringen inngår en bindende avtale om å kutte egne utslipp. Bedriftene som deltar kan søke fondet om støtte til utslippsreducerende tiltak. Næringslivet ønsker et lignende fond for næringstransport. Dette har regjeringen satt ned foten for. Etter mislykkede forhandlinger med næringen har regjeringen i stedet laget en statlig ordning gjennom Enova. Disse medlemmer støtter næringslivets initiativ til et CO₂-fond for næringstransport etter modell av NO_x-fondet, og mener dette er det beste virkemiddelet for raskest mulig omstilling av norsk tungtransport. Disse medlemmer viser til at det i Senterpartiets alternative statsbudsjett foreslås å sette av 1 mrd. kroner til å opprette et CO₂-fond for næringstransport.

KOLLEKTIVSATSING I DISTRIKTENE

Disse medlemmer viser til at det i perioden 2007–2015 ble tildelt 154 mill. kroner til kollektivtransportprosjekter over hele landet. I de årene ordningen varte, har i gjennomsnitt 12 av 19 fylkeskommuner årlig gjennomført tiltak på hver 2,8 mill. kroner i året. Disse medlemmer viser til at ordningen gjorde det mulig for fylkene å teste nye modeller for kollektivtrafikk i spredtbygde strøk, for eksempel med modeller hvor taxi tas i bruk for å bringe folk til buss/tog. Fordi tilskuddsordningen gjør kollektivtransporten i distriktene mer effektiv og klimavennlig, samtidig som den bedrer reisemulighetene for mange i spredtbygde strøk, foreslår Senterpartiet å bevilge 10 mill. kroner til ordningen i 2020. Det legges opp til at fylkene kan søke penger til forsøksprosjekter og igangsettingstiltak.

2.2.4 *Generelle merknader fra Sosialistisk Venstreparti*

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti peker på det store ansvaret som nå ligger på Stortinget for å ta grep som gir gode svar både på klimapanelets og naturpanelets utfordringer når det gjelder transportløsninger. I alle avgjørelser vi nå tar, må hensyn til klima, ressursbruk og arealnedbygging tillegges avgjørende vekt. At god infrastruktur også er viktig for næringsliv, bosetting og folks daglige liv, er et like åpenbart premiss, nå som før.

Transportsektoren står for om lag en tredel av alle klimagassutslipp i Norge, og disse skal halveres innen 2030. For å få til dette mener dette medlem det er behov for en radikal omfordeling av samferdselsbudsjettet. Dette medlem viser til at partiet vil bevilge langt mer til miljøvennlig transport enn regjeringen, og inndekningen hentes ved å foreslå kutt i miljøfiendtlige motorveiprosjekter og høyere miljøavgifter. Sosialistisk Venstreparti vil intensivere arbeidet med å fase ut det

fossile drivstoffet både på vei, sjø og skinner betydelig ut over regjeringens ambisjoner.

Dette medlem viser til at partiet i sitt budsjettforslag omprioriterer store summer fra klimafiendtlige motorveier og prestisjepregete riksveiprosjekter til jernbane og andre kollektivløsninger og til gang- og sykkelveier. Sosialistisk Venstreparti vrir bilavgiftene slik at det lønner seg å velge utslippsfritt, og partiet setter av penger til bygging av flere ladestasjoner. Gjennom regler, avgiftspolitik og støttetiltak vil Sosialistisk Venstreparti fremskynde omstillingen av hele transportsektoren mot nullutslipp.

JERNBANE TIL PERSONTRANSPORT OG GODS

Dette medlem vil at jernbanen binder byer og landsdeler sammen, som erstatning for firefelts motorveier og fly. Ut fra klimahensyn må bruk av fly reduseres radikalt.

Dette medlem viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative statsbudsjett, der flypassasjeravgiften økes til 100 kroner for reiser innen Europa, og til 300 kroner for reiser ut av Europa. Samtidig er det viktig å få på plass kompensasjonsordninger for kortbanenettet i Nord-Norge, der det er manglende alternativer til fly og store distanser.

Dette medlem vil påpeke at investeringene til veiformål nesten holder tritt med beregnet årlig gjennomsnitt for de første tre år av inneværende NTP (47,1 pst.), mens jernbanen ligger betydelig under (42,2 pst.).

Dette medlem vil på sikt erstatte flytrafikk mellom de store byene i Norge med lyntog. En ny høyhastighetsutredning med helt andre føringer og forutsetninger enn den gamle, som nærmest var lagt til rette for et nei, må derfor på plass. En rask løsning er å la et eksternt miljø oppdatere og kvalitetssikre Deutsche Bahns utredning som bevisst ble lagt til side da Jernbaneverkets egen utredning skulle lages.

Dette medlem vil samtidig peke på at Norge kan bli et foregangsland også for innfasing av elektriske fly, slik vi har blitt det på elbiler og elferger. Mye legger til rette for det, gjennom tilgang på elektrisk kraft, gode teknologimiljøer og et næringsliv som ser mulighetene. F.eks. har Rolls Royce sitt internasjonale utviklingslaboratorium for elfly i Trondheim. En innfasing av elfly krever mange av de samme politiske grepene med hensyn til stimulanser på avgifter og andre fordeler som myndighetene har brukt for elbiler.

Dette medlem understreker Stortingets vedtak om at IC-strekninger på jernbanen må bygges slik at de kan inngå som del av en framtidig høyhastighetsbane.

Dette medlem peker på at godstransport på jernbanen sakter akterut, og fraktselskapene sliter med å få overskudd. Dette skjer mens godstrafikken på vei er beregnet til å doble seg innen 2050. Riksrevisjonen har påpekt at Stortingets mål om å få gods fra vei til bane

ikke blir nådd med de rammebetingelsene som eksisterer. Det er feil retning både for klima og for trafikksikkerhet.

Dette medlem vil understreke at det er to veier å gå for å øke jernbanens konkurransevne i forhold til godstransport på vei. Det første er å gi støtte til gods på bane. Sosialistisk Venstreparti mer enn dobler beløpet til støtteordningen for gods på bane i sitt alternative budsjett. Dette medlem registrerer at mange land i Europa har brukt et annet virkemiddel også. De har innført ulike avgiftsordninger for gods på vei. Dette vil Sosialistisk Venstreparti nå ha utredet for langtransport også i Norge.

ØVRIG KOLLEKTIV, SYKKEL OG GANGE

Dette medlem understreker at norske byer og tettsteder må bli mindre bilbaserte og mer framkommelige og trivelige for folk. Færre skal trenge bilen til jobb, barnehage og skole. Da må satsingen på kollektivtrafikk, sykkel og gange trappes kraftig opp. Dette medlem vil at staten øker støtten til store kollektivinvesteringer til 70 pst. I tillegg vil Sosialistisk Venstreparti utvide statens tilbud om byvekstavtaler og kollektivstøtte til flere byer. Dessuten vil dette medlem ta et kraftgrep for sykkelveier både på riks- og fylkesveier.

ELEKTRISK TRANSPORT PÅ ALLE FELT

Dette medlem viser til at selv med en storstilt kollektivsatsing, vil mange fremdeles trenge bil. Elektriske biler har etter hvert stor rekkevidde og kommer i så mange varianter at de er reelle alternativer både som privat- og varebil. Dette medlem viser til at Sosialistisk Venstreparti foreslår i sitt alternative statsbudsjett å vri bilavgiftene slik at det lønner seg å velge utslippsfritt, og at det foreslås å bevilge penger til å bygge flere ladestasjoner, særlig i borettslag og sameier. Elektrisk drevne ferger er også på full fart inn i trafikk i Norge, og det samme gjelder nullutslipps lastebiler og anleggsmaskiner. Gjennom regler, avgiftspolitik og støttetiltak vil dette medlem fremskynde omstillingen av hele transportsektoren mot nullutslipp. Dette medlem vil blant annet kompensere fylkeskommunene for de økte utgiftene en overgang til nullutslippsferger innebærer. Dette gjøres gjennom å overføre 300 mill. kroner som øremerkede midler i kommunebudsjettet.

TRYGGE BRUKSVEIER, IKKE OVERDIMENSJONERTE OG MILJØFIENDTLIGE MOTORVEIER

Dette medlem peker på at nye motorveier skaper mer privatbilisme, økte klimagassutslipp og er arealkrevende og dyre. I tillegg til å prioritere kollektivtransport i hele landet, vil Sosialistisk Venstreparti satse på utbedring av eksisterende vei og trafikksikring av riks- og fylkesveier i distriktene.

Sosialistisk Venstreparti er fullstendig imot det miljøfiendtlige og pengesløsende prosjektet Fergefri E39 på Vestlandet, der det skal brukes rundt 190 mrd. kroner bare til fjordkryssingene, med undersjøiske tunneler og all verdens løsninger for broer over og under vann. Sosialistisk Venstreparti vil bl.a. bruke pengene på de smale og farlige veiene mellom fergene i stedet.

Dette medlem er også av den oppfatning at full utbygging av E18, vestkorridoren ut fra Oslo, til rundt 40 mrd. kroner, vil skape økt privatbilisme, flere biler på veien og mer kø inn mot byen. Sosialistisk Venstreparti sier klart nei til dette og støtter Oslo og Viken som begge er imot regjeringens planer.

PRIVATISERING OG SOSIAL DUMPING INNEN TRANSPORTSEKTOREN

Dette medlem vil uttrykke at regjeringen er i ferd med å gjennomføre en jernbanereform som betyr en fullstendig rasing av jernbanen slik vi kjenner den. Den har delt opp forvaltningen i en rekke statlige selskaper som skal kjøpe og selge tjenester til hverandre. Dette fører til en stor byråkratisering og en alvorlig oppsplitting av fagmiljø og ansvar. Samtidig legges passasjertransport på jernbanestrekninger ut på anbud. Når selskapene skal bruke samme tog, samme skinner og signalsystem og samme billettsystem, er det åpenbart bare ett felt de kan konkurrere på: lønns- og arbeidsforhold og pensjoner. Sosialistisk Venstreparti har vært en konstant motstander av jernbanereformen og av at anbuds-systemet nå skal gjøres obligatorisk gjennom EUs fjerde jernbanepakke.

Dette medlem vil understreke at en viktig årsak til at jernbanen taper i konkurransen med lastebilene om godstransporten, er de store, utenlandske selskapers inntog på det norske transportmarkedet på vei. Lave sjåførlønninger skaper ikke bare uverdige forhold og tilfeller av sosial dumping, men også umulige konkurransebetingelser for norske transportselskaper. Dette medlem vil gjerne understreke at Sosialistisk Venstreparti har vært en konstant pådriver for bedre oversikt og kontroll av utenlandske vogntog og selskaper. I partiets alternative budsjett settes det nå av oppstartsmidler på 10 mill. kroner til et avgjørende, viktig tiltak som lenge har vært etterspurt i bransjen: Et statlig, digitalt transportregister der all trafikk inn og ut av landet, oppdragene og tidspunktene, blir registrert.

3. Samferdselsdepartementet – budsjett-kapitler og komiteens merknader til disse

Komiteen viser til at utbytteposter og avdragsposter blir behandlet av finanskomiteen under rammeområde 23, jf. Innst. 3 S (2019–2020), og videre at kap. 5570 Sektoravgifter under Kommunal- og modernise-

ringsdepartementet, post 70 Sektoravgifter for Nasjonal kommunikasjonsmyndighet og kap. 5577 Sektoravgifter under Samferdselsdepartementet, post 74 Sektoravgifter Kystverket behandles av finanskomiteen under rammeområde 22 (Skatter, avgifter og toll).

For kapitler og poster under rammeområde 17 som ikke er tatt opp i det etterfølgende, har komiteen ingen merknader, og tar regjeringens budsjettforslag til følge.

3.1 Kap. 1300 og kap. 4300 Samferdselsdepartementet

Bevilgningen under kap. 1300 dekker Samferdselsdepartementets driftsutgifter inkludert utgifter til stillingen som samferdselsråd i Brussel, utgifter til utredninger i forbindelse med modernisering av sektoren, tilskudd til trafikksikkerhetsformål, tilskudd til internasjonale organisasjoner samt tilskudd til samferdselsberedskap.

Det foreslås bevilget 285,2 mill. kroner på kap. 1300.

Komiteen merker seg at det foreslås 184,8 mill. kroner til drift av Samferdselsdepartementet. Det er en reduksjon på 10 mill. kroner fra saldert budsjett for 2019. Endringen gjelder i hovedsak overføring av 11 årsverk til Kommunal- og moderniseringsdepartementet, som følge av flyttingen av ansvaret for elektronisk kommunikasjon.

Komiteen viser til at det i 2018 ble satt ned et ekspertutvalg for å kartlegge og analysere implikasjonene av ny teknologi for fremtidens transportinfrastruktur. Rapporten ble avgitt i 2019, og inngår som en del av det faglige grunnlaget for arbeidet med Nasjonal transportplan 2022–2033.

Post 71 Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.

Komiteen mener trafikksikkerhetsarbeidet er en viktig del av samferdselspolitikken. Nullvisjonen om ingen drepte eller hardt skadde i veitrafikken er en av hovedprioriteringene. Automatiserte kjøretøy som deler veien med tradisjonelle kjøretøy, flere fotgjengere, syklist og nye former for små elektriske kjøretøy, vil framover føre til et mer komplisert trafikkbilde. Samferdselspolitikken må ta høyde for dette.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til nullvisjonen om hardt skadde og drepte i trafikken. Trygg Trafikk bidrar med flere nyttige tiltak samt holdningsskapende arbeid. Det er etter disse medlemmers syn viktig at Trygg Trafikk kan fortsette sitt arbeid og bidra til ytterligere reduksjon i antall skadde og drepte i trafikken.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til Arbeiderpartiets alternative budsjett-

opplegg hvor det foreslås 10 mill. kroner mer til Trygg Trafikk enn i regjeringens budsjettproposisjon.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til Senterpartiets alternative statsbudsjett, hvor det foreslås å øke bevilgningen til Trygg Trafikk med 2,3 mill. kroner ut over regjeringens budsjettproposisjon.

3.2 Kap. 1301 Forskning og utvikling mv.

Komiteen viser til at det foreslås bevilget 159,4 mill. kroner på dette kapitlet for 2020, jf. Prop. 1 S (2019–2020). Bevilgning i 2019 var 195 mill. kroner, jf. saldert budsjett 2019.

Post 21 Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.

Komiteen viser til at det som en følge av overføring av ansvar for elektronisk kommunikasjon til Kommunal- og moderniseringsdepartementet foreslås en reduksjon på 1,5 mill. kroner på denne posten fra saldert budsjett 2019.

Komiteen mener utredningsprosjektene utgjør et viktig kunnskapsgrunnlag for politikktutforming.

Komiteen viser til at den Nasjonale reisevaneundersøkelsen nå gjøres i form av kontinuerlig datainnsamling etter omlegging i 2017. Reisevaneundersøkelsen er den største undersøkelsen om befolkningens reisevaner, og komiteen understreker betydningen av denne omfattende statistikken som grunnlag for å lage transportmodeller, og i arbeidet med Nasjonal transportplan. Reisevaneundersøkelsen er også benyttet i beregninger knyttet til byvekstavtalene.

Komiteen viser til at tidsskriftet Samferdsel utgitt av Transportøkonomisk institutt er det eneste av sitt slag. Tidsskriftet bidrar til kunnskapsformidling og debatt rundt samferdselspolitiske spørsmål. Komiteen merker seg at regjeringen vil bidra med midler til tidsskriftet Samferdsel også i 2020, og støtter dette.

Post 50 Samferdselsforskning

Komiteen viser til at det foreslås bevilget 144,9 mill. kroner til samferdselsforskning i 2020 og merker seg at dette er en reduksjon på om lag 34 mill. kroner fra saldert budsjett 2019. Komiteen merker seg at denne reduksjonen er knyttet til overføring av ansvar for elektronisk kommunikasjon, herunder forskning på elektronisk kommunikasjon, til Kommunal- og moderniseringsdepartementet. I saldert budsjett for 2019 utgjorde forskning på elektronisk kommunikasjon 58,1 mill. kroner. Komiteen merker seg at dette reelt sett betyr en økning for post 50 Samferdselsforskning på ca. 24 mill. kroner, jf. saldert budsjett for 2019.

Komiteen vil fremheve at god infrastruktur er en grunnpilar i et moderne samfunn, og at forskning som gir økt kunnskap om ny teknologi, befolkningsutvik-

ling, bosetting, nærings- og handelsmønstre samt reisevaner er nødvendige forutsetninger for en effektiv forvaltning av transportsystemet.

Komiteen merker seg at 20 mill. kroner er foreslått til økt satsing på den nye næringsrettede transportforsknings- og pilotordningen Pilot-T, og komiteen er fornøyd med at Pilot-T har opplevd økt søkning sammenlignet med tidligere års utlysninger. Komiteen vil fremheve potensialet som ligger i å styrke næringslivets bidrag til å løse transportsektorens utfordringer.

Komiteen vil fremheve viktigheten av strategiprosessen Transport 21 som Forskningsrådet har fått i oppdrag å sette i gang, som vil sette fokus på forsknings-, utviklings- og innovasjonsbehov i samferdselssektoren.

Komiteen vil også fremheve forskningsprogrammene Transport 2025, ENERGIX og SAMRISK II som bidrar til en helhetlig forståelse av transportsystemet og bruken av fornybar energi til transportsektoren.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti konstaterer at regjeringens forslag til statsbudsjett for 2020 mangler midler til standardiseringsarbeid innenfor programmet for digitalisering av transporttjenester, Pilot-T. Disse medlemmer viser til Teknas høringsinnspill i budsjettprosessen, der Tekna etterlyser nasjonale standardiseringsstrategier i bransjer hvor våre fremste konkurrenter internasjonalt allerede tenker langsiktig og industrielt.

3.3 Kap. 1310 Flytransport

Det foreslås bevilget 718,1 mill. kroner på kap. 1310.

Komiteen viser til at Samferdselsdepartementet i juni 2019 inngikk nye kontrakter for regionale ruteflyginger i Sør-Norge med oppstart 1. april 2020. Disse kontraktene gjelder de samme ruteområdene som i dag har gjeldende kontrakter, med unntak av Førde–Bergen, som avvikles som rute med offentlig innkjøp.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmet fra Sosialistisk Venstreparti, mener det skal være attraktivt for flyselskap å drive virksomhet i Norge, og at rammevilkår skal være slik at det meste av det innenlandske rutetilbudet kan drives på kommersielle vilkår. I områder der det ikke er kommersielt lønnsomt kjøper, staten flytilbud. Samferdselsdepartementet har satt ned et utvalg som skal gjennomføre en utredning om norsk luftfart. Utvalget skal etter planen levere sin rapport innen 1. desember 2019.

Flertallet vil fremheve den positive grunnholdningen til ikke-statlige lufthavner som kan drives på forretningsmessig grunnlag, og behovet for gode og rettferdige rammevilkår.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, er opptatt av å legge til rette for overgang til nullutslippsløsninger i luftfarten og merker seg at regjeringen har bidratt til at Norge blir satsingsområde for elfly. Dette flertallet viser til at Norge, med sitt godt utbygde regionalnett, anses som det ideelle området å satse på elfly på og at det norske kortbanenettet er utpekt som godt egnet til å teste og utvikle nye teknologiske løsninger i et internasjonalt samarbeid om elektrifisering av luftfarten.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til utvalget som er satt ned for å gjennomføre en utredning om norsk luftfart. Disse medlemmer forventer at denne utredningen blir lagt fram til behandling i Stortinget.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til at nordmenn flyr betraktelig mer enn de fleste andre i Europa. Dette medlem mener det er viktig å legge til rette for at flytrafikken blir utkonkurrert på strekninger der tog kan erstatte fly, for eksempel mellom de største byene i Norge. Dette medlem viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative statsbudsjett hvor det foreslås å øke den lave satsen for flyavgifter for destinasjoner i Europa til 100 kroner, og den høye satsen for destinasjoner utenfor Europa til 250 kroner.

Samtidig understreker komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti at det er viktig å opprettholde et godt og konkurransedyktig flytilbud på de strekningene der det ikke finnes gode alternativ, det vil si på kortbanenettet. Dette kan blant annet gjøres ved at Avinor gir økt rabatt til de regionale flyplassene, men andre løsninger må også vurderes.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede mulige kompensasjonsordninger for flypassasjeravgift på flyvninger på kortbanenettet.»

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti er motstander av å bygge ut en tredje rullebane på Gardermoen, noe som vil øke flykapasiteten ytterligere.

Bodø lufthavn

Komiteen viser til prosjektet med bygging av ny flyplass i Bodø, som vil utløse en fremtidsrettet flyplassløsning og frigjøre betydelige arealer til byutvikling.

Den nye lufthavnen har planlagt byggestart og statlige midler i første del av NTP. Komiteen er kjent med at den eksisterende rullebanen ved Bodø lufthavn har begrenset levetid, og komiteen ber regjeringen opprettholde den gode fremdriften i prosjektet.

Ny lufthavn i Mo i Rana

Komiteen viser til at det i Nasjonal transportplan 2018–2029 er lagt til grunn statlige midler til bygging av ny flyplass i Mo i Rana i andre del av planperioden, det vil si i perioden 2024–2029, men at det tas sikte på byggestart i første del av planperioden ved hjelp av lokale midler.

Komiteen viser videre til at Polarsirkelen Lufthavnutvikling gjennomfører en anbudskonkurranse som skjer på bakgrunn av aksept fra Samferdselsdepartementet, under forutsetning av at det gjøres for egen regning og risiko.

Komiteen er opptatt av at lokale parter gjør nødvendige avklaringer i samarbeid med Samferdselsdepartementet som muliggjør etablering av ny lufthavn i tråd med føringene i NTP. Herunder må driftsmessige forhold, konsesjon for å operere lufthavnen, eventuell statsstøtteproblematikk og når statens forpliktelse utløses, avklares. Komiteen mener dette arbeidet er viktig og bør gis høy prioritet for å muliggjøre raskest mulig byggestart.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til Innst. 13 S (2018–2019) om statsbudsjettet for 2019, der en enstemmig komité uttalte «at det bør tilstrebes å ha en dialog og fremdrift om en gjennomføringsavtale som muliggjør oppstart med lokale midler så snart som mulig.»

Disse medlemmer er kjent med at Polarsirkelen lufthavnutvikling, etter klarsignal fra samferdselsministeren, er i ferd med å slutføre en konkurranse om bygging av ny flyplass. Flyplassen skal i henhold til Nasjonal transportplan realiseres i et spleiselag mellom staten, regionalt næringsliv og Rana kommune. Lokale parter har sin del av finansieringen klar under forutsetning av oppstart i 2020.

Disse medlemmer mener regjeringen må følge opp konkurransen og bidra til å få nødvendige avtaler om finansiering og gjennomføring på plass, slik at framdriften i utbyggingen ikke forsinkes. Disse medlemmer legger til grunn at det legges fram en sak for Stortinget senest våren 2020, slik at en kan få avklart statlige bevilgninger i senere budsjettår.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti har vurdert byggingen av denne flyplassen nøye opp mot konkurransen i forhold til andre flyplasser i regionen. Det er selvsagt alltid fare for at man i skyggen av en større flyplassutbygging kan sette grunnlaget

for andre flyplasser i fare eller at investeringene i andre flyplasser kommer i skyggen.

Dette medlem har vurdert næringsutviklingen som har skjedd og som er planlagt å skje i Mo i Rana som så viktig for regionen at investeringene i den store flyplassen er helt nødvendig for å gi den sterke næringsutviklingen drahjelp. At økt flytrafikk med dagens fossile brennstoff er svært uheldig i et klimaperspektiv, er åpenbart. Men store avstander, med reisetid 18 timer til Oslo, gjør toget dessverre til et ganske irrelevant transportmiddel for næringsaktører og ansatte på farten. Dette kan selvsagt endres i framtida, om en høyhastighetsbane hele veien ser dagens lys.

Dette medlem vil dessuten påpeke at det i Mo i Rana utvikles grønn industri i verdensklasse. Det resirkuleres en million tonn skrap til nye stålprodukter, og det gjenvinnes betydelig energi. Av andre store aktører der flytilbud er viktig, kan nevnes det betydelige Nasjonalbiblioteket som holder til i Rana og som nå er i vekst.

Dette medlem vil understreke at Sosialistisk Venstreparti vil holde øye med det øvrige kortbanenettet og flyplassene i nord, med klar forståelse av kortbanenettets avgjørende funksjon i denne landsdelen. Dette medlem vil også vise til sitt forslag om å utrede modeller for kompensasjon for flypassasjeravgifter på kortbanenettet.

Post 70 Kjøp av innenlandske flyruter

Komiteen viser til at det pågår et omfattende arbeid med å elektrifisere flytransporten, og at det norske kortbanenettet beskrives som godt egnet for å benytte nullutslippsfly i framtiden. Widerøe har sagt at grønn teknologi på kortbanenettet er mulig innen 2025. I tillegg har Avinor et program for å legge til rette for introduksjon av elektriske fly i kommersiell luftfart.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, viser til at regjeringen har hatt på høring forslag om endring av luftfartsavgifter som vil medføre rabatt/kompensasjon og lavere kostnader på kortbanenettet, og ser frem til implementering av disse positive endringene for luftfarten.

Komiteen er også fornøyd med at Luftfartstilsynet og det europeiske flysikkerhetsbyrået (EASA) har inngått avtale om elektrifisering av luftfarten i Norge og at regjeringen har bedt om faglige råd fra Avinor og Luftfartstilsynet, som vil foreslå et program for introduksjon av elektriske fly i norsk luftfart – som etter planen skal være klar før årsskiftet.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at med regionreformen følger at flere oppgaver skal overføres til fylkeskommunene. Disse

oppgavene er underfinansiert, og disse medlemmer har derfor i sitt alternative statsbudsjett lagt inn 40 mill. kroner mer enn i regjeringens forslag for å redusere billettprisene og styrke rutetilbudet på FOT-rutene.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til at i store deler av landet er folk og næringsliv avhengige av flytilbudet for å komme seg fram. Kortbanenettet er avgjørende for bosetting og verdiskaping i hele landet. Dessverre har flypassasjeravgiften rammet de korte rutene i distriktene uforholdsmessig hardt. Disse medlemmer viser til Senterpartiets alternative statsbudsjett, der det foreslås å kutte flypassasjeravgiften for fly under 20 tonn, slik at de kommersielle rutene kan bli opprettholdt og styrket. Dette betyr en satsing på 100 mill. kroner på kortbanenettet. I tillegg foreslår Senterpartiet å bruke 40 mill. kroner mer enn regjeringen på FOT-rutene. Dette er et viktig bidrag for å sikre billigere flybilletter på kortbanenettet. Disse medlemmer viser til at det i Senterpartiets alternative statsbudsjett foreslås å redusere den lave satsen i merverdiavgiften fra 12 pst. til 10 pst. Dette vil også komme reisende på kortbanenettet til gode. I Granavolden-plattformen varslet regjeringen en samordning av merverdiavgiftssatsene. Dette kan vanskelig bety annet enn en økning av avgiftene på persontransporten. En ekspertgruppe ledet av Vibeke Hammer Madsen har anbefalt en avgiftsøkning på merverdiavgift på persontransport til 23–25 pst. Anbefalingen ble lagt fram 15. mai 2019. Disse medlemmer viser til at avgiftsøkningen ser ut til å bli i det øverste sjiktet, og næringer som allerede er hardt presset, får enda vanskeligere vilkår.

3.4 Kap. 1311 Tilskudd til regionale flyplasser

Post 71 Tilskudd til ikke-statlige flyplasser

Det foreslås bevilget 29,8 mill. kroner på kap. 1311 post 71.

Komiteen viser til at Samferdselsdepartementet har inngått avtale med de regionale ikke-statlige flyplassene Notodden, Stord og Ørland om kompensasjon for tjenester av allmenn økonomisk betydning for årene 2016–2020.

Komiteen viser videre til at posten er redusert med 16,2 mill. kroner sammenlignet med 2019. Dette er en justering som følge av at Vestfold og Telemark fylkeskommuner tar over ansvaret for Notodden flyplass fra 2020. Den delen av bevilgningen som gjelder denne flyplassen, overføres derfor til Kommunal- og moderniseringsdepartementets budsjett.

STORD OG ØRLAND LUFTHAVNER

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser

til at lufthavnene på Ørland og Stord i avtale har påtatt seg å drive flyplassene i fem år, dvs. ut 2020, og at de har vært tilført midler gjennom en avtale med staten om et fast årlig tilskudd til drift av flyplassen. Ansvar for finansiering av ikke-statlige lufthavner overføres fra 2020 til fylkeskommunene som en del av regionreformen. Flertallet er kjent med at Samferdselsdepartementet, med unntak av Vestfold og Telemark fylke, skal videreføre disse ut avtaleperioden etter ønske fra fylkene.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet foreslår å øke tilskuddene med 6 mill. kroner ut over regjeringens forslag. Disse midlene fordeles med 3 mill. kroner til hver av de to flyplassene på Stord og Ørland. Når fylkeskommunene ikke ønsker å overta disse flyplassene fra 2020, begrunnes det med at de er underfinansierte og vil påføre fylkeskommunen utgifter ut over rammeoverføringen.

ØRLAND LUFTHAVN

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at avtale mellom Ørland kommune og Samferdselsdepartementet ikke dekker dagens driftskostnader ved Ørland Lufthavn. Mellomlegget mellom tilskudd og kostnader er på 3 mill. kroner. Disse medlemmer viser til at etableringen av kampflybasen og F-35 har gitt nye sikkerhetstiltak og økte kostnader. Forsvarets viktigste ressurs er kompetanse, og disse to momentene gjør det uforståelig at ikke regjeringen vil bidra til å opprettholde flyrutetilbudet. I tillegg er kommunen pålagt å flytte lufthavnen på grunn av Forsvarets endringer rundt sikkerhetssone. Dette er en kostnad på vel 13 mill. kroner. Disse medlemmer mener dette er kostnader Forsvarsdepartementet må bekoste.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at det er en gjenganger at oppgaver overført fra staten til fylkeskommunene ikke blir finansiert tilstrekkelig. Disse medlemmer viser til sine alternative statsbudsjetter, der det foreslås en økning av rammetilskuddet til fylkeskommunene.

3.5 Kap. 1313 Luftfartstilsynet

Komiteen viser til at Luftfartstilsynet har hovedansvaret for tilsynet med sivil luftfart, og at tilsynet skal være en aktiv pådriver for sikker og samfunnsnyttig luftfart i tråd med de overordnede transportpolitiske målsettingene. Luftfartstilsynet har tilsyn med hele sektoren, både i luften og på bakken.

Komiteen har merket seg at det for 2020, under post 1, foreslås en bevilgning på 245,5 mill. kroner. Det er en økning på 15,6 mill. kroner. Komiteen merker seg at økningen i hovedsak er knyttet til arbeid på områ-

det ubemannede luftfartøyer, og at deler av økningen finansieres med gebyrer.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, er forundret over Arbeiderpartiets kritikk av «avbyråkratiserings- og effektiviseringsreformen» (ABE), all den tid partiet ikke reverserer innsparingene i sitt alternative budsjett eller viser til alternative måter å effektivisere statlige etater på. Flertallet mener det er behov for å effektivisere offentlig sektor og finne smartere måter å gi innbyggerne gode tjenester på, og viser til at ABE-reformen de siste seks årene har frigjort betydelige midler til viktige samfunnsoppgaver. Dette handlingsrommet har også Arbeiderpartiet benyttet til å saldere sine alternative budsjetter, noe som gjør at kritikken fremstår uten substans.

Flertallet viser videre til at Avinor ikke har noen driftsbevilgning og er således ikke omfattet av ABE-reformen, slik Luftfartstilsynet er. Flertallet viser i den forbindelse til at Luftfartstilsynets budsjett blir styrket med 15,6 mill. kroner for 2020 med regjeringens forslag til statsbudsjett.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til regjeringens «avbyråkratiserings- og effektiviseringsreform», også kalt ostehøvelkutt, der statlige etater må kutte utgiftene med 0,5 til 0,7 pst. årlig. Disse medlemmer uttrykker stor skepsis til om disse kuttene er den riktige måten å kutte utgifter på, og er redd for at disse kuttene er i ferd med å føre til en svekkelse i beredskapen på våre i utgangspunktet veldig sikre flyplasser.

3.6 Kap. 4313 Luftfartstilsynet

Komiteen merker seg at Luftfartstilsynets inntekter i all hovedsak kommer fra gebyrer betalt av næringsen for adgangskontroll og tilsyn med luftfartøyer, luftfartsselskaper, verksteder, lufthavner o.l.

Komiteen merker seg videre at det for 2020 budsjetteres med gebyrinntekter på 148,5 mill. kroner, en økning på kr 7,4 mill. kroner.

3.7 Kap. 1314 Statens havarikommisjon for transport

Komiteen merker seg at det foreslås bevilget 84,9 mill. kroner til Statens havarikommisjon for transport for 2020, og registrerer at regjeringen har besluttet at undersøkelsesmyndigheten for forsvarssektoren overføres til Statens havarikommisjon for transport fra 1. juli 2020. Komiteen merker seg at bevilgningen dermed er foreslått økt med 8,2 mill. kroner, mot en tilsvarende reduksjon under Forsvarsdepartementet.

Komiteen vil fremheve kommisjonens viktige rolle i å avdekke ulykkesårsaker, samt komme med til-

rådninger og tiltak for forebygging av transportulykker. Gjennom uavhengige undersøkelser av sjøulykker og arbeidsulykker om bord på skip bidrar kommisjonen til å øke sikkerheten i sjøfarten.

3.8 Kap. 4312 Avinor AS

Det foreslås bevilget 444,4 mill. kroner på kap. 4312 post 90.

Komiteen viser til at byggingen av Oslo lufthavn, Gardermoen ble finansiert gjennom lån fra staten. Det årlige avdragsbeløpet utgjør 444,4 mill. kroner. Bevilgningen på posten går i sin helhet til å betale ned lånet.

3.9 Kap. 5619 Renter av lån til Avinor AS

Det foreslås bevilget 22,2 mill. kroner på kap. 5619 post 80.

Komiteen merker seg at det i henhold til vilkårene i låneavtalen mellom staten og Oslo Lufthavn AS legges til grunn at renter av statens lån til selskapet vil utgjøre 22,2 mill. kroner i 2020.

3.10 Kap. 1320 Statens vegvesen

Post 1 Driftsutgifter

Det foreslås bevilget 3 723,7 mill. kroner på kap. 1320 post 1.

Komiteen merker seg at bevilgningsforslaget hovedsakelig er en videreføring av aktivitetsnivået fra 2019, men at bevilgningen samtidig gir rom for en økt innsats på utvikling av digitale løsninger. Videre settes det også av midler til omstillingskostnader i forbindelse med omorganiseringen av Statens vegvesen.

Komiteen vil her bemerke at Statens vegvesen er gitt et bredt spekter av oppgaver i veisektoren fra planlegging av Nasjonal transportplan, til sikkerhetskontroll av vei, tunneler, broer og beredskapsinfrastruktur.

Komiteen viser til at Samferdselsdepartementet den 8. november 2019 fremmet en tilleggsproposisjon for Stortinget. I tilleggsproposisjonen fremmer regjeringen forslag om å endre bevilgningen til posten som følge av endringer knyttet til sams vegadministrasjon. Bevilgningen på post 1 Driftsutgifter foreslås redusert med 1,2 mrd. kroner fra opprinnelig forslag fremmet i Prop. 1 S (2019–2020).

Komiteen viser til at forslaget innebærer at summen overføres til Kommunal- og moderniseringsdepartementets budsjett, hvor midlene tilføres kap. 572 post 60. Midlene foreslås fordelt ut fra ressursbruken til oppgaver knyttet til forvaltning, drift og vedlikehold under sams vegadministrasjon i den enkelte fylkeskommune.

Komiteen merker seg at fylkeskommunene ved månedsskiftet oktober/november 2019 har meldt at de har gitt 1 737 ansatte i Statens vegvesen tilbud om jobb.

Ved utgangen av oktober opplyses det at 1 265 vil slutte i Statens vegvesen for å begynne i en fylkeskommune. Samtidig merker komiteen seg at dette er foreløpige tall, og at prosessen fortsatt pågår slik at tallene enda er i kontinuerlig endring.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti sin forvaltningsreform av 2010, hvor ansvaret og styringen for 17 000 km riksvei og flere ferjesamband ble overført fra staten til fylkene – uten at kompetansepersonell og utstyr ble overført til fylkene. Flertallet er positive til at sams vegadministrasjon nå overføres til fylkene, og viser videre til KS sine uttalelser om at budsjettmidlene er i tråd med forventningene, og at regjeringen med statsbudsjettet for 2020 legger opp til at midler og utstyr følger oppgavene.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til Prop. 1 S Tillegg 1 (2019–2020), hvor det foreslås å flytte 1,2 mrd. kroner fra Samferdselsdepartementet til Kommunal- og moderniseringsdepartementet, samt overføring av utstyr fra Statens vegvesen til fylkene vederlagsfritt. Disse medlemmer viser til Arbeiderpartiets merknader til statsbudsjett for 2019, Prop. 1 S (2018–2019), hvor det uttrykkes bekymring for hvordan denne omorganiseringen er gjennomført, og fylkeskommunens manglende muligheter til å lykkes med å få mer vei for pengene. Disse medlemmer er fortsatt bekymret for situasjonen i Statens vegvesen, både når det gjelder omstillingskostnader, justerte mål for reduksjon av interne kostnader, og den høye andelen ansatte som har sluttet.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til revidert forslag til ny tjenesteleveransemodell og tjenestestruktur på trafikkant- og kjøretøyområdet fra Vegdirektoratet av november 2019, og bestillingen fra regjeringen. Disse medlemmer ønsker ikke å privatisere statlige oppgaver, som oppkjøring, førerkorttjenester, registrering og kontroll av kjøretøy, og ønsker likt tjenestetilbud i hele landet.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at regionreformen gjør det nødvendig å finne en ny, hensiktsmessig organisering, men prinsippene om å ikke kommersialisere offentlige tjenester må ligge fast.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti ønsker sterkere satsing på kontroll og bekjempelse av arbeidslivskriminalitet i transportsek-

toren. En nedskalering og redusering av Statens vegvesen sine trafikkstasjoner vil kunne svekke kampen mot kriminalitet og sosial dumping, som igjen vil svekke trafikksikkerheten langs norske veier.

Disse medlemmer mener en omorganisering av Statens vegvesen bør føre til et bedre tjenestetilbud for befolkningen og en helt nødvendig styrking av kontrollvirksomheten, og mye er fortsatt ikke kartlagt.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med en helhetlig sak om fremtidig organisering av Statens vegvesen.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til Prop. 1 S Tillegg 1 (2019–2020), hvor det foreslås endringer knyttet til sams vegadministrasjon. Disse medlemmer mener at regjeringen tidligere burde avklart finansieringen av oppgaveflyttingen. Disse medlemmer viser til at sen avklaring fra regjeringen sin side har skapt stor usikkerhet rundt de økonomiske forutsetningene for reformen, noe som blant annet har satt enkelte veiprosjekter på vent og gjort budsjettarbeidet for fylkeskommunene unødvendig vanskelig. Dette har også skapt usikkerhet for de ansatte.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti vil uttrykke sterk bekymring over oppsplittingen av de faglige miljøene som flere samtidige reformer har ført til. Både kommune- og regionreformen med overføring av oppgaver, nedleggningen av sams vegadministrasjon, omformingen av Statens vegvesen fra regionmodell til divisjonsmodell og ABE-reformen (kuttene) har medført en sterk faglig svekkelse av Statens vegvesen. Dette medlem vil peke på at det lenge har hersket stor usikkerhet rundt arbeidssituasjonen i Statens vegvesen med tanke på hvor mange og hvilke ansatte som skulle overføres. For fylkeskommunene har det hersket like stor usikkerhet og frustrasjon over at de foreslåtte midler til dekning av fylkeskommunale ansettelser kom svært sent – gjennom Tillegg 1 til Prop. 1 S.

Dette medlem vil vise til at det i Prop. 1 S tydelig står at Statens vegvesen vil benytte tjenestekjøp i økende grad for å sikre kompetanse og kapasitet til å gjennomføre kjerneoppgaver. Det betyr at Statens vegvesen har mistet kontroll på ressurser og kompetanse man trenger for å gjøre jobben. Mye tyder på at Statens vegvesen står igjen med feil type kompetanse når de må kjøpe dette i markedet. Dette medlem vil påpeke at en stor del av Statens vegvesens fagfolk vil finne veien til private konsultentselskap, og at disse igjen vil leies inn

igjen til roller i Statens vegvesen. Dette medlem vil derfor understreke at disse reformene kan resultere i uønsket dobbeltarbeid mellom fylkeskommunene og Statens vegvesen, store ekstraavgifter til omorganisering og økt bruk av eksterne konsulenter, som alt gjør at reformene vil øke kostnadene snarere enn å minske dem.

Dette medlem vil også minne om at kartlegging gjort av Statens vegvesen viser at oppgavene etaten utførte på fylkesveiene under sams vegadministrasjon, utførte om lag 1 850 stillinger i 2018, og fylkeskommunene har understreket at de trenger 2 050 stillinger for å klare de ekstra oppgavene som trengs i en slik omstillingsprosess. Fylkeskommunene har nå bare fått midler til 1 075 hele stillinger.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til Prop. 1 S Tillegg 1, hvor det fremgår av proposisjonen at regjeringen har lagt til grunn at overføringen av ressurser fra Statens vegvesen til fylkeskommunen baseres på det Statens vegvesen har beregnet at etaten brukte til oppgaver knyttet til fylkesvei i 2018, altså 1 850 hele stillinger. Videre fremgår det at fylkeskommunene delvis har finansiert disse stillingene ved at Statens vegvesen har fakturert for arbeid til planlegging og investering i fylkesveier. Staten har finansiert de resterende stillingene knyttet til dette over Vegvesenets budsjett, som er beregnet til 1 075 stillinger i 2018.

Flertallet vil derfor påpeke at budsjettbevilgningen som foreligger, legger opp til en videreføring av dagens situasjon på antallet stillinger som skal jobbe med drift av og investering i fylkesvei.

Post 22 Drift og vedlikehold av riksveier

Det foreslås bevilget 6 431,8 mill. kroner på kap. 1320 post 22.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, har merket seg at det for 2020 foreslås om lag 6,4 mrd. kroner på post 22 Drift og vedlikehold av riksveier. Flertallet vil fremheve at vedlikeholdsetterslepet på riksveier går videre ned i 2020. Det samlede vedlikeholdsetterslepet på riksveinettet vil med forslaget til budsjett for 2020 reduseres ytterligere med 700 mill. kroner. 2015 ble det første året på flere tiår hvor vedlikeholdsetterslepet ble redusert, og med forslaget til budsjett for 2020 vil etterslepet på riksveinettet være redusert med om lag 7,7 mrd. kroner siden 2015.

Flertallet viser til at vedlikehold av veidekker har vært høyt prioritert av regjeringen i hele regjeringssperioden, og andelen riksvei med tilfredsstillende dekkestandard har økt nesten ni pst. siden 2013. Ny metodikk for beregning av tilfredsstillende veidekker, som også

tar hensyn til trafikkmengde, viser at 91,5 pst. av riksveiene nå tilfredsstiller kravene til spor og jevnhet.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti merker seg at det for 2020 foreslås å redusere posten med 300 mill. kroner.

Disse medlemmer viser til Prop. 1 S (2019–2020), hvor det under Kap. 1320 Statens vegvesen, Post 22 Drift og vedlikehold av riksveier, Vedlikehold, foreslås følgende:

«I 2020 settes det av om lag 650 mill. kr til vedlikehold av veidekker.»

Dette er en kraftig reduksjon av bevilgingene til reasfaltering av riksveier sammenlignet med 2019. I Prop. 1 S (2018–2019) ble det under Kap. 1320 Statens vegvesen, Post 22 Drift og vedlikehold av riksveier, Vedlikehold, foreslått følgende:

«I 2019 settes det av om lag 960 mill. kr til vedlikehold av veidekker, som er en økning på om lag 30 mill. kr fra 2018.»

Dette representerer et kutt i bevilgningene til reasfaltering av riksveinettet på hele 32 pst., og regjeringen begrunner ikke kuttet.

Post 28 Trafikant- og kjøretøytilsyn

Det foreslås bevilget 2 214,6 mill. kroner på kap. 1320 post 28.

Komiteen merker seg at det er målene for Nasjonal transportplan 2018–2029 som prioriteres. Komiteen legger til grunn at midlene prioriteres til grep som gir god ressursutnyttelse og trafikksikkerhetseffekt.

Komiteen merker seg at bevilgningen i hovedsak vil videreføre aktivitetsnivået fra 2019, men at bevilgningen også legger til rette for økt kontroll av tunge kjøretøy på vinterføre. Dette er en viktig prioritering for å bidra til like konkurransevilkår i transportbransjen og et viktig bidrag til økt trafikksikkerhet.

Komiteen er opptatt av at brukerne av trafikkstasjonene skal ha et tilstrekkelig og godt tilbud i hele landet.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, mener at Statens vegvesens trafikkstasjoner skal utvikles til å bli servicebedrifter som har søkelys på kundenes behov, og vil understreke viktigheten av likeverdig praksis av kjøretøyteknisk regelverk over hele landet. Statens vegvesen har i den forbindelse levert en tilleggsutredning der etaten blant annet har sett nærmere på avbøtende tiltak, for eksempel i form av ambulerende tjeneste, der ny tjenestestruktur innebærer vesentlige endringer i

reisevei for publikum i tilfeller som krever fysisk oppmøte ved trafikkstasjon.

Flertallet viser til regjeringens arbeid for å øke trafikksikkerheten. I forslaget til statsbudsjett for 2020 foreslår regjeringen 20 mill. kroner til økt kontroll på norske vinterveier. Disse midlene skal særlig imøtekomme utfordringen med et økende antall utenlandske trailersjåfører på veinettet vårt. Samtidig som regjeringen legger opp til økt kontroll, har også flere tiltak kommet på plass de siste årene for å ta grep og stoppe lastebiler og sjåfører som ikke er rustet for norske vinterveier. Norge innfører nå Europas strengeste krav til dekkutrustning for lastebiler, med ikrafttredelse 15. november 2020. Gebyrene for brudd på dekk- og kjettingutrustning er samtidig kraftig økt under denne regjeringen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at antall utenlandske tunge kjøretøy øker mye hvert år. En samlet transportbransje er bekymret for utviklingen, og virkningen dette har for trafikksikkerheten.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til behovet for økt kompetanse, nye og mer effektive systemer for kontroll og mer rekruttering og bedre samhandling. Dette krever et mer systematisk og langsiktig arbeid.

Disse medlemmer viser til Arbeiderpartiets alternative budsjettopplegg, hvor det foreslås å øke posten med 30 mill. kroner ut over regjeringens forslag for å øke utekontroll av kjøretøy.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet er kritiske til forslaget om å nedskalere og legge ned flere titalls trafikkstasjoner over hele landet. En sentralisering av tjenesten vil også bety at en stor andel av befolkningen får unødvendig lang vei til en trafikkstasjon. I distriktsfylkene kan det bli store avstander til tjenestene. Selv om staten kan spare penger ved å redusere tjenestetilbudet på trafikkstasjonene, kan det bli økte kostnader på innbyggerne. I en rapport fra Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund (ATL) blir det anslått økte kostnader for brukerne på 1 698 300 kroner, og 340 000 kroner i besparelser for Statens vegvesen. Disse medlemmer mener digitaliseringen heller bør føre til at trafikkstasjonene styrkes, at flere av arbeidsplasser bør kunne desentraliseres i stedet for å samles til større enheter.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til forslaget om en kraftig sentralisering av Statens vegvesens trafikkstasjoner, der en rekke stasjoner foreslås nedlagt eller at viktige funksjoner foreslås overflyttet til større stasjoner. Dette medlem erkjenner at en del tjenester innen dette feltet i

økende grad kan bli digitalisert så færre har behov for å oppsøke en trafikkstasjon, men mener denne sentraliseringen er beklagelig av både distrikts- og miljøhensyn. Førerprøver og teknisk kontroll av kjøretøy kan ikke tas over nett. Dette medlem ønsker et likeverdig tjenestetilbud til hele befolkningen og er imot de fleste av de foreslåtte nedleggelsene.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til at Statens vegvesen fikk et tilleggsoppdrag som de nå har levert på, som inkluderer blant annet økt bruk av ambulerende bemanning. I dette forslaget har også Statens vegvesen justert sitt opprinnelige forslag til at det er færre trafikkstasjoner og tilbud som foreslås lagt ned.

Flertallet er opptatt av at vi skal ha et godt tilbud i hele landet, og viser til at departementet nå skal gå igjennom rapporten fra Statens vegvesen før regjeringen skal ta stilling til fremtidig struktur for trafikkstasjonene.

Post 29 OPS-prosjekter

Det foreslås bevilget 1 212,0 mill. kroner på posten.

Komiteen merker seg at vederlag for tidligere etablerte OPS-prosjekt utgjør:

- 143 mill. kroner til E39 Klett–Bårdshaug i Trøndelag, med avtale frem til 2030. I tillegg kommer 7 mill. kroner til å videreføre oppgraderingen av fem tunneler på strekningen.
- 169 mill. kroner til E39 Lyngdal–Flekkefjord i Agder, med kontrakt frem til 2031. I tillegg er det lagt til grunn 63 mill. kroner til å videreføre oppgraderingen av fire tunneler på strekningen.
- 348 mill. kroner til E18 Grimstad–Kristiansand i Agder, med kontrakt frem til 2034.

Videre merker komiteen seg at prosjektet rv. 3/rv. 25 Ommangsvollen–Grundset/Basthjørnet i Innlandet ventes satt i drift høsten 2020. Innenfor rammen er det satt av 427 mill. kroner i statlig bidrag til milepælsbetaling ved trafikkåpning, og det er satt av 55 mill. kroner til å dekke avtalte tilleggsarbeider i anleggsperioden, samt til statlig delfinansiering av årlig vederlag til OPS-selskapet etter trafikkåpning.

Komiteen merker seg videre at milepælsbetalingen ved trafikkåpning er kontraktsfestet til 2 430 mill. kroner, og betaling for tilgjengelighet er kontraktsfestet til 124 mill. kroner per år i kontraktsperioden.

Betaling for tilgjengelighet vil i sin helhet finansieres med bompenger.

Komiteen merker seg videre at Samferdselsdepartementet vil vurdere mulighetene for å fjerne bomstasjoner på sideveier i eksisterende prosjekt, og vil komme tilbake med en vurdering fra 2021.

Komiteen registrerer videre at det er foreslått å sette av midler til forberedende arbeider til OPS-prosjektet rv. 555 Sotrasambandet i Vestland på kap. 1320 post 30.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til prosjektet rv. 3/rv. 25 Ommangsvollen–Grundset/Basthjørnet i Innlandet, hvor regjeringen sier de vil komme tilbake med en vurdering av å fjerne bomstasjoner på sideveier i 2021. Disse medlemmer mener det også må gjøres en endring i den urettferdig høye bompengandelen i prosjektet. En reduksjon av kostnader ved et prosjekt bør også komme bilistene til gode. Det vil gjøre bompengbelastning og innkreving mer rettferdig.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til regjeringens bompengavtale, hvor det fremgår at dette prosjektet vil prioriteres for bompengereduksjon.

Flertallet viser videre til at Samferdselsdepartementet har bedt Statens vegvesen og Nye Veier om å vurdere mulighetene for å fjerne bomstasjoner på sideveier i alle eksisterende prosjekter. I den forbindelse fremkommer det av budsjettproposisjonen at dette vil være en mulighet når en skal se på innretningen av bompengereduksjon i dette prosjektet, siden det i dag eksisterer bomstasjon på sidevei i prosjektet.

Flertallet mener at dersom man fjerner bomstasjon på sidevei, er det noe som kommer bilistene til gode, for da har man en omkjøringsmulighet som er uten bompenger.

Post 30 Riksveiinvesteringer

Komiteen viser til at det foreslås bevilget 13 229,4 mill. kroner til post 30. I tillegg er det lagt til grunn om lag 3 150 mill. kroner i ekstern finansiering.

Komiteen merker seg at dette er en nedgang på 600 mill. kroner fra 2019.

STORE PROSJEKTER

Det foreslås 7 100 mill. kroner. I tillegg er det lagt til grunn om lag 2 700 mill. kroner.

Komiteen viser til proposisjonens oversikt over hvilke prosjekter som er ventet å åpne for trafikk i 2020, og hvilke prosjekt det er satt av midler til forberedende arbeider på. For øvrig vil de statlige midlene bli brukt til å følge opp vedtatte prosjekt.

BYMILJØAVTALER OG BYVEKSTAVTALER

Det foreslås 700 mill. kroner. Midlene foreslås i hovedsak brukt til å etablere sammenhengende sykkelveinett.

Komiteen merker seg at det åpnes opp for å bruke midlene innenfor fylkeskommunalt og kommunalt ansvarsområde. Komiteen merker seg at det vises til byomtalen i kapitlet Nærmere om investeringsprogrammet.

PROGRAMOMRÅDETILTAK

Det foreslås 2 200 mill. kroner fordelt på utbedringstiltak, tiltak for gående og syklende, trafikksikkerhetstiltak, miljø- og servicetiltak samt kollektivtiltak og universell utforming.

Komiteen merker seg at utbedringstiltak er mindre tiltak for å forbedre veiens funksjonalitet, og at de vil der det er hensiktsmessig gjennomføres sammen med tiltak til fornying.

Komiteen viser til at Statens vegvesen har en nasjonal plan for døgnhvileplasser hvor målet er 80 døgnhvileplasser i 2023. Komiteen mener at med riktig fordeling vil dette gi kortere reisetid mellom de aller fleste døgnhvileplassene. Komiteen er også kjent med at Statens vegvesen også arbeider med ny rasteplasstrategi langs riksvei, hvor det bl.a. foreslås helårsåpne rasteplasser med toalett og oppstillingsplass for alle typer kjøretøy. Målet er at det skal være ca. én time mellom hver av rasteplassene. Komiteen viser for øvrig til vegkart.no, hvor det finnes en oversikt over døgnhvileplasser, rasteplasser og helårsåpne toaletter.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til høringsvar fra representanter fra transportnæringen hvor det kommer fram bekymring for nedprioritering av servicetiltak som utbygging av flere funksjonelle døgnhvileplasser. Transportnæringen registrerer også at stadig flere døgnhvileplasser blir vinterstengt. Disse medlemmer mener det er nødvendig med en langsiktig plan utarbeidet i samråd med transportbransjen for bedre å legge til rette for overholdelse av hviletidsbestemmelsene.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til at Statens vegvesen har en nasjonal plan for døgnhvileplasser hvor målet er 80 døgnhvileplasser i 2023. Flertallet mener at med riktig fordeling vil dette gi kortere reisetid mellom de aller fleste døgnhvileplassene. Flertallet er også kjent med at Statens vegvesen arbeider med ny rasteplasstrategi langs riksvei, hvor det bl.a. foreslås helårsåpne rasteplasser med toalett og oppstillingsplass for alle typer kjøretøy. Målet er at det skal være ca. én time mellom hver av rasteplassene. Flertallet viser for øvrig til vegkart.no, hvor det finnes en oversikt over døgnhvileplasser, rasteplasser og helårsåpne toaletter.

FORNYING AV RIKSVEI

Det foreslås 2 100 mill. kroner.

Komiteen merker seg at midlene i hovedsak skal brukes for å tilfredsstille kravene til tunnelsikkerhets- og elektroforskriftene.

PLANLEGGING OG GRUNNERVERV M.M.

Det foreslås 850 mill. kroner.

Komiteen merker seg at midlene skal brukes til å legge til rette for tilstrekkelig planavklaring for prosjekter prioritert i Nasjonal transportplan og legge grunnlaget for fremtidig prioritering. Komiteen viser for øvrig til oversikten i proposisjonen over hvilke kommunedelplaner og reguleringsplaner som skal gjennomføres.

NASJONALE TURISTVEIER

Det foreslås 150 mill. kroner.

Komiteen viser til at nasjonale turistveier omfatter 18 veistrekninger med en samlet veilengde på 2 151 km. I løpet av 2020 vil 161 prosjekter være gjennomført.

Komiteen merker seg at det forutsettes bidrag fra fylkeskommuner og kommuner på til sammen 15 mill. kroner for 2020.

Komiteen registrerer at departementet i løpet av 2020 vil se nærmere på den samlede ressursbruken til nasjonale turistveier og vurdere hvilken innretning denne ordningen skal ha videre.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti merker seg at Samferdselsdepartementet i løpet av 2020 vil se nærmere på den samlede ressursbruken til nasjonale turistveier. Disse medlemmer vil uttrykke bekymring for at verdien disse veiene har for norsk reiselivsnæring, ikke blir tilstrekkelig anerkjent.

SAMARBEIDSPROSJEKT MED EKSTERNE

Det foreslås 100 mill. kroner.

Komiteen merker seg at denne posten har en motpost i kap. 4320 Statens vegvesen, post 1 Salgsinntekter, hvor betalinger inn fra eksterne inntektsføres.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til at regjeringspartiene på Stortinget er enige om å gjøre noen justeringer i budsjettet for 2020, ut over regjeringens forslag til Stortinget. Endringen fører til en reduksjon i bevilgningen til riksveinvesteringer med 100 mill. kroner for 2020.

KABOTASJE

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til at det utføres vesentlig kabotasjevirkosomhet i tur-

bussnæringen i Norge, og at veitransportnæringen har ønsket en innstramning i regelverket. De norske reglene baserer seg på et felles europeisk regelverk. Flertallet merker seg at Danmark med virkning fra 1. november 2019 gjennomfører innstramning av regelverket, slik at turbusser bare kan utføre kabotasje i 7 dager per måned. Flertallet er kjent med at regjeringen allerede ser på den danske fortolkningen av kabotasjereguleringen for busser, og ber om at muligheten for tilsvarende innstramminger i det norske regelverket blir vurdert.

Flertallet viser til regjeringens fremlagte Prop. 11 LS (2019–2020) Endringer i vegfraktloven mv. (elektroniske fraktbrev), som er til behandling i justiskomiteen. Flertallet anser at innføring av elektroniske fraktbrev vil gi mulighet for økt kontroll og overvåkning av utenlandske vogntog og gods under transport, økt sporebarhet av senere endringer i fraktbrevet, mer nøyaktige opplysninger og et sikrere grunnlag for å identifisere partene gjennom regler om elektronisk signatur. Flertallet mener at dette vil gi et bedre kontrollgrunnlag med vogntogene/næringen og føre til en mer rettferdig konkurransesituasjon.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at det utføres vesentlig kabotasjevirkosomhet i turbussnæringen i Norge. Kabotasje er i ferd med å utkonkurrere norske turbusselskaper. Disse medlemmer viser til at det er innført begrensninger i muligheten for kabotasjekjøring med turbuss i Danmark, der det ikke er anledning til å foreta kabotasjekjøring i mer enn 7 dager per måned. Disse medlemmer vil at slike regler også skal innføres i Norge.

Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med tiltak for å begrense kabotasjekjøring for utenlandske busser i Norge, etter modell fra Danmark.»

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med tiltak for å styrke kontrollen av allmenngjøringen i turbussmarkedet.»

«Stortinget ber regjeringen legge til rette for at utenlandske turbussoperatører pålegges å registrere seg i mva.-registeret fra første krone.»

Disse medlemmer vil peke på at disse partiene en rekke ganger har kommet med forslag til bedre systemer for kontroll av spesielt utenlandske vogntog og oppfølging av brudd på norsk lovverk. Disse medlemmer vil understreke at den enormt økende trafikken av utenlandske vogntog og turbusser her i landet

krever langt bedre oversikt, bedre kontrollsystemer og bedre oppfølgingstiltak enn vi har i dag. Bransjeorganisasjonene har i lang tid etterspurt et digitalt transportregister, slik at vi til enhver tid får svar på viktige spørsmål som hvor mange vogntog det er på veiene, hvem de er, hva de gjør, inn- og utreisetidspunkt osv.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative statsbudsjett, der det settes av 10 mill. kroner til dette formålet.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede modeller for et digitalt transportregister for all godstransport inn og ut av landet og oppdragene som utføres, i den hensikt å få full oversikt over alle aktører og bedre kontroll med brudd på norske lover og forskrifter.»

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til Senterpartiets Representantforslag 104 S (2018–2019) om å be regjeringen fremme et lovforslag som sikrer at bedrifter hjemmehørende i utlandet må betale merverdiavgift fra første krone omsatt i Norge.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at representanter fra bussnæringen i Norge er tydelige på at de ønsker en nullgrense for mva.-innbetaling for busselskap hjemmehørende i utlandet, fordi de erfarer at merverdiavgift ikke blir betalt inn. Disse medlemmer mener dette, sammen med andre konkurransevridende forhold, gjør at norske busselskap får en urimelig konkurranseulempe sammenlignet med utenlandske konkurrenter.

Store prosjekter

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti vil si nei til de største riksveiprosjektene, med bl.a. flere store motorveier. Dette medlem viser til sitt alternative statsbudsjett, der bevilgningen til dette formålet foreslås redusert med 655 mill. kroner sammenliknet med regjeringens forslag, ved å kutte bevilgningen til E18 Retvet–Vinterbro, E18 Lysaker–Ramstadsletta og rv. 4 Roa–Gran.

I stedet for den pengesløsende og miljøfiendtlige motorveiplanen som inneværende NTP bygger på, ønsker dette medlem større nøkternhet i veiutbyggingen slik også Riksvegutredningen fra 2015 la opp til, men som regjeringen forkastet.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti vil også henvide til den nylig framlagte utredningen gjort av Statens vegvesen og Vegdirektoratet, som viser at det er langt rimeligere med såkalt to- og trefelts vei enn firefeltsvei på strekninger med ÅDT mindre enn 20 000. Det konkluderes der med at to- og trefeltsvei er det beste alternativet, pga. lavere kostnader, større samfunnsøkonomisk nytte og bedre trafiksikkerhet.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti vil tilføye at energiforbruket øker sterkt ved økning av farten fra 90 km/t og oppover. Dette gjelder selvsagt enten det er fossibiler eller el-biler.

Dette medlem støtter samtidig opp om bygging av viktige omkjøringsveier, der stor trafikk er en stor belastning på lokalbefolkning og miljø.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti vil understreke behovet for å få slutført planleggingen og påbegynt byggingen av E134, på strekningen Dagslett–E18 i Lier. Dette er en sterkt trafikkert, smal tofelts vei – med over 18 000 i ÅDT – som går gjennom boligområder. Dette veiprojektet er presserende å få realisert med tanke på trafikkbelastning og veistandard, og befolkningen har ventet på en løsning i flere tiår.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, merker seg at representantene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti er enig med flertallet i at det er nødvendig å bygge ny E134 gjennom Lier. Representantene peker på den urimelige belastningen en trafikk med 18 000 i ÅDT utgjør for beboerne langs traseen. Flertallet er derfor forundret over at representanten fra Sosialistisk Venstreparti ikke viser noen forståelse for den belastningen E18 gjennom Bærum, med en ÅDT på 80 000, utgjør for beboerne langs den traseen.

Utbedringstiltak

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti vil prioritere mer midler til utbedringstiltak på riksveiene. Dette medlem viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative statsbudsjett, der det foreslås bevilget 100 mill. kroner mer til dette formålet enn i regjeringens forslag.

Gående og syklende

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti vil prioritere oppbygging av gang- og sykkelveier langs riksveiene, og viser til partiets alternative statsbudsjett, der det foreslås å bevilge 200 mill. kroner

til dette formålet ut over regjeringens forslag, herunder 10 mill. kroner til gang- og sykkelvei i Mysen og 10 mill. kroner til utbyggingsplan i Indre Østfold.

Trafiksikkerhetstiltak

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at regjeringen begrenser bruken av streknings-ATK, et viktig virkemiddel for å få ned trafikkulykker. Disse medlemmer synes det er uakseptabelt at en politisk legger faglig og dokumentert kunnskap til side og stanser planlagte prosjekt som strekningsvis farts kontroll. Disse medlemmer mener denne beslutningen bør tillegges Statens vegvesen.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti vil understreke at for høy fart medfører stor fare for liv og helse. Dette medlem tar klar avstand fra Samferdselsdepartementets politiske ledelse, som ivrer for stadig høyere fartsgrenser på norske veier.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti vil vise til at rapporten «Utredning av 120 km/t som fartsgrense på norske motorveier» har funnet at det vil koste 4,8 mrd. kroner mer å bygge 46 mil nye motorveier for å tåle 120 km/t. Og disse pengene spares ikke inn igjen ved at trafikken går fortere – dette gir ifølge beregningene et samfunnsøkonomisk tap på 3,4 mrd. kroner. Utredningen peker også på at godstrafikken ikke får noen nytte av økt fartsgrense, fordi de har egne fartsgrenser. Disse medlemmer vil framheve at utredningen viser at å øke fartsgrensen for alle strekningene omhandlet – altså totalt 570 km – vil føre til en økning i forventet antall drepte og skadde i trafikken, og at erfaringer fra Sverige viser større økninger i dette enn de rådende modellene anslår.

Planlegging og grunnerverv m.m.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til Senterpartiet og Sosialistisk Venstrepartis merknad om å utsette oppstarten av E18 fordi det nye flertallet i Viken har varslet en annen holdning enn Akershus fylkeskommune. Flertallet vil understreke at planene om ny E18 bygger på et massivt flertall i Akershus fylkesting. Det har derfor, helt siden 2008, vært utført både planlegging og grunnerverv i henhold til lovlige fattede vedtak, både lokalt og nasjonalt. Det er så langt investert 1,6 mrd. kroner i prosjektet. Flertallet vil fremheve at det vil være uholdbart å planlegge store prosjekter i Norge dersom lovlige vedtak skal underkjennes etter at alle planer er godkjent og bare mangler vedtak fra Stortinget om endelig kostnadsramme.

Flertallet legger for øvrig til at E18 er en sentral del av den lokale enigheten om Oslopakke 3, som også er grunnlaget for byvekstavtalen som staten skal inngå med Oslo og Akershus. Flertallet vil derfor uttrykke sterk bekymring over at det nå sås tvil om E18-prosjektet fra lokalpolitisk hold, men også fra politiske partier på Stortinget.

Flertallet viser videre til at Arbeiderpartiet og Senterpartiet sluttet seg til regjeringens forslag om en kontinuerlig utbygging fra Lysaker til Ramstadsletta ved Stortingets behandling av Nasjonal transportplan og Oslopakke 3 i 2017.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti registrerer at hele 850 mill. kroner er satt av i regjeringens budsjettforslag til denne posten. Dette medlem vil signalisere klar motstand mot videre planlegging og bruk av midler til særlig tre prosjekter. Det første er planlegging til storprosjektet Fergefri E39, der bare planleggingskostnadene til fjordkryssingene hittil har kommet opp i 1,8 mrd. kroner. Dette medlem mener hyppige nullutslippsferger bør utredes og fases inn i stedet.

Det andre prosjektet dette medlem vil peke på som miljøfiendtlig og ødslende, er E18 Vestkorridoren.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til uttalelser fra det politiske flertallet i Oslo bystyre og Viken fylkesting, og det faktum at gjeldende planer for utbygging av E18 Vestkorridoren ikke lenger har lokal politisk støtte. Disse medlemmer mener videre framdrift i utbyggingen må stilles i bero inntil en ny avtale med lokaldemokratisk tilslutning er framforhandlet.

Det tredje prosjektet komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti vil fremheve, er rv. 35 Hokksund–Åmot, som er planlagt som en firefelts motorvei bygd over kulturmark, dyrka mark og skog. Dette blir gjort samtidig som at ingen grep blir tatt for å gjenåpne togstasjonene på samme strekning på Randsfjordbanen (i dag deler av Bergensbanen), der ingen tog stopper i dag. Dermed har pendlerne ikke noe togalternativ. Etter dette medlems syn er det feilslått politikk ikke å satse på jernbanen først, og deretter se an behovet for ny vei / utbedret vei.

Dette medlem er spesielt kritisk til planlegging av fergefri Bjørnafjord (Hordfast). På denne bakgrunn vil dette medlem fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen stanse all videre planlegging av fergefrie alternativer til kryssing av Bjørnafjorden i prosjektet Fergefri E39.»

Nærmere om investeringsprogrammet

KORRIDOR 3 OSLO–GRENLAND–KRISTIANSAND–STAVANGER *Eigerøy bru*

Komiteen vil peke på problemene som Egersund-samfunnet opplever med Eigerøy bru, som er gammel og underdimensjonert, og hvor ferdselen de siste årene er underlagt vektrestriksjoner. Situasjonen innebærer begrensninger for næringslivet og arbeidslivet i et samfunn som allerede er preget av omstillingsprosesser.

Komiteen vil påpeke viktigheten av å prioritere bruarbeidet for å sikre nødvendig næringsutvikling og ferdsel på kort og lang sikt.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti konstaterer at bruarbeidet lar vente på seg, men understreker viktigheten av at samferdselsmyndighetene nå stiller opp, og at arbeidet med en løsning på bru-problemet framskyndes.

E18 Grimstad–Kristiansand

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til situasjonen rundt strekningen E18 Grimstad–Kristiansand. Veien er ny. Den har imidlertid lavere krav når det gjelder spordybde enn tilsvarende veier, fordi den er bygget som et OPS-prosjekt. Bilister som bruker strekningen, frykter vannplaning ved regnvær. Disse medlemmer ber regjeringen sørge for at det stilles samme krav til standard spordybder på E18 Grimstad–Kristiansand som for tilsvarende motorveistrekninger i landet for øvrig.

KORRIDOR 4 STAVANGER–BERGEN–ÅLESUND–TRONDHEIM

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative statsbudsjett, der bevilgningen til korridor 4 foreslås redusert med 200 mill. kroner sammenliknet med regjeringens forslag, ved å fjerne bevilgningen til E39 Rogfast for 2020.

KORRIDOR 5 OSLO–BERGEN/HAUGESUND MED ARM VIA SOGN TIL FLORØ

E16 Bergen–Voss og Vossabana

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet mener at nå må dette prosjektet igangsettes, og viser til at Senterpartiet i sitt alternative statsbudsjett foreslår 75 mill. kroner ut over regjeringens forslag.

KORRIDOR 6 OSLO–TRONDHEIM MED ARMER TIL MÅLØY, ÅLESUND OG KRISTIANSUND

Komiteen viser til Nasjonal transportplan, hvor E136 Stuguflåten–Rødstøl ligger inne i første planperiode. Komiteen viser til at dette er en særdeles viktig ek-

sportvei ut og inn av Møre og Romsdal, og har høy andel tunge kjøretøy.

**KORRIDOR 7 TRONDHEIM–BODØ MED ARMER MOT SVERIGE
E6 Sørrelva–Borkamo**

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til Senterpartiet sin merknad i Innst. 460 S (2016–2017) om strekninga E6 Sørrelva–Borkamo i Nordland, og mener det er viktig å sikre oppstart snarest for å best mulig utnytte massene som er lagt ut langs traséen i forbindelse med bygging av Tjernfjelltunnelen rv. 77, som åpnet høsten 2019. E6 Sørrelva–Borkamo skulle vært bygd i sammenheng med Tjernfjelltunnelen for å best mulig utnytte synenergiene i disse to prosjektene som henger sammen på flere vis. Senterpartiet følger opp i sitt alternative budsjett med forslag om en oppstartsbevilgning på 50 mill. kroner.

Helgeland Sør, Grane

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til de to delstrekningene på til sammen under 10 km lengst sør i Grane, som er tatt ut av veipakken Helgeland Sør i Nordland – dette til tross for at det allerede i lang tid er innkrevd bompenger på denne veipakken, som også inkluderte flaskehalsene lengst sør i fylket. Trafikkmålinger ved Nordlandsporten viser at dette er en del av stamveinettet, med en økende årssdøgnetrafikk for store kjøretøy. Senterpartiet følger opp i sitt alternative budsjett med forslag om en oppstartsbevilgning på 100 mill. kroner.

KORRIDOR 8 BODØ–NARVIK–TROMSØ–KIRKENES MED ARMER TIL LOFOTEN OG MOT SVERIGE, FINLAND OG RUSLAND

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til komiteens tur til Finnmark og Troms i september 2018, hvor Statens vegvesen orienterte og det ble gjennomført befarings av rv. 93 Kløfta. Området er rasfarlig, og disse medlemmer viser til Arbeiderpartiets forslag i Nasjonal transportplan, som løftet dette prosjektet inn i første planperiode 2018–2023.

Disse medlemmer viser til at rv. 94 fra Skaidi til Hammerfest ikke ferdigstilles, til tross for Hammerfests betydning og utfordringer knyttet til petroleumsnæringa. Rv. 94 har mye tungtrafikk som kjører rett gjennom Hammerfest by. Hammerfest er dessuten landets fjerde største oppdrettskommune, noe som også fører til stor belastning på veiene. Disse medlemmer viser til at strekningen var en del av Nasjonal transportplan 2014–2023, samt definert som en utbedringsstrekning.

Post 31 Skredsikring riksveier

Komiteen viser til at regjeringen foreslår at det settes av 1 080 mill. kroner til skredsikring av riksveier. Skredsikring er viktig for trygge veier. Mer ras og flom bidrar til økt behov for skredsikring. Innenfor forslaget prioriteres midler til anleggsstart for prosjektet E16 Kvamskleiva i Innlandet, samt å sikre anleggsdrift for allerede vedtatte prosjekter. Bl.a. er det prioritert midler til å videreføre prosjektene rv. 13 Vik–Vangsnes og rv. 5 Kjøsnestfjorden i Vestland, samt E69 Skarvberg tunnelen i Troms og Finnmark.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til Arbeiderpartiets alternative budsjett-opplegg, hvor det settes av 150 mill. kroner mer enn i regjeringens budsjettproposisjon til skredsikring av riksveier.

Mer flom og ras som følge av klimaendringer gjør at flere strekninger bør prioriteres.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet ønsker å prioritere skredsikring høyere enn det regjeringen gjør. Rasutfordringene rundt omkring i landet må tas på alvor. Faren for ras er en uhyggelig realitet for veifarende i mange deler av landet. Disse medlemmer viser til Senterpartiets alternative statsbudsjett, der det foreslås å bruke 100 mill. kroner mer enn regjeringens forslag på skredsikring av riksveier.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti ønsker langt større satsing på trygge riksveier, blant annet gjennom skredsikring. Dette medlemmer viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative statsbudsjett, der det settes av 200 mill. kroner mer til dette enn regjeringens forslag.

Post 36 E16 over Filefjell

Komiteen viser til at det foreslås å bevilge 50 mill. kroner til restfinansiering av utbyggingen Øye–Eidsbru i Innlandet. Komiteen merker seg at dette er siste etappe i den samlede utbyggingen av E16 over Filefjell. Prosjektet omfatter om lag 4 km vei i trasé utenom Øye sentrum. Om lag 2 km av veien legges i tunnel. Veien bygges med 8,5 m veibredde. Komiteen registrerer at anleggsarbeidene startet i juni 2016, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i desember 2019, mot tidligere planlagt mars 2019. Komiteen merker seg at midlene i 2020 i hovedsak blir brukt til sluttoppgjør.

Post 61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene

Det foreslås bevilget 254,3 mill. kroner på kap. 1320 post 61.

Komiteen viser til at rentekompensasjonsordning for transporttiltak i fylkene ble innført i 2010. Lånerammen for årene 2010–2014 var 2 mrd. kroner, og

for årene 2015–2017 3 mrd. kroner. Det foreslås ikke ny låneramme for 2020. Komiteen har merket seg at behovet for bevilgninger avhenger av rentenivå.

Post 64 Utbedring på fylkesveier for tømmertransport

Det foreslås bevilget 25,8 mill. kroner på kap. 1320 post 64.

Komiteen viser til at det i Meld. St. 33 (2016–2017) Nasjonal transportplan 2018–2029 ble lagt til grunn en tilskuddsordning til utbedring av flaskehals for tømmervogntog på fylkesveinettet. Komiteen har merket seg at midlene skal bidra til en funksjonell og effektiv tømmertransport. Komiteen viser til at forsterkningstiltak på bruer som ikke tåler 60 tonn totalvekt, prioriteres. Komiteen har også merket seg at forslaget baserer seg på innspill fra skog- og trenæringen og bygger på vurderinger av løsninger og kostnader.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til Senterpartiets alternative statsbudsjett, der det foreslås 50 mill. kroner mer enn regjeringens forslag for å dekke inn etterslepet i bruiprogrammet. Disse medlemmer vil også styrke satsingen på skogsbilveier og tømmerkaier. Gevinsten av de siste årenes tilrettelegging for tømmertransport blir ikke tatt ut, på grunn av manglende oppgradering av bruer.

FYLKESVEIER

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, regis-

Bredbånd	244 mill. kroner
Tilskudd til store kollektivprosjekter	165 mill. kroner
Tilskudd til ferge- og hurtigbåtfylker	92,5 mill. kroner
Tilskudd til FOT-ruter	40 mill. kroner

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til at Senterpartiet i alternative statsbudsjetter over flere år, også i forslaget for 2020, har foreslått betydelig økte midler til opprusting av fylkesveiene. Disse medlemmer mener fylkeskommunene selv kan vurdere hvilke fylkesveier som bør prioriteres, og at en egen tilskuddsordning ut over rammen til fylkeskommunene vil føre til mer byråkrati enn nødvending. Senterpartiet fremmet våren 2019 forslag om et eget vedlikeholdsprogram for fylkesveinettet, Dokument 8:131 S (2018–2019). Dessverre stemte regjeringspartiene dette ned i Stortinget. Disse medlemmer viser til at Senterpartiet i sitt alternative statsbudsjett foreslår en økning av rammetilskuddet til fylkeskommunene, der 1 mrd. kroner er tiltenkt økt vedlikehold av fylkesveier.

Disse medlemmer ønsker betydelig økte midler til opprusting av fylkesveiene. Disse veiene har i dag et enormt vedlikeholdsetterlepet og regjeringen har ikke

trerer at Senterpartiet foreslår å bruke 1 mrd. kroner på vedlikehold av fylkesveinettet uten å beskrive hvor disse midlene skal fordeles eller prioriteres. Senterpartiet foreslår at midlene tildeles over rammetilskuddet til fylkeskommunene med vanlig fordelingsnøkkel uten øremerking, som er lite treffsikkert da fylkene har til dels svært ulike vedlikeholdsbehov. Flertallet mener at det er avgjørende at fylkeskommunene også selv prioriterer vedlikehold av sine veier, dersom vi skal nå målet om å ta igjen det omfattende etterslepet. Derfor ønsker flertallet en ordning som innebærer at fylkeskommunene søker staten om medfinansiering basert på en forpliktende plan for reduksjon av vedlikeholdsetterlepet på fylkesveiene. Flertallet mener at det er en bærekraftig løsning som ivaretar fylkeskommunenes ansvar og selvstendighet til selv å prioritere, samtidig som staten bidrar med ekstramidler der behovene er størst. Flertallet viser for øvrig til at den endelige ordningen er ventet å komme på plass i forbindelse med behandlingen av Nasjonal transportplan 2022–2033.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til Arbeiderpartiets alternative statsbudsjett for kommunal- og forvaltningskomiteen, hvor fylkeskommunens frie midler økes med 500 mill. kroner og regionale utviklingsmidler med 200 mill. kroner. I tillegg settes det av følgende midler til fylkeskommunenes disposisjon ut over regjeringens forslag:

vist vilje til å bruke penger på å rette på dette, til tross for at fylkeskommunene over flere år har ropt et varsko. I 2018 ble etterslepet på fylkesveinettet estimert til om lag 59 mrd. kroner. Senterpartiet fremmet våren 2019 forslag om et eget vedlikeholdsprogram for fylkesveinettet, Dokument 8:131 S (2018–2019). Dessverre stemte regjeringspartiene dette ned i Stortinget. Disse medlemmer viser til at Senterpartiet i sitt alternative statsbudsjett foreslår en økning av rammetilskuddet til fylkeskommunene, der 1 mrd. kroner er tiltenkt økt vedlikehold av fylkesveier.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til det kolossale etterslepet på vedlikeholdet av fylkesveiene våre og vil understreke at dette i stor grad skyldes feilprioritering av midler innen norsk samferdsel. Dette medlem vil overføre betydelige midler fra store motorveiprosjekter som både er miljø-

belastende og budsjettbelastende, til bl.a. større rammer for fylkeskommunenes veinett. Det henvises til partiets alternative budsjett, der kommunerammen økes med hele 7 mrd. kroner ut over regjeringens forslag.

Tilskudd til gang- og sykkelveier

Komiteen tar til etterretning at tilskuddet til gang- og sykkelveger i det fylkeskommunale vegnettet blir tildelt gjennom rammetilskuddet til Kommunal- og moderniseringsdepartementets budsjett. Dette skjer som en følge av at ansvaret for det fylkeskommunale veinettet er overført fylkeskommunene, slik det er gjort rede for i Meld. St. 6 (2018–2019) Oppgaver til nye regioner. Komiteen noterer seg at bevilgningen som er foreslått overført, er på 81 mill. kroner, mot 78,5 mill. kroner for inneværende år.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti vil vise til at partiets alternative statsbudsjett, der denne posten foreslås økt med 100 mill. kroner mer enn regjeringens forslag, innenfor kommunerammen.

Skredsikring fylkesveier

Komiteen viser til at konsekvenser av regionreformen og overføring av ansvar til fylkene er at midlene på kap. 1320, post 62 Skredsikring fylkesveier, 796,3 mill. kroner, overføres til Kommunal- og moderniseringsdepartementets budsjett, kapittel 572. Det legges opp til at midlene gis en særskilt fordeling (tabell C) i 2020. Det vises til Beregningsteknisk dokumentasjon til Prop. 1 S (2019–2020) for Kommunal- og moderniseringsdepartementet (Grønt hefte).

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti mener at regjeringens samferdselspolitikk ikke tar rasutfordringene på alvor. Faren for ras er en uhyggelig realitet for veifarende i mange deler av landet.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til Senterpartiets alternative statsbudsjett, der det foreslås å bruke 200 mill. kroner mer enn regjeringens forslag på rassikring av fylkesveier, øremerket i rammetilskuddet til fylkeskommunene.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti vil peke på det store behovet som eksisterer for skredsikring langs fylkesveiene. Dette medlem viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative statsbudsjett, der det settes av 184 mill. kroner mer til dette ut over regjeringens forslag, øremerket i kommunerammen.

Post 65 Tilskudd til fylkesveier

Komiteen merker seg at det foreslås opprettet en ny post på 100 mill. kroner. Posten skal danne en ny tilskuddsordning for fylkesveier med særlig stor næringstransport som er av nasjonal interesse.

Komiteen viser til at flere av fylkesveiene våre er av stor betydning for næringslivet, og at departementet i oppdragsbrev til underliggende virksomheter i forbindelse med Nasjonal transportplan 2022–2033 også har bedt virksomhetene om å identifisere strekningene som er av størst betydning på riks- og fylkesveinettet. Komiteen merker seg at regjeringen vil komme tilbake til hvordan den nye tilskuddsordningen skal administreres.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Senterpartiet, merker seg at regjeringen har fremmet en tilleggsproposisjon for Stortinget 8. november 2019. I tillegget foreslår regjeringen at det opprettes en tilsagnsfullmakt for post 65, slik at en samlet ramme for nye tilsagn ikke overstiger 50 mill. kroner. Forslaget fremmes slik at det skal være mulig for flerårige prosjekter å få tildelt midler gjennom den nye tilskuddsordningen.

Et annet flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, vil påpeke at den endelige ordningen først er ventet å komme på plass i forbindelse med behandlingen av NTP 2022–2033 (jf. Dokument 8:119 S (2017–2018), Representantforslag om eit statleg vedlikeholdsprogram for fylkesvegnettet, som ble behandlet i Stortinget 18. februar 2018 (Innst. 241 S (2017–2018))).

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til Dokument 8:131 S (2018–2019) om et statlig vedlikeholdsprogram for fylkesveier. Disse medlemmer mener situasjonen er kritisk, og at dagens regjering bevilger for lite til fylkeskommunene i frie inntekter. Videre viser disse medlemmer til Arbeiderpartiets alternative budsjettopplegg de siste seks årene, hvor Arbeiderpartiet hvert år har foreslått ca. 1 mrd. kroner mer til fylkeskommunene.

Disse medlemmer støtter en etablering av en ny tilskuddsordning for fylkesveier med særlig stor næringstransport som er av nasjonal interesse, men mener en pott på 100 mill. kroner ikke er tilfredsstillende.

Disse medlemmer viser til Arbeiderpartiets alternative budsjettopplegg, hvor det settes av 200 mill. kroner mer enn i regjeringens budsjettproposisjon til tilskuddsordningen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser videre til den økonomiske situasjonen for fylkeskommunene og regjeringens manglende øko-

nomiske oppfølging av regionreformen. I dag er forfallet på fylkesveier beregnet til mellom 60 og 70 mrd. kroner. Regionreformen gir fylkene ytterligere oppgaver som ikke er fullfinansiert. Dette gjelder fiskerihavner, FOT-ruter, sams vegadministrasjon og tilskudd til ikke-statlige lufthavner. I tillegg er fylkeskommunene pålagt å nå Stortingets klimamål. Dette gir fylker med mange ferger og hurtigbåtsamband spesielt store økonomiske utfordringer. Denne ekstra utfordringen må kompenseres.

Post 72 Kjøp av riksveiferjetjenester

Komiteen merker seg at det foreslås bevilget 1 487,9 mill. kroner til kjøp av riksveiferjetjenester og at rutetilbudet fra 2019 i hovedsak videreføres. Komiteen legger til grunn at forslaget sikrer tilstrekkelig kapasitet i riksveiferjedriften til å videreføre dagens rutetilbud og ivaretar krav om null- og lavutslippsteknologi i allerede inngåtte kontrakter. Komiteen merker seg videre at takstene foreslås økt med 3,2 pst. i snitt. Komiteen er tilfreds med at det i framtidige anbud tas sikte på god balanse mellom å stimulere til utvikling og implementering av ny og fremtidsrettet teknologi, samtidig som eksisterende fartøy utnyttes på en fornuftig måte. Komiteen merker seg at AutoPASS for ferje startet opp 1. januar 2019, og i løpet av 2020 vil om lag 90 pst. av trafikantene på riks- og fylkesveiferjesamband reise på samband som er en del av ordningen «AutoPASS for ferje».

Post 73 Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene

Det foreslås bevilget 1,4 mrd. kroner på kap.1320 post 73.

Komiteen viser til at 40 prosjekter har fått tilsagn om reduserte bompengesatser etter ordningen. Komiteen viser til at bevilgningen har økt med om lag 870 mill. kroner fra saldert budsjett 2019, i tråd med regjeringens partienes bompengavtale. Komiteen viser videre til at økningen skal brukes til en ny ordning for nedbetaling av bompengegjeld. For 2020 er det prosjektene E136 Tresfjordbrua og Vågstrandstunnelen i Møre og Romsdal, E18 Arendal–Tvedestrand i Agder, rv. 13 Hardangerbrua i Vestland og E6 Hålogalandsbrua i Nordland som prioriteres. For E136 legges det til grunn at bomstasjonen ved Vågstrandstunnelen skal avvikles, og for de øvrige prosjektene vil den ekstraordinære bevilgningen gi rom for betydelige takstreduksjoner.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, merker seg at regjeringen ut over de foreslåtte bevilgningene for 2020-budsjettet videre vil prioritere reduserte bompenger i prosjektene E16 Bjørum–Skaret i Viken og

rv. 3/25 Ommangsvollen–Grundset/Basthjørnet i Innlandet. I disse prosjektene er det lagt opp til bomstasjoner og innkreving på sideveier. Flertallet viser i den forbindelse til at Samferdselsdepartementet før sommeren varslet at de skal vurdere mulighetene for å fjerne bommer på sideveier i eksisterende prosjekter.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti vil vise til partiets alternative statsbudsjett, der bevilgningene på denne posten foreslås fjernet for å frigjøre midler til kollektiv- og jernbanesatsing.

3.11 Kap. 4320 Statens vegvesen

Komiteen registrerer at de største inntektskildene til Statens vegvesen er innbetalinger fra eksterne knyttet til samarbeidsprosjekter, salg av oppslag i Autosys motorvognregister og salg av kjennemerker. Komiteen registrerer videre at de totale inntektene for 2020 er budsjettet til 905,7 mill. kroner og at omfanget av oppgaver og aktiviteter varierer over tid, og at det derfor er knyttet stor usikkerhet til inntektene.

3.12 Kap. 1321 Nye Veier AS

Det foreslås bevilget 5 605,7 mill. kroner på kap. 1321 Nye Veier AS.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til at etableringen av veiselskapet Nye Veier AS var en viktig del av veireformen. Veiselskapet planlegger, bygger, drifter og vedlikeholder viktige hovedveier i Norge. Flertallet vil også fremheve at veiselskapet skal sikre helhetlig og kostnadseffektiv utbygging og drift av sine tildelte veiprojekter. Flertallet har merket seg at regjeringen har fulgt opp føringen om et langsiktig bevilgningsnivå på 5 mrd. 2016-kroner fra og med budsjettet for 2018. Dette følges opp videre også i 2020.

Flertallet viser til at veiselskapet for 2020 har avtalt utbyggingsaktivitet på flere av hovedveiprojektene på E6, E18 og E39. Flertallet har merket seg at prosjektene som det er inngått avtale om, sikres helhetlig utbygging av firefelts motorveier. Selskapet prioriterer rekkefølgen for utbyggingene etter samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Flertallet har videre merket seg at frem til prosjektene blir prioritert for utbygging, arbeider veiselskapet målrettet for å øke nytten av prosjektene. Dette gjøres ved å redusere reisetid og kostnader.

Flertallet viser til at Nye Veier AS mener at kostnadene på oppstartsporteføljen kan reduseres med inn til 20 pst., samtidig som selskapet anslår at de fleste prosjektene som lå i oppstartsporteføljen, ville kunne være utbygd i løpet av 12–13 år. Det er vesentlig raskere enn de 20 årene som lå til grunn for veireformen.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti vil vise til partiets alternative statsbudsjett,

der bevilgningen til Nye Veier AS foreslås redusert med 1 400 mill. kroner sammenliknet med regjeringens forslag, for å stanse motorveiprojekter.

3.13 Kap. 1323 Vegtilsyn

Det foreslås bevilget 19,2 mill. kroner på kap. 1323.

Komiteen viser til at Vegtilsynets viktigste oppgave for 2020 er å sørge for at Statens vegvesen og Nye Veier AS oppfyller krav som er satt. Formålet med Vegtilsynet er å ivareta sikkerheten på riksveinettet. Komiteen vil fremheve at god kvalitet på veiene har avgjørende betydning for trafikksikkerheten for alle trafikanter. Vegtilsynet skal føre tilsyn med tilbydere av trafikkinformasjon. Komiteen vil også vise til at Vegtilsynet ble fristilt og omdannet til eget forvaltningsorgan fra 1. januar 2017.

3.14 Kap. 4322 Svinesundsforbindelsen AS

Komiteen merker seg at saldoen på det statlige lånet til Svinesundsforbindelsen AS var 254 mill. kroner ved utgangen av 2018, og at det legges opp til at selskapet betaler 150 mill. kroner i avdrag i 2019 i tråd med Norges forventede andel av nettoinntekten og selskapets bankinnskudd. Komiteen registrerer at resterende lån forventes nedbetalt i 2020, og at det følger ventes at bompengeneinnkrevingen avsluttes i løpet av 2020.

3.15 Kap. 5624 Renter av Svinesundsforbindelsen AS

Komiteen merker seg at Svinesundsforbindelsen AS skal betale renter på det statlige lånet i forbindelse med prosjektet, og at det er budsjettert med 2 mill. kroner i renter for 2020.

3.16 Kap. 1330 Særskilte transporttiltak

Post 67 (Ny) Gjenopprette ordningen «Kollektivtransport i distriktene»

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til at det i perioden 2007–2015 ble tildelt 154 mill. kroner til kollektivtransportprosjekter over hele landet. I de årene ordningen varte, har i gjennomsnitt 12 av 19 fylkeskommuner årlig gjennomført tiltak på 2,8 mill. kroner i året hver. Disse medlemmer viser til at ordningen gjorde det mulig for fylkene å teste nye modeller for kollektivtrafikk i spredtbygde strøk, for eksempel med modeller hvor taxi tas i bruk for å bringe folk til buss/tog. Fordi tilskuddsordningen gjør kollektivtransporten i distriktene mer effektiv og klimavennlig, samtidig som den bedrer reisemulighetene for mange i spredtbygde strøk, foreslår Senterpartiet å bevilge 10 mill. kroner til ordningen i 2020. Det legges opp til at fylkene kan søke penger til forsøksprosjekter og igangsettingstiltak.

Post 60 Utvidet TT-ordning for brukere med særskilte behov

Komiteen viser til at det i 2020 settes av 236,5 mill. kroner til utvidet TT-ordning for brukere med særskilte behov. Ved årets utløp er det 13 fylker som er med i ordningen. Dette er: Aust-Agder, Finnmark, Møre og Romsdal, Sogn og Fjordane, Troms, Trøndelag, Vestfold, Østfold, Hedmark, Hordaland, Telemark, Nordland og Oppland fylkeskommuner. Bevilgningsforslaget for 2020 viderefører ordningen for de fylkeskommunene som nå deltar. Komiteen peker på at regionreformen vil føre til ubalanse i ordningen i to av de nye fylkene. I Viken er Østfold med i den nasjonale ordningen, men ikke Akershus og Buskerud. I Agder er Aust-Agder med, men ikke Vest-Agder. I tillegg vil komiteen peke på at Rogaland fylke og Oslo ikke er inne i ordningen. Komiteen har også merket seg at det har vært et betydelig mindreforbruk på kapitlet de siste årene.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til at regjeringspartiene har blitt enige om å forsterke TT-ordningen med ytterligere 13 mill. kroner med halvårsvirkning fra 1. juli 2020. Flertallet fremhever at intensjonen bak denne styrkingen er at alle fylkene skal få ta del i ordningen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at de som trenger tilrettelagt transport, er avhengig av en god ordning uansett hvor i landet de bor. For en del vil det være behov for en omfattende TT-ordning, selv om kollektivtilbudet er godt. Regionreformen gjør at fylker med og uten statlig finansiert TT-ordning slås sammen, og det forventes derfor at brukerne i de nye regionene får samme rettighet. Disse medlemmer har en forventning til at en nasjonal likeverdig TT-ordning fullføres i 2020, slik at ordningen dekker alle fylker.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti vil peke på at regjeringens budsjettforslag betyr at ingen nye fylker kommer med i ordningen. Dette medlem mener det er et rettferdig prinsipp at alle fylker blir med i ordningen, og ønsker derfor en opptrapping med det som mål. Dette medlem viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative statsbudsjett, der bevilgningen til dette formålet økes med 50 mill. kroner ut over regjeringens opprinnelige forslag.

Dette medlem har videre registrert synspunktet fra Norges Blindforbund om at denne tjenesten best kan organiseres under Nav-systemet, der viktige registre og liknende ordninger administreres.

På denne bakgrunn fremmes følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen starte arbeidet med å rettighetsfeste den nasjonale TT-ordningen og at ordningen legges til Nav.»

Dette medlem mener videre at ordningen med ungdomskort i fylkene må styrkes, og viser til partiets alternative statsbudsjett, der det foreslås å bevilge 100 mill. kroner mer enn regjeringens forslag til dette formålet.

Post 63 Særskilte tilskudd til store kollektivprosjekter

Komiteen viser til at det foreslås bevilget 2 070 mill. kroner til post 63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter for 2020. Bevilgning i 2019 var 1 532 mill. kroner, jf. saldert budsjett 2019. Komiteen merker seg at dette er en økning på om lag 35 pst. fra 2019.

Komiteen viser til at staten gjennom byvekstavtalene og bymiljøavtalene vil bidra med 50 pst. av prosjektkostnadene for viktige kollektivtransportprosjekter i de fire største byområdene.

Komiteen viser til at den foreslåtte bevilgningen vil dekke 50 pst. av kostnadene av forventede utbyggingkostnader i 2020 for hhv. Metrobuss i Trondheim, Bybane til Fyllingsdalen og Bussveien på Nord-Jæren, samt Fornebubanen i Oslo og Akershus.

Komiteen merker seg at bevilgningsbehovet i 2020 for statlig tilskudd til store kollektivprosjekter under kap. 1330 post 63 i utgangspunktet ikke er påvirket av nye avtaleinngåelser, og at det statlige bidraget på inntil 50 pst. av prosjektkostnadene utbetales i henhold til rasjonell framdrift. Komiteen merker seg videre at regjeringen vil tilby lokale myndigheter å øke tilskuddet til 66 pst, under kap. 1330 post 66, under gitte forutsetninger.

Komiteen viser til at det i grunnlagsdokumentet til Nasjonal transportplan 2018–2029 vises til at det innen 2029 bør investeres 280 mrd. kroner i de største byene dersom vi skal unngå vekst i privatbilbruken.

Komiteen mener fylkeskommunene og kommunene må ta sin del av dette investeringsansvaret, men er klar på at staten må bidra dersom vi skal nå nullvekstmålet for personbiltrafikken.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til Arbeiderpartiets forslag til Nasjonal transportplan, hvor det ble foreslått at staten skulle dekke 70 pst. av investeringskostnadene til store kollektivprosjekt. Disse medlemmer er tilfreds med at også regjeringspartiene nå ser ut til å ha stadfestet at staten må ta større ansvar for de utfordringene befolkningsveksten og Stortingets klimamål gir de store byene. Videre viser disse medlemmer til Arbeiderpartiets alternative budsjettopplegg, hvor det settes av 165 mill. kroner mer enn regjeringens budsjettproposisjon til særskilte tilskudd til store kollektivprosjekter.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti registrerer at i Nasjonal transportplan og i tidligere budsjettproposisjoner har regjeringen lagt til grunn at Fornebubanen koster 12 mrd. 2016-kroner. Disse medlemmer påpeker at den nylig vedtatte kostnadsrammen for Fornebubanen, behandlet i Oslo bystyre og Akershus fylkesting, setter prisen til 16,2 mrd. kroner. Disse medlemmer registrerer at det i regjeringspartienes bompengeforlik ikke går klart fram hvilket grunnlag som statens bidrag til prosjektet skal regnes ut fra, og at dette heller ikke går fram av regjeringens budsjettproposisjon. Disse medlemmer konstaterer at regjeringspartiene bidrar til usikkerhet og uklarhet rundt finansieringsrammene for et svært viktig prosjekt for utbyggingen av kollektivtilbudet i Oslo og Viken.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til regjeringens avtale med Trondheim kommune og Trøndelag fylkeskommune om forskuttering av statens bru Nydalsbrua. Disse medlemmer er kjent med at rådmannen i Trondheim kommune foreslår en utsettelse av byggestart fra 2020 til 2024 på grunn av økonomien i prosjektet.

Disse medlemmer ber om at regjeringen ser på en fremskynding av tidspunkt for tilbakebetaling av forskutterte midler til første periode av Nasjonal transportplan, slik at utskifting av brua kan realiseres som planlagt og uten den økte bompengebelastningen det nå legges opp til.

Disse medlemmer mener statens bidrag til store kollektivprosjekt skal økes til 70 pst. Disse medlemmer merker seg at regjeringen øker bidraget til 66 pst. i sitt forslag, men at denne økningen i tilskuddet er betinget av reduserte bompenge og bedre kollektivtilbud. Disse medlemmer mener disse betingelsene unødig svekker den lokale handlefriheten i trafikkreguleringen og byutviklingen, og at særlig betingelsen om reduserte bompenge kan føre til målkonflikter i den kommunale transportpolitikken som vil svekke muligheten for økt statlig bidrag.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative statsbudsjett, der det foreslås å fjerne betingelsene for økningene i statens bidrag til 66 prosent, og heller øke statens bidrag til 70 pst. uten betingelsene i regjeringens «bompengepakke».

Post 65 Konkurransen Smartere transport

Komiteen viser til at det foreslås 16,1 mill. kroner til post 65 Konkurransen Smartere transport. Komite-

en merker seg at dette er en oppfølging av Meld. St. 33 (2016–2017) Nasjonal transportplan.

Komiteen viser til at fremtidens transportbrukere i større grad vil etterspørre helhetlige og mer miljøvennlige mobilitetsløsninger. Gode løsninger for dette vil kreve godt samarbeid mellom både offentlige og private aktører.

Komiteen vil gjerne framheve prosjektet Telemark Ring, som vil skape nærings- og kompetanseutvikling og bidra til utvikling av fremtidens autonome og bærekraftige mobilitet. Regionen er i dag et tyngdepunkt for høyteknologisk næringsliv, blant annet gjennom nærhet til Kongsberg. Telemark Ring vil blant annet tilby en nasjonal test-, opplærings- og forskningsarena.

Post 66 Belønningsmidler til tilskuddsordninger i byområder

Komiteen viser til at post 66 er en ny post som også omfatter tidligere post 61 og post 64 fra tidligere budsjetter. Posten omfatter:

- Belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. i byområdene.
- Belønningsmidler til bymiljøavtaler og byvekstavtaler.
- Tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk i de store byene.
- Tilskudd til reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud i de fire største byområdene.

Den samlede foreslåtte bevilgningen over post 66 er på 2 650,5 mill. kroner.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, har merket seg at forslaget er i tråd med regjeringspartiernes bompenggeavtale, der det er foreslått å øke det statlige bidraget til store kollektivprosjekter fra 50 til 66 pst. Det er knyttet betingelser til hvordan disse midlene kan brukes, ved at halvparten av tilskuddet skal gå til reduserte bompenger og halvparten til bedre kollektivtilbud. Det opprettes derfor to nye tilskuddsordninger som ivaretar dette.

Komiteen har merket seg at det settes av 350 mill. kroner til belønningsordningen for bedre kollektivtransport i byområdene. Målet er at veksten i persontransporten i byområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

Komiteen har merket seg at det i 2018 og 2019 er utbetalt belønningsmidler til Kristiansand, Buskerudbyen, Grenland, Nedre Glomma og Tromsø. Komiteen har merket seg at Tromsø ikke nådde målet om nullvekst i avtaleperioden, og at halvparten av det avtalesfestede beløpet for 2018 ikke ble utbetalt. Beløpet vil bli utbetalt når det foreligger en byvekstavtale.

Komiteen har videre merket seg at for 2020 er det i gjeldende belønningsavtale med Grenland lagt til grunn en utbetaling på 60 mill. kroner. For Kristiansand, Buskerudbyen, Nedre Glomma og Tromsø er 2019 siste år i avtaleperioden. Buskerudbyen har søkt om ny belønningsavtale for perioden 2020–2021. For Kristiansand, Buskerudbyen, Grenland, Nedre Glomma og Tromsø vil Samferdselsdepartementet legge til rette for å videreføre belønningsmidlene på 2019-nivå frem til videreutviklet mål for nullvekst er fastsatt. Byene kan søke om belønningsavtale i tråd med retningslinjene for ordningen.

Komiteen har merket seg at det settes av 1 150 mill. kroner til belønningsmidler for bymiljø/byvekstavtaler. Komiteen vil i likhet med departementet understreke at belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene har vært et viktig verktøy for å nå målet om at veksten i persontransporten i byområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. For byområder der det inngås byvekstavtaler, videreføres belønningsmidlene som en del av det statlige bidraget i disse avtalene. Belønningsmidlene i bymiljøavtaler og byvekstavtaler kan brukes til samme type tiltak som tidligere, men kan også i sin helhet gå til drift av kollektivtransport. For Oslo og Akershus, Bergen, Trondheimsområdet og Nord-Jæren er belønningsmidlene en del av bymiljøavtalene/byvekstavtalene.

Komiteen har merket seg at i 2018 ble det i tråd med gjeldende avtaler utbetalt 750 mill. kroner over kap. 1330 post 64, med følgende fordeling:

- 280 mill. kroner til Oslo og Akershus
- 200 mill. kroner til Bergen
- 170 mill. kroner til Trondheim
- 100 mill. kroner til Nord-Jæren.

Komiteen har videre merket seg at det ble inngått reforhandlet byvekstavtale for Trondheimsområdet i juni 2019, og at det i budsjettet er lagt til grunn 256 mill. kroner i belønningsmidler. Forslag til reforhandlet byvekstavtale for Oslo og Akershus er oversendt til lokalpolitisk behandling før avtaleinngåelse. I budsjettforslaget er det lagt til grunn 329 mill. kroner til dette. For Bergensområdet og Nord-Jæren pågår det fremdeles reforhandlinger av byvekstavtalene, men det forventes at det statlige bidraget øker i 2020.

Komiteen viser til ny ordning med tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk i de store byene. Det foreslås i Prop. 1 S (2019–2020) 300 mill. kroner til formålet. Samferdselsdepartementet legger til grunn at alle de ni byområdene som er omfattet av ordningen med byvekstavtaler, får en andel av tilskuddet. Departementet legger opp til at Oslo og Akershus, Bergensområdet, Trondheimsområdet og Nord-Jæren tildeles 50 mill. kroner hver, og at Kristiansand, Buskerudbyen,

Grenland, Nedre Glomma og Tromsø tildeles 20 mill. kroner hver. Det er viktig at byene i samarbeid med transportetatene utvikler gode rutiner for rapportering gjennom bymiljøavtalene/byvekstavtalene eller belønningsavtalene, som sikrer mulighet for å kontrollere at midlene benyttes som forutsatt.

Komiteen har merket seg at i 2020 fordeles midlene med 510 mill. kroner til Oslo og Akershus, 110 mill. kroner til Bergensområdet, 60 mill. kroner til Trondheim og 170 mill. kroner til Nord-Jæren.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, vil også vise til et nytt tilskudd til reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud i de fire største byområdene. Flertallet har merket seg at det settes av om lag 850 mill. kroner til formålet i Prop 1 S (2019–2020). Staten dekker 50 pst. av prosjektkostnadene i fem fylkeskommunale kollektivtransportprosjekter i de fire største byområdene, dvs. Oslo og Akershus, Bergensområdet, Trondheimsområdet og Nord-Jæren. Midlene utbetales i henhold til rasjonell fremdrift i prosjektene. Ordningen er nærmere omtalt under kap. 1330 post 63. Regjeringen vil tilby lokale myndigheter å øke det statlige bidraget til 66 pst. i disse prosjektene, inkludert ny T-banetunnel i Oslo. Det er en forutsetning at halvparten av det økte tilskuddet øremerkes reduserte bompenger og halvparten øremerkes bedre kollektivtilbud i byene etter lokal prioritering. Det er også en forutsetning for tildeling av midlene at nullvekstmålet for persontransport med bil nås. Et videreutviklet nullvekstmål skal avklares i løpet av 2019, og det reviderte nullvekstmålet må oppfylles for å få belønningsmidler. Økt bevilgningsbehov som følge av at tilskuddet endres fra 50 til 66 pst., er samlet anslått til om lag 8,5 mrd. kroner i perioden 2020–2029. Det er lagt opp til at tilskuddet utbetales fordelt over hele perioden og uavhengig av fremdrift i prosjektene.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti vil understreke at ordningen med byvekstavtaler og belønningsmidler har vært viktige redskap for å få ned biltrafikken i byområder. Dette medlem viser til at partiet vil styrke post 66 med 450 mill. kroner ut over regjeringens budsjettforslag for å øke belønningsordningen for bedre kollektivtransport og reduserte billettpriser, samt gi byvekstavtaler til flere byer. Bodø, Vestfoldbyen, Moss, Hamar, Molde, Lillehammer, Gjøvik og Ålesund er blant kandidatene til byvekstavtaler.

Inngåelse av flere bypakker og byvekstavtaler fikk dessverre en bråstopp gjennom bompengereaksjonene før valget i høst. Dette medlem vil understreke at prinsippet om at forurenser skal betale, må stå ved lag. For å nå nullvekstmålet og aller helst redusere biltrafikken i sentrum av byene, må det tas to viktige grep: Det

skal koste å bruke personbil inn til byene, og det må bli lettest mulig og rimelig å ta kollektivtransport.

Dette medlem vil derfor peke på bompenger i byene som et viktig middel for å endre transportvaner. Det er riktig at bompengebelastningen rammer likt for alle, uansett inntekt. Derfor er det viktig å ta i bruk teknologi og utrede modeller for veiprissingsystemer som kan differensiere avgiftene, etter biltype, utslipp, kjørelengde, kjørested og, dersom teknisk mulig, familieinntekt.

Dette medlem vil minne om at bompenger spiller ganske forskjellige roller om det gjelder som delfinansiering av bypakker eller om det gjelder finansiering av nye motorveier. Sosialistisk Venstreparti har i stor grad gått imot eller ønsket å nedskalere mange av de store motorveiprojektene som nettopp har stor andel bompenger i seg.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti peker på at det er skapt usikkerhet rundt når det kan inngås byvekstavtale med Tromsø. Disse medlemmer mener regjeringen må gjøre sitt for å sørge for raskest mulig fremdrift i utbetalingene til Tromsø.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti vil understreke betydningen av å legge til rette for økt gåing og sykling – både som ledd i det grønne skiftet og for befolkningens helse og trivsel.

Disse medlemmer er kjent med at regjeringen også har satt i gang et flerårig prosjekt med planlegging, tilrettelegging, skilting, merking og kartfesting av et nettverk av ferdselsårer for friluftsliv i kommunene. Disse medlemmer oppfordrer regjeringen å bidra til en god samordning av arbeidet med å tilrettelegge gang- og sykkelveier til transportformål og utvikling av nettverk av ferdselsårer for friluftsliv. Disse medlemmer ønsker at regjeringen kommer tilbake med en samlet strategi for stimulering til gåing og sykling, der revitalisering av Nasjonal gåstrategi og Nasjonal sykkelstrategi vurderes. Arbeidet må ses i sammenheng med det grønne skiftet og folkehelsearbeidet for økt fysisk aktivitet i befolkningen.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen i framtidige budsjetter bedre synliggjøre hvor mange kilometer nye gang- og sykkelveier, herunder gjennom byvekstavtaler, budsjettforslaget innebærer.»

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake med en samlet strategi for stimulering til gåing og sykling, der revitalisering av Nasjonal gåstrategi og Nasjonal sykkelstrategi vurderes. Arbeidet må ses i sammenheng med

det grønne skiftet og folkehelsearbeidet for økt fysisk aktivitet i befolkningen.»

Post 67 (Ny) Kompensasjon av veibruksavgift for biodrivstoff uten avskogingsrisiko

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til at regjeringen i statsbudsjettet for 2020 foreslår å innføre veibruksavgift på biodrivstoff som omsettes utenfor omsetningskravet. Dette medlem viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative budsjett, der det foreslås satt av 300 mill. kroner til kompensasjon av veibruksavgift på biodrivstoff ut over omsetningskravet for de som ikke benytter seg av biodrivstoff med høy avskogingsrisiko, og viser for øvrig til partiets merknader i Innst. 3 S (2019–2020).

Dette medlem viser videre til forslag fremmet av Sosialistisk Venstreparti i Innst. 3 S (2019–2020), som lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at biodrivstoff med høy avskogingsrisiko ikke kan telles med i oppnåelse av omsetningskravet for biodrivstoff.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til at omsetningskravet for biodrivstoff for veitransport har medvirket til reduserte norske klimagassutslipp, og ønsker å fremheve at mengden avansert biodrivstoff økte til nesten 40 pst. i 2018 sammenlignet med året før, mens palmeolje med høy avskogingsrisiko ble redusert med over 70 pst. Videre vil flertallet vise til at foreløpige tall for 2019 viser at palmeoljebasert drivstoff blir ytterligere kraftig redusert. Endelige tall vil først foreligge i april/mai 2020. For øvrig viser flertallet til partiens merknader i Innst. 3 S (2019–2020).

Post 70 Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen–Kirkenes

Komiteen viser til at regjeringens forslag til bevilgning på posten er 856,1 mill. kroner. Vederlaget for opsjonsåret 2020 er på 640 mill. 2011-kroner.

Komiteen er tilfreds med at Kystruten er sikret anløp i alle 34 havner også for perioden 2021–2030 gjennom avtale med Hurtigruten AS og Havila Holding AS. Leverandørene skal samarbeide om å levere et tilfredsstillende transporttilbud. Formålet med statens kjøp er å sikre et daglig tilbud mellom Bergen og Kirkenes for distansereisende og godstrafikk nord for Tromsø.

Komiteen mener det er svært viktig at Kystruten opprettholder en god regularitet, både for reisende og logistikken knyttet til godstrafikk.

Post 76 Reiseplanlegger og elektronisk billettering

Komiteen merker seg at det budsjetteres med utgifter for en videre tilrettelegging og videreutvikling av

en nasjonal ruteplanlegger og en nasjonal felles billetteringsordning.

Komiteen merker seg at det i Prop. 1 S (2019–2020) foreslås bevilget 57,2 mill. kroner. Dette er en økning på 23,1 mill. kroner. Komiteen merker seg videre at økningen skal legge til rette for at Entur AS kan inkludere mobilitetsløsninger i den digitale infrastrukturen, i tråd med en forventet forordning fra EU, som supplerer europaparlamentets- og rådsdirektivet 2010/40/EU om multimodale reiseinformasjonstjenester.

Post 77 Kjøp av tjenester fra Entur AS

Komiteen merker seg at det i Prop. 1 S (2019–2020) foreslås en bevilgning på 14,6 mill. kroner til kjøp av tjenester fra Entur AS. Selskapet arbeider med å samordne reiseplanlegging og billettering. Målet er at de reisende skal kunne planlegge og kjøpe sine kollektivreiser på ett sted.

Komiteen merker seg at arbeidet med å koble sammen flere kollektiv- og mobilitetsleverandører vil fortsette i 2020, og at det arbeides med å finne gode digitale løsninger med bl.a. fylkeskommunenes kollektivselskaper og leverandører med nasjonale leveranser.

3.17 Kap. 4330 Særskilte transporttiltak

Komiteen viser til at det i Prop. 1 S (2019–2020) budsjetteres med 14,6 mill. kroner i gebyrinntekt for tilknytning til og bruk av elektroniske støttesystemer for billettering.

3.18 Kap. 4331 Infrastrukturfond

Komiteen merker seg at det i Prop. 1 S (2019–2020) foreslås bevilgninger fra Infrastrukturfondet på til sammen 2 053 mill. kroner. Bevilgningene benyttes til å sikre en varig og forutsigbar finansiering av infrastruktur, fordelt på 1 342 mill. kroner til vei, 553 mill. kroner til jernbane og 158 mill. kroner til kyst.

Komiteen konstaterer at plasseringen i bank gir en vesentlig lavere avkastning enn i Statens pensjonsfond utland.

3.19 Kap. 1352 Jernbanedirektoratet

Komiteen har merket seg at budsjettforslaget for 2020 medfører en økning på omtrent 1,1 mrd. kroner fra saldert budsjett 2019 på Jernbanedirektoratets budsjettposter.

Komiteen registrerer at vedlikeholdsetterslepet på jernbane med det fremlagte budsjettet vil øke med 1,3 mrd. kroner i 2020, fra 20,2 mrd. kroner ved inngangen av året til 21,5 mrd. kroner ved utgangen av året.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til at konkurranse skjerper aktørene og gir et bedre tilbud til de reisende, samtidig som kostnadene for staten

går ned. Flertallet viser til at jernbanereformen har gitt en mer oversiktlig organisering av sektoren hvor ansvaret er blitt tydeligere. Flertallet viser videre til at erfaringen med anbudene på Trafikkpakke 1 Sør og Trafikkpakke 2 Nord er at alle ansatte har beholdt sine lønns- og arbeidsvilkår.

Flertallet har merket seg at Arbeiderpartiet legger inn 5 mill. kroner i innsparing ved å stoppe jernbanereformen. Flertallet har merket seg at partiet ikke har beregnet hvor mye det vil koste å trekke seg fra allerede inngåtte avtaler. Partiet har på den annen side tatt innsparingene som reformen gir allerede fra 2020, til inntekt i sitt budsjett. For 2020 beregner Jernbanedirektoratet at statens kostnader for kjøp av togtjenester på strekningene som inngår i Trafikkpakke 1 Sør og Trafikkpakke 2 Nord, til sammen reduseres med 442,4 mill. kroner. Dette tar ikke Arbeiderpartiet hensyn til i sin budsjettering. Flertallet vil bemerke at de inngåtte avtalene gir en samlet besparelse på 8 mrd. kroner de ti neste årene. Dette er midler som frigjøres til utviklingen av norsk jernbane, og som er et direkte resultat av jernbanereformen.

Flertallet vil videre påpeke at det ikke er grunnlag for å påstå at baneavgiftene og nivået på disse har hatt negativ betydning for utviklingen i godstransporten på jernbanen, slik Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti hevder. Avgiftene er på et lavt nivå, hvorav avgift på malmtransporten utgjør hovedtyngden.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at innretningen av baneavgifter for gods på jernbane er endret, og at avgiftsnivået etter hvert vil mangedobles under denne regjeringen. Disse medlemmer registrerer at nye avgifter allerede medfører at jernbanen tar en mindre godsandel.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen stoppe planlagte økninger i baneavgifter for godstransport på jernbane.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til at dyrepåkjørsler er et dyrevelferdsproblem, men også et problem for reindriften, landbruksnæringen og togtrafikken. Flertallet viser videre til at Bane NOR har en handlingsplan for å redusere antall dyr påkjørt med tog, og har inngått nye avtaler med fem av de elleve reinbeitedistriktene langs Nordlandsbanen der problemene med reinpåkjørsler er størst. Til sammen bygger Bane NOR 44 km med reingjerder på Nordlandsbanen, til en kostnad på om lag 60 mill. kroner i perioden 2018–2021.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at dyrepåkjørsler med tog er et dyrevelferdsproblem. I 2018 ble det registrert 2 809 påkjørte dyr, som er 660 flere enn i 2017. Både elg, rådyr, tamrein og sau rammes. I tillegg til å være et dyrevelferdsproblem er dyrepåkjørsler en stor belastning for bønder, reineiere og lokførere. Disse medlemmer mener det er viktig at det er tilstrekkelig med gjerder langs jernbanen for at antall dyrepåkjørsler begrenses.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti vil av klima- og miljøhensyn prioritere jernbaneutbygging fremfor motorveiutbygging i norsk samferdselspolitikk, og viser til partiets alternative statsbudsjett, der satsingen på jernbane foreslås styrket med ca. 2 mrd. kroner ut over regjeringens budsjettforslag.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti registrerer at regjeringen i Prop. 1 S (2019–2020) foreslår samlet 22,6 mrd. kroner til NTP-formål på jernbane i 2019, og at det nok en gang ligger under gjennomsnittet for planrammen på 25,6 mrd. kroner. Disse medlemmer mener det er kritikkverdig at ikke gjennomsnittet for planrammen holdes, men forutsetter at de neste års budsjetter dermed må ligge betydelig over gjennomsnittet. Disse medlemmer er kritiske til at vedtatte mål for jernbanesatsingen, bl.a. gjennom IC, dermed ligger an til å bli utsatt med flere år på grunn av for treg oppfølging.

Disse medlemmer er mot regjeringens jernbanereform, hvor norsk jernbaneforvaltning omformes ved blant annet å konkurranseutsette jernbanestrekninger, basert på en malplassert ideologi om konkurranse og markedets fortreffelighet som undergraver de jernbaneansattes ferdighet og verdighet. Disse medlemmer viser til at jernbanen er et kollektivt gode med store stordriftsfordeler, og at det derfor er best av både samfunnsøkonomiske og prinsipielle årsaker at jernbanen både eies og driftes, med helhetlig koordinering, av det offentlige. Disse medlemmer frykter at oppsplittingen og konkurranseutsettingen av jernbanen vil gå ut over lønns- og arbeidsvilkårene til de ansatte i jernbanesektoren.

Post 1 Driftsutgifter

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til de store beløpene som de siste årene er gått med til omorganisering av jernbanen som en del av den såkalte jernbanereformen. Disse medlemmer er motstandere av den såkalte jernbanereformen

og ønsker ikke å bruke milliardbeløp på å rigge et voldsomt administrativt apparat.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet ønsker å stoppe arbeidet med konkurranseutsetting, bortsetting og privatisering, og foreslår derfor å redusere Jernbanedirektoratets budsjett med 5 mill. kroner.

Post 70 Kjøp av persontransport med tog

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti mener folk må stimuleres til miljøvennlige reisevaner gjennom gode og rimelige tilbud, og viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative statsbudsjett, der det foreslås å bevilge 50 mill. kroner til familierabatt for enkeltreiser på tog.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at det er en økende etterspørsel etter togreiser, men at tilbudet ikke møter etterspørselen. Det er blant annet manglende kapasitet for nattog og for dårlig togtilbud til kontinental-Europa. Disse medlemmer er glad for arbeidet som er satt i gang med å bygge om sittevogner til liggevogner, men mener dette ikke er nok for å øke kapasiteten på nattog.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, stiller seg undrende til at Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti er mot EUs fjerde jernbanepakke, all den tid de ønsker at togtilbudet til kontinental-Europa skal bli bedre.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative statsbudsjett, der det foreslås en bevilgning på 90 mill. kroner til innkjøp av flere sovevogner. Det foreslås også å bevilge 14 mill. kroner til å sette opp en ekstra avgang i ukedager tur-retur Oslo–Gøteborg gjennom forlenging av en avgang mellom Oslo og Halden, noe som vil bedre forbindelsen til kontinental-Europa. Videre mener dette medlem at det bør opprettes et nattogtilbud mellom Oslo og København og Hamburg/Berlin, men peker på at dette krever planlegging og koordinering.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen iverksette arbeid for å få på plass et nattogtilbud til København og Tyskland.»

Post 71 Kjøp av infrastrukturtenester – Drift og vedlikehold

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til at regjeringen har tredoblet budsjettet til jernbanevedlikehold siden de tok over i 2013. Flertallet vil påpeke at det faktiske vedlikeholdsetterslepet på jernbanenettet har vist seg å være enda mer omfattende enn først antatt da regjeringen tiltrådte. Flertallet viser til at blant annet dokumentasjonskravet som regjeringen har stilt overfor Jernbanedirektoratet (og tidligere Jernbaneverket) har gitt vesentlig bedre kontroll over den faktiske tilstanden og ført til at Bane NOR i dag prioriterer vedlikeholdsarbeidet mer systematisk enn for få år siden. Videre ønsker flertallet å vise til at utrulling av signalsystemet, ERTMS, fortsetter. Dette er et omfattende prosjekt som vil gå over mange år, og det er satt av om lag 1,4 mrd. kroner i 2020. Flertallet vil fremheve at for de reisende vil ERTMS bety en mer stabil jernbane med høyere punktlighet, økt sikkerhet og på sikt mer kapasitet. Flertallet konstaterer videre at innføring av ERTMS vil modernisere og standardisere store deler av jernbanens signalteknologi, og at det vil bidra til blant annet færre tekniske feil som påvirker togtrafikken, lavere vedlikeholdskostnader knyttet til signal- og sikringsanlegg og bedre utnyttelse av signalkompetansen i Bane NOR.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti registrerer at med regjeringens budsjettforslag vil vedlikeholdsetterslepet på jernbane nok en gang øke. Disse medlemmer registrerer at dette igjen ikke blir kommunisert tydelig fra regjeringen og regjeringspartiene.

Disse medlemmer vil understreke behovet for å ta igjen etterslepet på vedlikehold av jernbanen. Mangel på vedlikehold er en viktig årsak til mange forsinkelser og misnøye hos de reisende.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til Arbeiderpartiets alternative budsjettopplegg for 2020, og ønsker å øke bevilgningene til drift og vedlikehold på jernbanen med 200 mill. kroner ut over regjeringens budsjettforslag.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utarbeide en finansieringsplan for å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på jernbanen innen 2030.»

Disse medlemmer peker på at mangel på internettliggang på mange togstrekninger er presserende og

ødelegger mye for jernbanens konkurransefortrinn. Dette gjelder ikke minst på Nordlandsbanen.

Disse medlemmer mener det er viktig å sikre internettilgang på alle togstrekninger for å gjøre tog til et attraktivt tilbud. Disse medlemmer vil anmode regjeringen om å vurdere mulige pålegg og krav til mobilselskapene for infrastrukturbygginger for nettilgang langs jernbanestrekninger. Dette kan vurderes separat eller i tilknytning til lisenstildelinger og auksjoner.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til partiets alternative statsbudsjett, der det foreslås å øke bevilgningen til å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på jernbane og bedre internettdekningen på tog med 350 mill. kroner ut over regjeringens forslag.

Post 72 Kjøp av infrastruktur tjenester – planlegging av investeringer

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til at regjeringens forslag til samlet bevilgning til jernbaneinvesteringer er økt med 1,1 mrd. kroner fra 2019. Flertallet viser videre til at regjeringen har økt satsingen på jernbanen med 88 pst. siden de tok over i 2013, og at budsjettforslaget på jernbane i 2020 vil gi rasjonell fremdrift i alle pågående store jernbaneprosjekter. Flertallet merker seg at regjeringen foreslår midler til oppstart av enda to nye store prosjekter, nemlig Kleverud–Sørli på Dovrebanen og delelektrifisering av Trønder- og Meråkerbanen. Det settes også av midler til planlegging av strekningen Sørli–Åkersvika, med sikte på anleggsstart i 2021. Dette gjør det mulig å nå målet om sammenhengende dobbeltspor til Hamar innen 2026, og en reisetid mellom Hamar og Oslo på om lag én time. Flertallet viser til at det i budsjettet for 2020 er tilstrekkelig med midler for å sikre rasjonell fremdrift i planleggingen av InterCity både på Vestfoldbanen og Østfoldbanen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti registrerer at det fra flere hold er uttrykt bekymring over manglende midler til planlegging for å holde framdriften i utbyggingen av dobbeltspor på de fire InterCity-strekningene på Østlandet, spesielt på Vestfoldbanen og Østfoldbanen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til Arbeiderpartiets alternative budsjettforslag for 2020, og ønsker å øke bevilgningene til planlegging av InterCity-utbyggingen, dobbeltspor på Jærbanen og strekningen Arna–Voss med 50 mill. kroner ut over regjeringens budsjettforslag.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti peker på at drift og vedlikehold av museumsjernbanene i overveiende grad er basert på frivillig innsats. Flere baner er etablert som stiftelser og trenger støtte fra det offentlige. Disse medlemmer er kjent med at Bane NOR i et brev av 15. august har varslet at de ville kutte i tilskuddet til museumsbanene allerede fra 2020. Senere har det imidlertid kommet nye signaler fra Bane NOR om at tilskuddet trolig likevel videreføres for 2020, men at tilskuddsordningen er under vurdering, og at det kan komme fremtidige kutt.

Disse medlemmer understreker at den økonomiske støtten fra Bane NOR er avgjørende for å ta vare på viktig kulturarv som er knyttet til jernbanedrift. Disse medlemmer viser til at Bane NOR er heleid av Samferdselsdepartementet, og har et viktig sektoransvar for jernbanens kulturminner.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen videreføre tilskuddsordningene til landets museumsjernbaner.»

Disse medlemmer merker seg at bevilgningen til planlegging av investering i jernbane er redusert med ca. 550 mill. kroner sammenlignet med i fjor i regjeringens forslag til budsjett, som igjen var en reduksjon på 200 mill. kroner sammenlignet med 2018. Disse medlemmer mener dette er et klart vitnesbyrd på regjeringens sterkt kritikkverdige nedprioritering av jernbanebygging.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative statsbudsjett, der bevilgningen til planlegging av investeringer i jernbane økes med 950 mill. kroner ut over regjeringens forslag, herunder 5 mill. kroner til Tinnosbanen, 10 mill. kroner til strekningsvise utredninger for høyhastighetsbaner, 1 mill. kroner til Ålgårdbanen, 5 mill. kroner til planskilt kryssing Asker stasjon, samt midler til Indre og Ytre IC, Grenlandsbanen, ny tømmerterminal og tilsving Kongsvinger, samt universell utforming av flere stasjoner.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, vil tilbakevise Sosialistisk Venstrepartis påstand om reduserte bevilgninger til planlegging og investering av jernbaner. Regjeringens forslag til samlet bevilgning til jernbaneinvesteringer (postene 72 og 73) er økt med 1,1 mrd. kroner sammenliknet med fjorårets budsjettforslag. Flertallet vil fremheve at dette er et klart vitnesbyrd på regjeringens prioritering av jernbanen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Ven-

streparti vil peke på betydningen av at Tinnosbanen settes i stand, ikke bare som en museumsbane og turistbane av stor betydning for turistnæringen i forbindelse med UNESCO-Verdensarvområdene Notodden og Rjukan, men også for tømmertransport.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til alternativt budsjett fra Sosialistisk Venstreparti der det settes av 5 mill. kroner til Tinnosbanen.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til at Tinnosbanen er en fredet jernbanestrekning, og inngår i Rjukan-Notodden industriarv, som er på UNESCOs verdensarvliste. Flertallet er kjent med at regjeringen utreder de samfunnsøkonomiske gevinstene ved istandsetting av Tinnosbanen enten til en ren museumsbane eller til en jernbanestrekning som også kan transportere gods og tømmer. Flertallet er informert om at Jernbanedirektoratet nylig har fullført utredningen og oversendt denne til Samferdselsdepartementet, som vil håndtere spørsmålet om istandsetting som en del av Nasjonal transportplan.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti mener Ålgårdbanen igjen bør bli en del av jernbanenettet. Dette medlem viser til høringsrunde blant de berørte kommunene, der Sandnes, Stavanger, Gjesdal kommune og Rogaland fylkeskommune svarte at banen bør beholdes, i strid med Bane NORs planer. Dette medlem viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative statsbudsjett, der det settes av 1 mill. kroner til planleggingsformål for Ålgårdbanen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti mener Norge skal være et universelt utformet samfunn innen 2025, i tråd med den rød-grønne regjeringens handlingsplan for universell utforming av 2009. Disse medlemmer vil videre understreke behovet for universell utforming ved flere jernbanestasjoner, og at arbeidet med dette går altfor sakte. Varierende plattformhøyde og sviktende assistanse står i veien for å sikre reisefrihet og fremkommelighet for alle.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til satsing på utbedring av stasjoner i Sosialistisk Venstrepartis alternative statsbudsjett.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utarbeide en plan for universell utforming av alle norske jernbanestasjoner innen 2025.»

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti ønsker å skape et attraktivt og landsdekkende togtilbud for passasjerer og gods gjennom moderne høyhastighetsbaner. Tall fra Eurostat viser at nordmenn flyr nærmere ti ganger så mye innenriks som andre europeere. I tillegg reiser vi nest mest med bil per innbygger i Europa. Tall fra Den internasjonale jernbaneunionen viser at 80 pst. vil velge tog framfor fly når en har reisetider med tog på to og en halv time eller raske. Derfor er lyntog et viktig middel for å få ned klimagassutslipp.

Dette medlem mener lyntog vil styrke distrikterne og gi større bo- og arbeidsmarkedsregioner. Samtidig vil det på sikt være et viktig klimatiltak. I motsetning til fly har tog flere stopp og stasjoner underveis, og kan slik styrke samfunns- og næringsutvikling i større deler av landet. Dette medlem vil understreke at godstrafikken på bane har et skrikende behov for styrket kapasitet, kvalitet og regularitet, og i samband med persontrafikk danner dette et godt markedsgrunnlag for konkurransedyktige lyntogbaner i et flerbrukskonsept.

Dette medlem viser også til at høyhastighetsutredningene fra Jernbaneverket og fra Norsk Bane med Deutsche Bahn International begge kom til at inntektene fra lyntog ville dekke både drift og vedlikehold av banen. Med bl.a. inkludering av godstrafikk, flere stasjoner med variert stoppmønster og mer overført flytrafikk fant sistnevnte at inntektene også ville dekke nedbetaling av investeringer. Dette medlem vil kritisere premisene lagt til grunn i den forrige høyhastighetsutredningen fra Jernbaneverket for å vurdere for få stopp, og ikke ta høyde for variert stoppmønster, godstransport og vurderinger av kurver/dynamisk hastighet. En ny lyntogutredning med føringer og forutsetninger som er bedre enn den gamle, må derfor på plass.

Dette medlem viser til at regjeringen ikke setter av midler til strekningsvise utredninger av høyhastighetsbaner, til tross for at regjeringen har programfestet i Granavolden-plattformen at de vil gjøre det. Dette medlem merker seg dermed at regjeringen taler med to tunger i dette spørsmålet, da Samferdselsdepartementet i svar på budsjettspørsmål 225 fra Sosialistisk Venstreparties fraksjon viser til Jernbaneverkets høyhastighetsutredning som begrunnelse for fraværet av videre satsing. Dette medlem mener vi trenger en ny høyhastighetsutredning, men at arbeidet med dette må gå raskt. En rask løsning kan være å la et eksternt miljø oppdatere og kvalitetssikre Deutsche Bahns utredning som bevisst ble lagt til side da Jernbaneverkets egen utredning skulle lages. Dette medlem viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative statsbudsjett, der det

settes av 10 mill. kroner til strekningsvise utredninger for høyhastighetsbaner.

På denne bakgrunn vil dette medlem fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen få på plass en ny høyhastighetsutredning med premiss om at høyhastighetsbaner skal være et flerbrukskonsept for gods- og persontransport, og som vurderer et variert stoppmønster.»

Dette medlem ønsker å realisere Nord-Norgebanen. Dette medlem er derfor mot den uklart definerede Konseptvalgutredningen for helhetlige transportløsninger i Nord-Norge, og ønsker i stedet en konseptvalgutredning som utelukkende handler om Nord-Norgebanen.

På denne bakgrunn fremmer dette medlem følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen om at konseptvalgutredningen for transport i Nord-Norge utelukkende omhandler Nord-Norgebanen og ikke helhetlige transportløsninger.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til at den forrige og svært omfattende høyhastighetsutredningen konkluderte med at det ikke er et tilstrekkelig stort marked på nåværende tidspunkt til at de svært store utbyggingskostnadene vil kunne forsvares. Flertallet viser videre til at strategien er å først bygge ut InterCity-triangelet slik at disse strekningene kan inngå i et eventuelt fremtidig høyhastighetsnett.

Flertallet er overrasket over at Sosialistisk Venstreparti ikke ser behovet for en helhetlig konseptvalgutredning for utvikling av transportløsninger i Nord-Norge. Det er store avstander i hele Nord-Norge, og flertallet mener at transportbehovet strekker seg langt ut over en eventuell togstrekning mellom Bodø og Tromsø, med forlenget arm til Harstad. For å gi innbyggerne og næringslivet enklere, grønnere og bedre hverdagsreiser i hele Nordland, Troms og Finnmark, mener flertallet at det er behov for å se på alle transportformene. Flertallet mener at dette er avgjørende for at den enkelte transportform skal fungere og løse de faktiske behovene som innbyggerne og næringslivet har, samt legge til rette for nye muligheter for å videreutvikle sterke bo- og arbeidsmarkeder. Flertallet mener videre at det er opplagt at man må inkludere både Nord-Norgebanen, flytilbudet og kortbanenettet, og ikke minst bilveiene som innbyggerne i Nordland, Troms og Finnmark er avhengige av hver dag, når konseptvalgutredningen skal gjennomføres.

Flertallet viser for øvrig til at regjeringen skal fastsette et mandat for den helhetlige konseptvalg-

utredningen for utvikling av transportløsninger i Nord-Norge, før et nærmere oppdrag gis til transportetatene slik som omtalt i Prop. 1 S (2019–2020).

Post 73 Kjøp av infrastruktur tjenester – investeringer

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, vil påpeke at Arbeiderpartiets alternative budsjettopplegg for jernbanesektoren med 200 mill. kroner til økt satsing på jernbane med InterCity og nytt kryssningsspor på Narvik stasjon, ikke er å anse som finansiert, da partiet ikke har tatt høyde for kostnader ved å gå ut av kontrakter som følge av forslaget om å oppheve jernbanereformen, samt at partiet budsjetterer med regjeringens innsparing på jernbanekontrakter de samtidig foreslår å oppheve.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet registrerer at regjeringspartiene er svært hårsåre når de konstaterer at Arbeiderpartiet har et bedre jernbanebudsjett enn hva regjeringspartiene har. Arbeiderpartiet har imidlertid ikke 200 mill. kroner mer til jernbane slik regjeringspartiene skriver i sin merknad, men hele 500 mill. kroner mer. Dette er midler til drift og vedlikehold, planlegging, investeringer og til tilskuddsordningen til godsoverføring fra veg til jernbane.

Disse medlemmer ønsker å stoppe arbeidet med konkurranseutsetting, bortsetting og privatisering av jernbanen, og foreslår derfor å redusere Jernbanedirektoratets driftsbudsjett med 5 mill. kroner for å stoppe dette arbeidet som krever betydelige midler. Arbeiderpartiet har med andre ord et jernbanebudsjett som netto ligger 495 mill. kroner over regjeringspartiene. Denne satsingen er fullt ut finansiert, og alle partiets prioriteringer er det tydelig gjort rede for i partiets alternative statsbudsjett for 2020, jf. Innst. 2 S (2019–2020).

Disse medlemmer finner det oppsiktsvekkende at regjeringspartiene ikke har andre argumenter å komme med når det gjelder sin egen manglende satsing på jernbanen enn å hevde at Arbeiderpartiets jernbanesatsing «ikke er å anse som finansiert».

Disse medlemmer viser til sitt forslag ved behandlingen av Nasjonal transportplan 2018–2029 om at de da gjeldende ambisjonene for utbygging av de fire InterCity-strekningene skulle videreføres, og forslag om at InterCity-utbyggingen skulle tilføres mer midler i planperioden.

Disse medlemmer viser til Arbeiderpartiets alternative budsjettopplegg for 2020, og ønsker å øke bevilgningene til jernbaneinvesteringer med 200 mill. kroner ut over regjeringens budsjettforslag, hvorav 30 mill. kroner til nytt kryssningsspor ved Narvik stasjon.

Midlene fordeles slik:

Kryssingsspor Narvik stasjon	30 mill. kroner
Opprusting Tinnosbanen	20 mill. kroner
Bergensbanen og Sørlandsbanen	25 mill. kroner
Dovrebanen og Rørosbanen	25 mill. kroner
Gjøvikbanen og Kongsvingerbanen	25 mill. kroner
Nordlandsbanen/Trønderbanen	25 mill. kroner
Norsenga tømmerterminal, Kongsvinger	10 mill. kroner
Investerings tiltak Oslo-området	40 mill. kroner
Til sammen	200 mill. kroner

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet mener det er viktig å sikre bedre regularitet og framkommelighet, for både personer og gods. Hyppigere togavganger er nødvendig for at flere skal velge tog fremfor bil. Godstransport på jernbanen må være mer konkurransedyktig sammenlignet med godstrafikk på vei. Nord-Norgebanen må sikres en helhetlig konseptutvalgt utredning (KVU).

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til partiets alternative statsbudsjett, der det foreslås å bevilge 400 mill. kroner mer til investeringer i jernbane enn i regjeringens forslag.

INTERCITY-STREKNINGENE

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til Nasjonal transportplan 2018–2029, og planene for utbygging av InterCity på Østlandet. Flertallet viser til at bevilgningene på statsbudsjettet for 2020 vil gi en fremdrift i alle de pågående jernbaneprosjektene, og at det er tilstrekkelig med midler for å sikre fremdrift i planleggingen av InterCity. Flertallet viser til utfordringene med dårlige grunnforhold og betydelige kostnadsøkninger knyttet til utbyggingen av InterCity i Østfold, og legger til grunn at arbeidet med kostnadsreducerende tiltak og egnet trasé har god fremdrift.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti legger til grunn at InterCity-utbyggingen på Østlandet skal gjennomføres som forutsatt av Stortinget, og at målsettingen om dobbeltspor til Lillehammer, Halden, Skien og Hønefoss står ved lag.

Disse medlemmer legger til grunn at dobbeltsporutbyggingen i Østfold skal gjennomføres med kostnadsreducerende tiltak, og at en finner løsninger som ivaretar utfordringene med vanskelig grunnforhold.

ØSTFOLDBANEN

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til Dokument 8:122 S (2018–2019) om

å åpne for person- og godstransport på Østfoldbanens østre linje til Sarpsborg. Disse medlemmer mener det er både mulig og nødvendig å åpne for trafikk hele veien til Sarpsborg på østre linje av klimahensyn og for å øke kapasiteten på togtilbudet gjennom Østfold.

Disse medlemmer viser videre til at treforedlingsindustriens bransjeforening hevder det er av stor samfunnsnytte å åpne Østfoldbanens østre linje for godstrafikk, og er glad for at samferdselsministeren i svar til spørsmål fra disse medlemmer 7. november 2019 vil gjennomføre utredning av potensialet for dette:

«Jernbanedirektoratet tek no sikte på å gjennomføra ei utgreiing av naudsynte tiltak og marknadspotensialet for gods- og persontrafikk på Østre linje i 2020.»

Disse medlemmer mener utredningen må følges opp med klare ambisjoner om realisering av godstrafikk på Østre linje.

DOVREBANEN

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti er kjent med at Jernbanedirektoratet har mottatt bestilling fra Samferdselsdepartementet om utredning av totimersfrekvens og tiltak for å redusere reisetiden på Dovrebanen. Et økt togtilbud på strekningen Oslo–Trondheim vil i tillegg til langdistansetraffikken også i betydelig grad imøtekomme behovet for lokalt tilbud på deler av strekningen. Disse medlemmer er opptatt av at det utarbeides en helhetlig plan for nødvendige utbedringer, og at investeringsplanen blir forsert. Disse medlemmer mener at godstransport og totimersfrekvens må sees under ett. Utredningen må være på plass i 2020. Disse medlemmer mener kapasitetsøkende tiltak med lange kryssingsspor må prioriteres. Strekningen sør for Lillehammer må sees i sammenheng med InterCity-utbyggingen, pågående veiutbygging og utbygging for gods. Planlegging Hamar–Lillehammer må starte i 2020 for at strekningen skal være ferdig som forutsatt i NTP. Disse medlemmer viser til at det nok en gang er uttrykt bekymring for framdriften for det viktige Inter-City-prosjektet Kleverud–Sørli

på Dovrebanen. Etter disse medlemmers syn er det viktig å komme i gang med utbyggingen av parsellen Kleverud–Sørli, og disse medlemmer mener derfor at forberedende arbeider, inkludert ny vei til nye Tangen stasjon, bør igangsettes snarest mulig.

NORLANDSBANEN

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til merknader i Innst. 460 S (2016–2017). Der ble det understreket at Rana Gruber er den tyngste brukeren av Nordlandsbanen, at malmfrakten er økende og at det er behov for å forsterke linjen for å tåle større malmvogner. Disse medlemmer vil nok en gang understreke dette. Disse medlemmer mener videre det er viktig å øke frekvensen og tilbudet på Saltenpendelen begge veier, og mener at dette er et viktig tiltak for å øke kollektivdelen i Bodø og på Saltenpendelen. Saltenpendelen må vurderes som en av pilotene for hydrogentog, for å teste ut flere miljøvennlige løsninger for tog i Norge. Disse medlemmer viser videre til at det er viktig å snarest mulig få på plass tilstrekkelig med kryssingsspor langs Nordlandsbanen slik at en kan øke kapasiteten. Disse medlemmer viser til at Nordlandsbanen er en av de første strekningene som vil ta i bruk det nye signal- og sikringssystemet ERTMS. Dette vil gi økt kapasitet og bedre driftsstabilitet for både person- og godstransport på strekningen. Disse medlemmer er gjort kjent med at mobildekningen for de reisende på Nordlandsbanen mange steder er svært mangelfull, og henstiller til regjeringen og alle dens underliggende virksomheter å finne løsninger på dette.

OFOTBANEN

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Venstre, er fornøyd med at mange av investeringstiltakene på Ofotbanen i Nasjonal transportplan 2014–2023 er gjennomført, og at kapasiteten på banen har økt betydelig som følge av dette. Flertallet er også tilfreds med at Jernbanedirektoratet har igangsatt konsekvensutredning av dobbeltspor på norsk side, og at det nå foregår samordning med det svenske Trafikverket på svensk side, noe som legger grunnlag for god fremdrift og beslutningsgrunnlag for dobbeltspor på Ofotbanen. Flertallet er opptatt av å sikre at nødvendig kapasitetsøkende tiltak på Ofotbanen igangsettes før kapasiteten når taket.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti understreker viktigheten av Ofotbanen som transportåre for dagligvarer til Nord-Norge og for eksport av fersk fisk fra landsdelen. Kapasiteten på ba-

nen er under press, og det er uheldig at midler til nytt påkrevet kryssingsspor ved Narvik stasjon heller ikke for 2020 er en del av regjeringens budsjettforslag.

Disse medlemmer viser til omtale av Ofotbanen i behandlingen av Nasjonal transportplan, hvor en skulle komme tilbake til utredning og mulig finansiering av dobbeltspor når det ble fremdrift på svensk side. Disse medlemmer er kjent med at det i henhold til nye svenske planer skal gjennomføres konsekvensutredning av Ofotbanen, og at det er skissert en EU-finansiert transportkorridor på jernbane nordover gjennom Sverige.

Disse medlemmer understreker viktigheten av at en på norsk side innleder samarbeid med svenske myndigheter om utredninger knyttet til både utbygging og finansiering av dobbeltspor på Ofotbanen, inkludert mulige alternative finansieringsløsninger.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til sitt alternative budsjettopplegg, og foreslår at det i 2020 bevilges 30 mill. kroner til nytt kryssingsspor ved Narvik stasjon.

RAUMABANEN

Komiteen vil fremheve viktigheten av godstransport på Raumabanen sammen med satsing på turisttog for å styrke driftsgrunnlaget på banen. Raumabanen bør også vurderes som en aktuell pilot for utprøving av hydrogen som drivstoff.

TRØNDERBANEN OG MERÅKERBANEN

Komiteen viser til regjeringens budsjettforslag hvor det settes av 100 mill. kroner til elektrifisering av Trønder- og Meråkerbanen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti er fornøyd med at det endelig kommer en ordre til Jernbanedirektoratet om igangsetting av Trøndelags høyest prioriterte samferdselsprosjekt. Dette innebærer en forventning om at resterende beløp på 1,8 mrd. kroner kommer i 2021.

Videre viser disse medlemmer til at regjeringens varslede økning i antall avganger krever flere tog enn de 14 hybridtogene som er satt i bestilling, og som kommer i 2021. Disse togene skal erstatte dagens tog, og vil ikke gi økning i antall avganger.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet mener også det er lite hensiktsmessig og uøkonomisk å kjøpe tog som er 40 pst. dyrere enn elektriske tog, og som i tillegg krever store infrastrukturinvesteringer. Disse medlemmer forventer at regjeringen legger en plan for å løse disse utfordringene slik at det blir to tog i timen innen 2024,

slik samferdselsministeren har signert på i inngått byvekstavtale.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti mener det er viktig å sikre elektrifisering av hele strekningen Trondheim–Steinkjer. Dette er viktig for å sikre økt frekvens og økt togkapasitet, samtidig som det vil gi en reduksjon av klimagassutslippene på strekningen.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til at de nye togsettene har større kapasitet enn de togene som trafikkerer strekningen i dag.

Post 75 Tilskudd til godsoverføring fra vei til jernbane

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til Arbeiderpartiets alternative budsjettopplegg for 2020, og ønsker å øke bevilgningene til tilskuddsordningen til godsoverføring fra vei til jernbane med 50 mill. kroner ut over regjeringens budsjettfor-slag.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti mener at de mange trailerne som frakter gods på norske veier er en fare for trafikksikkerheten, fører til stor veislitasje og økte klimautslipp. De store godstransportørene har varslet kutt i godstrafikk på jernbane på grunn av manglende lønnsomhet.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti mener det er et stort potensial i å øke godstransporten på jernbane og sjø. Disse medlemmer ønsker en strategisk satsing på godstrafikken på jernbane og sjø. Dette vil kunne redusere antall ulykker på veiene, og Norge vil være bedre i stand til å nå målene for utslippsreduksjoner fra transportsektoren. For å oppnå dette er det behov for å øke regulariteten for godstransport på jernbane – særlig på de lange transportstrekningene mellom landsdelene der det i dag er store utfordringer.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til Senterpartiets alternative statsbudsjett der det foreslås å øke tilskuddet til godsoverføring fra vei til jernbane med 62 mill. kroner ut over regjeringens for-slag.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til at Riksrevisjonen har påpekt at Stortingets mål om å få gods fra vei til bane ikke blir nådd med de rammebetingelsene som eksisterer. Dette medlem viser til Sosialistisk Venstrepartis alterna-

tive statsbudsjett, der det foreslås å bevilge 108 mill. kroner til miljøstøtteordningen for gods på bane ut over regjeringens forslag.

3.20 Kap. 1354 Statens jernbanetilsyn

Komiteen viser til at bevilgningene til Jernbanetilsynet i saldert budsjett for 2019 var på 94,1 mill. kroner og at det i regjeringens budsjettframlegg for 2020 er foreslått bevilgninger på 95,9 mill. kroner. Hensyntatt lønns- og prisstigning er dette en reell nedgang i bevilgningene fra 2019 til 2020.

Komiteen vil understreke tilsynets viktige rolle i en tid med stadig flere enheter, selskaper og aktører innen jernbanesektoren, og vil påpeke at sikkerhet all-tid må være første prioritet.

3.21 Kap. 1357 Mantena AS

Komiteen viser til at bevilgningsforslaget er et tilskudd til overgangsordningen i Mantena AS for eldre ansatte som ikke får videreført sitt medlemskap i Statens pensjonskasse (SPK).

3.22 Kap. 1360 Kystverket

Komiteen viser til at kap. 1360 Kystverket har fått en reduksjon på 3,1 pst. Enten man legger en konsumprisindeks på 1,5 pst. eller en kommunal deflator på 2,8 pst. til grunn, har kap. 1360 en realnedgang som er større. Posten nyanlegg og større vedlikehold er foreslått redusert med 134,2 mill. kroner. Dette skyldes bl.a. overføring av 24 mill. kroner til fylkeskommunene og en teknisk endring hvor midler er flyttet fra post 30 til post 1.

Det planlegges farledsutbedringer ved innseiling Grenland, innseiling Bodø, innseiling Ålesund, innseiling Vannavalen, Karlsøy, innseiling Farsund og gjen-nomseiling Hjertøysundet, Molde.

Statens fiskerihavneanlegg skal overføres fylkeskommunene etter avtale. Tilskudd til kommunale fiskerihavner er foreslått redusert med 8,7 mill. kroner.

Tilskudd til overføring av gods fra vei til sjø har vært en prøveordning over tre år som nå gjøres til en ordinær ordning. Posten er redusert med 27,4 mill. kroner til 50 mill. kroner.

Komiteen viser til at Riksrevisjonen har påpekt behov for tiltak for å nå Stortingets mål. Midlene må brukes slik at det fører til at godsoverføringen reelt overføres fra norske veier og til sjø, samt har en nytteeffekt for samfunnet.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, er tilfreds med at de nye regionene blir tilført nye oppgaver, ansvar og budsjettmidler innenfor samferdselsområdet fra årsskiftet – herunder ansvaret for fiskerihavner. Flertallet er også tilfreds med å ha fått på plass forskutteringsordninger for flere av disse havnene. Flere

tallet vil understreke at det vil være behov for god samordning av tiltak mellom de nye regionene og staten i havner som har delte funksjoner.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti mener Norges nett av farleder og havner må utnyttes til fulle, spesielt i næringsammenheng. Disse medlemmer ønsker at staten skal bidra til havneutvikling og vedlikehold av havner og farleder. I dag er moloanlegg og andre innretninger like viktig mange steder for samfunnssikkerheten som for fiskeri- og næringsaktivitet, da som en beskyttelse mot naturkrefter for bygninger og annen kritisk infrastruktur langs kysten. Disse medlemmer konstaterer at regjeringens nedprioritering av området kystforvaltning fortsetter. De statlige fiskerihavnene er flyttet fra Kystverkets ansvarsområde på tross av uttalt frykt for at viktige nasjonale infrastrukturtiltak som fiskerihavnene ville bli nedprioritert. Det viser seg at i det første budsjettet hvor fiskerihavnene overføres til fylkeskommunene, overføres det svært begrensede midler. Fylkeskommunene er ikke i stand til å ivareta sine nye oppgaver på dette på grunn av mangel på midler. Fylkeskommunene Møre og Romsdal, Trøndelag, Nordland og Troms og Finnmark har etter at statsbudsjettet for 2020 ble lagt fram sagt at de på grunn av manglende ressurser ikke ønsker å overta ansvaret for fiskerihavnene.

Disse medlemmer viser til at vedtaket om å overføre ansvaret for forvaltning, utbygging og drift av fiskerihavneanlegg til de nye regionene har ført til at all planlegging av fiskerihavnprosjekter har stoppet helt opp. Prosjekter som ligger inne i Nasjonal transportplan etter 2019, vil gå en svært usikker framtid i møte.

Disse medlemmer viser til at flere fylkeskommuner uttrykker at de vurderer det som direkte uansvarlig å gå inn på en avtale om overtakelse av fiskerihavner fra staten, før rammetilskuddet økes til et nivå som gjør regionene i stand til å ivareta disse oppgavene. Fylkeskommunene viser samtidig til gamle tilstandsrapporter på havnene og krever oppjusterte anslag på vedlikeholdsbehov, samt at behov for klimatilpasning av havnene tas med inn i budsjettet. Vedlikehold og utbygging av disse anleggene krever en svært spesiell kompetanse, som Kystverket besitter. En fragmentering av ansvar og finansiering vil gi en dårligere forvaltning av eksisterende og nye fiskerihavneanlegg og vil kunne medføre lavere kompetanse og økt byråkrati samlet sett.

Disse medlemmer påpeker gapet mellom regjeringens overføringer og de reelle kostnadene gjennom å vise til at kostnader til utbedring av Kjøllefjord fiskerihavn er stipulert til om lag 250 mill. kroner. Det som samlet overføres til fylkeskommunene i Norge vil ikke engang dekke utgiftene til utbygging av en enkelt fiskerihavn.

Disse medlemmer viser til Innst. 460 S (2016–2017) Nasjonal transportplan hvor regjeringspartiene plasserte de fleste kysttiltakene i siste planperiode.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet ønsket å framskynde en rekke planlagte havne- og farledstiltak fra siste planperiode til perioden 2018–2023, og partiet foreslo en økning i bevilgningene til fiskerihavner og farleder på 1,038 mrd. kroner. Regjeringspartiene har vedtatt å flytte ansvaret for fiskerihavnene til fylkeskommunene, og budsjettet for 2020 viser med tydelighet at pengene ikke følger med. En overføring av oppgaver uten at ressursene følger med er i praksis en nedbygging av havneinfrastrukturen i Norge.

Disse medlemmer mener at det er på tide med en kystsatsing hvor kystforvaltning tilføres betydelig mere midler. Arbeiderpartiet legger opp til en betydelig styrking av kystforvaltningen med totalt 308 mill. kroner i Arbeiderpartiets alternative statsbudsjett.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til Dokument 8:167 S (2017–2018) der Senterpartiet fremmet følgende forslag:

«1. Stortinget ber regjeringen beholde fiskerihavnene i statlig regi med Kystverket som eier og forvalter av ansvaret for planlegging, utbygging, drift og vedlikehold.

2. Stortinget ber regjeringen videreføre ordningen med statlig tilskudd til kommunale fiskerihavner.»

Disse medlemmer viser til Senterpartiets alternative statsbudsjett, der det er en sterk satsing på kysten. I dette ligger en satsing på havner (bl.a. fiskerihavner) og farledstiltak på 200 mill. kroner ut over regjeringens forslag. Disse medlemmer viser til Stortingets vedtak om at all kollektivtransport på sjø skal være null- og lavutslippstransport innen 2025. Dette har ført til store ekstrakostnader i en overgangsfase. Det foreslås derfor 200 mill. kroner til klimavennlige ferjer og båter i Senterpartiets alternative statsbudsjett for 2020. Videre foreslås det i Senterpartiets alternative budsjettforslag en økning av maksimal avskrivningssats for saldogrupper E (skip mv.) fra 14 til 20 pst., og en videreføring av redusert sats på CO₂-avgift for fiskerieringa.

Kystpakke fra Senterpartiet: (mill. kroner)

Satse på havner (bl.a. fiskerihavner) og farledstiltak	200
<i>Herav: Forsere arbeidet med Stad skipstunell</i>	20
Styrke tiltak for å overføre gods fra vei til sjø	50
Satse på klimavennlige ferger og båter	200
Øke maksimal avskrivningssats for saldogruppe E (skip mv.) fra 14 til 20 pst.	-140
Redusere CO ₂ -avgiften for gods- og passasjertransport i innenriks sjøfart	-13
Totalt for pakken	603

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til partiets alternative statsbudsjett, der det totalt bevilges 160 mill. kroner mer til havneformål enn i regjeringens forslag, innen kommunerammen og samferdselsrammen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti vil påpeke at det kan være hensiktsmessig å starte utdyping av Mehamn havn samtidig eller like etter utdyping av Gamvik fiskerihavn, og viser til at Kystverket har påpekt at dette kan gi besparelser opp til 14 mill. kroner. Prosjektet er ifølge beregninger fra Vista Analyse samfunnsøkonomisk lønnsomt. Det vil bidra til økt verdiskaping og til en god og sikker farled i tilknytning til Mehamn havns infrastruktur, som er en forutsetning for en effektiv og trygg person- og gods-transport.

Post 21 Spesielle driftsutgifter

U-864

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til Stortingets anmodningsvedtak vedrørende miljøtiltak for ubåten U-864 og regjeringens oppfølging av dette. Flertallet er kjent med at Samferdselsdepartementet har bedt om en tilleggsutredning som grunnlag for en snarlig beslutning om en permanent løsning.

Flertallet viser til at regjeringspartiene på Stortinget er enige om å gjøre noen justeringer i budsjettet for 2020, ut over regjeringens forslag til Stortinget. Endringen innebærer en reduksjon av bevilgningen til miljøtiltak på U-864 på 10 mill. kroner i 2020, og at det dermed settes av 20 mill. kroner til formålet i 2020 som vil

sørge for en god fremdrift i arbeidene med sikte på en permanent løsning.

Post 30 Nyanlegg og større vedlikehold

BORG HAVN

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til NTP 2018–2029 hvor det ligger inne to farledsprosjekter for Borg Havn:

- Borg havn Røsvikrenna (Borg 1): 700 mill. kroner
- Innseiling Borg havn (Borg II): 315 mill. kroner

Flertallet er kjent med at Kystverket må utarbeide oppdaterte kostnadsanslag på bakgrunn av Miljødirektoratets tillatelse ved vedtak 18. oktober 2019, herunder håndtering av forurensende masser.

Flertallet viser til at det er påtrengende behov for vedlikeholdsmudring i Røsvikrenna for å sikre tilgjengeligheten for skip til Fredrikstad og Sarpsborg.

Flertallet ber derfor om at de nødvendige kostnadsoverslag samt nødvendige vurderinger gjøres raskest mulig, slik at disse farledsutbedringer kan komme i gang.

ANSVAR FOR FISKERIHAVNENE

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at det ennå ikke er inngått avtaler med fylkeskommunene i Møre og Romsdal, Trøndelag, Nordland og Troms og Finnmark om overføring av de statlige fiskerihavnene, til tross for at disse skulle blitt overført 1. januar 2020. Videre har disse fylkeskommunene tilskrevet staten og sagt at de ikke ønsker å overta ansvaret for fiskerihavnene på bakgrunn av at det ikke tilføres tilstrekkelig med midler til feltet.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet har i sitt alternative budsjett for 2020 foreslått å styrke denne posten med 100 mill. kroner ut over regjeringens forslag, som fordeles slik:

- Andenes fiskerihavn	30 mill. kroner
- Kjøllefjord fiskerihavn	25 mill. kroner
- Bømlo fiskerihavn	25 mill. kroner
- Ballstad fiskerihavn	20 mill. kroner

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til Senterpartiets alternative statsbudsjett der det foreslås å øke posten med 200 mill. kroner ut over regjeringens forslag. Dette er særlig viktig for å styrke arbeidet med fiskerihavnene langs kysten.

MO I RANA HAVN

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til behandlingen av Meld. St. 33 (2016–2017) Nasjonal transportplan 2018–2029 der alle partier i sine merknader var opptatt av å finne en løsning for utdyping og ny dypvannskai og terminal i Mo i Rana havn:

«'Innseiling Mo i Rana'

'Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til at regjeringen foreslår 65 mill. kroner i andre periode til utdyping av innseilingen til Toraneskaia i Mo i Rana havn, og at tiltaket vil styrke konkurranse. Flertallet merker seg innspill om at Mo i Rana KF og Mo Industripark AS har felles ambisjoner om å integrere havneavsnitt, og viser til at dette samarbeidet har mottatt tilskudd fra havnesamarbeidsordningen. Blant annet er det lokalt ønske om å planlegge utdyping av innseiling til ny dypvannskai. Flertallet mener det kan være hensiktsmessig å se utdyping av Toraneskaia og en eventuell ny, privatfinansiert dypvannskai og terminal i sammenheng, og ber regjeringen gå i dialog med lokale parter for et eventuelt spleiselag om gjennomføring av planlegging og utbygging.'

'Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at utdyping foran stamnetterminalen Toraneskaia og oppgradering av merkingen inn Ranafjorden vil øke regulariteten og fleksibiliteten for større fartøy. Disse medlemmer merker seg at de planlagte tiltakene vil innebære at havna i Mo kan betjene større fartøy, vil gi mer effektiv havneterminal og gi langt større næringsareal ved bruk av massene, og at tiltakene samlet sett vil ha betydelig sikkerhetsmessig effekt.

Disse medlemmer foreslår å framskynde bevilgningen til Innseiling Mo i Rana på 65 mill. kroner til første seksårsperiode (2018–2023) for å få til en raskere løsning for Mo i Rana havn. Disse medlemmer viser til at det planlegges store lokale investeringer i ny dypvannskai og ny felles intermodal terminal i Mo i Rana havn. Dette vil utvikle en nasjonalt viktig industriklunge, som kan ta imot framtidens skip, og som er viktig i nordområdestrategien.'

'Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til at regjeringen foreslår 65 mill. kroner i andre periode til utdyping av innseilingen til Toraneskaia i Mo i Rana havn.

Dette medlem er kjent med at Mo i Rana havn KF og Mo Industripark AS har felles ambisjoner om å integrere havneavsnitt og funksjoner samt å realisere planer om en dypvannskai på et nytt egnet havneområde. Mangelen på sjødybde i havna begrenser konkurransekraften til en av de største industriklungene i Norge.

Dette medlem ber regjeringen om å planlegge utdyping av innseiling til ny dypvannskai (Rana intermodale industriterminal). Det bør vurderes å integrere de to statlige farledstiltakene i Mo i Rana havn for å øke effek-

tene, spare kostnader og samordne håndteringen av forurenset sjøbunn. Det må også åpnes for dialog med lokale parter om et spleiselag og forskuttering for gjennomføring.'»

Disse medlemmer registrerer at regjeringspartiene ikke har fulgt opp de klare føringer fra sine merknader i NTP-behandlingen i 2017. Disse medlemmer er videre kjent med at farledstiltakene i Mo i Rana ikke ble prioritert da midlene til forskuttering (550 mill. kroner) ble fordelt i 2019. Det er ikke lagt opp til en forskutteringsordning til havner og farleder i 2020 fra regjeringen, og derfor er det etter disse medlemmers syn viktig å finne andre løsninger for Mo i Rana Havn. Disse medlemmer viser til at gjennomføringen av dette tiltaket i Mo i Rana Havn vil bidra til betydelige ringvirkninger for industrien, og legge til rette for både vekst og nye etableringer. Tiltaket vil også bidra til å få mer gods fra vei til sjø, og det vil dessuten ha en positiv miljøgevinst siden betydelige mengder med forurenset masse vil bli fjernet.

Disse medlemmer vil fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen gå i dialog med lokale parter for å finne en løsning slik at nødvendig utdyping i Mo i Rana Havn kan gjennomføres, og at dette sees i sammenheng med bygging av ny dypvannskai.»

STAD SKIPSTUNNEL

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til at regjeringspartiene har blitt enige om at det settes av 5 mill. kroner til forberedende aktiviteter slik at oppstartsbevilgning kan gis i henhold til Nasjonal transportplan.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til Meld. St. 33 Nasjonal transportplan 2018–2029 hvor det står følgende om Stad skipstunnel:

«Det er lagt opp til at prosjektet kan starte opp i løpet av neste stortingsperiode.»

Disse medlemmer konstaterer at regjeringen ikke oppfyller dette løftet i Nasjonal transportplan, og at det ikke ligger midler inne til verken oppstart eller planlegging av Stad skipstunnel i regjeringens budsjettproposisjon.

Disse medlemmer har i sitt alternative budsjett for 2020 satt av 7 mill. kroner til planlegging av Stad skipstunnel for oppstart i 2021.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til Senterpartiets alternative statsbudsjett der det foreslås 20 mill. kroner til forsering av arbeidet med Stad skipstunnel.

Post 45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet foreslår å øke denne posten med 50 mill. kroner i sitt alternative statsbudsjett for 2020.

Post 60 Tilskudd til fiskerihavneanlegg

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti stiller seg kritiske til regjeringens underfinansiering av fiskerihavnene.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet foreslår å øke denne posten med 50 mill. kroner.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til partiets alternative statsbudsjett, hvor det foreslås å bevilge 60 mill. kroner til denne posten ut over regjeringens forslag.

Post 72 Tilskudd til overføring av gods fra vei til sjø

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til regjeringens nedprioritering av dette viktige feltet hvor de i revidert budsjett for 2019 reduserte denne posten til 0. Disse medlemmer mener at dersom det skal lykkes med å overføre mer gods fra vei til sjø, må det kraftfulle tiltak til. Ordningen må være stabil slik at det er mulig å ha forutsigbarhet for tilskudd over flere år.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet har foreslått å styrke post 72 Tilskudd av gods fra vei til sjø med 50 mill. kroner ut over regjeringens forslag i Arbeiderpartiets alternative statsbudsjett for 2020.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti mener det er et stort potensial i å øke godstransporten på jernbane og på sjøen. Senterpartiet ønsker en strategisk satsing på godstrafikken på jernbane og sjø. Dette vil kunne redusere antall ulykker på veiene, og Norge vil være bedre i stand til å nå målene for utslippsreduksjoner fra transportsektoren.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til Senterpartiets alternative budsjett der det foreslås 50 mill. kroner mer enn regjeringen til denne posten.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til partiets alternative statsbudsjett, hvor det foreslås å bevilge 80 mill. kroner til denne posten ut over regjeringens forslag.

Post 73 Tilskudd til effektive og miljøvennlige havner

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til behovet for å styrke konkurransevnenene for sjøtransport sammenlignet med veitransport, samt den forventede økning av trailertransport. For å styrke klimavennlig transport vil det være avgjørende å få en større del av godsmengden via sjø. Målet er at disse tiltakene på lang sikt skal bidra til utslippsreduksjon, økt samfunnsnytte og samfunnsøkonomi.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet har i sitt alternative budsjett foreslått å styrke denne posten med 51 mill. kroner ut over regjeringens forslag.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til partiets alternative statsbudsjett, hvor det foreslås å bevilge 30 mill. kroner til denne posten ut over regjeringens forslag.

Post 74 Tilskudd til kystkultur

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti vil peke på at Kystverket har et viktig sektorsansvar for fysiske kulturminner. Disse medlemmer understreker viktighetene av at etaten er i stand til å koordinere den offentlige og frivillige innsatsen som er helt nødvendig for at nedlagte fyrstasjoner langs kysten fremdeles kan holdes i hevd og gjøres tilgjengelige for allmenheten.

Disse medlemmer vil påpeke vedlikeholdsetterslepet på fredede fyr er på 255 mill. kroner, og at dette arbeidet må prioriteres i denne posten. Ifølge Nasjonal transportplan 2018–2029 skal etterslepet tas igjen i første del av planperioden.

3.23 Kap. 1362 Senter for oljevern og marint miljø

Komiteen viser til at det bevilges 27,3 mill. kroner til Senter for oljevern og marint miljø som skal ha delt lokalisering mellom Svolvær i Vågan kommune (kompetansesenter) og Fiskebøl i Hadsel kommune (med tilhørende FoU/praktiske oppgaver). Senter for oljevern og marint miljø skal være et nasjonalt og internasjonalt ledende kompetansesenter for arbeidet med oljevern og mot marin plastforsøpling. Senteret startet opp i februar 2018 i Svolvær i Vågan kommune i Nordland. Det skal også etableres virksomhet på Fiskebøl i Hadsel kommune i samme fylke.

Komiteen merker seg at senteret skal fremme best tilgjengelig vitenskapelig og erfaringsbasert kunnskap innenfor sitt virkeområde, og skal være en pådriver for utvikling av kostnadseffektive og miljøvennlige teknologier, metoder og tiltak for oljevern og mot marin forsøpling. Gjennom samarbeid med relevante fag-

myndigheter og aktører skal senteret bidra til tilrettelegging for tiltak knyttet til oljevern og opprydding av marin plastforsøpling. Senteret skal ta ut potensialet knyttet til felles kunnskapsgrunnlag og nettverk mellom marin plastforsøpling og oljevern, samt gjenbruk av løsninger og overføringsverdi mellom de to temaene der dette er hensiktsmessig.

Senter for oljevern og marint miljø skal bidra til at det blir utviklet kommersielle tjenester og produkter innen oljevern og marin forsøpling. Utviklingen av senteret skjer i dialog med kommunene og regionalt næringsliv.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti mener det er viktig å komme i gang med praktiske oppgaver, forskning og utvikling innenfor senterets virkeområde. Derfor haster det å også etablere den praktiske delen av senteret som skal være på Fiskebøl i Hadsel.

3.24 Kap. 4360 Kystverket

Post 2 Andre inntekter

Komiteen merker seg at det på denne posten, som omfatter refusjoner, eksterne inntekter og inntekter knyttet til statens beredskap mot akutt forurensning, budsjetteres med 12,7 mill. kroner for 2020, en påplussing på 400 000 kroner fra saldert 2019-budsjett. Komiteen registrerer at det er knyttet en merinntektsfullmakt til posten, i romertallsvedtak III.

3.25 Kap. 1370 Posttjenester

Komiteen gjør oppmerksom på at etter endringer i regjeringen i 2019 er ansvaret for elektronisk kommunikasjon, inkludert etats- og styringsansvaret for Nasjonal kommunikasjonsmyndighet, overført fra Samferdselsdepartementet til Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Av den grunn omfatter dette kapittelet nå kun posttjenester.

Komiteen er av den oppfatning at posttjenester er en viktig del av infrastrukturen som bidrar til bosetting og næringsliv over hele landet.

Komiteen viser til at regjeringen vil sikre et godt og likeverdig posttilbud over hele landet.

Komiteen gjør oppmerksom på at DNB har valgt å la avtalen med Posten om banktjenester i Postens ekspedisjonsnett utløpe. Selskapene har blitt enige om en avtale som gjelder for 2020, med en mulighet for DNB til å tre ut av avtalen i løpet av året.

Komiteen viser til Prop. 102 L (2018–2019) Endringer i postloven (antall omdelingsdager) og Innst. 302 L (2018–2019), og at det er vedtatt at antall omdelingsdager reduseres fra fem dager i uken til annenhver ukedag fra planlagt ikrafttredelse, som er 1. juli 2020. I den samme proposisjonen la Samferdselsdepartemen-

tet opp til å kjøpe avisomlegging tre faste dager i uken i tre år fra det tidspunktet postlovens krav til antall dager trer i kraft.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti vil minne om partiets mange forslag om å bevare posttjenestene her i landet på et høyt nivå. Det henvises til partiets forslag under behandlingen av Dokument 8:69 S (2018–2019) og Innst. 302 L (2018–2019), Endringer i postloven, der partiet blant annet foreslår å utrede nye oppgaver til Posten for å opprettholde postombæringen fem dager i uken. Dette medlem har tatt til etterretning at disse forslagene ble nedstemt.

Dette medlem vil understreke Postens viktige samfunnsrolle ved at rundt 15 pst. av alle aviser, en stor del av våre 190 lokalaviser, og flere riksdekkende, meningsbærende dagsaviser, har blitt distribuert av Posten. Norske aviser er verdensledende i utviklingen av digitale løsninger, men likevel er i gjennomsnitt 74 pst. av inntektene knyttet til papirutgavene, ifølge Mediebedriftenes landsforening.

Dette medlem anser anbudsinngåelsene om distribusjon av aviser, som komiteen vedtok våren 2019 og som det er foreslått bevilget penger til nå, som svært viktig, men betrakter dette som plaster på såret. Et vitalt, offentlig postvesen burde vært en viktig del av vår infrastruktur og kunne i tillegg ha spilt en langt større rolle om stortingsflertallet hadde ønsket, og dersom ikke tidligere EU-direktiver også hadde satt rammer for pakkelevering som er et sterkt voksende marked.

Dette medlem registrerer at vingeklippingen av Posten føyer seg inn i rekken av alvorlige grep fra denne regjeringen mot viktig offentlig infrastruktur for å erstatte funksjonelle etater med anbudsregimer.

Post 70 Kjøp av post- og banktjenester

Komiteen viser til at regjeringen foreslår å bevilge 617,4 mill. kroner på posten. Bevilgningen omfatter 83,4 mill. kroner til kontrakten med Easy2You AS for omdeling av aviser på lørdager, 85 mill. kroner til halvårseffekten av kjøp av avisomdeling på ukedager og 449 mill. kroner til Posten Norge AS. Dette vil i 2020 sikre at alle får post levert fem dager i uken i første halvår og 2,5 dager i uken i andre halvår.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til at regjeringen vil sikre et godt og likeverdig posttilbud over hele landet, tilpasset den endrede etterspørselen etter posttjenester.

Flertallet viser til at digitaliseringen av samfunnet skjer svært raskt, og behovet og ønsket for å sende brevpost går kraftig ned. Flertallet er av den oppfatning at det er feil bruk av fellesskapets ressurser å kjøre

rundt med nesten tomme postbiler både med hensyn til økonomi og miljø.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet mener at Posten Norge AS sin hovedoppgave er å sikre at folk over hele landet skal få tilgang til gode og fremtidsrettede posttjenester. Posttjenesten er en viktig del av samfunnets infrastruktur, og er avgjørende for å sikre bosetting og gode rammevilkår for næringsliv over hele landet. Disse medlemmer viser til Senterpartiets alternative statsbudsjett der det foreslås å bevilge 249 mill. kroner for å opprettholde postombæring fem dager i uka.

4. Kommunal- og moderniseringsdepartementet – IT-politikk. Budsjettkapitler og komiteens merknader til disse

4.1 Kap. 541 IT- og ekompolitikk

Komiteen merker seg satsingen på at forvaltningen i Norge skal være effektiv, åpen, samordnet og ha høy tillit i befolkningen, og at digitaliseringen i samfunnet skal gi gode vilkår for deltakelse, verdiskaping og innovasjon i offentlig og privat sektor.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til at Telenor har varslet at de vil fase ut kobbernettet, som en del av moderniseringen av fastnettet. Flertallet er opptatt av at denne utfasingen ikke skjer før det er etablert et tilfredsstillende alternativ, og at sikkerhet og konkurranseforhold blir ivaretatt. Flertallet viser til at det er en tett dialog mellom Kommunal- og moderniseringsdepartementet, Nkom og Telenor for å sikre at interessene til de som er berørt blir ivaretatt på en god måte.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti merker seg at regjeringens mål er at:

«innbyggere, næringsliv, forvaltning og samfunnskritiske funksjoner blir stadig mer avhengige av effektive, sikre og pålitelige elektroniske kommunikasjons-tjenester, som høyhastighetsbredbånd og mobil- og internettjenester.»

Disse medlemmer mener at regjeringen legger opp til en altfor rask avvikling av kobbernettet, noe som fører til en usikkerhet i de områdene for folk der det ikke er kommersielt interessant å bygge ut fibernett.

Disse medlemmer viser til at Telenor har varslet at kobbernettet skal fases helt ut innen utløpet av 2022, selv om de så sent som i 2016 planla en modernisering av kobbernettet. Dette er et stort teknologiskifte, som får konsekvenser for telefoni- og bredbåndstilbudet. Disse medlemmer mener det ikke er godt nok

utredet om de annonserte erstatningsproduktene, som mange steder baserer seg på mobilt bredbånd, er et tilstrekkelig godt nok alternativ til kobbernettet. Utfasing av kobbernett gjør dermed at en viktig reserveløsning forsvinner. Dette kan være kritisk for både privatpersoner, private og offentlige virksomheter.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til Dokument 8:6 S (2018–2019) der Senterpartiet la frem følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen konsekvensutrede utfasingen av kobbernettet.»

'Stortinget ber regjeringen pålegge Telenor å opprettholde og vedlikeholde kobbernettet inntil en konsekvensutredning er gjennomført.'

'Stortinget ber regjeringen pålegge Telenor å opprettholde og vedlikeholde kobbernettet alle steder, inntil fullgodt alternativ er på plass.'»

Post 22 Utvikling, gjennomføring og samordning av IT- og ekompolitikken

Komiteen viser til at det foreslås en bevilgning på 20,7 mill. kroner som skal benyttes til gjennomføring og videreutvikling av IT- og ekompolitikken. Midlene skal blant annet benyttes til tiltak som skal bekjempe digitale skiller i befolkningen, styrking av befolkningenes digitale kompetanse og styrket samordning av digitaliseringen av offentlig sektor. Midlene skal også benyttes til tiltak som understøtter digitalisering av næringslivet. Komiteen merker seg at blant annet som følge av endringene i departementsstrukturen og i ansvarsfordelingen mellom Kommunal- og moderniseringsdepartementet, Nærings- og fiskeridepartementet og Samferdselsdepartementet vinteren 2019, foreslås bevilgningen samlet sett økt med 13,4 mill. kroner. Komiteen noterer seg at økningen blant annet er knyttet til flytting av oppfølgingen av Digital 21-strategien og overføring av utredningsmidler innen elektronisk kommunikasjon fra Samferdselsdepartementet, og at økningen motsvares av forslag om tilsvarende bevilgningsreduksjoner i tidligere poster.

Post 50 Forskningsprogrammer

Komiteen viser til at dette er en ny budsjettpost på 205,6 mill. kroner som skal dekke departementets behov for langsiktig kunnskapsoppbygging innenfor IT-forskning og forskning på elektronisk kommunikasjon i regi av Norges forskningsråd. Komiteen deler synet om at muliggjørende teknologi har en gjennomgripende betydning for omstilling og digitalisering, og mener derfor at forskning innenfor IKT er stadig viktigere i en tid hvor innbyggere, næringsliv, forvaltning og samfunnskritiske funksjoner blir stadig mer avhengig av ef-

fektive, sikre og pålitelige ekomtjenester for å utføre sine oppgaver. Komiteen merker seg at regjeringen har fastsatt fem mål for Forskningsrådet, og at bevilgningen også skal dekke Forskningsrådets finansiering av Simula Research Laboratory hvis hovedmål er «å skape kunnskap som er av verdi for samfunnet om grunnleggende vitenskapelige utfordringer».

Post 60 Bredbåndutbygging

Komiteen viser til at det foreslås en bevilgning på 256,1 mill. kroner som skal bidra til utbygging av bredbånd i geografiske områder der det ikke er kommersielt grunnlag for investeringer. Komiteen merker seg at formålet med ordningen er å bidra til at alle husstander og private og offentlige virksomheter får et tilbud om bredbånd med god kvalitet, og at midlene kan brukes til å øke kapasiteten på bredbåndet i områder der markedet ikke leverer tilfredsstillende kapasitet. Komiteen registrerer at det legges opp til at ordningen, som tidligere har vært forvaltet av Nasjonal kommunikasjonsmyndighet, nå foreslås forvaltet av fylkeskommunene fra og med 2020. Komiteen viser til at midlene er foreslått fordelt til fylkeskommunene etter en fastsatt fordelingsnøkkel som bestemmes av departementet i samråd med Nasjonal kommunikasjonsmyndighet, og at disse også skal fastsette kriterier for bruk av midlene.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, merker seg at regjeringen vurderer å innføre leveringsplikt for bredbånd, og at et slikt forslag er sendt på høring. En leveringsplikt vil sikre alle innbyggere og bedrifter i hele landet et grunnleggende godt bredbåndstilbud, og bidra til en raskere utbygging i de områdene som ikke er kommersielt lønnsomme å bygge ut.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti mener at bredbånd er en helt grunnleggende infrastruktur på lik linje med innlagt vann og strøm. Å sørge for at alle husstander i hele Norge har tilgang til raskt og stabilt Internett er en investering i fremtiden. Dette gir mulighet for å bo, leve og drive bedrifter i hele landet. Flere kommuner og fylkeskommuner bruker mye penger på bredbåndsutbygging, fordi de ser det er viktig for både bosetting og næringsutvikling. I tillegg er det helt nødvendig for å kunne øke bruken av ny teknologi. Dessverre ser vi at dagens regjering ikke prioriterer bredbåndsutbygging, og at de offentlige tilskuddene totalt sett blir for små.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet mener regjeringen, til tross for en moderat økning i bevilgningen til ikke-kommersiell bredbåndsutbygging, mangler en tilstrekkelig satsing på dette området. De områdene som gjenstår utbygd, er de mest kostnadskre-

vende områdene å bygge ut. Vi går inn i en framtid der utbygging av 5G-nett vil føre til et større behov for god fiberdekning. Om ikke disse områdene blir bygget ut, vil digitaliseringen av blant annet offentlige tjenester bli et tilbud kun for sentrale strøk. Arbeiderpartiet vil at folk skal kunne bo og jobbe i hele landet, og derfor må også disse områdene få tilgang til bredbånd. Disse medlemmer viser til Arbeiderpartiets alternative budsjett, der det bevilges 244 mill. kroner mer enn regjeringens forslag, til sammen 500 mill. kroner.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til Senterpartiets alternative statsbudsjett der det foreslås at det bevilges 243,8 mill. kroner mer enn regjeringen til bredbåndsutbygging i de deler av landet der det ikke er kommersielt lønnsomt.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til styrket satsing på utbygging av bredbånd i partiets alternative statsbudsjett, og til partiets merknader i Innst. 16 S (2019–2020) under kap. 570 post 60.

Post 70 Forvaltningsutvikling, IT- og ekompolitikk

Komiteen viser til at det foreslås en bevilgning på 15,3 mill. kroner for tilskudd til økt digital deltakelse og kompetanse i befolkningen, særlig rettet mot dem over 65 år med lav kompetanse på bruk av digitale verktøy, tilskudd til Norsk Teknisk Museum for å sikre bevaring av samlinger og kulturminner som dokumenterer norsk telehistorie fra 1855 og frem til i dag og midler til regjeringens moderniseringsarbeid i forbindelse med implementeringen av Norges fjerde OGP-handlingsplan. Komiteen viser til at Norge var én av åtte initiativtakere til Open Government Partnership i 2010, og at det internasjonale samarbeidet nå har vokst til ca. 80 delstater, flere regioner og byer og et stort antall sivilorganisasjoner. Komiteen registrerer kontinuiteten i dette arbeidet og merker seg at den nasjonale handlingsplanen av 2019 er etablert i samarbeid mellom departementene og det sivile samfunn og inneholder i alt åtte forpliktelser innen viktige temaer som åpenhet om offentlige anskaffelser, åpne data og viderebruk av offentlige data, åpenhet i forvaltningen og antikorrupsjon.

4.2 Kap. 542 Internasjonalt samarbeid

Komiteen viser til målet om at norsk næringsliv og norske fagmiljøer skal dra nytte av norsk deltakelse i EU-programmer.

Post 1 Driftsutgifter

Komiteen merker seg at det foreslås å bevilge 4,9 mill. kroner til utgifter til lønn og drift for tre nasjonale eksperter til EU-kommisjonen som del av deltakelse i EU-programmene. De norske nasjonale ekspertene

innenfor IT-politikken er knyttet til arbeidet med digitalisering av offentlig forvaltning og arbeidet med utforming og samordning av IT-politikken i EU.

Post 70 Internasjonale program

Komiteen viser til at det foreslås å bevilge 73,8 mill. kroner til EU-programmer som Norge tar del i etter EØS-avtalen og som er knyttet til utviklingen av informasjonssamfunnet og elektronisk forvaltning. Komiteen merker seg at bevilgningsforslaget dekker programkontingenter og andre utgifter til EU-programmer, og at slike kontingenter betales samlet av Utenriksdepartementet mot senere refusjon fra de departementene som er ansvarlige for de enkelte programmene. Komiteen merker seg videre at ansvaret for å finansiere Norges deltakelse i Den internasjonale teleunion (ITU), Den europeiske post- og teleorganisasjonen (CEPT) og Det europeiske nettverks- og informasjonssikkerhetsbyrådet (ENISA) er i 2019 overført fra Samferdselsdepartementet.

4.3 Kapittel 3542 – Inntektskapittel – internasjonalt IT-samarbeid

Post 1 Refusjon fra Utenriksdepartementet

Komiteen merker seg at enkelte bidrag til internasjonale organisasjoner kan godkjennes som offisiell utviklingshjelp. Inntektsanslaget for 2020 på 2,3 mill. kroner gjelder 18 pst. av bidraget til Den internasjonale teleunionen.

4.4 Kap. 543 og 3543 Nasjonal kommunikasjonsmyndighet

Komiteen tar til etterretning at etter endringene i budsjettet for 2019 er ansvaret for elektronisk kommunikasjon, inkludert etatsstyringsansvaret for Nasjonal kommunikasjonsmyndighet, overført fra Samferdselsdepartementet til Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Imidlertid ivaretar Nasjonal kommunikasjonsmyndighet viktige tilsynsfunksjoner også i postmarkedet, som ligger under Samferdselsdepartementet og innenfor transport- og kommunikasjonskomiteens ansvarsområde.

Komiteen tar til etterretning at Samferdselsdepartementet nå samarbeider med Kommunal- og moderniseringsdepartementet om etatsstyring av Nasjonal kommunikasjonsmyndighet på postområdet.

Komiteen merker seg at postloven § 40 om brukerklagenemnd for posttjenester ikke har trådt i kraft, og at departementet og Nasjonal kommunikasjonsmyndighet arbeider videre med saken om en egen brukerklagenemnd for posttjenester. Komiteen merker seg at Forbrukerrådet behandler klager på posttjenester i forbrukerforhold så lenge bestemmelsen ikke har trådt i kraft.

5. Oppfølging av anmodningsvedtak

Komiteen viser til at regjeringen i budsjettproposisjonen gjør rede for oppfølging av i alt 19 anmodningsvedtak under Samferdselsdepartementets ansvarsområde.

Når det gjelder de vedtakene som ikke er omtalt nedenfor, har komiteen ingen merknader, og tar departementets oppfølging til orientering.

Komiteen har merknader til følgende vedtak:

Vedtak nr. 705

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til teksten i budsjettproposisjonen og konstaterer at regjeringen fortsatt ikke har konkludert i spørsmålet om når de betydelige kostnadsreduksjonene på rv. 3/rv. 25 i Hedmark skal medføre at bompengene i prosjektet reduseres, til tross for at dette ble lovet av regjeringspartiene ved behandlingen av revidert nasjonalbudsjett for 2019.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at kostnadsreduksjonene knyttet til OPS-prosjektet rv. 3/rv. 25 Om mangsvollen–Grundset/Basthjørnet i Hedmark delvis benyttes til å redusere bompengene i prosjektet.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til stortingsvedtak nr. 391, 20. desember 2017:

«Stortinget ber regjeringen forhandle fram ei avtale om miljøbonus der rederi kan bli kompensert for kvart tonn CO₂ som vert redusert ut over krava i anbudet i løpet av kontraktperioden, etter at kontrakt med operatøren(ane) i Kystruta er inngått.»

Disse medlemmer er sterkt kritisk til at regjeringen foreslår å stanse arbeidet med å innføre en miljøbonus for Kystruten, og dermed ser bort fra flertallsvedtak i Stortinget. Disse medlemmer viser til at statsstøtteregulverket gir rom for statsstøtte til merkostnader for miljøtiltak for reduksjon av CO₂-utslipp ut over minstekravene i anbudet, og mener regjeringens påstand om at ordningen vil være i strid med statsstøttereglementet ikke er dokumentert. Disse medlemmer mener i motsetning til regjeringen at en miljøbonus vil være et viktig supplement til eksisterende ordninger gjennom Enova, og ikke overflødig.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen følge opp flertallsvedtak i Stortinget og sørge for innføring av miljøbonus for Kystruten og ta høyde for dette i revidert nasjonalbudsjett.»

Vedtaks nr. 680

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, finner det underlig at Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti velger å fremme forslag om en tilskuddsordning på nytt. Flertallet viser til at det allerede i statsbudsjettet for 2020 er satt av midler til en etablering av ordningen, og at regjeringen vil komme tilbake til hvordan tilskuddsordningen skal administreres. Flertallet vil understreke at dette er en oppstart, og at det er naturlig med en opptrapping av ordningen i de kommende budsjettene og i arbeidet med Nasjonal transportplan. Flertallet viser til at da Arbeiderpartiet satt i regjering, gjennomførte de forvaltningsreformen i 2010 – uten noen form for plan for hvordan vedlikeholdsetterslepet skulle løses.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til teksten i budsjettproposisjonen der det vises til forslaget i statsbudsjettet om å opprette en tilskuddsordning til fylkesveger på 100 mill. kroner i 2020. Disse medlemmer stiller seg undrende til at regjeringen med dette mener at anmodningsvedtak nr. 680 er fulgt opp.

Disse medlemmer vil minne om at det totale vedlikeholdsetterslepet på landets fylkesveger er beregnet til å være i størrelsesorden 60–70 mrd. kroner. At regjeringen da foreslår 100 mill. kroner, kan nesten ikke tas seriøst. Samtidig sulteforer regjeringen landets fylkeskommuner, noe som gjør at de i realiteten ikke har mulighet til å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på fylkesvegene. Med regjeringens bevilgningstakt vil det ta 600–700 år å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på fylkesvegene, og dette er bare dersom etterslepet ikke økes ytterligere. 600–700 år er like lenge som det er siden Svartedauden herjet i Europa.

Disse medlemmer er av den oppfatning at regjeringen ikke fører en særlig offensiv politikk på dette området, og at regjeringen ikke har fulgt opp vedtak nr. 680.

Disse medlemmer minner om at vedtaket nr. 680 dreide seg om en tilskuddsordning ifm. Nasjonal transportplan og at Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Venstre sto bak vedtaket. Vedtaket ble fattet med 93 mot 2 stemmer i Stortinget.

Disse medlemmer ønsker å fremme innholdet i forslaget på nytt:

«Stortinget ber regjeringa om å utgreie ei påskjøningsordning for fylkesvegar i samband med rullering av Nasjonal transportplan, der fylkeskommunen etter ein forpliktande plan kan søkje om medfinansiering frå staten etter gitte kriterium.»

Vedtaks nr. 978 og vedtak nr. 984

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at de to vedtakene ble fattet av Stortinget ved behandlingen av Samferdselspakke for Kristiansandsregionen og E39 Kristiansand vest–Lyngdal. Vedtakene ble fattet henholdsvis enstemmig (vedtak 978) og med 90 mot 3 stemmer (vedtak 984) i Stortinget.

Disse medlemmer deler ikke regjeringens oppfatning av at anmodningsvedtakene er ivaretatt og at det ikke trengs ytterligere rapportering til Stortinget.

Disse medlemmer ønsker å fremme innholdet i de to forslagene på nytt. Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen vurdere mulige løsninger som passeringstak eller timesregel med samordning med andre bomprosjekter i Kristiansandsområdet/Vest-Agder, for næringstransport som får en urimelig høy bompengebelastning.»

Vedtaks nr. 738

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til Stortingets vedtak 738 (2017–2018) om å vurdere om det er hensiktsmessig at fylkeskommunene fortsatt skal stille garanti for bompengelån på riksveg. Det opplyses i proposisjonen at Samferdselsdepartementet sammen med andre berørte departementer har vurdert dette, og enda vurderer oppfølgingen av vedtaket. Disse medlemmer mener at med det store omfanget som bompengefinansiering har fått på statlige riksveger, fremstår det som urimelig at kommuner og fylkeskommuner skal stille som garantist for statens egne veger. En konkret oppfølging av vedtaket kan være et viktig bidrag i å redusere bompengebelastningen på bilistene.

Vedtaks nr. 646

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti ønsker å sette i stand Tinnosbanen, og viser til sitt alternative statsbudsjett og sine merknader under kap. 1352 post 71.

Vedtaks nr. 662

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til at det ikke foreslås noen endringer i finansieringsordningen for fylkene til ferjer og hurtigbåter i 2020. Dette medlem viser til at det i nærmeste tid skal inngås et stort antall nye kontrakter for fylkeskommunal kollektivtrafikk som vil vare i åtte–ti år. Hvis ikke fylkene har tilstrekkelig sikkerhet for merkostnaden ved å investere i utslippsfrie løsninger, risikerer vi at anbudene låses til ferjer med fossilt drivstoff helt til 2030.

Dette medlem viser også til Sosialistisk Venstrepartis alternative budsjett for 2020, hvor det foreslås en

økt satsing på kollektivtilbudet i fylkene med 100 mill. kroner sammenlignet med regjeringens forslag, samt 300 mill. kroner ekstra i tilskudd til nullutslipp-kollektivtrafikk, som for eksempel elferjer.

Dette medlem viser videre til at konsekvensene for noen av kystfylkene grunnet omlegging av delkostnadsnøkkelen for båt og ferjer er uheldig, og til at det har kommet store bekymringer fra Rogaland, Nordland og andre kystfylker om at omleggingen fører til kutt i tilbudet. Dette medlem viser for øvrig til merknader og forslag til vedtak fra Sosialistisk Venstreparti i Innst. 16 S (2019–2020).

Vedtak nr. 663

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til sine merknader under vedtak nr. 662.

Vedtak nr. 673

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti mener det haster å få i stand landstrøm i cruisehavnene i Norge for å redusere utslipp av klimagasser, samt andre gasser som skaper alvorlig lokal forurensing. Dette medlem viser til Dokument 8:9 S (2019–2020) om regulering av cruisenæringen, der det fremmes en rekke forslag for å redusere klimagassutslippene fra næringen. Dette medlem forventer at regjeringen får fortgang i å fjerne utslipp ved norske havner og følger opp drøftingen av virkemidler for utbygging av infrastruktur med konkret handling.

Vedtak nr. 80

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til sine merknader under kap. 1370 Posttjenester.

Vedtak nr. 838

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til partiets merknader i innstillingen om regionreformen om at overføringen av sams vegadministrasjon var altfor dårlig utredet. I ettertid har det vist seg at kritikken var riktig, og det er uansvarlig saksbehandling når regjeringen først i november 2019 kom med sine forslag til økonomisk opplegg for overføringene av sams vegadministrasjon til Stortinget, der det fremdeles er mange spørsmål som er uavklart og finansiering som mangler. Dette medlem mener prinsipper for overføring av sams vegadministrasjon må være at det er kostnadene ved å utføre oppgaven som skal legges til grunn for den økonomiske overføringen fra staten til fylkeskommunen, og viser for øvrig til sine merknader under kap. 1320 post 1.

6. Forslag fra mindretall

Rammeuavhengige forslag

Forslag fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med en helhetlig sak om fremtidig organisering av Statens vegvesen.

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med tiltak for å begrense kabotasjekjøring for utenlandske busser i Norge, etter modell fra Danmark.

Forslag 3

Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med tiltak for å styrke kontrollen av allmenngjøringen i turbussmarkedet.

Forslag 4

Stortinget ber regjeringen legge til rette for at utenlandske turbussoperatører pålegges å registrere seg i mva.-registeret fra første krone.

Forslag 5

Stortinget ber regjeringen utrede modeller for et digitalt transportregister for all godstransport inn og ut av landet og oppdragene som utføres, i den hensikt å få full oversikt over alle aktører og bedre kontroll med brudd på norske lover og forskrifter.

Forslag 6

Stortinget ber regjeringen i framtidige budsjetter bedre synliggjøre hvor mange kilometer nye gang- og sykkelveier, herunder gjennom byvekstavtaler, budsjettforslaget innebærer.

Forslag 7

Stortinget ber regjeringen komme tilbake med en samlet strategi for stimulering til gåing og sykling, der revitalisering av Nasjonal gåstrategi og Nasjonal sykkelstrategi vurderes. Arbeidet må ses i sammenheng med det grønne skiftet og folkehelsearbeidet for økt fysisk aktivitet i befolkningen.

Forslag 8

Stortinget ber regjeringen stoppe planlagte økninger i baneavgifter for godstransport på jernbane.

Forslag 9

Stortinget ber regjeringen iverksette arbeid for å få på plass et nattotilbud til København og Tyskland.

Forslag 10

Stortinget ber regjeringen utarbeide en finansieringsplan for å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på jernbanen innen 2030.

Forslag 11

Stortinget ber regjeringen videreføre tilskuddsordningene til landets museumsjernbaner.

Forslag 12

Stortinget ber regjeringen gå i dialog med lokale parter for å finne en løsning slik at nødvendig utdyping i Mo i Rana Havn kan gjennomføres, og at dette sees i sammenheng med bygging av ny dypvannskai.

Forslag 13

Stortinget ber regjeringen følge opp flertallsvedtak i Stortinget og sørge for innføring av miljøbonus for Kyst-ruten og ta høyde for dette i revidert nasjonalbudsjett.

Forslag 14

Stortinget ber regjeringa om å utgreie ei påskjøningsordning for fylkesveggar i samband med rullering av Nasjonal transportplan, der fylkeskommunen etter ein forpliktande plan kan søkje om medfinansiering frå staten etter gitte kriterium.

Forslag fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet:*Forslag 15*

Stortinget ber regjeringen sørge for at kostnadsreduksjonene knyttet til OPS-prosjektet rv. 3/rv. 25 Om-mangsvollen–Grundset/Basthjørnet i Hedmark delvis benyttes til å redusere bompengene i prosjektet.

Forslag fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti:*Forslag 16*

Stortinget ber regjeringen utrede mulige kompensasjonsordninger for flypassasjeravgift på flyvninger på kortbanenettet.

Forslag 17

Stortinget ber regjeringen utarbeide en plan for universell utforming av alle norske jernbanestasjoner innen 2025.

Forslag fra Arbeiderpartiet:*Forslag 18*

Stortinget ber regjeringen vurdere mulige løsninger som passeringstak eller timesregel med samordning med andre bomprosjekter i Kristiansandsområdet/Vest-Agder, for næringstransport som får en urimelig høy bompengebelastning.

Forslag fra Sosialistisk Venstreparti:*Forslag 19*

Stortinget ber regjeringen stanse all videre planlegging av fergefrie alternativer til kryssing av Bjørnafjorden i prosjektet Fergefri E39.

Forslag 20

Stortinget ber regjeringen starte arbeidet med å rettighetsfeste den nasjonale TT-ordningen og at ordningen legges til Nav.

Forslag 21

Stortinget ber regjeringen få på plass en ny høyhastighetsutredning med premiss om at høyhastighetsbaner skal være et flerbrukskonsept for gods- og persontransport, og som vurderer et variert stoppmønster.

Forslag 22

Stortinget ber regjeringen om at konseptvalgutredningen for transport i Nord-Norge utelukkende omhandler Nord-Norgebanen og ikke helhetlige transportløsninger.

7. Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre.

Komiteen viser til proposisjonen og merknadene og råder Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

Rammeområde 17 (Transport og kommunikasjon)

I

På statsbudsjettet for 2020 bevilges under:

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
Utgifter				
541		IT- og ekompolitikk		
	22	Utvikling, gjennomføring og samordning av IT- og ekompolitikken, <i>kan overføres, kan nyttes under post 70</i>	20 723 000	
	50	Forskningsprogrammer	205 617 000	
	60	Bredbåndsutbygging	256 142 000	
	70	Forvaltningsutvikling, IT- og ekompolitikk, <i>kan nyttes under post 22</i>	15 287 000	
542		Internasjonalt samarbeid		
	1	Driftsutgifter	4 882 000	
	70	Internasjonale program, <i>kan overføres</i>	73 788 000	
543		Nasjonal kommunikasjonsmyndighet		
	1	Driftsutgifter	231 933 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	15 785 000	
	70	Telesikkerhet og -beredskap, <i>kan overføres</i>	141 369 000	
1300		Samferdselsdepartementet		
	1	Driftsutgifter	184 800 000	
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	28 400 000	
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	69 000 000	
	72	Tilskudd til samferdselsberedskap	3 000 000	
1301		Forskning og utvikling mv.		
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	14 500 000	
	50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	144 900 000	
1310		Flytransport		
	70	Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan overføres</i>	718 100 000	
1311		Tilskudd til regionale flyplasser		
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres</i>	29 800 000	
1313		Luftfartstilsynet		
	1	Driftsutgifter	245 500 000	
1314		Statens havarikommisjon for transport		
	1	Driftsutgifter	84 900 000	
1320		Statens vegvesen		
	1	Driftsutgifter	3 723 700 000	
	22	Drift og vedlikehold av riksveier, <i>kan overføres, kan nyttes under post 29 og post 30</i>	6 431 800 000	
	28	Trafikant- og kjøretøytilsyn, <i>kan overføres</i>	2 214 600 000	
	29	OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	1 212 000 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
	30	Riksveiinvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 22, post 29 og post 31 og kap. 1330, post 66</i>	13 129 400 000	
	31	Skredsikring riksveier, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	1 080 000 000	
	36	E16 over Filefjell, <i>kan overføres</i>	50 000 000	
	61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	254 300 000	
	64	Utbedring på fylkesveier for tømmertransport	25 800 000	
	65	Tilskudd til fylkesveier	100 000 000	
	72	Kjøp av riksveiferjetjenester, <i>kan overføres</i>	1 487 900 000	
	73	Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene	1 400 000 000	
1321		Nye Veier AS		
	70	Tilskudd til Nye Veier AS	5 605 700 000	
1323		Vegtilsynet		
	1	Driftsutgifter	19 200 000	
1330		Særskilte transporttiltak		
	60	Utvidet TT-ordning for brukere med særskilte behov, <i>kan overføres</i>	249 500 000	
	63	Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter, <i>kan overføres</i>	2 070 000 000	
	65	Konkurransen Smartere transport, <i>kan overføres</i>	16 100 000	
	66	Belønningsmidler til tilskuddsordninger i byområder, <i>kan overføres</i>	2 650 500 000	
	70	Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen–Kirkenes ...	856 100 000	
	76	Reiseplanlegger og elektronisk billettering, <i>kan overføres</i>	57 200 000	
	77	Kjøp av tjenester fra Entur AS	14 600 000	
1352		Jernbanedirektoratet		
	1	Driftsutgifter	365 600 000	
	21	Spesielle driftsutgifter – planer og utredninger, <i>kan overføres, kan nyttes under post 72</i>	248 700 000	
	70	Kjøp av persontransport med tog, <i>kan overføres</i>	4 024 200 000	
	71	Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 72, post 73 og post 74</i>	8 677 500 000	
	72	Kjøp av infrastrukturtenester – planlegging av investeringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 71 og post 73</i>	1 602 900 000	
	73	Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 71, post 72 og post 74</i>	11 569 700 000	
	75	Tilskudd til godsoverføring fra vei til jernbane	88 000 000	
1354		Statens jernbanetilsyn		
	1	Driftsutgifter	74 800 000	
	21	Spesielle driftsutgifter – tilsyn med tau- og kabelbaner og fornøvelsesinnretninger	21 100 000	
1357		Mantena AS		
	72	Tilskudd til pensjonsforpliktelser, <i>kan overføres</i>	109 100 000	
1360		Kystverket		
	1	Driftsutgifter, <i>kan nyttes under post 45</i>	1 869 000 000	
	21	Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres</i>	35 200 000	
	30	Nyanlegg og større vedlikehold, <i>kan overføres</i>	249 300 000	
	34	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i>	25 800 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 1</i>	192 500 000	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres</i>	33 300 000	
	71	Tilskudd til havnesamarbeid	10 900 000	
	72	Tilskudd for overføring av gods fra vei til sjø, <i>kan overføres</i>	50 000 000	
	73	Tilskudd til effektive og miljøvennlige havner, <i>kan overføres</i>	51 300 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
	74	Tilskudd til kystkultur	10 500 000	
1362		Senter for oljevern og marint miljø		
	50	Tilskudd	27 300 000	
1370		Posttjenester		
	70	Kjøp av post- og banktjenester, <i>kan overføres</i>	617 400 000	
Totale utgifter				75 090 926 000
Inntekter				
3542		Internasjonalt samarbeid		
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet	2 259 000	
3543		Nasjonal kommunikasjonsmyndighet		
	1	Diverse gebyrer	597 000	
4300		Samferdselsdepartementet		
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet	500 000	
4313		Luftfartstilsynet		
	1	Gebyrinntekter	148 500 000	
4320		Statens vegvesen		
	1	Salgsinntekter m.m.	277 000 000	
	2	Diverse gebyrer	513 400 000	
	3	Refusjoner fra forsikringsselskaper	115 300 000	
4330		Særskilte transporttiltak		
	1	Gebyrer	14 600 000	
4331		Infrastrukturfond		
	85	Avkastning infrastrukturfond	2 053 000 000	
4352		Jernbanedirektoratet		
	1	Diverse inntekter	3 800 000	
4354		Statens jernbanetilsyn		
	1	Gebyrer for tilsyn med tau- og kabelbaner og fornøyelsesinnretninger	15 200 000	
4360		Kystverket		
	2	Andre inntekter	12 700 000	
5619		Renter av lån til Avinor AS		
	80	Renter	22 200 000	
5624		Renter av Svinesundsforbindelsen AS		
	80	Renter	2 000 000	
Totale inntekter				3 181 056 000

II

Fullmakt til postering mot mellomværendet med statskassen

Stortinget samtykker i at Kommunal- og moderniseringsdepartementet i 2020 kan gi Nasjonal kommunikasjonsmyndighet fullmakt til å kompensere for tilfeldige inntektsvariasjoner knyttet til gebyr- og avgiftsfinansiert virksomhet ved å overføre inntil 10 mill. kroner til eller fra reguleringsfondet, som inngår som del av virksomhetens mellomværende med statskassen.

III

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2020 kan:

1.

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekt under
kap. 1313, post 1	kap. 4313, post 2
kap. 1320, postene 1, 22, 28 og 30	kap. 4320, post 1
kap. 1320, post 28	kap. 4320, post 2
kap. 1320, post 22	kap. 4320, post 3
kap. 1352, post 1	kap. 4352, post 1
kap. 1354, post 21	kap. 4354, post 1
kap. 1360, postene 1 og 45	kap. 4360, post 2 og kap. 5577, post 74

Merinntekt som gir grunnlag for overskridelse, skal også dekke merverdiavgift knyttet til overskridelsen, og berører derfor også kap. 1633 post 1 for de statlige forvaltningsorganene som inngår i nettoordningen for merverdiavgift.

Merinntekter og eventuelle mindreinntekter tas med i beregningen av overføring av ubrukt bevilgning til neste år.

2. nytte inntil 10 mill. kroner av salgssinntekter fra salg av ikke næringsaktive fiskerihavner under kap. 4360 post 2 til følgende formål under kap. 1360 post 30:

- a. dekning av salgssomkostninger forbundet med salget
- b. oppgradering og vedlikehold av fiskerihavner.

IV

Fullmakt til overskridelse

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2020 kan overskride bevilgningen under kap. 1360 Kystverket, post 21 Spesielle driftsutgifter, med inntil 70 mill. kroner per aksjon dersom det er nødvendig å sette i verk tiltak mot akutt forurensing uten opphold og før Kongen kan gi slikt samtykke.

V

Tilsagnsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2020 kan gi tilsagn om tilskudd ut over gitt bevilgning, men slik at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1352		Jernbanedirektoratet	
	74	Tilskudd til eksterne	1 340 mill. kroner
1360		Kystverket	
	72	Tilskudd for overføring av gods fra vei til sjø	90 mill. kroner
	73	Tilskudd til effektive og miljøvennlige havner	50 mill. kroner

VI

Fullmakter til forskuttering

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2020 kan inngå avtaler om forskuttering av midler ut over gitt bevilgning inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Ramme for samlede, løpende refusjonsforpliktelser
1320		Statens vegvesen	
	30 og 31	Investeringer, riksvei	2 000 mill. kroner

Forskutteringene skal refunderes uten kompensasjon for renter og prisstigning. Forpliktelser knyttet til forskutteringer under Statens vegvesen skal føres opp i statens kapitalregnskap konto 840013 Deposita og avsetninger under Samferdselsdepartementet med motpostering mellomværendet med statskassen.

VII

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser for investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2020 kan:

1.

starte opp disse investeringsprosjektene:	innenfor en kostnadsramme på:
E16 Kvamskleiva	748 mill. kroner
E134 Vågsli-, Haukeli- og Svandalsflonatunnelene	604 mill. kroner
Delelektrifisering av Trønderbanen og Meråkerbanen	2 192 mill. kroner
IC Dovrebanen: Kleverud–Sørli	8 592 mill. kroner

Fullmakten gjelder også forpliktelser som inngås i senere budsjettår, innenfor kostnadsrammen for prosjektet. Samferdselsdepartementet gis fullmakt til å prisjustere kostnadsrammen i senere år.

2.

gjennomføre disse tidligere godkjente investeringsprosjektene:	innenfor endret kostnadsramme på:
E6 Helgeland nord	2 460 mill. kroner
Rv. 36 Skyggestein–Skjelbredstrand	892 mill. kroner
Follobanen, Oslo–Ski	30 907 mill. kroner

Fullmakten gjelder også forpliktelser som inngås i senere budsjettår, innenfor kostnadsrammen for prosjektet. Samferdselsdepartementet gis fullmakt til å prisjustere kostnadsrammen i senere år.

3. pådra forpliktelser som inngås i senere budsjettår, innenfor det enkelte prosjekts kostnadsramme for prosjekter som har startet opp før 2016 og er omtalt i Prop. 1 S. Samferdselsdepartementet gis fullmakt til å prisjustere kostnadsrammen i senere år.
4. forplikte staten for fremtidige budsjettår ut over gitt bevilgning for prosjekter som ikke er omtalt med kostnadsramme overfor Stortinget, inntil følgende beløp:

a.

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år
1320		Statens vegvesen		
	30 og 31	Investeringer, riksvei	6 000 mill. kroner	4 500 mill. kroner
1352		Jernbanedirektoratet		
	72	Planlegging nye prosjekter	3 000 mill. kroner	1 500 mill. kroner
	73	Investeringer, jernbane	3 600 mill. kroner	2 000 mill. kroner

b.

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser
1360		Kystverket	
	21 og 30	Investeringer	90 mill. kroner

5. forplikte staten for fremtidige budsjettår ut over gitt bevilgning for prosjekter med kostnadsanslag over 500 mill. kroner, men der kostnadsramme ikke er lagt frem for Stortinget, inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser
1320	30 og 31	Statens vegvesen Planlegging, forberedende arbeider og grunnerverv, riksvei	500 mill. kroner

VIII

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser ut over budsjettåret for drifts- og vedlikeholdsarbeider

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2020 kan forplikte staten for fremtidige budsjettår ut over gitt bevilgning, inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år
1320	22	Statens vegvesen Drift og vedlikehold	12 500 mill. kroner	4 000 mill. kroner
1352	71	Jernbanedirektoratet Drift og vedlikehold	9 000 mill. kroner	3 000 mill. kroner

IX

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser ut over budsjettåret for riksveiferjedriften

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2020 kan forplikte staten for fremtidige budsjettår ut over gitt bevilgning, inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år
1320	72	Statens vegvesen Riksveiferjetjenester	13 700 mill. kroner	1 800 mill. kroner

X

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser for Nye Veier AS

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2020 kan forplikte staten for fremtidige budsjettår ut over gitt bevilgning, inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år
1321	70	Nye Veier AS Tilskudd	22 400 mill. kroner	5 600 mill. kroner

XI

Fullmakt til å inngå kontrakter om kjøp av persontransport med tog

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2020 kan inngå kontrakter om kjøp av persontransporttjenester med tog for perioden 2020–2031 på kap. 1352 Jernbanedirektoratet, post 70 Kjøp av persontransport med tog for:

1. Bergensbanen, Ofotbanen og opsjoner på Nordlandsbanen innenfor en samlet ramme for nye forpliktelser på 3 016 mill. kroner målt i prisnivået for 2020.
2. takstsamarbeid med fylkeskommunal kollektivtrafikk innenfor en samlet ramme for nye forpliktelser på 75 mill. kroner.

XII

Salg og bortfeste av fast eiendom

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2020 kan selge og bortfeste fast eiendom inntil en verdi av 50 mill. kroner i hvert enkelt tilfelle.

XIII

Restverdisikring for eksisterende materiell, oppgraderinger av eksisterende materiell og investeringer i nytt materiell

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2020 for det togmateriellet som inngår i statens kjøp av persontransporttjenester med tog på kap. 1352 Jernbanedirektoratet, post 70 Kjøp av persontransport med tog, kan:

- a. gi en restverdigaranti for bokførte verdier på inntil 7 204 mill. kroner
- b. gi ytterligere restverdigaranti til oppgraderinger og nyinvesteringer innenfor en ramme på inntil 2 962 mill. kroner. Det legges til grunn 75 pst. restverdigaranti.

XIV

Opprettelse av post uten bevilgning

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2020 kan opprette kap. 1352 Jernbanedirektoratet, post 74 Tilskudd til eksterne i statsregnskapet uten bevilgning.

XV

Fullmakt til å fjerne rushtidsavgift på Nord-Jæren

1. Stortinget samtykker i at den innførte rushtidsavgiften i tråd med Prop. 47 S (2016–2017) kan fjernes dersom det er lokalpolitisk tilslutning til dette gjennom vedtak. Vilkårene går frem av Prop. 1 S (2019–2020) for Samferdselsdepartementet.
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.

XVI

Fullmakt til postering mot mellomværendet med statskassen

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2020 kan gi Kystverket fullmakt til å postere a konto innbetalinger som Kystverket mottar knyttet til oljevernaksjoner mv., mot mellomværendet med statskassen. Når endelig oppgjør er avklart, gjøres mellomværendet opp og inntektsføres på kap. 5309 Tilfeldige inntekter, post 29 Ymse.

XVII

Oppheving av anmodningsvedtak

Vedtak nr. 391, 20. desember 2017, oppheves.

XVIII

Fullmakt til å overskride gitte bevilgninger

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2020 kan overskride bevilgningen under kap. 1320 Statens vegvesen, post 1 Driftsutgifter, post 22 Drift og vedlikehold av riksveier og post 30 Riksveiinvesteringer, til dekning av feriepenges, inkludert arbeidsgiveravgift, for ansatte som overføres til fylkeskommunene. Fullmakten gjelder feriepenges påløpt per 31. desember 2019, og som kommer til utbetaling i 2020.

XIX

Fullmakt til å overføre utstyr m.m.

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2020 kan gi Statens vegvesen fullmakt til vederlagsfritt å overføre utstyr benyttet under sams vegadministrasjon til fylkeskommunene.

XX

Fullmakt til nettoføring

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2020 kan gi Statens vegvesen fullmakt til å føre som utgiftsrefusjon under kap. 1320 Statens vegvesen, post 1 Driftsutgifter, post 22 Drift og vedlikehold av riksveier og post 30 Riksveiinvesteringer, alle refusjoner fra fylkeskommuner der disse er knyttet til kostnadsdeling fra eksterne leverandører og gjelder kontrakter som omfatter både riks- og fylkesvei.

XXI

Tilsagnsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2020 kan gi tilsagn om tilskudd ut over gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 65 Tilskudd til fylkesveier, men slik at samlet ramme for nye tilsagn ikke overstiger 50 mill. kroner.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 4. desember 2019

Helge Orten

leder

Solveig Sundbø Abrahamsen

ordf. for kap. 541, 542, 1320 post 36, og 3542

Bengt Fasteraune

ordf. for kap. 1370

Jonny Finstad

ordf. for kap. 1314, 1320 post 72, 4320, 4322 og 5624

Jon Gunnes

ordf. for kap. 1301 og 1330 post 63 og 65

Øystein Langholm Hansen

ordf. for kap. 1313, 1330 post 76 og 77, 4313 og 4331

Nils Aage Jørgstad

ordf. for kap. 1330 post 60 og 66 og 4330

Tor André Johnsen

ordf. for kap. 1320 post 1, 22, 28, 61, 64 og 73, 1320, 1323 og 1330

Kirsti Leitrø

ordf. for kap. 1320 post 29 og 30

Siv Mossleth

ordf. for kap. 1320 post 31, og 1362

Sverre Myrli

ordf. for kap. 1352, 1354, 1357, 4352 og 4354

Arne Nævra

ordf. for kap. 543, 1300, 1320 post 74, 3543 og 4360

Dagfinn Henrik Olsen

ordf. for kap. 1310, 1311, 1320 post 65, 4312 og 5619

Steinar Karlstrøm

ordf. for kap. 1330 post 70 og 1360

Morten Stordalen

ordf. for kap. 1300, 1321 og 4300

Statsråd Jon Georg Dale
Samferdselsdepartementet

Vår ref.:

Deres ref.:

Dato:
25.10.2019

Spørsmål 1-10 til Prop. 1 S (2019-2020)

Jeg viser til Prop. 1 S (2019-2020). Transport- og kommunikasjonskomiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet ønsker svar fra statsråden på følgende spørsmål:

1. I følge budsjettproposisjonen er oppfølgingsgraden halvveis i første seksårsperiode i Nasjonal transportplan 2018-2029 (tre av seks år) på 47,1 prosent for veiformål, 42,2 prosent for jernbaneformål, 33,6 prosent for kystformål og 45,1 prosent for NTP totalt (alle formål). Hvor mye mer måtte ha vært bevilget på 2020-budsjettet for at oppfølgingsgraden skulle vært 50 prosent for henholdsvis veiformål, jernbaneformål, kystformål og for NTP totalt?
2. Medfører det riktighet at vedlikeholdsetterslepet på jernbane i 2020 vil øke med 1,3 mrd. kroner med regjeringens budsjettforslag, og hvorfor mener i så fall regjeringen at dette er fornuftig politikk?
3. På budsjetthøringen i transport- og kommunikasjonskomiteen ble det hevdet at enkelte fredede fyr ikke blir vedlikeholdt. Medfører dette riktighet, og hvilke fyr gjelder i så fall dette?
4. På budsjetthøringen i transport- og kommunikasjonskomiteen ble det hevdet at anbud som utlyses for utbygging av vei og jernbane i Norge i størrelse «har gått fra noen hundre millioner til flere milliarder». Hvordan vurderer departementet dette utsagnet? Hvordan er fordelingen mellom norske og utenlandske entreprenører i utlyste utbyggingsprosjekter? Hva gjør regjeringen for at flere norsk entreprenører kan få kontrakter ved utbygging av vei og jernbane her til lands?
5. Transport- og kommunikasjonskomiteen har mottatt høringsnotat til statsbudsjettet fra Abelia. der det blant annet heter: «Enturs arbeid med innsamling, standardisering og tilgjengeliggjøring av reiseinformasjon fra offentlige aktører har vært etterspurt og nyttig, men etter Abelias mening har det videre arbeidet med utvikling av en sluttbrukerapp både vært unødvendig og til hinder for markedsutvikling. Vi ber om at midler til utvikling av en

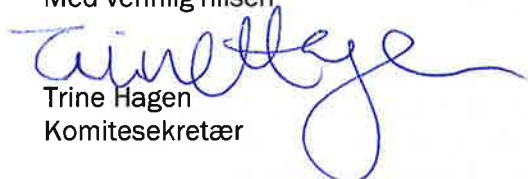


nasjonal digital reiseplanleggingstjeneste kuttes i sin helhet, mens finansiering av innsamling og deling av reisedata videreføres.» Hvordan vurderer departementet dette?

6. Hvorfor ønsker regjeringen å endre tilskuddsordningen for museumsjernbaner før planen er fullført og offentliggjort?
7. Hva gjenstår for å dekke kravene i tunnelsikkerhetsforskriften på fylkesveitunneler etter 2020?
8. Hva er det totale vedlikeholdsetterslepet for tunneler etter 2020-budsjettet?
9. Har regjeringen gjort vurderinger av spørsmålet om kompensering av fylkeskommunens økte kostnader ved å øke avgiften på biodrivstoff?
10. Hvordan tenker regjeringen å sikre at TT-ordningen blir en felles TT-ordning i 2020 for alle fylker?

Av hensyn til komiteens videre arbeid ber vi om svar innen mandag 4. november. Svar sendes til transport-kommunikasjon@stortinget.no og trine.hagen@stortinget.no.

Med vennlig hilsen


Trine Hagen
Komitesekretær

Statsråd Jon Georg Dale
Samferdselsdepartementet

Vår ref.:

Deres ref.:

Dato:
30.10.2019

Spørsmål 11-14 til Prop. 1 S (2019-2020)

Jeg viser til Prop. 1 S (2019-2020). På vegne av Arbeiderpartiets medlemmer i transport- og kommunikasjonskomiteen ber vi om statsrådets svar på følgende spørsmål:

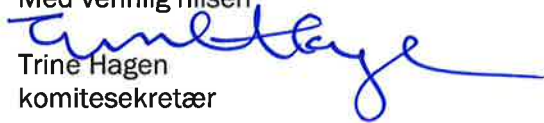
1. Kystverket har beregnet at det er mellom 10 og 14 mill. kroner i besparelser ved å foreta nødvendige utbedringer i Mehamn havn samtidig eller i tilknytning til utbedringene i Gamvik fiskerihavn og molo som starter opp i 2020. Hvordan vurderer departementet denne situasjonen?
2. Fremdeles er det uklart hvordan byene som har, eller som er i ferd med å inngå, byvekstavgifter skal forstå og forholde seg til regjeringens bompengesavtale. Vil staten komme med et forslag til revidert byvekstavgift?
3. I Nasjonal transportplan og i tidligere budsjettproposisjoner har regjeringen lagt til grunn at Fornebubanen koster 12 mrd. 2016-kroner. Men den nylig vedtatte kostnadsrammen for Fornebubanen, behandlet i Oslo bystyre og Akershus fylkesting, setter prisen til 16,2 mrd. kroner. Hvilken kostnad legger regjeringen til grunn når de sier at de vil finansiere 50 prosent, evt. 66 prosent, av prosjektet?
4. I sakene om Fornebubanen behandlet i Oslo og Akershus kommer det fram at man jobber med en mulig ny løsning på Skøyen, som kan bidra til betydelige innsparinger. Dette vil imidlertid ikke være klart før sent i første halvår 2020. I byvekstavgiften for prosjektet blir dette brukt av staten som begrunnelse for at det ikke blir satt et endelig beløp for statens bidrag nå. Betyr dette at regjeringen ikke vil komme med et tilbud til Oslopakke 3-partene om hva bompengesavtalen kan bety før løsningen på Skøyen er avklart?



Av hensyn til komiteens arbeid med budsjettet ber vi om svar innen onsdag 6. oktober 2019. Svar sendes transport-kommunikasjon@stortinget.no og trine.hagen@stortinget.no.

Med vennlig hilsen

Trine Hagen
komitesekretær





DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Dykkar ref

Vår ref

Dato

19/2313-

4. november 2019

Svar på spørsmål 1-10 til Prop. 1 S (2019–2020)

Eg viser til brev frå transport- og kommunikasjonskomiteen av 25. oktober 2019 til Prop. 1 S (2019–2020) for Samferdselsdepartementet. Under følgjer svar på spørsmål 1-10.

Spørsmål 1

"I følge budsjettproposisjonen er oppfølgingsgraden halvveis i første seksårsperiode i Nasjonal transportplan 2018-2029 (tre av seks år) på 47,1 prosent for veiformål, 42,2 prosent for jernbaneformål, 33,6 prosent for kystformål og 45,1 prosent for NTP totalt (alle formål). Hvor mye mer måtte ha vært bevilget på 2020-budsjettet for at oppfølgingsgraden skulle vært 50 prosent for henholdsvis veiformål, jernbaneformål, kystformål og for NTP totalt?"

Svar:

Som det går fram av Meld. St 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018-2029*, tek regjeringa sikte på ei gradvis innfasing av ressursane til transportinfrastruktur i planen. Det er derfor ikkje eit mål om 50 pst. oppfølging etter tre år. Ressursbruken i det enkelte budsjettår blir tilpassa det samla økonomiske opplegget innanfor rammene som følgjer av handlingsregelen og tilstanden i norsk økonomi.

Tabellen under viser status for oppfølginga av Nasjonal transportplan i perioden 2018–2023 med løyvingane for 2018 og 2019, og budsjettforslaget for 2020. I tillegg viser tabellen differansen til 50 pst. oppfølging etter tre år i perioden, og budsjettbehovet i 2020 for dette. Gjennomsnittleg ramme for første del av planperioden er brukt som referanse.

	Gj.snitt per år 2018- 2019	Løyving 2018	Løyving 2019	Forslag 2020	Differanse til 50 pst. oppfølging etter tre år	Mill. 2020-kr Budsjett- behov 2020 for 50 pst. oppfølging etter tre år
Vegformål	42 461,7	39 540,5	39 952,9	40 610,6	7 281,0	47 891,6
Jernbaneformål	25 636,5	20 663,9	21 714,9	22 552,4	11 978,3	34 530,7
Kystformål	2 092,0	1 376,9	1 477,6	1 362,7	2 058,8	3 421,4
NTP totalt	73 792,7	64 118,5	66 441,1	69 342,7	21 475,8	90 818,5

NTP totalt inkluderer særskilte transporttiltak og Nye NTP-tiltak i tillegg til dei tre andre formåla nemnt i tabellen.

For at oppfølgingsgraden skulle ha vore 50 pst. i statsbudsjettet for 2020 måtte det ha vore løyvd 7,3 mrd. kr meir til vegformål, 12 mrd. kr meir til jernbaneformål, 2,1 mrd. kr meir til kystformål; 21,5 mrd. kr meir totalt til NTP-formål. Eg legg for øvrig til at målet med Nasjonal transportplan heller ikkje er å bruke mest mulig pengar, men snarare å få meir infrastruktur att for pengane. Ei løyving på 21,5 mrd. kr meir enn regjeringa sitt framlegg til budsjett for 2020 ville vore høgare enn det framdrifta i ulike prosjekt tilseier at det er mogeleg å nytte på rasjonelt vis i 2020.

Spørsmål 2

"Medfører det riktighet at vedlikeholdsetterslepet på jernbane i 2020 vil øke med 1,3 mrd. kroner med regjeringens budsjettforslag, og hvorfor mener i så fall regjeringen at dette er fornuftig politikk?"

Svar:

Som det går fram av omtalen på side 162-164 i Prop. 1 S (2019–2020) vil bli stilt krav i avtalane mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR SF om at minimum 2,2 mrd. kr av midlane til vedlikehald løyvd over kap. 1352, post 71, skal nyttast til fornying. Dette er på nivå med fornyinga som er blitt gjennomført dei seinare åra, og på nivå med det årlege behovet for uendra etterslep – det såkalla likevekstnivået – slik dette blei berekna fram til og med 2017. Det inneber ei dobling av nivået til fornying frå den førre regjeringa sitt siste forslag til statsbudsjett (1 097 mill. kr, jf. Prop. 1 S (2013-2014) for Samferdselsdepartementet, side 138).

I samband med førebuande arbeid til Nasjonal transportplan 2018–2029, blei det gjort ei ny vurdering av korleis behovet for fornying blir påverka av m.a. auka togtrafikk, nye anlegg i bruk, og eit vanskelegare klima. Når ein rekna med desse faktorane, auka det berekna likevekstnivået med 1,2 mrd. kr, frå 2,3 mrd. 2020-kr til 3,5 mrd. 2020-kr. Berekinga av

etterslepet på jernbane omfattar alle komponentar der den tekniske levetida er gått ut, dette er då berekna til etterslep, sjølv om det ikkje påverkar oppetida i infrastrukturen per dato.

Som det går fram av Prop. 1 S (2019–2020), er etterslepet på jernbane berekna til om lag 20,2 mrd. kr ved inngangen til 2020. Med minimumskravet på nivået av fornying i avtalane mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR SF, vil det teknisk berekna vedlikehaldsetterslepet auke med maksimalt om lag 1,3 mrd. kr i til om lag 21,5 mrd. kr.

For å halde rasjonell framdrift i prosjekt som er sette i gang og starte opp to nye prosjekt prioriterer regjeringa i Prop. 1 S (2019–2020) å auke budsjettet til jernbaneinvesteringar (kap. 1352, postane 72 og 73) med om lag 1 mrd. kr frå saldert budsjett 2019.

Spørsmål 3

"På budsjettthøringen i transport- og kommunikasjonskomiteen ble det hevdet at enkelte fredede fyr ikke blir vedlikeholdt. Medfører dette riktighet, og hvilke fyr gjelder i så fall dette?"

Svar:

Vedlikeholdet av fyr blir gjennomført i syklusar over fleire år. Alle freda fyr blir derfor ikkje vedlikehalde kvart år. Innanfor løyvingane prioriterer Kystverket vedlikehald av dei fyra som har dårlegast tilstand, har størst fare for forverring av skade, og fyr som blir leigde ut.

Kystverket arbeider for tida med rangeringskriterier for vedlikeholdet av fyr. Freda fyr får ei høg rangering, og ei enda høgare rangering viss dei er mykje besøkte. Freda fyr som er lite besøkte, får ei lågare rangering. Likevel er det ingen freda fyr som over tid ikkje blir vedlikehalde av Kystverket.

Spørsmål 4

"På budsjettthøringen i transport- og kommunikasjonskomiteen ble det hevdet at anbud som utlyses for utbygging av vei og jernbane i Norge i størrelse «har gått fra noen hundre millioner til flere milliarder». Hvordan vurderer departementet dette utsagnet? Hvordan er fordelingen mellom norske og utenlandske entreprenører i utlyste utbyggingsprosjekter? Hva gjør regjeringen for at flere norsk entreprenører kan få kontrakter ved utbygging av vei og jernbane her til lands?"

Svar:

Den norske anleggsmarknaden er differensiert og omfattar mange aktørar. Det er store riksdekkande aktørar, mellomstore regionale og små lokale aktørar. Dette er eit resultat av ein strategi der statlege samferdselsbyggjeherrar har tatt eit ansvar for å utvikle ein nasjonal marknad som fungerer.

Det er for tida svært høg aktivitet i entreprenørmarknaden, både innan bygging av riksvegar og store jernbaneanlegg. Det er òg ei pågåande endring som følge av at den samla kontraktsporfølja frå dei statlege samferdselsbyggjeherrane er i endring. I hovudsak skjer det ei utvikling av gjennomføringsmodellar og i storleiken på kontraktane. Dette blir gjort for å

sikre ei rask og kostnadseffektiv anleggsgjennomføring og ei optimal utnytting av offentlege midlar.

Ulike aktørar responderer ulikt på dei pågåande endringane. Det er registrert at nokre av tilbydarane blir meir selektive når det gjeld kva konkurransar dei tek del i når kontraktane blir store. Det er òg registrert ei aukande interesse for den norske marknaden frå internasjonale aktørar.

Marknaden er i ferd med å tilpasse seg dei pågåande endringane. Det er tilfredsstillande konkurranse om statlege samferdselsoppdrag, og dei aller fleste kontraktane går til dei vi kjenner som norske aktørar.

Det er høg merksemd hos dei statlege samferdselsbyggheerrane på det er nødvendig å ha ein differensiert kontraktportefølje. Dette for å sikre at vi også i framtida har ein differensiert anleggsmarknad og god konkurranse om samferdselsoppdraga. Det blir ført ein omfattande marknadssdialog for å sikre vidare utvikling av marknaden. Dette skaper òg føreseielege og trygge rammevilkår i dei store kontraktane. Eg er trygg på at dei norske entreprenørane vil klare seg godt i konkurransen med dei utanlandske entreprenørane også dei komande åra. For å få til det er regjeringa òg oppteken av at underliggende verksemder skal ha ein variert kontraksstrategi som bidreg til at vi får meir infrastruktur for pengane.

Jernbane

Det har i lang tid vore stor variasjon i storleiken på jernbanekontraktane. Òg for 8-10 år sidan blei det lyst ut kontraktar med storleik over 1 mrd. kr. Både storleiken og kostnadene ved jernbaneprosjekt har auka over tid.

Sjølv om det er få heilt norske entreprenørar i jernbanemarknaden, er det er ein høg norsk del i utbyggingsprosjekta på jernbanen. I løpet av den siste månaden er tre av fire store totalentreprisar på Vestfoldbanen tildelt norske selskap. Ser ein på dei største kontraktane som Bane NOR SF har tildelt dei siste to åra, har seks av åtte kontraktar gått til etablerte aktørar i Noreg. Nokre av desse inngår i arbeidsfellesskap med aktørar frå andre land. Meir enn 70 pst. av verdiskapinga frå utbygginga av Follobanen blir utført av norske underleverandørar.

Det er viktig å leggje til rette for mest mogeleg konkurranse om kontraktane for utbygging av jernbanen. Bane NOR SF har gjort fleire tiltak for å sikre dette, noko som vil komme alle dei kvalifiserte entreprenørane til gode, òg dei norske. Tiltaka omfattar endringar i storleiken og grensesnittet i kontraktane, meir attraktiv risikodeling, og tidleg involvering og auka fridomsgrader for entreprenørane. Det var mange tilbydarar på dei nyleg tildelte kontraktane på Vestfoldbanen, og for dei kommande kontraktane på IC-prosjektet Kleverud–Sørli på Dovrebanen, er det òg vist mykje interesse.

Veg

Når det gjeld storleiken på kontraktar i vegsektoren viser eg m.a. til tabell 1 og 2 som høvesvis viser fordelinga av Statens vegvesen sine kontraktar over og under 100 mill. kr frå 2011 t.o.m. 2018. Tabell 3 viser Nye Veier AS sine kontraktar. Tabellane viser òg fordelinga av desse kontraktane mellom norske og utanlandske entreprenørar.

Det er riktig at storleiken på dei største kontraktane har auka dei siste åra. For om lag 10 år sidan var ein stor kontrakt på 500-700 mill. kr, medan i dag er dei største kontraktane på 3-5 mrd. kr. Talet på dei store kontraktane har òg auka dei siste 4-5 åra. Dette er ein auke som har vore ønskt av både entreprenørar og byggherrar. Det er nokre utfordringar knytt til kompetanse og kapasitet når det gjeld ressursar for å styre dei største kontraktane, men eg meiner at aktørane i stor grad er i ferd med å tilpasse seg dette. Som det går fram i tabell 2, så er dette biletet nyansert.

Tabell 1 Statens vegvesen – kontraktar med storleik over 100 mill. kr

	2011		2012		2013		2014	
	N	U	N	U	N	U	N	U
Tal på kontraktar	23	4	17	6	25	4	22	3
Del kontraktar, pst.	85,2	14,8	73,9	26,1	86,2	13,8	88,0	12,0
Kontraktsum, mill. kr	8 109	593	564	4 296	11 318	4 806	10 142	1 101
Del total kontraktsum, pst.	93,2	6,8	56,8	43,2	70,2	29,8	90,2	9,8
	2015		2016		2017		2018	
	N	U	N	U	N	U	N	U
Tal på kontraktar	25	2	18	6	14	2	15	1
Del kontraktar, pst.	92,6	7,4	75,0	25,0	87,5	12,5	93,8	6,3
Kontraktsum, mill. kr	12 328	518	7 298	2 416	3 054	1 090	11 805	287
Del total kontraktsum, pst.	96,0	4,0	75,1	24,9	73,7	26,3	97,6	2,4

N = Norske

U = Utanlandske

Tabell 2 Statens vegvesen – kontraktar med storleik under 100 mill. kr

	2011		2012		2013		2014	
	N	U	N	U	N	U	N	U
Tal på kontraktar	147	3	148	2	172	6	155	0
Del kontraktar, pst.	98,0	2,0	98,7	1,3	96,6	3,4	100,0	0,0
Kontraktsum, mill. kr	3 806	149	3 588	114	4 476	253	3 877	-
Del total kontraktsum, pst.	96,2	3,8	96,9	3,1	94,6	5,4	100,0	0,0
	2015		2016		2017		2018	
	N	U	N	U	N	U	N	U
Tal på kontraktar	129	0	149	3	136	3	151	4
Del kontraktar, pst.	100,0	0,0	98,0	2,0	97,8	2,2	97,4	2,6

Kontraktsum, mill. kr	3 746	-	3 941	51	4 601	151	4 081	161
Del total kontraktsum, pst.	100,0	0,0	98,7	1,3	96,8	3,2	96,2	3,8

N = Norske
U = Utanlandske

Tabell 3 Nye Veier AS – utbyggingskontraktar

Årstall	Nasjonalitet	Verdi på kontrakt med arbeid etter rekning og opsjoner ekskl. mva.	Mill. kr
2016	N		3 193,6
2017	N		624,8
	N		1 884,6
	N		1 789,5
	N		2 381,4
2018	N		4 650,0
	U		4 200,0
	N		1 500,0
2019	N		4 000,0
	N		735,0
	N		320,5

Spørsmål 5

"Transport- og kommunikasjonskomiteen har mottatt høringsnotat til statsbudsjettet fra Abelia. der det blant annet heter: «Enturs arbeid med innsamling, standardisering og tilgjengeliggjøring av reiseinformasjon fra offentlige aktører har vært etterspurt og nyttig, men etter Abelias mening har det videre arbeidet med utvikling av en sluttbrukerapp både vært unødvendig og til hinder for markedsutvikling. Vi ber om at midler til utvikling av en nasjonal digital reiseplanleggingstjeneste kuttes i sin helhet, mens finansiering av innsamling og deling av reisedata videreføres.» Hvordan vurderer departementet dette?"

Svar:

Det skal vere enkelt å nytte seg av kollektivtilbodet i Noreg. Det er eit mål at reisande i framtida skal kunne søke opp, bestille og betale for ei kollektivreise i ein og same teneste gjennom ein konkurransenøytral aktør. Dette går m.a. fram av Innst. 286 S (2013–2014) der Stortinget ber regjeringa ta initiativ til å opprette ei nasjonal løysing for elektronisk reiseplanlegging og billettering. Entur AS si løysing for dei reisande følgjer opp stortingsvedtaket, og skal sikre kunden tilgang til ei saumlaus reise på tvers av fylkesgrenser, i ein marknad med fleire togoperatørar, transportformer og aktørar.

Der private aktørar styrer etter lønsemd, vil ein statleg aktør sikre ei teneste som dekkjer alle sine behov, òg i tilfelle der det ikkje er bedriftsøkonomisk lønsamt. Ein privat aktør som styrer etter lønsmed, vil kunne prioritere visse transportformer og -aktørar, enten gjennom betaling

for å komme øvst på lista med reiseforslag, eller gjennom provisjonsordningar som gjer enkelte modalitetar eller aktørar meir lønsame å promotere enn andre. Dette ville ha vore i strid med kravet om ei nøytral løysing.

At tenesta skal vere konkurransenøytral gjer den lite kommersielt attraktiv for private aktørar. Dette kjem i all hovudsak av at sluttbrukartenesta skal bli tilbode gratis til befolkninga, og kravet om konkurransenøytralitet som gjer det kommersielle aspektet svært lite.

Det er òg ei av Entur sine kjerneoppgåver å gjere rute- og reisedata tilgjengelege (inkludert sanntidsinformasjon) i maskinlesbare format til eksterne aktørar som måtte ønskje å bruke desse. Dette er offentlege data som Entur tilbyr gratis, gjennom opne grensesnitt. Data blir gjort tilgjengeleg i ein utviklarportal der eksterne aktørar kan kople seg opp til Entur sitt grensesnitt. Det er m.a.o. fullt mogeleg for private aktørar å utvikle appar mot sluttbrukarmarknaden (slik kollektivselskapa og togselskapa gjer med sine eigne appar for reisetider og betaling), eller å bruke data til å utvikle andre, komplementære tenester og produkt.

Spørsmål 6

"Hvorfor ønsker regjeringen å endre tilskuddsordningen for museumsjernbaner før planen er fullført og offentliggjort?"

Svar:

Eg legg til grunn at planen det blir vist til er landsverneplanen for jernbane som skal bli utarbeidd. Dåverande Jernbaneverket begynte dette arbeidet, som no blir ført vidare i regi av Jernbanedirektoratet.

Vidare legg eg til grunn at utgangspunktet for spørsmålet no er at Bane NOR SF i haust har sendt tre brev til dei som drifter museumsjernbanane, der føretaket opplyser at det i semje med Jernbanedirektoratet systematisk går gjennom kulturminneporteføljen, inkludert museumsjernbanane og den etablerte tilskotsordninga for desse banane. Bane NOR gjer dette som ein del av ei større gjennomgang og heilskapleg vurdering av korleis føretaket bruker sine tilgjengelege midlar.

Dei som drifter museumsjernbanane, har i stor grad reagert negativt på innhaldet i dei to første breva, som blei sendt 15. august og 2. september i år og har i sine tilbakemeldingar stilt fleire kritiske spørsmål til Bane NOR.

Det er no dialog mellom Jernbanedirektoratet, Bane NOR og Norsk jernbanemuseum, om korleis tilskot til jernbaneinfrastruktur, rullande materiell og museal drift skal bli administrert i jernbanesektoren. Bane NOR understrekar i brev av 14. oktober 2019 til dei som drifter museumsjernbanane, at føretaket treng tid til å få oversikt over kulturminneporteføljen og plikter innan kulturminnevernet, før det kan leggje fram eit forslag til ny tilskotsordning for jernbanesektoren.

Samferdselsdepartementet har i svarbrev til drivarane av museumsjernbanar og lokale styresmakter, slått fast at det ikkje vil vere aktuelt å endre den eksisterande tilskotsordninga før det er funne akseptable alternativ for å ta vare på kulturminne på jernbanen, i tråd med dei gjeldane planar og plikter. Bane NOR har i sitt brev av 2. september 2019 òg understreka at føretaket vil oppretthalde og administrere noverande tilskotsordning i 2020.

Spørsmål 7

"Hva gjenstår for å dekke kravene i tunnelsikkerhetsforskriften på fylkesveitunneler etter 2020?"

Svar:

I samband med innføringa av eigne forskriftskrav for tryggleik i tunnelar på fylkesvegnettet, er det i perioden 2015–2019 løyvd eit særskilt tilskot til enkelte fylkeskommunar, som kompensasjon for dei utgiftene som følgjer direkte av forskriftskrava.

Basert på oppdaterte berekningar frå Statens vegvesen, viser det seg at behovet for kompensasjon er høgare enn det som er gitt i tilskot i perioden 2015–2019. I Prop. 1 S (2019–2020) er det derfor lagt til grunn eit tilskot på om lag 310 mill. kr i 2020, som er ei vidareføring av nivået på tilskotet i 2019.

Det er knytt stor uvisse til berekningane av behovet for tilskot, og Samferdselsdepartementet vil vurdere behovet for tilskot nærmare i samband med arbeidet med statsbudsjettet for 2021.

Spørsmål 8

"Hva er det totale vedlikeholdsetterslepet for tunneler etter 2020-budsjettet?"

Svar:

Storleiken på vedlikeholdsetterslepet blir ikkje kartlagt kvart år. I arbeidet med Meld. St. 26 (2012–2013) *Nasjonal transportplan 2014–2023* blei tilstanden på riks- og fylkesvegnettet kartlagt for å estimere storleiken på vedlikeholdsetterslepet. Kostnadene ved å fjerne etterslepet på riksvegnettet blei estimert til om lag 36 mrd. 2014-kr ved inngangen av 2014, med eit spenn på 30-50 mrd. kr. Kostnaden ved å fjerne etterslepet på fylkesvegnettet blei estimert til om lag 58 mrd. 2014-kr, med eit spenn på 47-79 mrd. kr.

Som grunnlag for arbeidet med Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* blei tilsvarande kostnader ved inngangen av 2018 på riks- og fylkesvegnettet estimert til høvesvis 33 mrd. 2014-kr (spenn på 28-46 mrd. kr) og 59 mrd. 2014-kr (spenn på 47-79 mrd. kr). Av det estimerte etterslepet på riks- og fylkesvegnettet utgjorde tunnelar høvesvis om lag 16,5 mrd. kr og 13,5 mrd. kr. I perioden 2014–2017 blei det estimert at etterslepet på riks- og fylkesvegtunneler blei redusert med høvesvis 2 mrd. kr og 330 mill. kr. Det er stor uvisse knytt til disse talla.

Det blir årleg gjort ei rekning av vedlikehaldsbehovet som er nødvendig for å unngå ein auke i etterslepet på riksvegnettet. Med budsjettforslaget for 2020 er det berekna at vedlikehaldsetterslepet på riksveg samla sett kan bli redusert med om lag 700 mill. kr, hovudsakleg knytt til utbetring av tunnelane på TEN-T-vegnettet.

Spørsmål 9

"Har regjeringen gjort vurderinger av spørsmålet om kompensering av fylkeskommunens økte kostnader ved å øke avgiften på biodrivstoff?"

Svar:

Biodrivstoff selt innanfor kravet til omsetning er omfatta av vegbruksavgifta. Ein auke i kravet til omsetning vil derfor automatisk gi ein auke i grunnlaget for vegbruksavgifta på biodrivstoff. I statsbudsjettet for 2019 blei provenyverknaden av auken i kravet til omsetning frå 10 volumprosent i 2018 til 12 volumprosent i 2019 vurdert å gi eit meirproveny på om lag 235 mill. kr pålupt og 215 mill. kr bokført, jf. Prop 1 LS (2018–2019), avsnitt 13.5.

I november 2018 blei kravet til omsetning av biodrivstoff fastsett til 12 volumprosent i 2019 og til 20 volumprosent i 2020. Auken i kravet til omsetning frå 2019 til 2020 vil isolert sett påføre bilistane ein meirkostnad på om lag 1,05 mrd. kr, jf. Prop. 1 LS (2019–2020), avsnitt 10.5. For å motverke denne meirkostnaden, foreslår regjeringa å redusere satsane i vegbruksavgifta på biodiesel, bioetanol, bensin og diesel (mineralolje). Utvidinga av grunnlaget for vegbruksavgifta til å omfatte alt flytande biodrivstoff er vurdert isolert sett å ikkje ha nokre vesentlege provenyverknader, sidan auken av kravet til omsetning vil innebære at tilnærma alt biodrivstoff selt til vegtrafikk i 2020 vil seljast innanfor kravet til omsetning, og dermed uansett vere ilagt vegbruksavgift

Dei samla endringane i kravet til omsetning og avgifter frå 2019 til 2020 er vurdert å ikkje ha nokon vesentleg verknad på pumpeprisane på drivstoff, jf. Granavolden-plattformen. Det er derfor heller ikkje grunnlag for nokon kompensasjon.

Spørsmål 10

"Hvordan tenker regjeringen å sikre at "TT-ordningen blir en felles "TT-ordning i 2020 for alle fylker?"

Svar:

Sidan TT-ordninga, som annan lokal kollektivtransport, er eit fylkeskommunalt ansvar, legg eg til grunn at spørsmålet dreier seg om den statlege, utvida TT-ordninga.

Som det står i Meld. St. 6 (2018–2019) *Oppgaver til nye regioner* og i regjeringa si politiske plattform, skal den statlege, utvida TT-ordninga overførast til fylkeskommunane når ordninga er finansiert som ei nasjonal ordning. Det ligg med andre ord ikkje fast at overføringa til fylkeskommunane vil skje i 2020.

Eg viser til at regjeringa har føreslått ein auke på 52,3 mill. kr i 2020 frå saldert budsjett i 2019. Ei ytterlegare utviding av ordninga vil bli vurdert i samband med dei årlege budsjetta.

Med helsing

Jon Georg Dale

Dokumentet er elektronisk signert og har difor ikkje handskriven signatur.



DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Dykkar ref

Vår ref

Dato

19/2313-

5. november 2019

Svar på spørsmål 11-14 til Prop. 1 S (2019-2020)

Eg viser til brev frå transport- og kommunikasjonskomiteen av 30. oktober 2019 til Prop. 1 S (2019–2020) for Samferdselsdepartementet. Under følgjer svar på spørsmål 11-14.

Spørsmål 11

Kystverket har beregnet at det er mellom 10 og 14 mill. kroner i besparelser ved å foreta nødvendige utbedringer i Mehamn havn samtidig eller i tilknytning til utbedringene i Gamvik fiskerihavn og molo som starter opp i 2020. Hvordan vurderer departementet denne situasjonen?

Svar:

Kystverket har tidlegare utgreidd tre prosjekt i Gamvik kommune – molo og utdjuping i Mehamn fiskerihavn som to åtskilde prosjekt, og molo og utdjuping i Gamvik fiskerihavn som eitt prosjekt. Sidan det ikkje er så stor avstand mellom prosjekta, har Kystverket som ein del av utgreiingsarbeidet vurdert om det kunne vere effektiviseringsgevinstar i å samkøyre utdjuping av Mehamn fiskerihavn og utdjuping og molo i Gamvik fiskerihavn. Kystverket har opplyst at det kan liggje til rette for å ta ut slike gevinstar, særleg når det gjeld å rigge anlegga, men Samferdselsdepartementet kan ikkje stadfeste at mogelege innsparingar er av den storleiken som det vert vist til.

Samferdselsdepartementet kan opplyse følgjande om status for prosjekta:

- Det er inngått avtale mellom Kystverket og Gamvik kommune om forskotering av prosjektet i Gamvik fiskerihavn, der kommunen forskotterer utbygginga av prosjektet.
- Molo i Mehamn er ferdig bygd.
- Hamneutdjupinga i Mehamn er ikkje prioritert i Nasjonal transportplan 2018–2029.

Eigarskapen og forvaltingsansvaret for fiskerihamneanlegga blir overført frå staten til fylka frå 1. januar 2020. Det vil då vere opp til fylket å prioritere midlar til investeringar i slike prosjekt. Kystverket sin investeringsportefølje frå 2022 vil bli fastlagt i samband med rulleringa av Nasjonal transportplan.

Spørsmål 12

Fremdeles er det uklart hvordan byene som har, eller som er i ferd med å inngå, byvekstavtaler skal forstå og forholde seg til regjeringspartienes bompenggeavtale. Vil staten komme med et forslag til revidert byvekstavtale?

Svar:

Eg kjem til å sende brev til kvart einskild byområde om konsekvensane av regjeringspartia sin bompenggeavtale. Byane har kome ulikt i prosessen fram mot ein byvekstavtale, og det vil eg ta omsyn til. Dette vil liggja føre før det vert sluttforhandla nye byvekstavtalar. Eg vil og leggje til grunn dei allereie inngåtte avtalane i den vidare prosessen.

Spørsmål 13

I Nasjonal transportplan og i tidligere budsjettproposisjoner har regjeringen lagt til grunn at Fornebubanen koster 12 mrd. 2016-kr. Men den nylige vedtatte kostnadsrammen for Fornebubanen, behandlet i Oslo bystyre og Akershus fylkesting, setter prisen til 16,2 mrd. kroner. Hvilken kostnad legger regjeringen til grunn når de sier at de vil finansiere 50 prosent, evt. 66 prosent av prosjektet?

Svar:

Eg er kjend med at det for Fornebubanen er gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2) som viser ei styringsramme på 16,2 mrd. 2018-kr, noko som er om lag 2,3 mrd. kr meir enn det som låg inne i grunnlaget for kvalitetssikringa. Vidare er eg kjend med at lokale styresmakter har lagt denne styringsramma til grunn for sine politiske vedtak. Eg er òg kjend med at partane arbeider for å få ned kostnadene, inkludert det å sjå på flytting av Skøyen stasjon. Staten vil dekkje inntil halvparten av investeringskostnadene til Fornebubanen, men det endelege statlege bidraget vil bli fastsett etter ei nærmare vurdering av Skøyen stasjon, og når staten har gjort ei fagleg vurdering av avgrensinga og kostnadene som staten sitt maksimale bidrag skal vere relatert til.

Gjennom regjeringa sin bompenggeavtale er det lagt opp til ein auke til Oslo og Akershus på om lag 5,1 mrd. kr i perioden 2020–2029 som følgje av at tilskotet til store kollektivprosjekt blir endra frå 50 til 66 pst. I Prop. 1 S (2019–2020) er det foreslått om lag 510 mill. kr til dette. Grunnlaget for rekninga av auken til Fornebubanen er basert på kostnadsanslaget i den eksisterande bymiljøavtalen, dvs. 6 602 mill. 2020-kr. For ny T-banetunnel er grunnlaget for rekning basert på Nasjonal transportplan 2018–2029, som vil seie 9 470 mill. 2020-kr. Dette vil kunne bli endra når det endelege statlege bidraget til Fornebubanen er fastsett. Det er ein føresetnad at halvparten av det auka tilskotet blir øyremerkt reduserte bompengar og halvparten blir øyremerkt betre kollektivtilbod.

Spørsmål 14

I sakene om Fornebubanen behandlet i Oslo og Akershus kommer det fram at man jobber med en mulig ny løsning på Skøyen, som kan bidra til betydelige innsparinger. Dette vil imidlertid ikke være klart før sent i første halvår 2020. I byvekstavtalen for prosjektet blir dette brukt av staten som begrunnelse for at det ikke blir satt et endelig beløp for statens bidrag nå. Betyr dette at regjeringen ikke vil komme med et tilbud til Oslopakke 3-partene om hva bompenggeavtalen kan bety før løsningen på Skøyen er avklart?

Svar:

Konsekvensane som regjeringspartia sin bompenggeavtale vil kunne få for Oslo og Akershus, vil eg gjere greie for i eit eige brev til lokale styresmakter. Dette vil kunne skje utan at situasjonen på Skøyen vil måtte vere endeleg avklart.

Med helsing

Jon Georg Dale

Dokumentet er elektronisk signert og har difor ikkje handskriven signatur.

