



Innst. 13 S

(2013–2014)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 1 S (2013–2014) og Prop. 1 S Tillegg 1 (2013–2014)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2014, kapitler under Samferdselsdepartementet, Justis- og beredskapsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet (rammeområde 17)



Innst. 13 S

(2013–2014)

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

Prop. 1 S (2013–2014) og Prop. 1 S Tillegg 1 (2013–2014)

**Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om
bevilgninger på statsbudsjettet for 2014, kapitler under
Samferdselsdepartementet, Justis- og beredskapsdepartementet og
Kommunal- og moderniseringsdepartementet (rammeområde 17)**

Innhold

	Side
1. Sammendrag	5
1.1 Oversikt over budsjettforslaget	5
2. Komiteens hovedprioriteringer for rammeområde 17	9
2.1 Stortingets vedtak for rammeområde 17 og oppsummering av forslag	9
2.2 Generelle merknader fra komiteen	15
2.2.1 Generelle merknader fra flertall i komiteen	15
2.2.2 Generelle merknader fra Høyre og Fremskrittspartiet	16
2.2.3 Generelle merknader fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet	17
2.2.4 Generelle merknader fra Kristelig Folkeparti	21
2.2.5 Generelle merknader fra Venstre	25
3. Samferdselsdepartementet – Utdrag fra budsjettkapitler og komiteens merknader til disse	30
3.1 Kap. 1300 og kap. 4300 Samferdselsdepartementet	30
3.1.1 Sammendrag	30
3.1.2 Komiteens merknader	30
3.2 Kap. 1301 Forskning og utvikling mv.	31
3.2.1 Sammendrag	31
3.2.2 Komiteens merknader	31
3.3 Kap. 1310 Flytransport	33
3.3.1 Sammendrag	33
3.3.2 Komiteens merknader	33
3.4 Kap. 1311 Tilskott til regionale flyplasser	33
3.4.1 Sammendrag	33
3.4.2 Komiteens merknader	34
3.5 Kap. 1313 og 4313 Luftfartstilsynet	34
3.5.1 Sammendrag	34
3.5.2 Komiteens merknader	34
3.6 Kap. 1314 Statens havarikommisjon for transport	34
3.6.1 Sammendrag	34
3.6.2 Komiteens merknader	34
3.7 Kap. 4312 Oslo Lufthavn AS	35
3.7.1 Sammendrag	35
3.7.2 Komiteens merknader	35
3.8 Kap. 5619 Renter av lån til Oslo Lufthavn AS	35
3.8.1 Sammendrag	35
3.8.2 Komiteens merknader	35
3.9 Kap. 1320 Statens vegvesen	35
3.9.1 Sammendrag – Generelt	35
3.9.2 Komiteens merknader	35
3.10 Kap. 4320 Statens vegvesen	43
3.10.1 Sammendrag	43
3.10.2 Komiteens merknader	44
3.11 Kap. 4322 og 5624 Svinesundsforbindelsen AS	44
3.11.1 Sammendrag	44
3.11.2 Komiteens merknader	44
3.12 Kap. 1330 Særskilte transporttiltak	44
3.12.1 Sammendrag	44
3.12.2 Komiteens merknader	44
3.13 Kap. 1331 (Nytt) Infrastrukturfond	46
3.13.1 Sammendrag	46
3.13.2 Komiteens merknader	46

	Side
3.14	Kap. 1350 og 4350 Jernbaneløst 46
3.14.1	Sammendrag 46
3.14.2	Komiteens merknader 46
3.15	Kap. 1351 Persontransport med tog 49
3.15.1	Sammendrag 49
3.15.2	Komiteens merknader 49
3.16	Kap. 1354 og 3454 Statens jernbanetilsyn 50
3.16.1	Sammendrag 50
3.16.2	Komiteens merknader 50
3.17	Kap. 1360 (Nytt) Kystverket 50
3.17.1	Samandrag 50
3.17.2	Merknader frå komiteen 50
3.18	Kap. 4360 (Nytt) Kystverket 53
3.18.1	Sammendrag 53
3.18.2	Komiteens merknader 53
3.19	Kap. 1361 (Nytt) og 4361 (Nytt) Samfunnet Jan Mayen og Loran-C 53
3.19.1	Sammendrag 53
3.19.2	Komiteens merknader 53
3.20	Kap. 1370 Posttjenester 53
3.20.1	Sammendrag 53
3.20.2	Komiteens merknader 54
3.21	Kap. 1380 og 4380 Post- og teletilsynet 54
3.21.1	Sammendrag 54
3.21.2	Komiteens merknader 55
4.	Oppfølging av Nasjonal transportplan 2014–2023 55
4.1	Komiteens merknader 55
5.	Omtale av særlege tema 55
5.1	Komiteens merknader 55
6.	Kommunal- og moderniseringsdepartementet – IKT-politikk – Utdrag fra budsjettkapitler, samt komiteens merknader til disse 56
6.1	Kap. 541 (Nytt) IKT-politikk 56
6.1.1	Sammendrag 56
6.1.2	Komiteens merknader 56
6.2	Kap. 542 (Nytt) Internasjonalt IKT-samarbeid og utviklingsprogram 57
6.2.1	Sammendrag 57
6.2.2	Komiteens merknader 57
7.	Justis- og beredskapsdepartementet – Nødnett – Utdrag fra budsjettkapitler, samt komiteens merknader til disse 57
7.1	Kap. 456 og kap. 3456 Direktoratet for nødkommunikasjon 57
7.1.1	Sammendrag 57
7.1.2	Komiteens merknader 58
8.	Komiteens tilråding 58
Vedlegg 68



Innst. 13 S

(2013–2014)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 1 S (2013–2014) og Prop. 1 S Tillegg 1 (2013–2014)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2014, kapitler under Samferdselsdepartementet, Justis- og beredskapsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet (rammeområde 17)

Til Stortinget

1. Sammendrag

1.1 Oversikt over budsjettforslaget

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kjell-Idar Juvik, Ingvild Kjerkol, Sverre Myrli, Magne Rommetveit og Eirin Sund, fra Høyre, To-

rill Eidsheim, lederen Linda C. Hofstad Helleland, Nils Aage Jegstad og Helge Orten, fra Fremskrittspartiet, Ingebjørg Godskesen, Åse Michaelsen og Roy Steffensen, fra Kristelig Folkeparti, Hans Fredrik Grøvan, fra Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, og fra Venstre, Abid Q. Raja, viser til at rammeområde 17 på statsbudsjettet for 2014 omfatter inntekts- og utgiftskapitler under Samferdselsdepartementet, Justis- og beredskapsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

Tabellen viser budsjettforslaget Prop. 1 S (2013–2014) fra regjeringen Stoltenberg II og Prop. 1 S Tillegg 1 (2013–2014) fra regjeringen Solberg for rammeområde 17.

Oversikt over budsjettkapitler og poster¹⁾ rammeområde 17

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S med Tillegg 1	Prop. 1 S
Utgifter i hele kroner				
<i>Justis- og beredskapsdepartementet</i>				
456		Direktoratet for nødkommunikasjon	1 738 795 000	1 738 795 000
	1	Driftsutgifter	490 163 000	490 163 000
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres ..</i>	1 248 632 000	1 248 632 000
<i>Kommunal- og moderniseringsdepartementet</i>				
541		IKT-politikk	18 879 000	0
	22	Samordning av IKT-politikken, <i>kan overføres</i>	10 472 000	0
	71	Tilskudd til fri programvare.....	4 500 000	0
	73	Tilskudd til digital kompetanse.....	3 182 000	0
	74	Tilskudd til IKT-standardisering.....	725 000	0

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S med Tillegg 1	Prop. 1 S
542		Internasjonalt IKT-samarbeid og utviklingsprogram..	23 832 000	0
	1	Driftsutgifter	4 477 000	0
	70	Tilskudd til internasjonale program, <i>kan overføres</i>	19 355 000	0
<i>Fiskeri- og kystdepartementet</i>				
1062		Kystverket	0	2 611 854 000
	1	Driftsutgifter, <i>kan nyttes under post 45</i>	0	1 691 794 000
	21	Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres</i>	0	62 930 000
	30	Nyanlegg og større vedlikehold, <i>kan overføres</i>	0	525 860 000
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 1</i>	0	191 120 000
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres</i>	0	61 980 000
	70	Tilskudd Redningsselskapet.....	0	78 170 000
1070		Samfunnet Jan Mayen og Loran-C	0	44 410 000
	1	Driftsutgifter	0	44 410 000
<i>Samferdselsdepartementet</i>				
1300		Samferdselsdepartementet	258 288 000	215 500 000
	1	Driftsutgifter	175 108 000	141 700 000
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	33 050 000	32 800 000
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	38 200 000	38 200 000
	72	Tilskudd til samferdselsberedskap	2 800 000	2 800 000
	73	Tilskudd til kystkultur, <i>kan overføres</i>	9 130 000	0
1301		Forskning og utvikling mv.	220 975 000	211 600 000
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	23 075 000	15 700 000
	50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	148 300 000	126 300 000
	72	Tilskudd til miljøvennlig transport, Transnova-prosjektet, <i>kan overføres</i>	49 600 000	69 600 000
1310		Flytransport	681 000 000	681 000 000
	70	Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1311 post 71</i>	681 000 000	681 000 000
1311		Tilskudd til regionale flyplasser	35 000 000	35 000 000
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap.1310 post 70</i>	35 000 000	35 000 000
1313		Luftfartstilsynet	194 000 000	194 000 000
	1	Driftsutgifter	194 000 000	194 000 000
1314		Statens havarikommisjon for transport	63 400 000	63 400 000
	1	Driftsutgifter	63 400 000	63 400 000
1320		Statens vegvesen	24 147 550 000	22 742 000 000
	23	Drift og vedlikehold av riksveger, trafikant- og kjøretøytilsyn m.m., <i>kan overføres, kan nyttes under post 29, post 30, post 31 og post 72</i>	9 747 000 000	9 347 000 000
	26	Vegtilsyn	16 000 000	16 000 000

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S med Tillegg 1	Prop. 1 S
	29	Vederlag til OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	433 000 000	433 000 000
	30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23, post 29, post 31 og post 72</i>	10 660 200 000	9 764 200 000
	31	Skredsikring riksveger, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	1 150 000 000	1 150 000 000
	35	Vegutbygging i Bjørvika, <i>kan overføres</i>	18 000 000	18 000 000
	36	E16 over Filefjell, <i>kan overføres</i>	427 000 000	377 000 000
	37	E6 vest for Alta, <i>kan overføres</i>	380 000 000	380 000 000
	61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	236 250 000	176 700 000
	62	Skredsikring fylkesveger, <i>kan overføres</i>	564 000 000	564 000 000
	72	Kjøp av riksvegferjetjenester, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	516 100 000	516 100 000
1330		Særskilte transporttiltak	1 786 600 000	1 786 600 000
	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport, <i>kan overføres</i>	78 300 000	78 300 000
	61	Belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. i byområdene, <i>kan overføres</i>	945 300 000	945 300 000
	70	Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen–Kirkenes	763 000 000	763 000 000
1350		Jernbaneverket	15 677 800 000	15 577 800 000
	23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	5 656 900 000	5 556 900 000
	25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen, <i>kan overføres</i>	112 400 000	112 400 000
	30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	8 559 500 000	8 559 500 000
	31	Nytt dobbeltspor Oslo–Ski, <i>kan overføres</i>	1 349 000 000	1 349 000 000
1351		Persontransport med tog	3 047 000 000	3 047 000 000
	70	Kjøp av persontransport med tog, <i>kan overføres</i>	3 047 000 000	3 047 000 000
1354		Statens jernbanetilsyn	78 800 000	78 800 000
	1	Driftsutgifter	59 600 000	59 600 000
	21	Spesielle driftsutgifter – tilsyn med tau- og kabelbaner og tivoli og fornøylesparker	19 200 000	19 200 000
1360		Kystverket	2 583 854 000	0
	1	Driftsutgifter, <i>kan nyttes under post 45</i>	1 709 794 000	0
	21	Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres</i>	62 930 000	0
	30	Nyanlegg og større vedlikehold, <i>kan overføres</i>	479 860 000	0
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 1</i>	191 120 000	0
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres</i>	61 980 000	0
	70	Tilskudd Redningsselskapet	78 170 000	0
1361		Samfunnet Jan Mayen og Loran-C	44 410 000	0
	1	Driftsutgifter	44 410 000	0
1370		Posttjenester	270 000 000	320 000 000
	70	Kjøp av post- og banktjenester	270 000 000	320 000 000

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S med Tillegg 1	Prop. 1 S
1380		Post- og teletilsynet	281 600 000	281 600 000
	1	Driftsutgifter	160 400 000	160 400 000
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i> ..	12 300 000	12 300 000
	70	Tilskudd til telesikkerhet og -beredskap, <i>kan overføres</i>	58 900 000	58 900 000
	71	Tilskudd til bredbåndsutbygging	50 000 000	50 000 000
<i>Fornyings-, administrasjons- og kirke departementet</i>				
1561		IKT-politikk	0	20 379 000
	22	Samordning av IKT-politikken, <i>kan overføres</i>	0	11 972 000
	71	Tilskudd til fri programvare	0	4 500 000
	73	Tilskudd til digital kompetanse	0	3 182 000
	74	Tilskudd til IKT-standardisering	0	725 000
1562		Internasjonalt IKT-samarbeid og utviklingsprogram	0	23 832 000
	1	Driftsutgifter	0	4 477 000
	70	Tilskudd til internasjonale program, <i>kan overføres</i>	0	19 355 000
		Sum utgifter rammeområde 17	51 151 783 000	49 673 570 000

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S med Tillegg 1	Prop. 1 S
Inntekter i hele kroner				
<i>Inntekter under departementene</i>				
3456		Direktoratet for nødkommunikasjon	211 470 000	211 470 000
	1	Brukerbetaling	142 896 000	142 896 000
	2	Variable refusjoner	59 790 000	59 790 000
	3	Faste refusjoner	8 784 000	8 784 000
4062		Kystverket	0	10 747 000
	2	Andre inntekter	0	10 747 000
4070		Samfunnet Jan Mayen og Loran-C	0	5 213 000
	7	Refusjoner og andre inntekter	0	5 213 000
4300		Samferdselsdepartementet	2 400 000	2 400 000
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet	2 400 000	2 400 000
4313		Luftfartstilsynet	138 800 000	138 800 000
	1	Gebyrinntekter	138 800 000	138 800 000
4320		Statens vegvesen	522 800 000	522 800 000
	1	Salgsinntekter m.m	172 400 000	172 400 000
	2	Diverse gebyrer	317 500 000	317 500 000
	3	Refusjoner fra forsikringsselskaper	32 900 000	32 900 000
4350		Jernbaneverket	693 000 000	693 000 000
	1	Kjørevegsavgift	33 800 000	33 800 000
	2	Salg av utstyr og tjenester mv	255 800 000	255 800 000
	6	Videresalg av elektrisitet til togdrift	291 000 000	291 000 000
	7	Betaling for bruk av Gardermobanen	112 400 000	112 400 000

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S med Tillegg 1	Prop. 1 S
4354		Statens jernbanetilsyn	13 000 000	13 000 000
	1	Gebyrer for tilsyn med tau- og kabelbaner og tivoli og fornøyelsesparker.....	13 000 000	13 000 000
4360		Kystverket	10 747 000	0
	2	Andre inntekter	10 747 000	0
4361		Samfunnet Jan Mayen og Loran-C	5 213 000	0
	7	Refusjoner og andre inntekter.....	5 213 000	0
4380		Post- og teletilsynet	162 700 000	162 700 000
	1	Diverse gebyrer.....	152 700 000	152 700 000
	51	Fra reguleringsfondet.....	10 000 000	10 000 000
<i>Renter og utbytte mv.</i>				
5619		Renter av lån til Oslo Lufthavn AS	116 300 000	116 300 000
	80	Renter.....	116 300 000	116 300 000
5624		Renter av Svinesundsforbindelsen AS	30 000 000	30 000 000
	80	Renter.....	30 000 000	30 000 000
Sum inntekter rammeområde 17			1 906 430 000	1 906 430 000
Netto rammeområde 17			49 245 353 000	47 767 140 000

1) 90 poster behandles av finanskomiteen utenfor rammesystemet.

Som følge av endring i departementsstrukturen fra 1. januar 2014, jf. Prop. 1 Tillegg 1 (2013–2014), har bl.a. kapitler overført fra Fiskeri- og kystdepartementet til Samferdselsdepartementet fått nye kapitellnummer, likeledes kapitler overført fra Fornyings-, administrasjons- og kirkedepartementet til Kommunal- og moderniseringsdepartementet under komiteens ansvarsområde. Videre har kap. 1300 post 1 Driftsutgifter under Samferdselsdepartementet blitt justert som følge av endringen i departementsstrukturen. For øvrig gis det i vedlegg 1 til Prop. 1 S Tillegg 1 (2013–2014) en oversikt over hvor mye av endringen på en post som er knyttet til ny departementsstruktur og hvor mye som er øvrige endringer. Jamfør ellers omtale under enkelte kapitler/poster i denne innstilling.

2. Komiteens hovedprioriteringer for rammeområde 17

2.1 Stortingets vedtak for rammeområde 17 og oppsummering av forslag

Komiteen har merket seg at ved vedtak i Stortinget 26. november 2013 er netto rammebeløp for rammeområde 17 fastsatt til kr 49 514 153 000, jf. Innst. 2 S (2013–2014).

I etterfølgende tabell gis en oversikt over budsjettforslaget fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti innenfor vedtatt ramme. Videre er tatt inn primærforslagene fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet og fra Venstre. I tabellen er endring sammenliknet med forslag Prop. 1 S med Tillegg 1 (2013–2014) satt i parentes.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Venstre viser til de respektive partiers alternative forslag til ramme for rammeområde 17 i Innst. 2 S (2013–2014) og til de respektive partiers primærstandpunkter i kapittel 2.2 Generelle merknader fra komiteen.

Disse medlemmer har ikke justert sine primærstandpunkt etter Stortingets bevilgningsvedtak og vil ikke fremme forslag innenfor tildelt ramme under rammeområde 17.

Komiteens medlem fra Venstre viser til fremforhandlet budsjettavtale mellom Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, og vil ved voteringen stemme subsidiært for forslaget til Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti under rammeområde 17.

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S med Tillegg 1	H, FrP, KrF	A, Sp	V
Utgifter (i hele tusen kroner)						
456		Direktoratet for nødkommunikasjon	1 738 795	1 738 795	1 738 795	1 738 795
				(0)	(0)	(0)
	1	Driftsutgifter	490 163	490 163	490 163	490 163
				(0)	(0)	(0)
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	1 248 632	1 248 632	1 248 632	1 248 632
				(0)	(0)	(0)
541		IKT-politikk	18 879	18 879	0	18 879
				(0)	(-18 879)	(0)
	22	Samordning av IKT-politikken	10 472	10 472	0	10 472
				(0)	(-10 472)	(0)
	71	Tilskudd til fri programvare	4 500	4 500	0	4 500
				(0)	(-4 500)	(0)
	73	Tilskudd til digital kompetanse	3 182	3 182	0	3 182
				(0)	(-3 182)	(0)
	74	Tilskudd til IKT-standardisering	725	725	0	725
				(0)	(-725)	(0)
542		Internasjonalt IKT-samarbeid og utviklingsprogram	23 832	23 832	0	23 832
				(0)	(-23 832)	(0)
	1	Driftsutgifter	4 477	4 477	0	4 477
				(0)	(-4 477)	(0)
	70	Tilskudd til internasjonale program	19 355	19 355	0	19 355
				(0)	(-19 355)	(0)
1062		Kystverket		0	2 611 854	0
	1	Driftsutgifter	0	0	1 691 794	0
				(0)	(+1 691 794)	(0)
	21	Spesielle driftsutgifter	0	0	62 930	0
				(0)	(+62 930)	(0)
	30	Nyanlegg og større vedlikehold	0	0	525 860	0
				(0)	(+525 860)	(0)
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlike- hold	0	0	191 120	0
				(0)	(+191 120)	(0)
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg	0	0	61 980	0
				(0)	(+61 980)	(0)
	70	Tilskudd Redningsselskapet	0	0	78 170	0
				(0)	(+78 170)	(0)
1070		Samfunnet Jan Mayen og Loran-C		0	44 410	0
	1	Driftsutgifter	0	0	44 410	0
				(0)	(+44 410)	(0)
1300		Samferdselsdepartementet	258 288	259 588	214 3000	258 288
				(+1 300)	(-43 988)	(0)
	1	Driftsutgifter	175 108	172 908	137 000	175 108
				(-2 200)	(-38 108)	(0)
	70	Tilskudd til internasjonale organisa- sjoner	33 050	33 050	32 800	33 050
				(0)	(-250)	(0)
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	38 200	41 700	41 700	38 200
				(+3 500))	(+ 3 500)	(0)

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S med Tillegg 1	H, FrP, KrF	A, Sp	V
	72	Tilskudd til samferdselsberedskap	2 800	2 800 (0)	2 800 (0)	2 800 (0)
	73	Tilskudd til kystkultur	9 130	9 130 (0)	0 (-9 130)	9 130 (0)
1301		Forskning og utvikling mv.	220 975	260 975 (+40 000)	211 600 (-9 375)	333 575 (+112 600)
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafiksikkerhet mv.	23 075	23 075 (0)	15 700 (-7 375)	23 075 (0)
	50	Samferdselsforskning	148 300	148 300 (0)	126 300 (-22 000)	148 300 (0)
	72	Tilskudd til miljøvennlig transport, Transnova-prosjektet	49 600	89 600 (+40 000)	69 600 (+20 000)	137 200 (+87 600)
	75	Tilskudd til Nord-Norge-linjen	0	0 (0)	0 (0)	25 000 (+25 000)
1310		Flytransport	681 000	681 000 (0)	681 000 (0)	681 000 (0)
	70	Kjøp av innenlandske flyruter	681 000	681 000 (0)	681 000 (0)	681 000 (0)
1311		Tilskudd til regionale flyplasser	35 000	35 000 (0)	35 000 (0)	35 000 (0)
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser	35 000	35 000 (0)	35 000 (0)	35 000 (0)
1313		Luftfartstilsynet	194 000	194 000 (0)	194 000 (0)	194 000 (0)
	1	Driftsutgifter	194 000	194 000 (0)	194 000 (0)	194 000 (0)
1314		Statens havarikommisjon for transport	63 400	63 400 (0)	63 400 (0)	63 400 (0)
	1	Driftsutgifter	63 400	63 400 (0)	63 400 (0)	63 400 (0)
1320		Statens vegvesen	24 147 550	23 875 050 (-272 500)	22 798 500 (-1 349 050)	23 070 550 (-1 077 000)
	23	Drift og vedlikehold av riksveger, trafikant- og kjøretøytilsyn m.m.	9 747 000	9 622 000 (-125 000)	9 347 000 (-400 000)	9 547 000 (-200 000)
	26	Vegtilsyn	16 000	16 000 (0)	16 000 (0)	16 000 (0)
	29	Vederlag til OPS-prosjekter	433 000	433 000 (0)	433 000 (0)	433 000 (0)
	30	Riksveginvesteringer	10 660 200	10 531 700 (-128 500)	9 760 700 (-899 500)	10 210 200 (-450 000)
	31	Skredsikring riksveger	1 150 000	1 150 000 (0)	1 150 000 (0)	1 150 000 (0)
	35	Vegutbygging i Bjørvika	18 000	18 000 (0)	18 000 (0)	18 000 (0)
	36	E16 over Filefjell	427 000	427 000 (0)	377 000 (-50 000)	0 (-427 000)
	37	E6 vest for Alta	380 000	380 000 (0)	380 000 (0)	380 000 (0)

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S med Tillegg 1	H, FrP, KrF	A, Sp	V
	61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	236 250	217 250 (-19 000)	236 700 (+450)	236 250 (0)
	62	Skredsikring fylkesveger	564 000	564 000 (0)	564 000 (0)	564 000 (0)
	72	Kjøp av riksvegferjetjenester	516 100	516 100 (0)	516 100 (0)	516 100 (0)
1330		Særskilte transporttiltak	1 786 600	1 786 600 (0)	1 786 600 (0)	2 191 300 (+404 700)
	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport	78 300	78 300 (0)	78 300 (0)	78 300 (0)
	61	Belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. i byområdene	945 300	945 300 (0)	945 300 (0)	1 250 000 (+304 700)
	63	Belønningsordning for sykkeltiltak	0	0 (0)	0 (0)	100 000 (+100 000)
	70	Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen–Kirkenes	763 000	763 000 (0)	763 000 (0)	763 000 (0)
1350		Jernbaneverket	15 677 800	16 177 800 (+500 000)	16 177 800 (+500 000)	17 727 800 (+2 050 000)
	23	Drift og vedlikehold	5 656 900	6 056 900 (+400 000)	6 056 900 (+400 000)	7 556 900 (+1 900 000)
	25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen	112 400	112 400 (0)	112 400 (0)	112 400 (0)
	30	Investeringer i linjen	8 559 500	8 659 500 (+100 000)	8 659 500 (+100 000)	8 709 500 (+150 000)
	31	Nytt dobbeltspor Oslo–Ski	1 349 000	1 349 000 (0)	1 349 000 (0)	1 349 000 (0)
1351		Persontransport med tog	3 047 000	3 047 000 (0)	3 047 000 (0)	3 055 000 (+8 000)
	70	Kjøp av persontransport med tog	3 047 000	3 047 000 (0)	3 047 000 (0)	3 055 000 (+8 000)
1354		Statens jernbanetilsyn	78 800	78 800 (0)	78 800 (0)	78 800 (0)
	1	Driftsutgifter	59 600	59 600 (0)	59 600 (0)	59 600 (0)
	21	Spesielle driftsutgifter – tilsyn med tau- og kabelbaner og tivoli og fornøylesparker	19 200	19 200 (0)	19 200 (0)	19 200 (0)
1360		Kystverket	2 583 854	2 583 854 (0)	0 (-2 583 854)	2 639 854 (+56 000)
	1	Driftsutgifter	1 709 794	1 709 794 (0)	0 (-1 709 794)	1 719 794 (+10 000)
	21	Spesielle driftsutgifter	62 930	62 930 (0)	0 (-62 930)	62 930 (0)
	30	Nyanlegg og større vedlikehold	479 860	479 860 (0)	0 (-479 860)	525 860 (+46 000)
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	191 120	191 120 (0)	0 (-191 120)	191 120 (0)

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S med Tillegg 1	H, FrP, KrF	A, Sp	V
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg	61 980	61 980 (0)	0 (-61 980)	61 980 (0)
	70	Tilskudd Redningsselskapet	78 170	78 170 (0)	0 (-78 170)	78 170 (0)
1361		Samfunnet Jan Mayen og Loran-C	44 410	44 410 (0)	0 (-44 410)	44 410 (0)
	1	Driftsutgifter	44 410	44 410 (0)	0 (-44 410)	44 410 (0)
1370		Posttjenester	270 000	270 000 (0)	320 000 (+50 000)	120 000 (-150 000)
	70	Kjøp av post- og banktjenester	270 000	270 000 (0)	320 000 (+50 000)	120 000 (-150 000)
1380		Post- og teletilsynet	281 600	281 600 (0)	281 600 (0)	281 600 (0)
	1	Driftsutgifter	160 400	160 400 (0)	160 400 (0)	160 400 (0)
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	12 300	12 300 (0)	12 300 (0)	12 300 (0)
	70	Tilskudd til telesikkerhet og -beredskap	58 900	58 900 (0)	58 900 (0)	58 900 (0)
	71	Tilskudd til bredbåndsutbygging	50 000	50 000 (0)	50 000 (0)	50 000 (0)
1561		IKT-politikk		0	20 379	0
	22	Samordning av IKT-politikken	0	0 (0)	11 972 (+11 972)	0 (0)
	71	Tilskudd til fri programvare	0	0 (0)	4 500 (+4 500)	0 (0)
	73	Tilskudd til digital kompetanse	0	0 (0)	3 182 (+3 182)	0 (0)
	74	Tilskudd til IKT-standardisering	0	0 (0)	725 (+725)	0 (0)
1562		Internasjonalt IKT-samarbeid og utviklingsprogram		0	23 832	0
	1	Driftsutgifter	0	0 (0)	4 477 (+4 477)	0 (0)
	70	Tilskudd til internasjonale program	0	0 (0)	19 355 (+19 355)	0 (0)
Sum utgifter			51 151 783	51 420 583 (+268 800)	50 328 870 (-822 913)	52 556 083 (+1 404 300)

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S med Tillegg 1	H, FrP, KrF	A, Sp	V
Inntekter (i hele tusen kroner)						
3456		Direktoratet for nødkommunikasjon	211 470	211 470	211 470	211 470
				(0)	(0)	(0)
	1	Brukerbetaling	142 896	142 896	142 896	142 896
				(0)	(0)	(0)
	2	Variable refusjoner	59 790	59 790	59 790	59 790
				(0)	(0)	(0)
	3	Faste refusjoner	8 784	8 784	8 784	8 784
				(0)	(0)	(0)
4062		Kystverket		0	10 747	0
	2	Andre inntekter	0	0	10 747	0
				(0)	(+10 747)	(0)
4070		Samfunnet Jan Mayen og Loran-C		0	5 213	0
	7	Refusjoner og andre inntekter	0	0	5 213	0
				(0)	(+5 213)	(0)
4300		Samferdselsdepartementet	2 400	2 400	2 400	2 400
				(0)	(0)	(0)
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet	2 400	2 400	2 400	2 400
				(0)	(0)	(0)
4313		Luftfartstilsynet	138 800	138 800	138 800	138 800
				(0)	(0)	(0)
	1	Gebyrinntekter	138 800	138 800	138 800	138 800
				(0)	(0)	(0)
4320		Statens vegvesen	522 800	522 800	522 800	522 800
				(0)	(0)	(0)
	1	Salgsinntekter m.m.	172 400	172 400	172 400	172 400
				(0)	(0)	(0)
	2	Diverse gebyrer	317 500	317 500	317 500	317 500
				(0)	(0)	(0)
	3	Refusjoner fra forsikringsselskaper	32 900	32 900	32 900	32 900
				(0)	(0)	(0)
4350		Jernbaneverket	693 000	693 000	693 000	693 000
				(0)	(0)	(0)
	1	Kjørevegsavgift	33 800	33 800	33 800	33 800
				(0)	(0)	(0)
	2	Salg av utstyr og tjenester mv.	255 800	255 800	255 800	255 800
				(0)	(0)	(0)
	6	Videresalg av elektrisitet til togdrift	291 000	291 000	291 000	291 000
				(0)	(0)	(0)
	7	Betaling for bruk av Gardermobanen	112 400	112 400	112 400	112 400
				(0)	(0)	(0)
4354		Statens jernbanetilsyn	13 000	13 000	13 000	13 000
				(0)	(0)	(0)
	1	Gebyrer for tilsyn med tau- og kabelbaner og tivoli og fornøylesparker	13 000	13 000	13 000	13 000
				(0)	(0)	(0)
4360		Kystverket	10 747	10 747	0	10 747
				(0)	(-10 747)	(0)

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S med Tillegg 1	H, FrP, KrF	A, Sp	V
	2	Andre inntekter	10 747	10 747 (0)	0 (-10 747)	10 747 (0)
4361		Samfunnet Jan Mayen og Loran-C	5 213	5 213 (0)	0 (-5 213)	5 213 (0)
	7	Refusjoner og andre inntekter	5 213	5 213 (0)	0 (-5 213)	5 213 (0)
4380		Post- og teletilsynet	162 700	162 700 (0)	162 700 (0)	162 700 (0)
	1	Diverse gebyrer	152 700	152 700 (0)	152 700 (0)	152 700 (0)
	51	Fra reguleringsfondet	10 000	10 000 (0)	10 000 (0)	10 000 (0)
5619		Renter av lån til Oslo Lufthavn AS	116 300	116 300 (0)	116 300 (0)	116 300 (0)
	80	Renter	116 300	116 300 (0)	116 300 (0)	116 300 (0)
5624		Renter av Svinesundsforbindelsen AS	30 000	30 000 (0)	30 000 (0)	30 000 (0)
	80	Renter	30 000	30 000 (0)	30 000 (0)	30 000 (0)
		Sum inntekter	1 906 430	1 906 430 (0)	1 906 430 (0)	1 906 430 (0)
		Sum netto	49 245 353	49 514 153 (+268 800)	48 422 440 (-822 913)	50 649 653 (+1 404 300)

2.2 Generelle merknader fra komiteen

2.2.1 Generelle merknader fra flertall i komiteen

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig

Folkeparti og Venstre, viser til fremforhandlet budsjettavtale mellom Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, jf. Innst. S 2 (2013–2014) og der det er enighet om følgende under ramme 17:

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S med Tillegg 1	H, FrP, KrF, V
		Utgifter rammeområde 17 (i hele tusen kroner)		
1300		Samferdselsdepartementet		
	1	Driftsutgifter	175 108	172 908 (-2 200)
1301		Forskning og utvikling mv.		
	72	Tilskudd til miljøvennlig transport, Transnova-prosjektet	49 600	89 600 (+40 000)
1320		Statens vegvesen		
	23	Drift og vedlikehold av riksveger, trafikant- og kjøretøytilsyn m.m.	9 747 000	9 622 000 (-125 000)
	30	Riksveginvesteringer	10 660 200	10 535 200 (-125 000)
	61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	236 250	217 250 (-19 000)

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S	
			med Tillegg 1	H, FrP, KrF, V
1350		Jernbaneverket		
	23	Drift og vedlikehold	5 656 900	6 056 900 (+400 000)
	30	Investeringer i linjen	8 559 500	8 659 500 (+100 000)
Sum utgifter rammeområde 17			51 151 783	51 420 583 (+268 800)
Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S med	
			Tillegg 1	H, FrP, KrF, V
Inntekter rammeområde 17 (i hele tusen kroner)				
Sum inntekter rammeområde 17			1 906 430	1 906 430 (0)
Sum netto rammeområde 17			49 245 353	49 514 153 (+268 800)

Flertallet vil for øvrig forslå en økning på 3,5 mill. kroner til kap. 1300 post 71 Tilskudd til trafikk-sikkerhetsformål mv., og fordelt som en økning av tilskuddet til Trygg Trafikk med 2,5 mill. kroner og økning av tilskuddet til Syklistenes Landsforening med 1,0 mill. kroner. Økningen foretas ved en omfordeling av 3,5 mill. kroner fra programområdene under kap. 1320 Statens vegvesen post 30 Riksveginvesteringer.

Flertallet viser til at den nye Høyre/Fremskrittspartiet-regjeringen sammen med Venstre og Kristelig Folkeparti i Stortinget har oppnådd betydelige forbedringer i satsingen på vei og bane målt opp mot budsjettforslaget fra regjeringen Stoltenberg II. Flertallet peker likevel på at de fleste satsinger i dette budsjettet blir brukt for å kompensere for regjeringen Stoltenberg II sin manglende oppfølging av den vedtatte Nasjonale transportplan (NTP). Flertallet mener dette kommer til syne gjennom at de største satsingene blir tatt i form av drift, vedlikehold, planlegging og utbedring av tunneler. Flertallet understreker derfor at planleggingsmidler som er foreslått økt i budsjettforslaget, er avgjørende for å holde nødvendig fremdrift i NTP og derfor i liten grad åpner for nye prioriteringer. Flertallet vil på dette grunnlag vise til sine merknader og ikke gå ytterligere inn i vurderingen av enkeltprosjekt som rokker ved oppfølgingen av den vedtatte NTP. Flertallet viser til at økt satsing på drift og vedlikehold både på vei og bane bør benyttes der behovene er størst, og vil på denne bakgrunn ikke bidra til å legge politiske føringer for disponeringen som kan bidra til at midlene ikke blir brukt så effektivt og målrettet som mulig.

2.2.2 *Generelle merknader fra Høyre og Fremskrittspartiet*

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet er glade for at Høyre/Fremskrittspartiet-regjeringen har store ambisjoner for samferdselssektoren, og at det er en betydelig styrking av midlene til riks- og fylkesveiene. Disse medlemmer er tilfredse med videreføringen av den kraftige jernbanesatsingen i Prop. 1 S (2013–2014). Sikkerheten på norske veier må styrkes og effektiv kommunikasjon skal legge grunnlaget for økt verdiskapning og eksport. Disse medlemmer vil i tillegg vektlegge samferdselssektorens viktige oppgave i å sikre effektiv logistikk for enkeltmenneske. En hektisk hverdag bør ikke forsinkes av infrastrukturen enten man velger fly, bane, sjø eller kollektivtransport.

Disse medlemmer viser til at regjeringsplattformen viser retning for viktige endringer i måten vi planlegger- og gjennomfører infrastrukturensatsingen på. Disse medlemmer vil understreke viktigheten av raskt å gjennomføre effektivisering av planprosesser og opprettelse av et veiselskap for helhetlig finansiering av veiene. Ytterligere reformer på andre deler av sektoren vil også kunne vise seg å være behov for. Det er likevel etter disse medlemmers syn avgjørende å iverksette endringer i veisektoren gjennom etableringen av et veiselskap. Disse medlemmer er glad for at regjeringen har som mål å overoppfylle den vedtatte NTP.

Disse medlemmer viser til at regjeringen styrker planarbeidet for å forsere planleggingen av nye samferdselsprosjekter. Dette muliggjør raskere investeringstakt i årene som kommer. Regjeringen

øker fokuset på trafikksikringstiltak for å øke tryggheten for trafikantene. Trafikksikringstiltak og kollektivtransport styrkes gjennom økt bevilgning til programområdene.

Disse medlemmer viser til at fylkesveiene får et betydelig løft gjennom dette forslaget. Både gjennom økte overføringer, men også gjennom videreføring av rentekompensasjonsordningen for fylkesveier. Fylkesveinet vil bidra både til bedre vedlikehold og økt fornyelse på fylkesveiene. Disse medlemmer vil særlig fremheve at videreføring av rentekompensasjonsordningen er høyt etterspurt i mange fylker. Der regjeringen Stoltenberg II forslø å fjerne ordningen for 2014, sikrer Høyre/Fremskrittspartiet-regjeringen videreføring.

På flere områder i sitt forslag til samferdselsbudsjett, jf. Prop. 1 S (2013–2014), la regjeringen Stoltenberg II opp til en lavere utbyggingstakt enn forutsatt for å fylle oppfyllingsgraden i NTP. Disse medlemmer er derfor tilfredse med at Høyre/Fremskrittspartiet-regjeringen i sitt budsjettforslag både styrker budsjettet i 2014, og samtidig starter opp nødvendige strukturelle endringer i dette budsjettforslaget. Etablering av et eget infrastrukturfond som er foreslått, er etter disse medlemmers syn, en viktig måte å bidra til en tydelig prioritering i mange år fremover. Disse medlemmer mener det er naturlig å vurdere å legge samme avkastning til grunn som for klimafondet.

Disse medlemmer viser til at det legges opp til en betydelig forsterking av satsingen på tunnelsikkerhet. Måltrettet sikringsarbeid i eksisterende tunneler, og fornyelse av andre, er avgjørende for å øke sikkerheten på vegene. Vedlikeholdet på fast dekke øker og det samme gjør drift og vedlikehold på jernbanen. Dette er etter disse medlemmers syn et viktig signal om at Høyre/Fremskrittspartiet-regjeringen ikke bare ønsker flere investeringer, men også bedre vedlikehold av eksisterende infrastruktur. Dette vil etter disse medlemmers syn være viktig for å hente ut god avkastning av de investeringene som gjøres. Disse medlemmer påpeker at det er særlig store behov på drift og vedlikehold av riksveier og jernbanen. Derfor er det bra at regjeringen løfter dette i sitt forslag. Videre satsing vil være viktig i årene som kommer.

Disse medlemmer er tilfredse over hvor raskt Høyre/Fremskrittspartiet-regjeringen følger opp sine prioriteringer i regjeringsplattformen.

Disse medlemmer påpeker at budsjettforslaget gir mer penger til veg og mindre bompenger. Regjeringen tar med dette det første steget i realisering av mer veg uten bruk av bompenger. Disse medlemmer er tilfredse med at regjeringen har som ambisjon å redusere bompengandelen på norske veier.

Utfordringen knyttet til kollektivtransport er stor, og spesielt i de største byene. Disse medlemmer er opptatt av å sikre fremdrift i de store kollektivsatsingene som eksempelvis InterCity. En opptrapping av kollektivløsninger spesielt rundt de store byene de kommende år vil være en viktig satsing i samarbeid med de aktuelle byene.

Gjennom at deler av det tidligere Fiskeri- og kystdepartementet blir flyttet over til Samferdselsdepartementet, er nå alle transportformer samlet. Dette vil lettere bidra til bedre samordning av tiltak, og med det legge forholdene bedre til rette for å få overført mer av godstransporten over på sjø. Dette er en endring disse medlemmer er svært tilfredse med og som vil ha stor miljøgevinst.

2.2.3 Generelle merknader fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet vil utvikle et moderne og framtidsrettet transportsystem som gjør trafikkavviklingen enklere, raskere og tryggere. Dette vil bidra til å styrke konkurransekraften til næringslivet, til et bedre bymiljø og til regional utvikling. Videre vil disse medlemmer vise til at en robust infrastruktur med god standard også vil bedre trafikksikkerheten og gjøre at transportsystemet i størst mulig grad kan benyttes av alle. Disse medlemmer vil også understreke viktigheten av å utvikle transportsystemet, slik at de miljøskadelige virkningene blir begrenset.

Disse medlemmer vil vise til at den rød-grønne regjeringen Stoltenberg II har holdt det den har lovet på samferdselsområdet. Nasjonal transportplan (NTP), som rulleres hvert fjerde år, er mer enn oppfylt. Noe som gjelder både NTP 2010–2019 og den som ble lagt frem fire år før. Disse medlemmer vil videre vise til at den rød-grønne regjeringen våren 2013 la frem forslag til NTP 2014–2023, Meld. St. 26 (2012–2013), jf. Innst. 450 S (2012–2013), med en historisk god satsing på samferdsel, der planrammen ble økt med hele 167 mrd. kroner sammenlignet med en videreføring av nivået på saldert budsjett 2013.

Disse medlemmer vil derfor vise til at den rød-grønne regjeringen gjennom Prop. 1 S (2013–2014) foreslo å bevilge 45,2 mrd. kroner til samferdsel i 2014, noe som er en økning på 6,3 mrd. kroner eller 16,3 pst. fra saldert budsjett 2013. Disse medlemmer vil også vise til at bevilgningen til veg og bane alene har økt med nær 90 pst. siden 2005 under den rød-grønne regjeringen.

TIL BUDSJETTFORSLAGET

Disse medlemmer legger regjeringen Stoltenberg IIs Prop. 1 S (2013–2014) til grunn for sitt al-

ternative budsjettforslag. I tillegg merker disse medlemmer seg at det økonomiske handlingsrommet har økt siden den rød-grønne regjeringen la frem sitt forslag til budsjett, basert på oppdaterte tall ved fremleggelse av regjeringens tilleggsproposisjon. Til tross for svært begrenset tid til å vurdere disse endringene, velger disse medlemmer likevel å disponere en del av de frigjorte midlene til samferdselsformål, i den tro at regjeringen har foretatt en kvalitetssikret vurdering av det økte økonomiske handlingsrommet.

Disse medlemmer vil derfor styrke rammeområde 17 med 660 mill. kroner ut over den rammen regjeringen Stoltenberg II ga ved fremleggelse av forslag til budsjett for 2014. Disse medlemmer vil i sitt forslag til alternativt budsjett for 2014 foreslå å øke bevilgningene til:

- Jernbanevedlikehold med 500 mill. kroner.
- Planlegging av InterCity-strekninger med 100 mill. kroner.
- Rentekompensasjonsordningen for fylkesveger med 60 mill. kroner i 2014, noe som er en ytterligere forbedring og styrking sammenliknet med den nye regjeringens forslag, ettersom disse medlemmer ikke legger en ytterligere økning i normrenten utover regjeringen Stoltenberg IIs forslag til grunn.

Disse medlemmer vil for øvrig foreslå en økning på 3,5 mill. kroner til kap. 1300 post 71 Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv., og fordelt som en økning av tilskuddet til Trygg Trafikk med 2,5 mill. kroner og økning av tilskuddet til Syklistenes Landsforening med 1,0 mill. kroner. Økningen fore-

tas ved en omfordeling av 3,5 mill. kroner fra programområdene under kap. 1320 Statens vegvesen post 30 Riksveginvesteringer.

Disse medlemmer merker seg også at regjeringspartiene Høyre og Fremskrittspartiet gjennom budsjettavtale med Venstre og Kristelig Folkeparti har foreslått å øke bevilgningen til samferdselsformål ytterligere i 2014. Disse medlemmer vil understreke at man isolert sett støtter denne styrkingen innen veg og bane, men at disse medlemmer ut fra den økonomiske situasjonen for Norge og en helhetlig prioritering, ikke finner å kunne støtte forslaget til ytterligere økninger til investeringer og vedlikehold på veg i 2014.

I tillegg merker disse medlemmer at den nye regjeringen gjennom Prop. 1 S Tillegg 1 (2013–2014) foreslår å redusere bevilgningen til investeringer til havner og farleder med 46 mill. kroner, og bevilgning til kjøp av posttjenester med 50 mill. kroner i 2014. Disse medlemmer slutter seg ikke til disse kuttene.

Endelig merker disse medlemmer seg at regjeringspartiene Høyre og Fremskrittspartiet fremhever at de har styrket bevilgningen til fylkesveier i 2014. Disse medlemmer vil vise til at denne styrkingen på 280 mill. kroner ikke er reell, men at regjeringen derimot har omdisponert/reduisert 250 mill. kroner fra regional utvikling i fylkene. Disse medlemmer vil vise til at regjeringen faktisk har redusert posten til regional utvikling i fylkene med totalt 430 mill. kroner i 2014.

Disse medlemmer viser til sitt følgende alternative budsjett for 2014, og vil vise til at også Sosialistisk Venstreparti som ikke har medlemmer i komiteen støtter dette:

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S med Tillegg 1	Prop. 1 S	A, Sp
Utgifter					
541		IKT-politikk	18 879 000	0	0
	22	Samordning av IKT-politikken	10 472 000	0	0
	71	Tilskudd til fri programvare	4 500 000	0	0
	73	Tilskudd til digital kompetanse	3 182 000	0	0
	74	Tilskudd til IKT-standardisering	725 000	0	0
				(-18 879 000)	(-18 879 000)
				(-10 472 000)	(-10 472 000)
				(-4 500 000)	(-4 500 000)
				(-3 182 000)	(-3 182 000)
				(-725 000)	(-725 000)
542		Internasjonalt IKT-samarbeid og utviklingsprogram	23 832 000	0	0
	1	Driftsutgifter	4 477 000	0	0
				(-23 832 000)	(-23 832 000)
				(-4 477 000)	(-4 477 000)

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S med Tillegg 1	Prop. 1 S	A, Sp
	70	Tilskudd til internasjonale program	19 355 000	0	0
				(-19 355 000)	(-19 355 000)
1062		Kystverket		2 611 854 000	2 611 854 000
	1	Driftsutgifter	0	1 691 794 000	1 691 794 000
				(+1 691 794 000)	(+1 691 794 000)
	21	Spesielle driftsutgifter	0	62 930 000	62 930 000
				(+62 930 000)	(+62 930 000)
	30	Nyanlegg og større vedlikehold	0	525 860 000	525 860 000
				(+525 860 000)	(+525 860 000)
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	0	191 120 000	191 120 000
				(+191 120 000)	(+191 120 000)
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg	0	61 980 000	61 980 000
				(+61 980 000)	(+61 980 000)
	70	Tilskudd Redningselskapet	0	78 170 000	78 170 000
				(+78 170 000)	(+78 170 000)
1070		Samfunnet Jan Mayen og Loran-C		44 410 000	44 410 000
	1	Driftsutgifter	0	44 410 000	44 410 000
				(+44 410 000)	(+44 410 000)
1300		Samferdselsdepartementet	258 288 000	215 500 000	214 300 000
				(-42 788 000)	(-43 988)
	1	Driftsutgifter	175 108 000	141 700 000	137 000 000
				(-33 408 000)	(-38 108 000)
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	33 050 000	32 800 000	32 800 000
				(-250 000)	(-250 000)
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål	38 200	38 200	41 700
					(+ 3 500)
	73	Tilskudd til kystkultur	9 130 000	0	0
				(-9 130 000)	(-9 130 000)
1301		Forskning og utvikling mv.	220 975 000	211 600 000	211 600 000
				(-9 375 000)	(-9 375 000)
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	23 075 000	15 700 000	15 700 000
				(-7 375 000)	(-7 375 000)
	50	Samferdselsforskning	148 300 000	126 300 000	126 300 000
				(-22 000 000)	(-22 000 000)
	72	Tilskudd til miljøvennlig transport, Transnova-prosjektet	49 600 000	69 600 000	69 600 000
				(+20 000 000)	(+20 000 000)
1320		Statens vegvesen	24 147 550 000	22 742 000 000	22 798 500 000
				(-1 405 550 000)	(-1 349 050)
	23	Drift og vedlikehold av riksveger, trafikant- og kjøretøytilsyn m.m.	9 747 000 000	9 347 000 000	9 347 000 000
				(-400 000 000)	(-400 000 000)
	30	Riksveginvesteringer	10 660 200 000	9 764 200 000	9 760 700 000
				(-896 000 000)	(-899 500 000)
	36	E16 over Filefjell	427 000 000	377 000 000	377 000 000
				(-50 000 000)	(-50 000 000)
	61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	236 250 000	176 700 000	236 700 000
				(-59 550 000)	(+450 000)

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S med Tillegg 1	Prop. 1 S	A, Sp
1350		Jernbaneanverket	15 677 800 000	15 577 800 000	16 177 800 000 (+500 000 000)
	23	Drift og vedlikehold	5 656 900 000	5 556 900 000 (-100 000 000)	6 056 900 000 (+400 000 000)
	30	Investeringer i linjen	8 559 500 000	8 559 500 000	8 659 500 000 (+100 000 000)
1360		Kystverket	2 583 854 000	0 (-2 583 854 000)	0 (-2 583 854 000)
	1	Driftsutgifter	1 709 794 000	0 (-1 709 794 000)	0 (-1 709 794 000)
	21	Spesielle driftsutgifter	62 930 000	0 (-62 930 000)	0 (-62 930 000)
	30	Nyanlegg og større vedlikehold	479 860 000	0 (-479 860 000)	0 (-479 860 000)
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	191 120 000	0 (-191 120 000)	0 (-191 120 000)
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg	61 980 000	0 (-61 980 000)	0 (-61 980 000)
	70	Tilskudd Redningselskapet	78 170 000	0 (-78 170 000)	0 (-78 170 000)
1361		Samfunnet Jan Mayen og Loran-C	44 410 000	0 (-44 410 000)	0 (-44 410 000)
	1	Driftsutgifter	44 410 000	0 (-44 410 000)	0 (-44 410 000)
1370		Posttjenester	270 000 000	320 000 000 (+50 000 000)	320 000 000 (+50 000 000)
	70	Kjøp av post- og banktjenester	270 000 000	320 000 000 (+50 000 000)	320 000 000 (+50 000 000)
1561		IKT-politikk		20 379 000	20 379 000
	22	Samordning av IKT-politikken	0	11 972 000 (+11 972 000)	11 972 000 (+11 972 000)
	71	Tilskudd til fri programvare	0	4 500 000 (+4 500 000)	4 500 000 (+4 500 000)
	73	Tilskudd til digital kompetanse	0	3 182 000 (+3 182 000)	3 182 000 (+3 182 000)
	74	Tilskudd til IKT-standardisering	0	725 000 (+725 000)	725 000 (+725 000)
1562		Internasjonalt IKT-samarbeid og utviklingsprogram		23 832 000	23 832 000
	1	Driftsutgifter	0	4 477 000 (+4 477 000)	4 477 000 (+4 477 000)
	70	Tilskudd til internasjonale program	0	19 355 000 (+19 355 000)	19 355 000 (+19 355 000)
		Sum utgifter	51 151 783 000	49 673 570 000 (-1 478 213 000)	50 328 870 000 (-822 913 000)

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S med Tillegg 1	Prop. 1 S	A, Sp
Inntekter					
4062		Kystverket		10 747 000	10 747 000
	2	Andre inntekter	0	10 747 000 (+10 747 000)	10 747 000 (+10 747 000)
4070		Samfunnet Jan Mayen og Loran-C		5 213 000	5 213 000
	7	Refusjoner og andre inntekter	0	5 213 000 (+5 213 000)	5 213 000 (+5 213 000)
4360		Kystverket	10 747 000	0	0
	2	Andre inntekter	10 747 000	0 (-10 747 000)	0 (-10 747 000)
4361		Samfunnet Jan Mayen og Loran-C	5 213 000	0	0
	7	Refusjoner og andre inntekter	5 213 000	0 (-5 213 000)	0 (-5 213 000)
Sum inntekter			1 906 430 000	1 906 430 000 (0)	1 906 430 000 (0)
Sum netto			49 245 353 000	47 767 140 000 (-1 478 213 000)	48 422 440 000 (-822 913 000)

NASJONAL TRANSPORTPLAN

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet vil vise til at Arbeiderpartiet og Senterpartiet legger den rød-grønne, vedtatte Nasjonal transportplan 2014–2023, jf. Meld. St. 26 (2012–2013) og Innst. 450 S (2012–2013), til grunn for sine samferdselspolitiske prioriteringer.

Disse medlemmer registrerer med forundring at komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet nå legger den rød-grønne vedtatte NTP til grunn, og ikke sine egne forslag til NTP.

2.2.4 *Generelle merknader fra Kristelig Folkeparti*

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

Dette medlem viser til at det er en spesiell situasjon i år med regjeringsskifte og fremleggelse av

en tilleggsproposisjon. Derfor har Kristelig Folkeparti valgt ikke å legge frem et alternativt budsjett.

Dette medlem viser til at regjeringens tilleggsproposisjon gir et nødvendig løft på mange områder. Det blir en sterkere prioritering av verdiskaping og samferdsel, både vei og jernbane, sammenliknet med den rød-grønne regjeringens siste budsjettforslag.

Dette medlem viser imidlertid til at det var behov for forbedringer også i tilleggsproposisjonen fra regjeringen. Det gjaldt ikke minst innenfor jernbanesektoren, og dette medlem er glad for at de fire samarbeidspartiene finner gode løsninger for å løfte sektoren.

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

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

TRAFIKANTRETTET SIKKERHETSARBEID

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

Dette medlem viser til forslag fra Kristelig Folkeparti om en «Barnas transportplan». Det er viktig å legge barneperspektivet til grunn også innen samferdsel. Det handler blant annet om å skape trygvere veier, flere gang- og sykkelveier og universell utforming av transportmateriell. Et slikt perspektiv vil også gi folkehelsegevinster, ved at man legger til rette for gående og syklende.

PLANLEGGING

Dette medlem vil peke på at planleggingen av veier tar for lang tid. Dette medlem vil korte ned planprosessene, og dette medlem er glad for den nye regjeringens klare ambisjoner på dette området. Berørte parter sammen med alle statlige etater må involveres tidlig i prosessen. Dette medlem vil åpne opp for økt bruk av statlige reguleringsplaner der det er hensiktsmessig. Det er også viktig at det settes av mer planleggingsmidler. Gode samferdselsløsninger forutsetter et godt samspill mellom nasjonale, regionale og lokale myndigheter.

Dette medlem mener det er nødvendig å effektivisere planprosessene. Planleggingstiden må kortes ned og prosessen må effektiviseres samtidig som hensynet til demokrati, miljø og rettssikkerhet ivaretas. Dette medlem viser til samarbeidsavtalen mellom Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre hvor det legges til grunn en helt ny tilnærming til hvordan en planlegger, prosjekterer, bygger og drifter veiene i Norge.

Dette medlem peker på at det er et stort avvik mellom transportbehovene i befolkningen og næringsliv og veistandard. Norge har over tid fått et økende gap mellom transportbehov og standarden på infrastrukturen. Dette medlem mener et sentralt premiss for å møte utfordringene på veiene er tidshorisonten for planlegging av ny vei. Det er nødvendig

å øke planinnsatsen på offentlige veier for å redusere gapet mellom transportbehov og veistandard. Dette medlem mener økt bruk av statlig plan er av tiltakene som må vurderes der det er hensiktsmessig. Dette medlem mener videre at staten må samkjøre og koordinere de ulike etatenes interesser i langt større grad, og på en mer effektiv måte, enn i dag. Dette medlem mener det er nødvendig med en fornyelse og effektivisering av samferdselssektoren, og mener redusert planleggingstid for nye veiprojekt må være sentralt i denne fornyelsen. Dette medlem viser til at de fire samarbeidspartiene har klare ambisjoner på dette feltet.

VEINETTET

Dette medlem mener veipolitikken må legge til grunn en totaltenkning om at hovedferdselsårene skal holde en god standard.

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

FYLKESVEIER

Dette medlem viser til at fylkene har overtatt «øvrigt riksveier», mange av disse i relativt dårlig stand. Spesielt for broer, tunneler og kaier viser det seg at det er særlig store etterslep på vedlikehold. Samtidig har størrelsen på kjøretøyer økt, og dette gir spesielle utfordringer. Staten må følge opp med tilstrekkelige bevilgninger til fylkeskommunene slik at de er i stand til å ta hånd om dette vedlikeholdet på en god måte. Dette medlem er glad for at regjeringen viderefører rentekompensasjonsordningen som den rød-grønne regjeringen foreslo å fase ut.

NY ORGANISERING

Dette medlem mener det trengs større forutsigbarhet for prosjekt som går over tid. Avbrudd i utbygginger som følge av omprioriteringer på de årlige statsbudsjettene er lite effektivt og irriterende for folk som rammes. Dette medlem vil innføre et finansieringssystem hvor planlagte og påbegynte prosjekter i større grad kan gjennomføres i sammenheng. Dette medlem mener det må legges til rette for nye finansieringsmuligheter og alternative organiseringsformer slik at investeringstakten både på vei og bane kan økes. Dette medlem mener det må innføres reell prosjektfinansiering i norsk samferdselspolitikk. Dette medlem vil endre finansierings- og gjennomføringsmodellene slik at vei- og bane prosjekter kan bygges raskere og mer effektivt.

Dette medlem viser til at under den rød-grønne regjeringen ble prosjekter stående på vent, penger ble stående ubrukt og utbyggingen har vært treg og stykkevis. OPS, forutsigbar finansiering med forpliktende budsjettvedtak for hele prosjekter, lånefinansiering og offentlige eide AS eller statsforetak må være sentrale elementer i fornyelsen av norsk samferdselspolitikk. Dette medlem har store forventninger til regjeringens arbeid med å etablere et nytt veiselskap. Dette medlem viser i den forbindelse til samarbeidsavtalen mellom Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre. Dette medlem viser til at regjeringen vil etablere et eget utbyggingsselskap som skal løfte flere veiprojekter og gjennomføre utbyggingen mer effektivt, jf. samarbeidsavtalen. Selskapet finansieres med egenkapital, men kan også ta opp lån med statsgaranti. Dette medlem mener dette vil være et viktig ledd i fornyelsen av samferdselssektoren.

KYSTEN

Dette medlem mener det er viktig med et godt ferje- og båttilbud langs kysten. Når det gjelder ferger, vil dette medlem prioritere fergeavløsningsprosjekter på riksveiene og på strekninger med åpenbar samfunnsgevinst. Frekvens, åpningstid og kapasitet vil være viktig å prioritere der fergeavløsning ikke er aktuelt.

Dette medlem vil bygge opp under målsettingen om overføring av gods fra vei til bane og sjø til beste for liv og helse, klima, miljø og øvrig samfunnsøkonomi. Staten må legge til rette for utvikling av de viktigste havnene og må prioritere tiltak som legger til rette for transportkjeder som kombinerer bruk av veier, jernbane og havner på en god og helhetlig måte.

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

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

Dette medlem viser til representantforslag, Dokument 8:73 S (2012–2013) fra Kristelig Folkeparti, der det foreslås en rekke tiltak for å styrke nærskipfarten i Norge. Dette medlem viser til at sjøtransportens infrastruktur i langt større grad er brukerfinansiert enn landtransportens infrastruktur.

Sjøtransporten har nærmere 30 ulike gebyrer og avgifter å forholde seg til. Nærskipsfartens konkurranseflate mot landtransporten gjør at forskjellene i gebyr- og avgiftsnivået mellom transportformene er avgjørende for deres konkurransekraft. De siste årene har det blitt både flere og høyere avgifter og gebyrer for sjøtransporten, og forskjellene mellom landtransport og sjøtransport har økt i favør av landtransport.

LUFTFART

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

Dette medlem mener at luftfartens rammebetingelser må tilpasses den strukturelle og markedsmessige utviklingen. For å sikre et robust system bør flysikringsvirksomheten skilles ut fra Avinors luftfartdrift. Tårntjenestene bør konkurranseutsettes, og det må etableres et sterkere nordisk samarbeid for underveistjenestene for å øke tilgangen på kompetanse. Dette medlem er tilfreds med at den nye regjeringen viser vilje til å styrke luftfartens rammevilkår.

JERNBANE

Dette medlem vil ha bedre togtilbud og opprusting av jernbanenettet. I første omgang må InterCity-strekningene omkring de store byene bygges ut. En raskere, mer punktlig og moderne jernbane kan bli den største distrikts- og regionalpolitiske satsingen for Norge i nyere tid. Det må nå arbeides målrettet for realisering av dette. Dette medlem viser til at budsjettforliket mellom samarbeidspartiene i Stortinget innebærer en betydelig økt satsing på miljøvennlige transportløsninger. På samferdselsområdet økes bevilgningene til vedlikehold av jernbanen med 400 mill. kroner, og det settes av 100 mill. kroner til planlegging av InterCity-strekninger, noe som vil sikre rask fremdrift i arbeidet med å realisere vedtatte InterCity-strekninger som ett prosjekt frem til Lillehammer, Skien og Halden. Regjeringen skal også vurdere planlegging av InterCity videre mot Gøteborg.

Dette medlem mener ny Ringeriksbane er et viktig tiltak for et mer konkurransedyktig moderne togtilbud. Ringeriksbanen omfatter en ny jernbanelinje mellom Sandvika i Bærum og Hønefoss i Ringerike. Ringeriksbanen vil forkorte Bergensbanen og reisetiden med om lag 50 minutter. Ringeriksbanen vil også gi Ringerike en direkte baneforbindelse til Oslo og bidra til å gjøre toget mer attraktivt enn bilbruk. Dette medlem viser til at Stortinget 27. ok-

tober 2010 vedtok å bygge 17 km ny veg som vil forkorte rv. 7 betydelig, noe som aktualiserer Ringerikstunnelens relevans når det gjelder å sikre jernbanens attraktivitet i konkurranse mot veitransport. Dette medlem mener realisering av Ringeriksbanen er avgjørende dersom Bergensbanen skal ha en framtid som mer enn en godsbane. Dette medlem er glad for at det nå vil bli tatt et stort løft for denne bane-strekningen.

INFRASTRUKTURFOND

Dette medlem viser til at regjeringen vil opprette et infrastrukturfond, og er glad for at dette nå kommer på plass slik Kristelig Folkeparti har foreslått.

Dette medlem viser til at regjeringen vil etablere et infrastrukturfond på 100 mrd. kroner som bygges opp over inntil 5 år. Avkastningen øremerkes i statsbudsjettet til vei-, jernbane- og kollektivnettet samt bredbånd og IKT-infrastruktur, med forutsigbar og varig finansiering av infrastrukturinvesteringene som overordnet mål.

Dette medlem viser til at da handlingsregelen ble innført i 2001, var det forutsatt at det økte handlingsrommet som oljeinntektene gir skulle brukes til å styrke den langsiktige vekstevnen til norsk økonomi, f.eks. gjennom investeringer i infrastruktur, forskning og utdanning. Dette medlem viser til at den rød-grønne regjeringen i hovedsak har brukt handlingsrommet til å gjennomføre standardøkninger og øke utgiftene på flere områder, men prioritering av tiltak som styrker produktiviteten og vekstevnen på lengre sikt har kommet i bakgrunnen. Dette medlem viser til at veksten i offentlige utgifter er sterk. Norge bruker oljeinntektene i stor grad til å finansiere en sjenerøs velferdsstat, men i mindre grad til å investere i infrastruktur for å legge grunnlaget for fremtidig vekst som kan trygge velferden på sikt. Dette medlem er glad for at den nye regjeringen har et helt annet ambisjonsnivå for samferdselssektoren, og er glad for at den nye regjeringen vil fornye sektoren ved å ta i bruk nye virkemidler.

SYKKEL

Det ligger et stort potensial i sykkel som transportmiddel. Dette medlem vil derfor legge til rette for mer bruk av sykkel ved sammenhengende hovednett for syklist i byer og tettsteder. En revisjon av trafikkreglene må klargjøre syklistenes rettigheter og forpliktelser, og samtidig gjøre det tryggere å være syklist. Dette medlem viser til at det er bred politisk enighet om å øke sykkelandelen. For å nå dette målet er det nødvendig med god koordinering og godt samarbeid mellom stat, fylker og kommuner. Dette medlem er bekymret for en utvikling hvor sykkelandelen går ned. Tilrettelegging for

økt sykkeltrafikk, og en økt sykkelandel har store samfunnsøkonomiske gevinster når det gjelder miljø, trafikkavvikling og folkehelse. Erfaringer fra norske byer som har satset på sykkel over flere år viser at det er mulig for byer i Norge å ha sykkelandeler opp mot 10 prosent.

Dette medlem mener at sykkelandelen i Norge er for lav og at det er naturlig å sammenligne seg med Sverige som har en sykkelandel på 12 pst. Dette medlem mener den statlige innsatsen må styrkes. Dette medlem er bekymret for at sykkelandelen blant barn og unge voksne (13–17 år) går kraftig ned, og mener det bør gjennomføres tiltak for å snu denne uheldige trenden. Dette medlem understreker at frivillige organisasjoner spiller en viktig rolle i arbeidet for å øke sykling blant barn og unge.

Dette medlem viser til den målrettede satsingen på sykkel og sykkelveier som flere av våre byer legger opp til i sine transport- og arealplaner. Dette medlem peker på at kommuner og fylkeskommuner har et betydelig ansvar for å legge til rette for trafiksikre løsninger for gående og syklende.

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

KOLLEKTIVSATSING I STORBYREGIONENE

I og rundt de større byene vil kollektivtransport være den klart viktigste løsningen for å takle fremtidens befolkningsvekst. Dette medlem mener at staten bør ta et større ansvar for medfinansiering av kollektivutbygging i de større byene, enten dette dreier seg om T-bane, bybaner eller andre løsninger. I tillegg må belønningsordningen for kollektivtransport styrkes, være forutsigbar og gjøres mer langsiktig. Finansieringsbyrden for store og helt nødvendige kollektivtiltak kan ikke overlates til byene alene.

Dette medlem mener det er nødvendig at staten tar et større direkte ansvar for utbygging av bybaner og viser til at den nye regjeringen vil føre en langt mer aktiv politikk på dette feltet enn det som har vært tilfelle med den rød-grønne regjeringen.

MILJØVENNLIG KJØRETØY

Dette medlem viser til at rammevilkårene for elbil er fastsatt av Stortinget gjennom klimaforliket og at det er bred enighet om at insentivordningene for å få flere til å bruke elbil skal opprettholdes. Dette medlem mener det er viktig å legge forholdene til rette for at flere kan bruke elbil, og i den sammenheng er utbygging av ladeinfrastruktur viktig. Mye

ligger til rette for økt bruk av elbil de neste årene. Dette medlem mener det er viktig at utviklingen følges opp av økt utbygging av ladeinfrastruktur, og er derfor glad for ekstrabevilgningen på 40 mill. kroner til dette formålet gjennom Transnova, som følger av budsjettforliket mellom Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre.

NORDISK SAMARBEID

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

2.2.5 Generelle merknader fra Venstre

Komiteens medlem fra Venstre viser til at Venstre i sitt alternative statsbudsjett foreslår å bevilge 50 649 653 000 kroner under rammeområde 17 som er 1 404 300 000 kroner mer enn det som følger av regjeringens forslag, jf. Prop. 1 S Tillegg 1 (2013–2014).

Dette medlem viser til at Venstres helhetlige alternative statsbudsjett for 2014 tar utgangspunkt i budsjettforslaget fra den avgåtte regjeringen, jf. Prop. 1 S (2013–2014), samt den nye regjeringens tilleggsproposisjon, jf. Prop. 1 S Tillegg 1 (2013–2014). Konkrete endringer på rammeområde 17 i forhold til disse dokumentene følger av tabellen under.

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

VEG

Dette medlem vil peke på at gode veier er viktig for god fremkommelighet mellom regionene for økt verdiskaping, utvikling av levedyktige dis-

trikter og for å dekke næringslivets transportbehov. Dette medlem mener både fylkesveinettet og stamveinettet må få høyere standard. For å få ned tallet på antall drepte og skadede i trafikken, er det nødvendig å innrette transportsystemet slik at det fremmer trafikksikker atferd og samtidig beskytter mot fatale konsekvenser av farlig kjøring.

Dette medlem vil prioritere investeringstiltak som forhindrer ras, møteulykker, utforkjøring og ulykker med påkjørsler av fotgjengere og syklister.

JERNBANE OG KOLLEKTIVTRANSPORT

Dette medlem mener all transportvekst i og mellom de største byene i Sør-Norge fremtiden bør skje med jernbane og kollektivtrafikk. Dette medlem viser til at dagens jernbane er svingete og gammel, preget av ustabilitet, tekniske feil og klimatiske påkjenninger. Dette medlem peker derfor på at Venstre vil ruste opp dagens baner og bygge nye og mer konkurransedyktige traseer. Dette medlem vil at jernbanen skal være ryggraden i transportsystemet, både for nærtrafikk, fjerntrafikk og godstrafikk. Dette medlem mener dobbeltspor fra Oslo til Halden, Skien og Lillehammer og banebygging rundt de største byene er første etappe i et moderne jernbanenett mellom landsdelene i Norge, både for person- og godstransport. Et moderne dobbeltspor på Østfoldbanen er første etappe av høyhastighetsbane til Europa. Dette medlem peker på at for å realisere store infrastrukturprosjekter er det behov for nye måter å planlegge, finansiere og gjennomføre utbygging på. Dette medlem mener det er behov for betydelig økte bevilgninger, mer forutsigbar finansiering og utbygging av lengre strekninger av gangen, ikke oppdeling i små delstrekninger. Ved å organisere utbyggingen riktig mener dette medlem at vi kan få mer ut per investerte krone. Det gir økonomiske besparelser, bedre fremdrift og størresannsynlighet for fullføring innen tidsrammen.

Dette medlem mener det er et stort behov for omorganisering av jernbanen i Norge. Dette medlem mener omorganiseringen må ta høyde for EUs fjerde jernbanedirektiv. Dette medlem mener det er hensiktsmessig at det dannes et selskap som overtar bestilleransvaret for togtrafikken i Norge, samt utbygging, vedlikehold og drift av jernbaneinfrastrukturen. Dette medlem mener ansvaret for eierskap og vedlikehold av jernbanemateriellet bør skilles ut fra NSB til et eget heleid statlig selskap.

PLANLEGGING AV JERNBANEPROSJEKTER OG UTBYGGINGSSLESKAP

Dette medlem er bekymret for manglende midler til planlegging av InterCity-prosjektet og andre prosjekter, og vil derfor øke disse midlene med

150 mill. kroner. Dette medlem mener det er u hensiktsmessig å planlegge InterCity-strekningene stykkevis og delt, og vil derfor planlegge InterCity som ett prosjekt helt ut til Lillehammer, Skien og helt til svenskegrensen.

Dette medlem mener det bør etableres en prosjektorganisasjon i form av statlig utbyggings-selskap med helhetlig ansvar for planlegging og fullføring av InterCity-prosjektet, som bør underlegges et nytt bestillerselskap for jernbanen. Dette medlem mener dette selskapet bør få mulighet til å ta opp lån, eventuelt utstede obligasjoner garantert av staten. Dette medlem mener utbyggings-selskapet bør ha forpliktende milepæler for fullføring av ulike planprosesser og utbygginger, og utstyres med de nødvendige ressurser for å kunne holde disse fristene. Dette medlem vil ha som mål å ferdigstille InterCity-strekningene innen 2025.

Dette medlem vil åpne for større konkurranse om oppdragene for å tiltrekke utenlandske entreprenører, for å avlaste norsk anleggsbransje og hindre kostnadsvekst. I perioder med innstramminger i statsfinansene ellers i Europa gjør også store prosjekter det mulig for Norge å bidra til sysselsetting av ledige anleggsarbeidere og bruke utstyr fra andre europeiske land.

SAMORDNING AV KJØP AV TRANSPORTTJENESTER

Dette medlem mener en samordning av innkjøpene av kollektivtrafikk for tog, buss, t-bane, trikk og båt gjennom Ruter AS ville også løse et stort problem som er under oppseiling, nemlig prisdifferansene mellom hva det koster å ta bussen kontra å ta toget. Som følge av Ruters nye pris- og sonestruktur er det mye billigere å bruke Ruters tilbud enn NSB. I tillegg mener dette medlem det er problematisk at Ruter mister inntekter når selskapet «fører» NSB med passasjerer ved å kjøre flere busser til togstasjonene, slik at NSB får flere passasjerer. Dette medlem mener de to ovennevnte forhold skaper store avregningsutfordringer mellom NSB og Ruter, noe som ville løst seg om innkjøpene av tog-tjenester ble overtatt av Ruter. Dette medlem ber regjeringen gå i dialog med Ruter for å la de overta bestilleransvaret for lokaltogene inn og ut av Oslo med virkning fra 1. januar 2014.

VEDLIKEHOLD AV JERNBANENETTET

Dette medlem er bekymret for vedlikeholdet av jernbanen, og de forsinkelsene som dette vil medføre på togtrafikken. Dette medlem vil legge Jernbaneverkets innspill til NTP 2014–2023 for vedlikehold og opprusting av jernbanen til grunn for sin politikk, og vil derfor øke vedlikeholdet på jernbanen med 1,9 mrd. kroner. Dette medlem ber regjeringen merke seg behovet for å løfte vedlikeholdet av

jernbanen opp på det nivået transportetatene anbefalte i sitt forslag til Nasjonal transportplan 2014–2023. Hyppige feil på infrastrukturen og stengte baner som følge av ras og flom, som gir særlig store konsekvenser for næringslivets godstransporter, tydeliggjør behovet. Dette medlem ber om at vedlikeholdsnivået er oppe på faglig anbefalt nivå i 2015.

OM STRATEGIER FOR JERNBANESTREKNINGER MV.

Dette medlem vil peke på at jernbanen mellom landsdelene i Norge står for en betydelig andel av togets persontransportarbeid, og har en betydelig andel av godstransportene mellom landsdelene. Norge mangler en strategi for jernbanen mellom landsdelene og mot Sverige/kontinentet. Dette medlem ber regjeringen sette i gang arbeidet med en offensiv strategi samt konkrete konseptvalgutredninger for transportkorridorene, som ferdigstilles i god tid før nesten NTP legges fram. Strategien og konseptvalgutredningene må avklare ambisjonsnivå og utviklingsretning for de ulike korridorene – og vil dermed legge rammer for aktuell baneutbyggingsprosjekter og bidra til bedre helhetlig planlegging på tvers av transportetatene.

Dette medlem mener Gjøvikbanen er viktig for regional utvikling i Østlandsområdet, og dette medlem ber regjeringen legge frem en plan som sikrer timesfrekvens Oslo–Gjøvik. Dette medlem ber regjeringen planlegge for økt kapasitet med nye eller forlengede kryssingsspor, samt planlegge for ny Nittedal stasjon i første halvdel av NTP-perioden.

Dette medlem mener Kongsvingerbanen er viktig for å knytte sammen deler av Østlandet. Dette medlem ber derfor regjeringen planlegge og bygge ut stasjonene langs Kongsvingerbanen slik at det kan kjøres doble Flirttog på banen innen 2017.

Dette medlem mener både Solørbanen og Rørosbanen er viktige for gods- og tømmertransporten for sentrale deler av landet. Dette medlem ber derfor regjeringen planlegge for elektrifisering av Solørbanen og Rørosbanen.

Dette medlem mener det er mulig å få opp frekvensen på Sørlandsbanen, og foreslår å bevilge 8 mill. kroner til dette formålet i sitt alternative budsjett.

Dette medlem mener den lille strekningen på Bratsbergbanen bør elektrifiseres, og ber regjeringen planlegge for elektrifisering av Bratsbergbanen.

Dette medlem mener igangsetting av ny Steinberg stasjon er u hensiktsmessig av ruteplanmessige årsaker, og ber derfor regjeringen stoppe planlegging og bygging av Steinberg stasjon.

Dette medlem mener det er mulig å få til et enda bedre togtilbud for befolkningen mellom Hokksund og Drammen, og ber derfor regjeringen igang-

sette planlegging av dobbeltsporparseller mellom Drammen og Hokksund for å få halvtimes frekvens på strekningen innen 2018.

Dette medlem mener det er mulig å få til et enda bedre togtilbud for befolkningen mellom Egersund og Sandnes, og ber derfor regjeringen igangsette planlegging av dobbeltspor på denne strekningen.

Dette medlem mener Ringeriksbanen er viktig for å få ned reisetiden mellom Oslo og Bergen, og for å sørge for at Hønefoss og omegn knyttes til Oslo på en hensiktsmessig måte. Dette medlem er bekymret for den manglende planleggingen av dette prosjektet, og ber derfor regjeringen om å kvalitets sikre den eksisterende KVU for Ringeriksbanen.

Dette medlem ber regjeringen å sørge for at Jernbaneverket går i dialog med Ruter om ny bussterminal over sporene på Oslo S

ØVRIG KOLLEKTIVTRANSPORT

Dette medlem er bekymret for regjeringens arbeid med øvrig kollektivtrafikk. Dette medlem vil peke på at det er nødvendig å trappe opp innsatsen innen kollektivtrafikken, og det er viktig at staten tar mer ansvar på dette området. Dette medlem peker på dagens overføringer gjennom belønningsordningen ikke er tilstrekkelig for å realisere Klimameldingen sitt mål om at trafikkveksten i og rundt de store byene skal tas med kollektivtrafikk. Dette medlem foreslår derfor å øke tilskuddet til belønningsmidlene med 304,7 mill. kroner i sitt alternative budsjett.

BYBANER

Dette medlem peker på at bybanesatsinger i de store byene bør ha en statlig finansiering på 50 pst. Det er avgjørende at staten bidrar økonomisk til å løfte store prosjekter i norske byer, slik at byene settes i stand til å løse trafikkutfordringen på en miljøvennlig måte. Dette gir rom for at storbyer kan øke satsningen på kollektivtrafikk. Dette medlem vil blant annet vise til at regjeringen Bondevik II inntok en aktiv rolle for å få på plass en bybanesatsing i Bergen. Det finnes videre en rekke gode prosjekter som bør få et statlig bidrag slik som bybanen i Bergen, på Nord-Jæren, Kolsåsbanen, ny Fornebubane og bane til Ahus i Lørenskog. Dette medlem ber regjeringen gå i dialog med de aktuelle byene for å få på plass en finansiering av bybaner de kommende årene.

SYKLING OG GANGE

Dette medlem ønsker økt overføring til sykling og gange velkommen, men vil stimulere til dette gjennom en egen ordning. Dette medlem foreslår en egen belønningsordning for sykkel, og foreslår å bevilge 100 mill. kroner til dette formålet i sitt alternative budsjett.

MER MILJØVENNLIG VEGTRAFIKK

Dette medlem vil også peke på behovet for at det utvikles og legges til rette for en mer miljøvennlig vegtrafikk. Det er særlig viktig å ta i bruk ny og miljøvennlig teknologi og miljøvennlige drivstoff. Dette medlem har merket seg at det er skapt usikkerhet omkring videre drift av hydrogenfyllestasjonene i Norge. Dette medlem foreslår å videreføre bevillingene til disse stasjonene, og foreslår å øke bevilgningene til Transnova med 37,6 mill. kroner utover regjeringens forslag.

Dette medlem peker på at kommuner og byer i Norge er godt i gang med å få på plass en ladeinfrastruktur for elbiler. Dette medlem mener derfor at det neste skrittet vil være å få etablert en ladeinfrastruktur med hurtigladerstasjoner i de store transportkorridorene mellom de store byene. Dette medlem vil derfor foreslå å opprette et eget hurtigladerprosjekt i regi av Transnova, og foreslår 50 mill. kroner til dette formålet i sitt alternative budsjett.

VEG KONTRA BANE

Dette medlem viser til Venstres merknader og forslag i gjeldende nasjonal transportplan, der utbygging av E16 over Filefjell ikke ble prioritert til fordel for en omfattende satsing på jernbane og kollektivtransport. Som et ledd i dette medlems oppfyllelse av Venstres alternative NTP foreslås overføringene redusert med 427 mill. kroner i alternativt budsjett.

Dette medlem viser til at regjeringen foreslår en stor økning av vedlikehold av vei. Dette medlem mener det er viktigere å øke vedlikeholdet av jernbanen, og foreslår å redusere overføringene med 200 mill. kroner til dette formålet i sitt alternative budsjett.

Dette medlem viser til at regjeringen legger opp til å finansiere flere veier uten bompengefinansiering. Dette medlem mener behovet for vedlikehold av jernbane er en viktigere prioritering i statsbudsjettet for 2014, og foreslår å redusere overføringene med 450 mill. kroner i sitt alternative budsjett.

POSTEN

Dette medlem mener det er rimelig meningsløst å fortsette praksis med å subsidiere posten ved kjøp av såkalte ulønnsomme posttjenester. Alt tyder på at dette er tjenester som Posten bør kunne yte innenfor gjeldende budsjetttrammer. Dette medlem foreslår derfor å kutte bevilgningene til dette i 2014 med 150 mill. kroner i sitt alternative budsjett.

KYSTFORVALTNING OG SJØTRANSPORT

Dette medlem peker på at oljevernberedskapen har sviktet ved flere anledninger, og at sammen-

lignbare land har en oljevernberedskap med raskere responstid enn man har i Norge. Dette medlem foreslår derfor å styrke oljevernberedskapen med 10 mill. kroner til innkjøp av bedre utstyr og kompetanseheving i sitt alternative budsjett.

Dette medlem peker på at et av de raskeste og kanskje mest miljøvennlige transportalternativene finner vi i bane-båt-kombinasjonen på Nord-Norge-linjen. Her transporteres containerlaster med tog over Nordlandsbanen og videre på båt ut fra Bodø til fem forskjellige havner i Nord-Norge. Årlig transporteres 13 000 containere. Dette tilsvarer 6 000 vogntog som ellers ville ha belastet våre veier. Lasten utgjør 1/3 av trafikken på Nordlandsbanen. Dette medlem mener staten må garantere denne ruten, og foreslår å bevilge 25 mill. kroner til en garantiordning for Nord-Norgelinjen i sitt alternative budsjett.

Dette medlem peker på at fiskerinæringene er en viktig fornybar næring som skaper store verdier for samfunnet og skaper sysselsetting langs hele kys-

ten. Dette medlem foreslår derfor å øke overføringene til fiskerihavner og farleder med 46 mill. kroner i sitt alternative budsjett.

SKILTMYNDIGHETEN

Dette medlem peker på at Politianalysen konkluderer med at skiltmyndigheten er en opplagt oppgave politiet kan gi fra seg. Dette medlem mener det er kompetente organer som står klar til å overta, samtidig som flertallet mener det er viktig å få integrert skiltmyndigheten i arbeidet med fremkommelighetstiltak i kommunene, blant annet for å bedre vilkårene for kollektivtrafikken. Dette medlem ber derfor regjeringen om å gi de kommunene som ønsker det, skiltmyndigheten.

Samlet foreslår dette medlem videre følgende konkrete endringer under rammeområde 17 Transport og kommunikasjon i sitt alternative budsjett:

Kap./post	Tekst	Endring i forhold til Stoltenberg II (Prop. 1 S Gul Bok)	Endring i forhold til Solberg (Prop. 1 S Tillegg 1)
1301.72	Transnova	17,6	37,6
1301.72	Nytt statlig tilskuddsprogram for flere hurtigladestasjoner for elbiler, Transnova	50,0	50,0
1301.75 (ny post)	Garantiordning for Nord-Norge-linjen	25,0	25,0
1330.61	Belønningsordning, kollektivtransport	304,7	304,7
1330.63 (ny post)	Belønningsordning, sykkel	100,0	100,0
1350.23	Jernbane. Drift og vedlikehold	2 000,0	1 900,0
1350.30	Planlegging InterCity, Bergensbanen, Kongsvingerbanen og Stavanger–Egersund	150,0	150,0
1351.70	Sørlandsbanen	8,0	8,0
1360.01	Oljevernberedskap	30,0	10,0
1360.30	Videreføring av tilskudd til fiskerihavner og farleder	0,0	46,0
1320.23	Halvering av ekstrabevilgninger til veivedlikehold	0,0	-200,0
1320.30	Halvering av ekstrabevilgninger til tunneloppgradering, bompengereduksjon m.m.	0,0	-450,0
1320.36	E6 Filefjell	-377,0	-427,0
1370.70	Kjøp av «ulønnsomme» posttjenester	-200,0	-150,0
Sum ramme 17: transport og kommunikasjon		2 108,3	1 404,3

De konkrete endringene under rammeområde 17, Transport og kommunikasjon, sammenliknet med Prop. 1 S Tillegg 1 (2013–2014) og forslaget til Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti før om-

disponering innen rammen mellom kap. 1320 post 30 og kap. 1300 post 71:

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S med Tillegg 1	H, FrP, KrF	V
Utgifter (i hele tusen kroner)					
1301	72	Tilskudd til miljøvennlig transport, Transnova-prosjektet	49 600	89 600 (+40 000)	137 200 (+87 600)
1301	75	Tilskudd til Nord-Norge-linjen	0	0 (0)	25 000 (+25 000)
1320	23	Drift og vedlikehold av riksveger, trafikanter- og kjøretøytilsyn m.m.	9 747 000	9 622 000 (-125 000)	9 547 000 (-200 000)
1320	30	Riksveginvesteringer	10 660 200	10 535 200 (-125 000)	10 210 200 (-450 000)
1320	36	E16 over Filefjell	427 000	427 000 (0)	0 (-427 000)
1320	61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	236 250	217 250 (-19 000)	236 250 (0)
1330	61	Belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. i byområdene	945 300	945 300 (0)	1 250 000 (+304 700)
1330	63	Belønningsordning for sykkeltiltak	0	0 (0)	100 000 (+100 000)
1350	23	Drift og vedlikehold	5 656 900	6 056 900 (+400 000)	7 556 900 (+1 900 000)
1350	30	Investeringer i linjen	8 559 500	8 659 500 (+100 000)	8 709 500 (+150 000)
1351	70	Kjøp av persontransport med tog	3 047 000	3 047 000 (0)	3 055 000 (+8 000)
1360	1	Driftsutgifter	1 709 794	1 709 794 (0)	1 719 794 (+10 000)
1360	30	Nyanlegg og større vedlikehold	479 860	479 860 (0)	525 860 (+46 000)
1370	70	Kjøp av post- og banktjenester	270 000	270 000 (0)	120 000 (-150 000)
Sum utgifter			51 151 783	51 420 583 (+268 800)	52 556 083 (+1 404 300)
Sum inntekter			1 906 430	1 906 430 (0)	1 906 430 (0)
Sum netto			49 245 353	49 514 153 (+268 800)	50 649 653 (+1 404 300)

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

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

3.1 Kap. 1300 og kap. 4300 Samferdselsdepartementet

3.1.1 Sammendrag

Kap.	Saldert budsjett 2013	Prop. 1 S (2013–2014)	(i mill. kroner)
			Prop. 1 S (2013–2014) med Tillegg 1
1300	207,2	215,5	258,188
4300	2,3	2,4	2,4

I samsvar med forslagene i Prop. 1 S Tillegg 1 (2013–2014) økes kap. 1300 med 42,788 mill. kroner sammenliknet med Prop. 1 S (2013–2014).

Forslaget til bevilgning under post 1 Driftsutgifter for 2014 økes med til sammen 33,408 mill. kroner som følge av endring i departementsstrukturen fra 1. januar 2014, og foreslås bevilget med 175,108 mill. kroner. Av samme grunn foreslås post 70 Tilskudd til internasjonale organisasjoner økt med 0,250 mill. kroner til 33,050 mill. kroner.

Tilskudd til trafikksikkerhetsformål (post 71) utgjør 38,2 mill. kroner, og omfatter bl.a. 29,8 mill. kroner til Trygg Trafikk, 1,5 mill. kroner til Syklistenes Landsforening og 1,6 mill. kroner TS Norge og tilskuddsordningen lokale trafikksikkerhetstiltak 5 mill. kroner. Tilskudd til departementets arbeid med samferdselsberedskap foreslås bevilget med 2,8 mill. kroner (post 72).

Som følge av endring i departementsstrukturen foreslås post 73 (Ny) Tilskudd til kystkultur bevilget med 9,1 mill. kroner.

3.1.2 Komiteens merknader

Komiteen har merket seg endringene av departementsstruktur med virkning fra 1. januar 2014 og de justerte bevilgningsforslagene i den forbindelse.

POST 1 DRIFTSUTGIFTER

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til fremforhandlet budsjettavtale, jf. Innst. 2 S (2013–2014), der det er enighet om at post 1 Driftsutgifter reduseres med 2,2 mill. kroner. Flertallet foreslår følgelig at post 1 bevilges med 172,908 mill. kroner.

Komiteen viser til at utbytteposter og avdragsposter blir behandlet av finanskomiteen under rammeområde 23, jf. Innst. 3 S (2013–2014), og videre at kap. 5577 (Nytt) Sektoravgifter, post 74 (Ny) Sektoravgifter Kystverket, behandles av finanskomiteen under rammeområde 22 (Skatter, avgifter og toll).

POST 71 TILSKUDD TIL TRAFIKKSikkerhetsformål MV.

Sykkel

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

Komiteen viser til de respektive partiers og fraksjoners generelle merknader i kapittel 2.2 og foreslår at tilskuddet til Syklistenes Landsforbund økes med 1,0 mill. kroner ift. regjeringens forslag.

Trygg Trafikk

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

Komiteen viser til de til de respektive partiers og fraksjoners generelle merknader i kapittel 2.2 og

foreslår at tilskuddet til Trygg Trafikk økes 2,5 mill. kroner ift. regjeringens forslag.

3.2 Kap. 1301 Forskning og utvikling mv.

3.2.1 Sammendrag

Kap.	Saldert budsjett 2013	Prop. 1 S (2013–2014)	(i mill. kroner)
			Prop. 1 S (2013–2014) med Tillegg 1
1301	243,5	211,6	220,975

I samsvar med forslagene i Prop. 1 S Tillegg 1 (2013–2014) økes kap. 1301 samlet med 9,375 mill. kroner sammenliknet med Prop. 1 S (2013–2014).

Forslaget til bevilgning under post 21 Utredninger vedr. miljø, trafikksikkerhet mv. for 2014 økes med til sammen 7,4 mill. kroner som følge av endring i departementsstrukturen fra 1. januar 2014, og foreslås bevilget med 23,075 mill. kroner.

Som følge av endring i departementsstrukturen er 1,5 mill. kroner forslått overført fra kap. 1561 post 22, jf. tiltak for å sikre tilgang på bredbånd for alle over Fornyings-, administrasjons- og kirkedepartementets budsjett, til kap. 1301 post 21 over Samferdselsdepartementets budsjett.

Forslaget til bevilgning under post 50 Samferdselsforskning 2014 økes med 22 mill. kroner som følge av endring i departementsstrukturen fra 1. januar 2014, og foreslås bevilget med 148,3 mill. kroner.

Post 72 Tilskudd til miljøvennlig transport, Transnova-prosjektet, foreslås i Prop. 1 S Tillegg 1 (2013–2014) redusert med 20 mill. kroner sammenliknet med Prop. 1 S (2013–2014) og bevilget med 49,6 mill. kroner.

3.2.2 Komiteens merknader

Komiteen viser til klimaforliket på Stortinget i forrige periode og til regjeringserklæringen der det er understreket at klimaforliket skal forsterkes og at det skal være en satsing på miljø- og klimavennlig transport. Komiteen forutsetter at regjeringen vier forskning og utvikling av miljø- og klimavennlige transportløsninger mer tid fremover.

Komiteen viser til at bl.a. poster og oppgaver som tidligere hørte under Fiskeri- og kystdepartementet er overført til kap. 1301.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til at det er overført 29,4 mill. kroner fra Fiskeri- og kystdepartementet til Samferdselsdepartementet til forskning og ut-

vikling mv. i forbindelse med endringer i departementsstrukturen. Flertallet mener dette vil gi en mer helhetlig og effektiv anvendelse av forskningsmidlene innenfor transportsektoren, og bidrar til å styrke den totale forskningsinnsatsen.

POST 21 UTREDNINGER, MILJØ, TRAFIKKSIKKERHET OSV.

Komiteen viser til at post 21 økes sammenliknet med tidligere år, og ser positivt på at det arbeides med nytt og bedre statistikkmateriale for å kunne utvikle transportsystemet i Norge slik at det er bedre tilpasset den bruken som er der og som vil komme.

Komiteen vil påpeke viktigheten av å skaffe god og relevant kunnskap som kan bidra til å redusere trafikkulykker og styrke sikkerheten langs norske veier.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet er fornøyd med at post 21 er styrket med totalt 8,8 mill. kroner, hvorav 7,4 mill. kroner er overført fra Fiskeri- og kystdepartementet.

TELEFORSKNING/UTREDNING

Komiteen merker seg at Norge fremdeles har store geografiske forskjeller hva gjelder tilbud om bredbånd med de høyeste kapasitetene. Kapasitetsbehovet er stadig økende. Komiteen ser positivt på regjeringens økte satsing på bredbånd.

POST 50 SAMFERDSELSFORSKNING

Komiteen viser til at rammene for denne posten er økt for å dekke oppgavene som overtas fra Fiskeri- og kystdepartementet. Alt på posten overføres Norges forskningsråd i sin helhet.

Komiteen vil påpeke viktigheten av å fortsette arbeidet med å forbedre nyttekost-beregningene i samferdselssektoren, slik at analyseverktøyet blir mer presist og gir et mer fullstendig bilde av nytteverdien og den samfunnsøkonomiske lønnsomheten.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, slutter seg til regjeringens tre strategiske hovedsatsingsområder: klimarelatert forskning, smartere gods- og logistikk-løsninger og transportsikkerhet. I tillegg er 22 mill. kroner i kyst- og transportrettet forskning overført fra Fiskeri- og kystdepartementet. Flertallet vil påpeke viktigheten av at alle transportformene nå blir håndtert av samme departement og det gir grunnlag for en bedre samordning, mer effektiv logistikk og utvidet mulighet til å nå viktige målsettinger om å flytte gods fra vei til sjø.

POST 72 TILSKUDD TIL MILJØVENNLIG TRANSPORT, TRANSNOVA-PROSJEKTET

Komiteen viser til at en tredel av norske klimagassutslipp kommer fra transportsektoren, og at Transnova har vist seg om et viktig virkemiddel for elektrifisering av transportsektoren med utbygging av ladestasjoner og annen infrastruktur.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, viser til at i forliket i Stortinget om Meld. St. 21 (2011–2012) Norsk klimapolitikk ble det bestemt å etablere Transnova som et permanent organ og gradvis øke tilskuddet, jf. Innst. 390 S (2011–2012). Transnovas hovedmål er å bidra til reduserte klimagassutslipp fra transportsektoren.

Et annet flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til budsjettavtalen mellom Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre der kap. 1301 post 72 foreslås økt med 40 mill. kroner ift. Prop. 1 S Tillegg 1 (2013–2014) og bevilges med 89,6 mill. kroner.

Dette flertallet registrerer at bevilgningene over at post 72 er øket med 2,4 mill. kroner sammenlignet med saldert budsjett for 2013. Tatt i betraktning at Miljøteknologiprogrammet blir avsluttet i 2013 gir det et godt rom for økt satsing.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet har merket seg at regjeringens miljøteknologiprogram under post 72 utvikles, og at det foreslås bevilget mindre tilskudd fra Transnova til klima- og miljøbesparende prosjekter med budsjettforslagene i Prop. 1 S (2013–2014) og Prop. 1 S Tillegg 1 (2013–2014).

Disse medlemmer vil vise til sitt alternative budsjettforslag om å øke bevilgning til Transnova med 20 mill. kroner ift. regjeringens forslag i Prop. 1 S Tillegg 1 (2013–2014).

Komiteens medlem fra Venstre vil for øvrig vise til sitt alternative budsjettforslag om å øke bevilgningen til Transnova med 37 mill. kroner ift. regjeringens forslag i Prop. 1 S Tillegg 1 (2013–2014).

Elbil

Komiteen viser til at salget av elbiler har vært sterkt økende det siste året, noe som er svært gledelig. Komiteen er derfor tilfreds med at Transnova vil prioritere utbygging av ladeinfrastruktur og at det bør utarbeides en nasjonal strategi for dette. Samtidig vil komiteen påpeke viktigheten av at bransjen selv nå tar et større ansvar for å tilrettelegge infrastrukturen i samarbeid med det offentlige.

Komiteen viser til at rammevilkårene for elbil er fastsatt av Stortinget gjennom klimaforliket og at det er bred enighet om at insentivordningene for å få flere til å bruke elbil skal opprettholdes. Komiteen mener det er viktig å legge forholdene til rette for at flere kan bruke elbil, og i den sammenheng er utbygging av ladeinfrastruktur viktig. Mye ligger til rette for økt bruk av elbil de neste årene. Komiteen mener utviklingen må følges opp av økt utbygging av ladeinfrastruktur.

Komiteen understreker at også bilbransjen må ta et større ansvar for nødvendig landeinfrastruktur enn som har vært tilfelle til nå.

Komiteen fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge frem en strategi og finansieringsplan for ladestasjoner og infrastruktur for elbil, hvor det blant annet kartlegges ansvarsdeling mellom offentlig og privat sektor.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, er derfor glad for ekstrabevilgningen på 40 mill. kroner til dette formålet gjennom Transnova, som følger av budsjettforliket mellom Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre.

Komiteens medlem fra Venstre viser til sitt alternative budsjettforslag om å bevilge 50 mill. kroner til nytt statlig tilskuddsprogram for elbil, Transnova.

POST 75 GARANTIORDNING FOR NORD-NORGE-LINJEN

Komiteens medlem fra Venstre viser til sitt alternative budsjettforslag om å bevilge 25 mill. kroner til garantiordning for Nord-Norge-linjen under ny post 75.

3.3 Kap. 1310 Flytransport

3.3.1 Sammenheng

(i mill. kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2013	Prop. 1 S (2013–2014)	Pst. endring 2013/14
1310	673,0	681,0	1,2

Bevilgningen under kap. 1310, post 70, går til å finansiere drift av regionale flyruter innenlands. Kontrakter for drift av rutene tildeles etter anbuds-konkurranse.

Det er budsjettert med et utbytte fra Avinor AS på 478 mill. kroner over kap. 5622.

3.3.2 Komiteens merknader

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

Komiteen vil understreke viktigheten av å legge til rette for en sikker, miljøvennlig og effektiv luftfart i alle deler av landet.

INFRASTRUKTUR

Komiteen mener at lufthavner, tårn og navigasjonsutstyr er grunnleggende infrastruktur på linje med vei og bane. Komiteen mener det er viktig at Avinor sikres en økonomi som gir rom for nye store investeringer som terminal T2 på Oslo Lufthavn, utbygging av terminalfasiliteter på Bergen Lufthavn, Flesland, utvikling av Trondheim Lufthavn, Værnes samt andre flyplasser som delvis mangler viktige fasiliteter.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, vil påpeke at det haster med å avklare nødvendig areal for tredje rullebane ved Oslo Lufthavn.

Komiteens medlem fra Senterpartiet vil peke på at båndleggingsprosessen for areal til

tredje rullebane ved Oslo Lufthavn må gjennomføres på ordinær måte i tråd med plan- og bygningsloven for å sikre at berørte parter får mulighet til å bli hørt.

SECURITY

Komiteen viser til at kostnadene knyttet til security ved norske flyplasser har økt dramatisk de siste årene, og at kostnadene knyttet til disse myndighetspålagte kravene pålegges brukerne. Komiteen mener det er rom for forenklinger på dette området og imøteser tiltak på dette. Det er derfor med tilfredshet at komiteen nå ser at regjeringen følger opp EU-kommisjonens regelverk for en enklere, men sikker kontroll for sivil luftfart.

ART

Komiteen vil vise til forsøkene med ART «Advanced Remote Tower» som blant annet Avinor tester ut på Røst og Værøy med styring fra Bodø, som innebærer at et sentralt kontrollsenter kan erstatte kontrolltårnet på flere små og mellomstore flyplasser. Dette er en spennende utvikling av teknologi som vil kunne øke sikkerheten og inntjeningen ved norske flyplasser.

RAMMEBETINGELSER

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, mener luftfartens og bransjens rammebetingelser må drøftes mer inngående enn det som har blitt gjort inntil nå, og er fornøyd med at regjeringen vil vurdere en grundig gjennomgang av norsk luftfartspolitik.

3.4 Kap. 1311 Tilskott til regionale flyplasser

3.4.1 Sammenheng

(i mill. kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2013	Prop. 1 S (2013–2014)	Pst. endring 2013/14
1311	30,9	35,0	13,3

Bevilgningsforslaget for 2014 gjelder tilskott til flygeinformasjonstjeneste (AFIS) ved ikke-statlige

flyplasser med rutedrift med 20,0 mill. kroner, driftstilskott til Stord lufthavn, Sørstokken med 12 mill.

kroner og et nytt tilskott til Ørland lufthavn på 3 mill. kroner.

3.4.2 Komiteens merknader

Komiteen er tilfreds med at det foreslås en bevilgning på 35 mill. kroner, som er en økning på 4,1 mill. kroner fra saldert budsjett 2013.

Komiteen er fornøyd med at regjeringen vil bidra til at tilbudet ved Ørland lufthavn og Stord lufthavn opprettholdes gjennom driftstilskudd.

3.5 Kap. 1313 og 4313 Luftfartstilsynet

3.5.1 Sammendrag

(i mill. kroner)			
Kap.	Saldert budsjett 2013	Prop. 1 S (2013–2014)	Pst. endring 2013/14
1313	189,8	194,0	2,2
4313	140,4	138,8	-1,1

Økningen under kap. 1313 skal bl.a. dekke kostnader ved økt tilsynsaktivitet innenfor områdene flyplass og flysikring. Det legges opp til at den delen av Luftfartstilsynets virksomhet som kan relateres til tilsynsvirksomhet, skal finansieres ved gebyrer. Anslaget for gebyrinntekter reduseres med 8 mill. kroner da kostnadene knyttet til kompetanseheving ikke skal dekkes ved gebyrer.

nale regler på luftfartens område, herunder å delta i internasjonale fora med særlig betydning for norsk luftfart. Komiteen merker seg at det for 2014 foreslås bevilget 194 mill. kroner til Luftfartstilsynet, en økning på 4,4 mill. kroner fra saldert budsjett for 2013.

Komiteen slutter seg til forslaget til bevilgning under kap. 1313.

3.5.2 Komiteens merknader

Komiteen viser til at Luftfartstilsynet har hovedansvaret for tilsynet med norsk sivil luftfart, og at tilsynet skal være en aktiv pådriver for sikker og samfunnsnyttig luftfart i tråd med de overordnede transportpolitiske målsettinger. Komiteen vil peke på at luftfarten i sin natur er en internasjonal bransje med internasjonale regler, og er enig i at det er en prioritert oppgave å påvirke utviklingen av internasjonale

KAP. 4313 LUFTFARTSTILSYNET

Komiteen viser til at Luftfartstilsynets inntekter i all hovedsak kommer fra gebyrer for adgangskontroll og tilsyn med luftfartøy, luftfartsselskaper, verksteder, lufthavner mv.

Komiteen merker seg at det for 2014 budsjetteres med 138,8 mill. kroner i inntekter og slutter seg til forslaget til bevilgning.

3.6 Kap. 1314 Statens havarikommisjon for transport

3.6.1 Sammendrag

(i mill. kroner)			
Kap.	Saldert budsjett 2013	Prop. 1 S (2013–2014)	Pst. endring 2013/14
1314	62,5	63,4	1,4

Det foreslås bevilget beløp på om lag på samme nivå som i saldert budsjett 2013.

3.6.2 Komiteens merknader

Komiteen viser til at Statens havarikommisjon for transport gjennomfører viktige, uavhengige undersøkelser av ulykker og alvorlige hendelser

innenfor luftfart, sjøfart, vei- og jernbanetrafikk. Komiteen viser til at den kunnskap og jevnlig evaluering som Statens havarikommisjon bidrar med er en forutsetning for gode beslutninger knyttet til å forhindre eller begrense omfanget av fremtidige ulykker og alvorlige hendelser.

3.7 Kap. 4312 Oslo Lufthavn AS

3.7.1 *Sammendrag*

(i mill. kroner)			
Kap.	Saldert budsjett 2013	Prop. 1 S (2013–2014)	Pst. endring 2013/14
4312	444,4	444,4	0,0

3.7.2 *Komiteens merknader*

Komiteen viser til at utbyggingen av Oslo lufthavn, Gardermoen, i sin tid ble finansiert gjennom et lån fra staten til Oslo lufthavn AS og at det årlige avdragsbeløpet utgjør 444,4 mill. kroner.

Komiteen viser til at post 90 dekker avdrag på lån, og at 90-postene behandles av finanskomiteen utenfor rammeområdene.

3.8 Kap. 5619 Renter av lån til Oslo Lufthavn AS

3.8.1 *Sammendrag*

(i mill. kroner)			
Kap.	Saldert budsjett 2013	Prop. 1 S (2013–2014)	Pst. endring 2013/14
5619	157,8	116,3	-26,3

3.8.2 *Komiteens merknader*

Komiteen viser til at det i henhold til vilkårene i låneavtalen mellom staten og Oslo Lufthavn AS er

lagt til grunn at renter av statens lån til selskapet vil utgjøre 116,3 mill. kroner i 2014.

Komiteen slutter seg til forslaget til bevilgning.

3.9 Kap. 1320 Statens vegvesen

3.9.1 *Sammendrag – Generelt*

(i mill. kroner)			
Kap.	Saldert budsjett 2013	Prop. 1 S (2013–2014)	Prop. 1 S (2013–2014) med Tillegg 1
1320	21 037,3	22 742,0	24 147,55

I samsvar med forslagene i Prop. 1 S Tillegg 1 (2013–2014) økes kap. 1320 samlet med 1 405,55 mill. kroner sammenliknet med Prop. 1 S (2013–2014), derav 400 mill. kroner til post 23 Drift og vedlikehold av riksveger, trafikant- og kjøretøy, 896 mill. kroner til post 30 Riksveginvesteringer, 50 mill. kroner til post 36 E16 over Filefjell, 59,6 mill. kroner til post 61 rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene.

3.9.2 *Komiteens merknader*

3.9.2.1 GENERELT

Komiteen mener at en godt utbygget og vedlikeholdt infrastruktur gir enkeltmennesker frihet til

å kunne forflytte seg på en effektiv og trygg måte innenlands og til/fra utlandet. Infrastrukturen er samtidig viktig for at bedrifter i hele landet skal være konkurransedyktige. Dette gjelder både ved at driftene lettere kan tiltrekke seg arbeidskraft, og gjennom reduserte kostnader for å nå markedene.

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

Komiteen viser til at en godt utbygget samferdselsinfrastruktur er en av de viktigste faktorene for at samfunnet skal kunne fungere. Uten et godt utbygget

infrastrukturnett vil det være vanskelig for bedrifter og enkeltpersoner å etablere seg og bo rundt omkring i landet.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til at veibygging og veifinansiering i Norge har behov for gjennomgripende reformer for å oppnå nødvendig fornyelse og modernisering. Flertallet ser at store prosjekter i lang tid har lidd under manglende helhetstenking, lang planleggingstid og manglende statlig finansiering.

Flertallet er glad for at regjeringen ser verdien av å ta i bruk nye utbyggings- og finansieringsmodeller. Flertallet viser her til regjeringsplattformen hvor regjeringen påpeker at de vil kunne ta i bruk offentlig–privat samarbeid (OPS) ved større vei- og jernbaneutbygginger. Flertallet viser videre til samarbeidsavtalen mellom regjeringen og Kristelig Folkeparti/Venstre, hvor man vil etablere et eget utbyggings-selskap som skal løfte flere veiprojekter og gjennomføre utbyggingen mer effektivt. Selskapet er tenkt finansiert ved egenkapital, men kan også ta opp lån med statsgaranti. Selskapet kan overta utbyggings-, drifts- og finansieringsansvar for utbygging av store samferdselsprosjekter, og man kan også overdra eksisterende prosjekter til selskapet. Flertallet mener dette er et avgjørende strukturelt grep. Det er derfor viktig at dette arbeidet prioriteres høyt av regjeringen. Flertallet peker på at rask framdrift er viktig og at selskapsetableringen skjer slik at man gradvis kan innhente stadig større portefølje av samfunnsøkonomisk lønnsomme prosjekter og forserer utbygging av disse.

Komiteen ber regjeringen vurdere ordning med statlig garanti for bompengelån der det kan bidra til lavere lånerente, og at regjeringen i samarbeid med lokale myndigheter kan vurdere å endre bompengesatsen og nedbetalingstid.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet er fornøyd med at regjeringen nå vil intensivere planleggingen av nye prosjekter ved å øke bevilgningene, og at man ved finansieringen av nye veiprojekter ønsker økt statlig andel, og reduserte bompengekostnader.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet mener OPS-prosjekter ikke er en fremtidsrettet og moderne måte å organisere og finansiere samferdselsprosjekter på. Disse medlemmer vil vise til at Arbeiderpartiets og Senterpartiets modell for bedre vegbygging

innebærer rask og rasjonell utbygging i offentlig regi, uten de ekstra kostnadene OPS medfører.

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

Komiteen viser til at det i forslaget i Prop. 1 S (2013–2014) er foreslått at posten tilføres 9 347,0 mill. kroner.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, registrerer at Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre i sin budsjettavtale foreslår å øke bevilgningen på kap. 1320 post 23 for 2014 med 275 mill. kroner utover regjeringen Stoltenberg II sitt forslag.

Flertallet merker seg at 100 mill. kroner av dette beløpet gjelder dekkelegging, mens 175 mill. kroner gjelder vedlikehold av tunneler. Flertallet noterer seg at det samlede bevilgningsforslaget til dekkelegging for 2014 på om lag 1,1 mrd. kroner innebærer at vedlikeholdsetterslepet på dette området ikke vil øke. Dette er en svært viktig styrking som også vil bidra til at man kan sikre norske tunneler i tråd med forskrift som trer i kraft i 2019.

Flertallet er tilfreds med den viktige økningen til tunnelsikkerhet på 175 mill. kroner utover regjeringen Stoltenberg IIs forslag. Økt sikkerhet i tunnel bør prioriteres, og flertallet er derfor fornøyd med at regjeringen leverer og foreslår økte bevilgninger allerede i sitt første budsjett.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet merker seg at regjeringen i Prop. 1 S Tillegg 1 (2013–2014) foreslår å øke bevilgningen til drift og vedlikehold av riksveger med ytterligere 400 mill. kroner, med 100 mill. kroner til dekkelegging og 300 mill. kroner til vedlikehold av tunneler. Disse medlemmer merker seg videre at dette forslaget til økt bevilgning er redusert med 125 mill. kroner til tunnelvedlikehold som følge av budsjettavtale mellom regjeringspartiene Høyre og Fremskrittspartiet, og Kristelig Folkeparti og Venstre. Disse medlemmer vil understreke at man isolert sett støtter regjeringens forslag om å øke bevilgningen til drift og vedlikehold av riksveger. Likevel finner ikke disse medlemmer å kunne støtte en slik økning i 2014, grunnet den økonomiske situasjonen for Norge og ut fra en helhetlig prioritering av hele statsbudsjettet.

Komiteens medlem fra Venstre vil for øvrig vise til sitt alternative budsjettforslag om å redusere bevilgningen til post 23 med 200 mill. kroner ift. regjeringens forslag i Prop. 1 S Tillegg 1 (2013–

2014), dvs. halvering av foreslått ekstrabevilgning til veivedlikehold.

Sikrere tungtransport

Komiteen er bekymret over de utfordringer man har sett på norske vinterveier knyttet til tungtransport, og har i den forbindelse merket seg et stadig økende antall hendelser der trafikantenes sikkerhet har blitt satt i fare på grunn av manglende kunnskap, uegnede dekk og feillastede vogntog.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, ser svært positivt på at regjeringen nå har valgt å ta en aktiv rolle i å øke både krav og tilrettelegging for en sikrere tungtransport langs norske vinterveier.

AutoPASS – Elektronisk betaling

Komiteen er opptatt av at det sikres en god fremdrift for utviklingen av AutoPASS – elektronisk betaling av bompenger. Dette systemet bærer med seg en rekke muligheter for fremtiden og kan sikre gode interoperable løsninger, effektiv innkreving og en enklere hverdag for bilistene. Komiteen ønsker spesielt å påpeke at viktigheten av å få på plass ordningen med obligatorisk brikke for tunge kjøretøy. I tillegg vil komiteen oppfordre til at det tilrettelegges bedre for å øke brikkebruken, minske feilbruk og sikre korrekt lesning av brikkene. Dette vil kunne bidra til økt effektivitet ved innkreving og være en viktig bidragsyter for å sikre mest mulig vei for pengene.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet vil effektivisere bompengennekningen, slik at størst mulig andel av bompengene går til infrastruktur, og ikke til administrasjon. Færre bompengeselskap og samordning av takst- og rabattsystemer er viktige tiltak. Disse medlemmer vil understreke at obligatorisk brikke i alle kjøretøy er det tiltaket som vil gi størst effektiviseringsgevinst ved å redusere innkrevingskostnadene ved bompengedriften. Dette vil også åpne muligheten for differensiert betaling utfra tid og utslipp. Disse medlemmer mener derfor at innføring av obligatorisk brikke i alle kjøretøy må ha høyeste prioritet, også som betalingsform på fergene.

3.9.2.3 POST 26 VEGTILSYN

Komiteen merker seg at det foreslås bevilget 16 mill. kroner i 2014. Komiteen noterer seg at midlene vil bli nytt til tilsyn, FoU-oppgaver og arbeid med forslag til regelverksendring.

3.9.2.4 POST 29 VEDERLAG TIL OPS-PROSJEKTER

Komiteen merker seg at det for 2014 foreslås bevilget 433 mill. kroner til vederlag til OPS-prosjekter, og at det i tillegg er lagt til grunn at det skal benyttes 220 mill. kroner i bompenger. Komiteen slutter seg til forslaget til bevilgning.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, vil peke på at de aller fleste veiutbyggingsprosjekter under regjeringen Stoltenberg II har blitt finansiert på avbetaling gjennom låneopptak i hvert enkelt prosjekts aksjeselskap. Flertallet viser også til at prosjektene omhandlet i budsjettforslaget også var foreslått i Stoltenberg II sitt budsjettforslag. Flertallet mener OPS i mange tilfeller vil være den beste måten å bidra til effektiv utbygging på, og vil minne om at OPS primært er en kontraktsform og ikke nødvendigvis bare handler om finansiering. Fordelene med OPS-organisering er raskere gjennomføring, mer effektiv planlegging og en helhetlig utbygging der investering og drift blir sett i sammenheng. Flertallet er mest opptatt av å få på plass en effektiv og fremtidsrettet infrastruktur og ser derfor positivt på alle bidrag som gjøres tilgjengelig for å oppnå dette. OPS er en slik viktig samarbeidsform som supplerer øvrige tiltak godt.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet mener OPS-prosjekter ikke er en fremtidsrettet og moderne måte å organisere og finansiere samferdselsprosjekter på. OPS kan sammenlignes med å kjøpe på kreditt, en lånefinansiering som skal betjenes av framtidige bevilgninger. Disse medlemmer vil vise til at det i de aller fleste sammenhenger er det dyrere å kjøpe på avbetaling enn å betale kontant, samt at privat finansiering av offentlige veianlegg gir større finanskostnader som til syvende og sist må betales over statlige budsjetter. Disse medlemmer vil derfor vise til at Arbeiderpartiets og Senterpartiets modell for bedre vegbygging innebærer rask og rasjonell utbygging i offentlig regi, uten de ekstra kostnadene OPS medfører.

3.9.2.5 POST 30 RIKSVEGINVESTERINGER

Komiteen viser til at det er et mål å utvikle et moderne og fremtidsrettet transportsystem som gjør trafikkavviklingen enklere, raskere og sikrere. Dette vil styrke næringslivets konkurransekraft, bedre bymiljøet og fremme regional utvikling. Komiteen er samtidig opptatt av å bedre trafikkikkerheten og utvikle transportsystemet slik at de miljøskadelige virkningene blir begrenset.

Komiteen viser til at det til post 30 Riksveginvesteringer gjennom Prop. 1 S (2013–2014) ble fore-

slått bevilget 9 764,2 mill. kroner, noe som er en økning på 658,4 mill. kroner eller 7,2 pst. fra saldert budsjett for 2013. I tillegg viser komiteen til at regjeringen gjennom Prop. 1 S Tillegg 1 (2013–2014) foreslår en ytterligere bevilgning til riksveginvesteringer på 896 mill. kroner for 2014, og at total bevilgning til riksveginvesteringer er foreslått til 10 660,2 mill. kroner. Endelig merker komiteen seg at det fortsatt er lagt til grunn om lag 8 900 mill. kroner i ekstern finansiering.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, er særdeles fornøyd med at regjeringen øker bevilgningene til planlegging, noe som tilrettelegger for økt investeringsaktivitet i fremtiden. Flertallet konstatere at økningen er nødvendig for å kunne følge opp investeringsprogrammet i Nasjonal transportplan 2014–2023.

Flertallet vil påpeke viktigheten av å få på plass et motorveinett som binder sammen de største byene samt vekstregionene. Flertallet ber derfor regjeringen prioritere motorveiutbygging og oppgradering av eksisterende motorveier der det er samfunnsøkonomisk lønnsomt. En sammenhengende prosjektorganisering av prosjektene (for eksempel OPS) vil kunne forsere utbyggingen, samt at nye strukturtiltak vil kunne påvirke kostnadene på prosjektene. I denne sammenhengen er en helhetlig nasjonal motorveiplan av stor viktighet.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet merker seg at forslaget til økt bevilgning gjennom Prop. 1 S Tillegg 1 (2013–2014) er redusert med 125 mill. kroner til tunnelfornying som følge av budsjettavtale mellom regjeringspartiene Høyre og Fremskrittspartiet, og Kristelig Folkeparti og Venstre.

Komiteens medlem fra Venstre vil for øvrig vise til sitt alternative budsjettforslag om å redusere bevilgningen til post 30 med 450 mill. kroner ift. regjeringens forslag i Prop. 1 S Tillegg 1 (2013–2014), dvs. halvering av forslaget til ekstrabevilgninger til tunneloppgradering, bompengereduksjon m.m.

Store prosjekter

Komiteen viser til at det gjennom Prop. 1 S (2013–2014) foreslås å bevilge 6 338,9 mill. kroner til store prosjekter i 2014, og at dette gir en oppfølging på 20 pst. av rammen for første fireårsperiode i Nasjonal transportplan 2014–2023. I tillegg viser komiteen til at det er lagt til grunn om lag 8 320 mill. kroner i ekstern finansiering. I tillegg merker komiteen seg at regjeringen gjennom Prop. 1 S

Tillegg 1 (2013–2014) foreslår en ytterligere bevilgning på 35 mill. kroner i 2014 til forberedende arbeider på prosjektet E134 Seljord–Åmot som i sin helhet blir finansiert med statlige midler.

Komiteen merker seg at det er prioritert statlige midler til anleggsstart eller forberedelse av 11 større riksvegprosjekter med kostnadsanslag over 100 mill. kroner i 2014. Komiteen merker seg videre at noen av disse forutsetter Stortingets tilslutning til finansieringsopplegg.

Komiteen viser også til at det pågår nærmere utredninger av en rekke større prosjekter. Komiteen registrerer at regjeringen må vurdere disse prosjektene nærmere, for deretter å komme tilbake til Stortinget på egnet måte.

Programområdene

Komiteen viser til at det gjennom Prop. 1 S (2013–2014) foreslås å bevilge 1 909 mill. kroner til tiltak innenfor programområdene i 2014. I tillegg viser komiteen til at regjeringen gjennom Prop. 1 S Tillegg 1 (2013–2014) foreslår en ytterligere bevilgning til programområdene på 220 mill. kroner i 2014, og at total bevilgning til programområdene er foreslått til 2 109 mill. kroner. Komiteen viser også til at det gjennom Prop. 1 S (2013–2014) er lagt til grunn om lag 360 mill. kroner i ekstern finansiering.

Komiteen har merket seg at Prop. 1 S Tillegg 1 (2013–2014) ikke ga en fordeling av økningen på 220 mill. kroner innenfor programområdene, men at komiteen gjennom spørsmål i ettertid til Samferdselsdepartementet v/statsråden har fått skriftlig svar på dette. Komiteen viser til at følgende er prioritert innenfor programområdene gjennom Prop. 1 S (2013–2014) og Prop. 1 S Tillegg 1 (2013–2014):

- At det er satt av 3,1 mrd. kroner til bymiljøavtaler i første fireårsperiode, men at fordelingen av midler vil være et resultat av forhandlinger mellom de aktuelle kommunene, fylkeskommunene og staten. Komiteen registrerer at det er en prosess som vil ta noe tid, og det er derfor ikke satt av midler til oppfølging av slike avtaler i 2014.
- At det er foreslått avsatt 438,0 mill. kroner til utbedringstiltak i 2014, og i tillegg lagt til grunn om lag 120 mill. kroner i ekstern finansiering. Komiteen merker seg at regjeringen gjennom Prop. 1 S Tillegg 1 (2013–2014) og svar på komiteens spørsmål, ønsker å styrke programområdet med 60 mill. kroner. Komiteen registrerer at midlene i hovedsak vil bli benyttet til breddeutvidelse, tiltak i tunneler, utbedring av kurver og andre mindre oppgraderinger av riksvegnettet. Komiteen merker seg også at utbedringstiltak må ses i sammen med underposten fornying.

- At det foreslås 441,1 mill. kroner til tiltak for gående og syklende i 2014, og i tillegg lagt til grunn om lag 150 mill. kroner i ekstern finansiering. Komiteen merker seg at regjeringen gjennom Prop. 1 S Tillegg 1 (2013–2014) og svar på komiteens spørsmål, ønsker å styrke programområdet med 76 mill. kroner. Komiteen registrerer at midlene i hovedsak vil bli benyttet til å etablere sammenhengende sykkelvegnett i byer og tettsteder og utbygging av strekninger tilknyttet skoleveg.
- At det foreslås 882,7 mill. kroner til trafikksikkerhetstiltak i 2014, og i tillegg lagt til grunn om lag 15 mill. kroner i ekstern finansiering. Komiteen merker seg at regjeringen gjennom Prop. 1 S Tillegg 1 (2013–2014) og svar på komiteens spørsmål, ønsker å styrke programområdet med 55 mill. kroner. Komiteen registrerer at midlene i hovedsak vil bli benyttet til tiltak for å hindre de alvorligste ulykkene som møteulykker, utforkjøringsulykker og ulykker med påkjørsel av gående og syklende.
- At det foreslås 73,5 mill. kroner til miljø- og servicetiltak i 2014, og at det i tillegg er lagt til grunn om lag 20 mill. kroner i ekstern finansiering. Komiteen merker seg at regjeringen gjennom Prop. 1 S Tillegg 1 (2013–2014) og svar på komiteens spørsmål, ønsker å styrke programområdet med 13 mill. kroner. Komiteen registrerer at midlene i hovedsak vil bli benyttet til støyskjermingstiltak og forpliktelser etter vannforskriften og ivaretagelse av biologisk mangfold.
- At det foreslås 73,8 mill. kroner til kollektivtrafikktiltak og tiltak for universell utforming i 2014, og at det i tillegg er lagt til grunn om lag 55 mill. kroner i ekstern finansiering. Komiteen merker seg at regjeringen gjennom Prop. 1 S Tillegg 1 (2013–2014) og svar på komiteens spørsmål, ønsker å styrke programområdet med 16 mill. kroner. Komiteen registrerer at midlene i hovedsak vil bli benyttet til å oppgradere holdeplasser og knutepunkter, i tillegg til bygging av kollektivfelt.

Komiteen fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge frem en tiltaksplan for økt satsing på gang- og sykkelveier for å stimulere til økt sykling blant barn og unge.»

Komiteen viser for øvrig til de respektive partiers og fraksjoners generelle merknader under kapittel 2.2 der det foreslås en omfordeling av 3,5 mill.

kroner fra programområdene under kap. 1320 post 30 Riksveginvesteringer til kap. 1300 post 71 Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.

Fornyning

Komiteen viser til at det gjennom Prop. 1 S (2013–2014) foreslås 280,0 mill. kroner til fornyingstiltak i 2014, og at midlene i stor grad vil bli benyttet til tiltak for å ta igjen forfall i tunneler og for å tilfredsstille krav i tunnelsikkerhets- og elektroforskriftene. I tillegg viser komiteen til at regjeringen gjennom Prop. 1 S Tillegg 1 (2013–2014) foreslår en ytterligere bevilgning til fornying på 500 mill. kroner i 2014, og at også disse midlene bl.a. vil bli benyttet til tiltak for å ta igjen forfall i tunneler. Komiteen merker seg at forslag til total bevilgning til fornying er på 780 mill. kroner i 2014.

Komiteen merker seg videre at denne bevilgningen også må ses i sammenheng med bevilgningen til fornying/vedlikehold av tunneler under post 23.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet merker seg at forslaget til økt bevilgning gjennom Prop. 1 S Tillegg 1 (2013–2014) er redusert med 125 mill. kroner til tunnelfornyning som følge av budsjettavtale mellom regjeringspartiene Høyre og Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre.

Planlegging og grunnerverv m.m.

Komiteen viser til at gjennom Prop. 1 S (2013–2014) foreslås 652,3 mill. kroner til planlegging og grunnerverv m.m. i 2014. I tillegg viser komiteen til at regjeringen gjennom Prop. 1 S Tillegg 1 (2013–2014) foreslår en ytterligere bevilgning til planlegging på 141 mill. kroner, og at total bevilgning til planlegging er foreslått til 793,3 mill. kroner i 2014.

Komiteen merker seg videre at det i tillegg gjennom Prop. 1 S (2013–2014) fortsatt er lagt til grunn om lag 220 mill. kroner i ekstern finansiering.

Ikke rutefordelte midler

Komiteen merker seg blant annet at følgende er prioritert innenfor ikke rutefordelte midler:

- At det foreslås 150 mill. kroner til utviklingen av Nasjonale turistveger i 2014.
- At det foreslås 185,0 mill. kroner til Nødkommunikasjon i 2014, og at midlene vil bli benyttet til installering av nødnett og DAB i riksvegtunneler.
- At det foreslås 105,0 mill. kroner til utskifting av ledningsnett i riksvegtunneler i 2014

Nærmere om investeringsprogrammet på riksveinettet

Komiteen merker seg at Samferdselsdepartementets forslag til investeringsprogram for 2014 er basert på prioriteringene i Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan og Stortingets behandling av meldingen, jf. Innst. 450 S (2012–2013).

Nærmere om investeringsprogrammet på riksveiruter i korridorene

Komiteen har merket seg at regjeringen kommer tilbake til Stortinget med eventuelle endringer som tidligere er vedtatt.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet viser til at den nye Høyre/Fremskrittspartiet-regjeringen har oppnådd betydelige forbedringer i satsingen på vei og bane målt opp mot budsjettforslaget fra regjeringen Stoltenberg II. Disse medlemmer peker likevel på at de fleste satsinger i dette budsjettet blir brukt for å kompensere for regjeringen Stoltenberg II sin manglende oppfølging av den vedtatte NTP. Disse medlemmer mener dette kommer til syne gjennom at de største satsingene blir tatt i form av drift, vedlikehold, planlegging og utbedring av tunneler. Disse medlemmer understreker derfor at planleggingsmidler som er foreslått økt i budsjettforslaget, er avgjørende for å holde nødvendig fremdrift i NTP og derfor i liten grad åpner for nye prioriteringer. Disse medlemmer vil på dette grunnlag vise til sine merknader og ikke gå ytterligere inn i vurderingen av enkeltprosjekt som rokker ved oppfølgingen av den vedtatte NTP. Disse medlemmer viser til at økt satsing på drift og vedlikehold både på vei og bane bør benyttes der behovene er størst, og vil på denne bakgrunn ikke bidra til å legge politiske føringer for disponeringen som kan bidra til at midlene ikke blir brukt så effektivt og målrettet som mulig.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet vil vise til den nylig vedtatte Nasjonale transportplan 2014–2023, og de merknader og vedtak som der er knyttet til om-talen av de ulike transportkorridorene, jf. Innst. 450 S (2012–2013) og Meld. St. 26 (2012–2013).

Korridor 1 Oslo–Svinesund/Kornsjø

Komiteen viser til at korridor 1 er Norges hovedfartsåre for landbasert transport til/fra utlandet, hvor E6 Riksgrensen/Svinesund–Oslo med tilknytninger utgjør hovedåren. Korridoren omfatter også rv. 22.

Korridor 2 Oslo–Ørje/Magnor/Riksgrensen

Komiteen viser til at korridor 2 er en viktig transportkorridor, med stor betydning for godstransporten øst-vest mellom Norge og Sverige. Korridoren omfatter deler av E18 og E16, og har behov for utvikling og oppgradering for å ivareta en tilfredsstillende standard sett i forhold til utviklingen i trafikkbildet.

Korridor 3 Oslo–Grenland–Kristiansand–Stavanger

Komiteen viser til at korridoren dekker en befolkningstett kyststripe mellom Oslo og Stavanger, og at korridoren betjener i alt 16 byer, åtte fylker, og en befolkning på om lag 2,6 millioner mennesker. Komiteen viser til at korridor 3 med E18 og E39 er sterkt trafikk- og ulykkesbelastet og at andelen tungtrafikk ligger langt over gjennomsnittet. En utbygging av disse til en helhetlig motorvei har stor samfunnsøkonomisk nytte. Korridor 3 omfatter også riksveier, herunder rv. 41, rv. 23, rv. 509, rv. 510, som alle har utfordringer knyttet til videre oppgradering til en moderne infrastruktur.

Komiteen påpeker at «ferjefri E39» har utgangspunkt i Kristiansand, og at E39 er en videreføring av hovedfartsåren fra kontinentet.

Komiteen vil påpeke at E18 gjennom Asker og Bærum er en viktig del av korridor 3 og må planlegges som en helhet.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet ber regjeringen foreta en vurdering om E18 Vestkorridoren kan gjennomføres som et OPS-prosjekt.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet mener OPS-prosjekter ikke er en fremtidsrettet og moderne måte å organisere og finansiere samferdselsprosjekter på. Disse medlemmer vil vise til at Arbeiderpartiets og Senterpartiets modell for bedre vegbygging innebærer rask og rasjonell utbygging i offentlig regi, uten de ekstra kostnadene OPS medfører.

Korridor 4 Stavanger–Bergen–Ålesund–Trondheim

Komiteen viser til at korridor 4 er den sentrale ferdslsåren langs kysten i Sør-Norge og at korridoren omfatter de tre største storbyområdene utenom Oslo: Stavanger, Bergen og Trondheim. Korridoren knytter sammen områder med sterkt eksportrettet og transportkrevende næringsliv som er avhengig av denne og andre transportkorridorer for å nå frem til sine markeder i utlandet.

Komiteen peker på at som et resultat av tidligere års manglende prioritering står nå korridor 4 med E39, rv. 9, rv. 13 og sidearmer E16 og rv. 7 over-

for en rekke uløste oppgaver knyttet til skredfare, trafikkulykker og avlastningsruter.

I korridor 4 vil komiteen trekke frem E39, som binder sammen seks fylker og med en befolkning på om lag 1,8 millioner mennesker. Komiteen vil understreke viktigheten av en raskest mulig realisering av ferjefri E39, en utbygging som vil styrke et allsidig og bredt næringsliv, og som kan realisere potensialet som finnes ved å utvide bo- og arbeidsregioner.

Komiteen vil poengtere at det er særdeles viktig å tilrettelegge for raske og gode beslutningsprosesser knyttet til trasévalg, KVVU-behandling og disponering av planleggingsmidler.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet og Senterpartiet vil understreke at det er viktig at planleggingsarbeidet på parsellen Bjørset–Skei i Sogn og Fjordane ikkje stoppar opp.

Desse medlemmene viser til at det er god framdrift på parsellen Bjørset–Skei. Desse medlemmene meiner difor at det er viktig at dette vert følgd opp med planleggingsmidlar slik at framdrifta kan haldast i tråd med Nasjonal transportplan.

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

Komiteen peker på at korridor 5 med E134, E16, rv. 36 og rv. 41 bidrar til å knytte Østlandet, Vestlandet og Sørlandet sammen. Komiteen mener at flere av parsellene ikke oppfyller det man burde kunne vente av en rute i europaveinettet, og at det må tilstrebes å finne løsninger som vil gjøre disse ferdsselsårene trafikk-, ras- og vintersikre og at de oppgraderes til hensiktsmessige transportkorridorer på sikt.

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

Komiteen vil påpeke at E6 er en svært viktig transportkorridor nord-sør i Norge, som bør ha motorveistandard der dette er samfunnsøkonomisk lønnsomt, samtidig som rv. 15, E136 og rv. 70 er viktige sidearmer som gjør dette til den dominerende eksportveien for viktige næringsklynger på Nord-Vestlandet og i Trøndelag. Korridoren omfatter også rv. 3 Østerdalen, som er en viktig avlastningsvei for E6.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, er av den oppfatning at denne korridoren i større grad må bygges ut helhelletlig og med andre former for organisering, for eksempel ved bruk av veiselskap og OPS.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet mener OPS-prosjekter ikke er en fremtidsrettet og moderne måte å organisere og finansiere samferdselsprosjekter på. Disse medlemmer vil vise til at Arbeiderpartiets og Senterpartiets modell for bedre vegbygging innebærer rask og rasjonell utbygging i offentlig regi, uten de ekstra kostnadene OPS medfører.

Korridor 7 Trondheim–Bodø med armer mot Sverige

Komiteen vil påpeke at korridor 7 er en transportkorridor mellom Nord-Norge og Sør-Norge, med utenlandsforbindelser fra Trøndelag mot Sverige (E14 og Meråkerbanen) og i Nordland (E12).

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, er av den oppfatning at denne korridoren i større grad må bygges ut helhelletlig og med andre former for organisering, for eksempel ved bruk av veiselskap og OPS.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet mener OPS-prosjekter ikke er en fremtidsrettet og moderne måte å organisere og finansiere samferdselsprosjekter på. Disse medlemmer vil vise til at Arbeiderpartiets og Senterpartiets modell for bedre vegbygging innebærer rask og rasjonell utbygging i offentlig regi, uten de ekstra kostnadene OPS medfører.

Disse medlemmer har merket seg at regjeringen Solberg har trukket tilbake Prop. 201 S (2012–2013) Utbygging og finansiering av E6 på strekninga Korgen–Bolna i Hemnes og Rana kommunar (E6 Helgeland nord) i Nordland. Disse medlemmer imøteser en rask avklaring av hvordan E6 på Helgeland skal utbygges og finansieres. Store deler av denne veistrekningen har lav standard og er ulykkesbelastet. Disse medlemmer mener at det derfor er svært viktig at tidstapet for utbygging blir minst mulig.

Korridor 8 Bodø–Narvik–Tromsø–Kirkenes med armer til Lofoten og mot Sverige, Finland og Sverige

Komiteen viser til at korridor 8 har stor betydning for næringslivet i Nord-Norge, med tilknytning mot det svenske og finske vei- og jernbanenettet (E8 og E10, samt Ofotbanen), og mot det russiske veinettet (E105).

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, er av den oppfatning at denne korridoren i større grad må bygges ut helhelletlig og med andre former for organisering, for eksempel ved bruk av veiselskap og OPS.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet mener OPS-prosjekter ikke er en fremtidsrettet og moderne måte å organisere og finansiere samferdselsprosjekter på. Disse medlemmer vil vise til at Arbeiderpartiets og Senterpartiets modell for bedre vegbygging innebærer rask og rasjonell utbygging i offentlig regi, uten de ekstra kostnadene OPS medfører.

3.9.2.6 POST 31 SKREDSIKRING RIKSVEGER

Komiteen viser til at det foreslås bevilget 1 150 mill. kroner til skredsikringstiltak på riksvegnettet i 2014. Dette gir en oppfølging på 30,9 pst. av rammen for første fireårsperiode i Nasjonal transportplan 2014–2023. I tillegg er det lagt til grunn om lag 100 mill. kroner i ekstern finansiering. Følgende større riksvegprosjekter med kostnad over 100 mill. kroner ventes åpnet for trafikk i 2014:

- E136 Vågstrandtunnelen i Møre og Romsdal
- Rv. 70 Oppdølstranda i Møre og Romsdal
- E10 Solbjørnneset–Hamnøy i Nordland
- E10 Trældal–Leirvik i Nordland.

Komiteen viser videre til at aktivitetsnivået ved inngangen av 2014 er svært høyt. Med foreslått bevilgning vil allerede igangsatte prosjekter kunne drives rasjonelt. I tillegg legges det opp til anleggsstart i 2014 med statlige midler på prosjektet E6 Indre Nordnes–Skardalen i Troms. Med forbehold om Stortinget tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging, kan det bli mulighet for anleggsstart på prosjektet rv. 13 Joberget i Hordaland med bompenger i 2014.

Komiteen slutter seg til prioriteringen av rask gjennomføring av viktige skredsikringsprosjekt som dette.

Komiteen vil påpeke at man står overfor store utfordringer knyttet til skredsikring og at det dessverre vil ta tid å ta igjen etterslepet og få realisering av alle nødvendige skredsikringsprosjekter. Komiteen er glad for at regjeringen også ønsker å se på de teknologiske mulighetene som ligger i bruk av IKT/ITS innen samferdsel. Komiteen vil da oppfordre til at dette også vurderes knyttet til skredsikring som ved bruk av for eksempel georadar i kombinasjon med varslings.

Komiteen vil samtidig peke på at det bør etterstrebes å finne gode løsninger som bidrar til en lavest mulig bompengandelen i alle skredsikringsprosjekter.

3.9.2.7 POST 35 VEGBYGGING I BJØRVIKA

Komiteen støtter regjeringens forslag.

3.9.2.8 POST 36 E16 OVER FILEFJELL

Komiteen viser til regjeringens forslag i Prop. 1 S Tillegg 1 (2013–2014) der kap. 1320 post 36 for 2014 økes med ytterligere 50 mill. kroner for prosjektet E16 Varpe bru–Smedalsosen i Oppland og Sogn og Fjordane. Komiteen merker seg at det med økningen da foreslås til sammen 200 mill. kroner til prosjektet i 2014.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, er fornøyd med at ekstrabevilgningen vil kunne bidra til raskere prosjektering, planlegging og gjennomføring, noe som vil redusere kostnader på lang sikt.

Komiteens medlem fra Venstre vil vise til sitt alternative budsjettforslag om å redusere bevilgningen til post 36 med 427 mill. kroner ift. regjeringens forslag i Prop. 1 S Tillegg 1 (2013–2014).

3.9.2.9 POST 37 E6 VEST FOR ALTA

Komiteen støtter regjeringens forslag.

3.9.2.10 POST 61 RENTEKOMPENSASJON FOR TRANSPORTILTAK I FYLKENE

Komiteen noterer seg at regjeringen i Prop. 1 S Tillegg 1 (2013–2014) øker forslaget til bevilgning på kap. 1320 post 61 for 2014 med 59,6 mill. kroner. Komiteen merker seg at regjeringen nå foreslår at rentekompensasjonsordningen for fylkesveger videreføres. Dette er en svært viktig styrking av fylkesveiene.

Komiteen merker seg at det er foreslått en låneramme i 2014 på 2 mrd. kroner.

Komiteen viser til vedlagte brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til Stortingets presidentskap, datert 20. november 2013, der det vises til at det ved en inkurie i Prop. 1 S Tillegg 1 (2013–2014) ikke er foreslått en fullmakt om å gi tilsagn om rentekompensasjon innenfor den nye lånerammen om budsjettet for 2014 under vegformål.

Komiteen foreslår derfor:

«Investeringsramme for transportiltak i fylkene

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2014 kan gi tilsagn om rentekompensasjon tilsvarende en investeringsramme på 2 000 mill. kroner over kap. 1320 Statens vegvesen, post 61 Rentekompensasjon for transportiltak i fylkene.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, noterer seg at mens Arbeiderpartiet og Senterpartiet i posisjon valgte å

avslutte rentekompensasjonsordningen, foreslås den nå gjeninnført på nivå med det Høyre/Fremskrittspartiet-regjeringen har foreslått. Det er gledelig at Arbeiderpartiet og Senterpartiet har forstått viktigheten av å videreføre rentekompensasjonsordningen og nå ønsker å støtte regjeringens forslag.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet vil vise til sitt alternative forslag om å styrke rentekompensasjonsordningen for fylkesveger med 60 mill. kroner i 2014, noe som er en ytterligere forbedring og økning sammenliknet med regjeringens forslag, ettersom disse medlemmer ikke legger en ytterligere økning i normrenten utover regjeringen Stoltenberg IIs forslag til grunn.

3.9.2.11 POST 62 SKREDSIKRING FYLKESVEGER

Komiteen viser til at det foreslås bevilget 564 mill. kroner i 2014 på post 62 Skredsikring fylkesveger. Dette gir en oppfølging på 21,5 pst, av rammen for første fireårsperiode av Nasjonal transportplan 2014–2023. Statlige midler til skredsikringstiltak på fylkesvegnettet tildeles som tilskudd til fylkeskommunene. Dette innebærer at fylkeskommunene vil være ansvarlig for finansieringen av de prosjektene som tilskuddet bidrar til, inkludert kostnadsøkninger. Komiteen viser videre til at Samferdselsdepartementet arbeider med å fastsette et tilskuddsprogram for 2014–2017, der fylkesfordelingen fastsettes. Komiteen slutter seg til den foreslåtte bevilgningen på post 62.

3.9.2.12 POST 72 KJØP AV RIKSVEGFERJETJENESTER

Komiteen slutter seg til regjeringens forslag til bevilgning.

Komiteen registrerer at tilbudet i mange riksvegfergesamband ikke alltid er tilstrekkelig tilpasset trafikkutviklingen. Komiteen peker på at riksvegfergene er en del av veinettet. Utvidet åpningstid og økt frekvens på aktuelle strekninger er derfor et viktig bidrag til et godt tilbud. Komiteen mener dette bør være et prioritert område de kommende årene. Det er et mål at fergesamband innenfor transportkorridorene skal korrespondere best mulig.

Komiteen er fornøyd med at det arbeides videre med å utvikle AutoPASS-løsning for ferger.

Medlemene i komiteen frå Arbeiderpartiet og Senterpartiet vil i påvente av innføring av AutoPASS-løsning på ferjene, be om ei harmonisering av dagens rabattsystem for ferjetakstar, der næringstransporten med det brukarvenlege «Storbrukarkortet» har 20 pst. lågare rabatt enn «Verdikortet».

Desse medlemene vil også med bakgrunn i innspel frå dei maritime aktørane i budsjett høyringa be om at Samferdselsdepartementet tek naudsynte grep for at det ved anbodsinnhenting blir stilt krav om at også fylkesvegferjesambanda skal ha lærlingeplassar. Desse medlemene ser det som svært viktig å sikra rekruttering av norsk ungdom til dei maritime næringane, og lærlingeplassar i ferjedrifta vil vera eit godt bidrag i så måte.

Beredskaps- og reserveferger

Komiteen registrerer at beredskaps- og reserveferger i mange tilfeller ikke har tilstrekkelig kapasitet og ikke er tilgjengelig raskt nok i kritiske situasjoner. Fergene er en del av veinettet og lengre opphold eller redusert kapasitet påfører de reisende og næringslivet uforholdsmessige kostnader og problemer. Dette er en problemstilling det er naturlig at regjeringen arbeider videre med for å styrke beredskapen i slike situasjoner.

Komiteen vil understreke at dette arbeidet også må skje i samarbeid med fylkeskommunene.

Ferjeavløysingsprosjekt – tømmerkaier

Komiteen har merka seg dei utfordringane skogbruksnæringa langs kysten står overfor, der bruken av større skip aktualiserer behovet for tømmerkaier med større djupne og større lagringskapasitet på land.

Komiteen vil ut i frå dette be om at ferjekaier som blir nedlagde som følgje av ferjeavløysingsprosjekt, blir vurderte brukt som tømmerkaier der djupne- og arealforhold ligg til rette for det. Dette må gjelda ferjekaier der ein ikkje kjem i konflikt med kravet om beredskapskai.

3.10 Kap. 4320 Statens vegvesen

3.10.1 Sammendrag

(i mill. kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2013	Prop. 1 S (2013–2014)	Pst. endring 2013/14
4320	505,1	522,8	3,5

Inntektskapitlet består av salgsinntekter, diverse gebyrer og refusjoner fra forsikringsselskaper. Det foreslås at merinntektsfullmaktene for de aktuelle postene under kapitlet videreføres.

3.10.2 Komiteens merknader

POST 1 SALGSINNTEKTER

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

3.11 Kap. 4322 og 5624 Svinesundsforbindelsen AS

3.11.1 Sammendrag

(i mill. kroner)			
Kap.	Saldert budsjett 2013	Prop. 1 S (2013–2014)	Pst. endring 2013/14
4322	25,0	25,0	0,0
5624	32,0	30,0	-6,3

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

POST 2 DIVERSE GEBYRER

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

POST 3 REFUSJONER FRA FORSIKRINGSSLESKAPER

Komiteen er innforstått med at det er vanskelig å anslå omfanget av forsikringsskader og at dette kan variere fra år til år. Komiteen slutter seg til regjeringens forslag til bevilgning, inkludert merinntektsfullmakten.

3.11.2 Komiteens merknader

Komiteen viser til at 90-poster behandles av finanskomiteen utenfor rammeområdet. Komiteen vil be regjeringen vurdere om rentemarginen på det statlige lånet er riktig sammenlignet med andre lån med statlig garanti.

3.12 Kap. 1330 Særskilte transporttiltak

3.12.1 Sammendrag

(i mill. kroner)			
Kap.	Saldert budsjett 2013	Prop. 1 S (2013–2014)	Pst. endring 2013/14
1330	1 532,8	1 786,6	16,6

Bevilgningen er foreslått fordelt med 78,6 mill. kroner på post 60 Særskilt tilskudd til kollektivtransport, 945,3 mill. kroner på post 61 Belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. i byområdene og videre 763 mill. kroner på post 70 Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen–Kirkenes til å videreføre avtalen mellom Samferdselsdepartementet og Hurtigruten ASA for kystruta Bergen–Kirkenes.

3.12.2 Komiteens merknader

3.12.2.1 POST 60 SÆRSKILT TILSKUDD TIL KOLLEKTIVTRANSPORT

Tilskudd til tilgjengelighetstiltak

Komiteen ser positivt på at ordningen videreføres. Det er viktig å gjøre hele reisekjeden universelt utformet. Komiteen har merket seg at Transportøkonomisk institutt i sin evalueringsrapport (TØI-rapport 1235/2012) konkluderer med at tiltakene virker, og at tiltakene har blitt positivt mottatt av alle brukergrupper.

Kollektivtransport i distriktene

Komiteen mener god kollektivtransport er viktig for bosettingen i hele landet.

Komiteens flertall, medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, mener at behovet for nye kollektivtiltak er størst i områder med konsentrert bebyggelse. Tilskuddsordningen «Kollektivtransport i distriktene» (KID) er en relativ ny ordning og det er usikkert om måloppnåelsen er god nok. Flertallet mener derfor det er naturlig at regjeringen i forbindelse med statsbudsjettet for 2015 vurderer om det finnes andre mer målrettede og effektive innretninger for å styrke samferdselstiltakene i distriktene.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet vil følge opp målsettingene i NTP og klimaforliket om økt kollektivsatsing for å oppnå mer klimavennlig og effektiv persontransport over hele landet. Disse medlemmer vil presisere at behovet for kollektivtransport må finne sin løsning i alle kanter av landet selv om behovene åpenbart er størst og lettest å organisere i de mest befolkningstette områdene. Disse medlemmer vil holde fram de gode erfaringene med tilskuddsordningen (KID) som har utviklet nye og forbedrede modeller for kollektivtilbud i områder med mer spredt bosetting. Disse medlemmer mener det vil være helt feil å avvikle en ordning som stimulerer til økt samarbeid mellom forvaltningsnivåer og transportaktører, nettopp for å gjøre kollektivtransporten i distriktene mer effektiv, mer klimavennlig og gi et bedre tilbud for de reisende.

Ekspressbussruter

Komiteen er enig i at ekspressbussrutene er en viktig del av kollektivtilbudet i distriktene. Komiteen er tilfreds med at det fra 2013 er det lagt opp til at tilskuddsordningen også kan benyttes for bedre samordning mellom lokal kollektivtransport og regionale ekspressbussruter.

Forsøk med forbedret TT-tilbud til brukere med særlige behov

Komiteen er godt fornøyd med at forsøket rettet mot TT-brukerne med særlige behov videreføres ut 2014. Komiteen har merket seg at målet er å gi tilbud til TT-brukere med særlige behov, samt å få økt kunnskap om organisering og kostnader knyttet til dette. Komiteen ser fram til evalueringen av forsøket.

Nasjonal reiseplanlegger og elektronisk billettering

Komiteen vil understreke viktigheten av å få på plass en nasjonal reiseplanlegger og elektronisk billettering. Komiteen slutter seg til målet om å gi kollektivkundene mulighet til å planlegge og betale for sine reiser sammenhengende fra dør til dør. Komiteen imøteser at en felles rutedatabase for kollektivtransporten kommer i operativ drift neste år.

Høyverdig kollektivtilbud

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til at det er et mål for regjeringen å øke det statlige bidraget til viktige kollektivsatsinger opp til 50 pst. Det er avgjørende at staten bidrar økonomisk til å løfte store prosjekter i norske byer, slik at byene settes i stand til å løse trafikkutfordringen på en miljøvennlig måte. Dette gir rom for at storbyer kan øke satsingen på kollektivtrafikk. Flertallet peker på at dette først og fremst bør skje i de fire store byene, der utfordringene er størst. Flertallet peker på at eierne av denne infrastrukturen tar lederrollen i dette arbeidet, og at staten følger opp med tett dialog for å oppnå resultater.

3.12.2.2 POST 61 BELØNNINGSORDNINGEN FOR BEDRE KOLLEKTIVTRANSPORT MV. I BYOMRÅDER

Komiteen er tilfreds med at regjeringen oppfyller målene i NTP når det gjelder belønningsordningen. Det foreslås bevilget 945,3 mill. kroner i 2014 som er i samsvar med gjennomsnittet i perioden for Nasjonal transportplan 2014–2023. Det åpnes også for å utvide avtaleperioden til 8–10 år, samtidig som kriteriene for tildeling endres i tråd med klimaforliket.

Komiteen har merket seg at det i Prop. 1 S (2013–2014) ikke er satt av midler til bymiljøavtaler. Dette begrunnes med at det vil ta noe tid å forhandle frem de første avtalene, slik at det ikke vil være behov for å avsette midler til dette i 2014. Komiteen påpeker behovet for en samordning av disse to avtalene, slik at det ikke opprettes to ulike avtaleregimer med samme innretning og intensjon. Ved inngåelse av nye avtaler må det legges til grunn at avtaleordningen kan samordnes dersom det vurderes som hensiktsmessig av partene. Komiteen er opptatt av å videreutvikle disse ordningene slik at man oppnår mest mulig effektive resultater.

Komiteens medlem fra Venstre vil for øvrig vise til sitt alternative budsjettforslag om å øke bevilgningen til post 61 med 304,7 mill. kroner ift. regjeringens forslag i Prop. 1 S Tillegg 1 (2013–2014).

3.12.2.3 BELØNNINGSORDNING FOR GANG- OG SYKKELVEIER

Komiteen fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen etablere en belønningsordning for gang- og sykkelveier og komme tilbake til Stortinget med en egen sak om dette i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett.»

Komiteens medlem fra Venstre vil vise til sitt alternative budsjettforslag om å bevilge 100 mill. kroner til belønningsordning for sykkel under ny post 63.

3.12.2.4 POST 70 KJØP AV SJØTRANSPORTTJENESTER PÅ STREKNINGEN BERGEN–KIRKENES

Komiteen vil peika på kor viktig det er med eit godt sjøtransporttilbod på strekninga Bergen–Kirke-

nes, og merkar seg at det er foreslått ei løyving på 763 mill. kroner til kjøp av sjøtransporttenester på strekninga i 2014. Komiteen sluttar seg til forslaget til løyving.

3.13 Kap. 1331 (Nytt) Infrastrukturfond

3.13.1 Sammendrag

I Prop. S 1 Tillegg 1 (2013–2014) foreslår regjeringen en bevilging på 20 mrd. kroner på nytt kap. 1331 Infrastrukturfond, post 95 Innskudd av fondskapital.

3.13.2 Komiteens merknader

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

3.14 Kap. 1350 og 4350 Jernbaneverket

3.14.1 Sammendrag

Kap.	Saldert budsjett 2013	Prop. 1 S (2013–2014)	(i mill. kroner)
			Prop. 1 S (2013–2014) med Tillegg 1
1350	11 372,7	15 577,8	15 677,8
4350	654,6	693,0	693,0

I samsvar med forslagene i Prop. 1 S Tillegg 1 (2013–2014) foreslås kap. 1350 samlet økt med 100 mill. kroner sammenliknet med Prop. 1 S (2013–2014), jf. post 23 Drift og vedlikehold av riksveger, trafikant- og kjøretøytilsyn m.m.

3.14.2 Komiteens merknader

Komiteen viser til at hovedmålene for jernbanepolitikken er trukket opp i Meld. St. 26 (2012–2013), jf. Innst. 450 S (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023. Komiteen vil vise til at dette innebærer at man fortsatt arbeider for at jernbanen skal være en miljøvennlig og god transportløsning for både personer og gods, og at sikkerhet og forbedring av driftsstabiliteten i togtrafikken er prioritert i planperioden.

Komiteen viser til at jernbanen har vært ett av hovedsatsingsområdene de siste årene med en kraftig økning i bevilgningene. Komiteen vil videre vise til at denne satsingen må ses i sammenheng med stor befolkningsvekst i de store byområdene og behovet for å vri mer av persontransporten over på kollektivtransport.

Komiteen merker seg at det gjennom Prop. 1 S (2013–2014) ble foreslått bevilget totalt 15 577,8

mill. kroner til Jernbaneverket i 2014, og at dette forslaget innebærer en økning på 37 pst. fra saldert budsjett i 2013. I tillegg merker komiteen seg at regjeringen gjennom Prop. 1 S Tillegg 1 (2013–2014) foreslår en ytterligere bevilgning på 100 mill. kroner til drift og vedlikehold av jernbaneinfrastrukturen, slik at forslag til total bevilgning til Jernbaneverket i 2014 nå er på 15 677,8 mill. kroner, noe som innebærer en total økning på nær 38 pst. fra saldert budsjett 2013.

Komiteen merker seg at prioriteringene i budsjettforslaget for 2014 er basert på hovedmål og prioriteringer som er fastlagt i Meld. St. 26 (2012–2013), jf. Innst. 450 S (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023, og at Samferdselsdepartementet for 2014 prioriterer framdriften for følgende prosjekter:

- Nytt og bedre togtilbud på Østlandsområdet – Infrastrukturtiltak knyttet til ruteomleggingen og innfasing av nye tog
- Dobbeltspor Langset–Kleverud – Fellesprosjektet Dovrebanen–E6
- Dobbeltspor Holm–Holmestrand–Nykirke
- Dobbeltspor Farriseidet–Porsgrunn

- Follobanen – forberedende arbeider med tilrettelegging for byggestart
- Modernisering og elektrifisering av Trønder-/Meråkerbanen
- Vossebanen (Ulriken tunnel)
- Modernisering av Østfoldbanens østre linje med bygging av ERTMS-signalsystem og oppgradering av stasjoner.

I tillegg merker komiteen seg at det er satt av midler til å videreføre av investeringstiltak innenfor programområdene sikkerhet, kapasitetsøkende tiltak, samt stasjoner og knutepunkter.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, vil påpeke at det er en historisk stor satsing på jernbane i det felles budsjettforslaget for 2014, og at det nå er over gjennomsnittet for de fire første årene i Nasjonal transportplan.

Flertallet vil spesielt peke på betydningen av at det settes av ekstra midler til vedlikehold både for inneværende år med 150 mill. kroner og for til sammen 500 mill. kroner i 2014. Flertallet vil peke på at det fortsatt vil være et stort etterslep både når det gjelder vedlikehold og investeringer. Flertallet imøteser derfor at regjeringen gjennomfører nødvendige endringer i Jernbaneverket slik at Jernbaneverket settes i stand til å løse sine oppgaver på en effektiv og forutsigbar måte, og at dette skjer parallelt med en nødvendig økning i bevilgningene

Flertallet vil spesielt peke på viktigheten av at det nå settes av ytterligere 100 mill. kroner til planlegging av InterCity-trianglet.

Flertallet støtter anmodningen om at regjeringen planlegger InterCity som ett prosjekt helt fram til Lillehammer, Skien og Halden.

Flertallet vil i denne sammenheng også påpeke behovet for et nært samarbeid om infrastrukturbygging over landegrensene, og vil be regjeringen ta en lederrolle i et nordisk perspektiv. Flertallet støtter derfor at regjeringen vurderer å starte planleggingen videre mot Gøteborg.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet mener at jernbanen skal være et konkurransedyktig alternativ for både passasjerer og gods. Disse medlemmer mener at den beste løsningen vil være at ansvaret for linjen overføres til et selvstendig prosjektselskap, eventuelt samarbeid med private, og ber derfor regjeringen vurdere dette i sitt videre arbeid.

Disse medlemmer vil be regjeringen gjennomgå kjøreavgiften på jernbanen med sikte på å kartlegge for å gjennomgå en konkurransenøytral infrastruktur.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet vil vise til at en god og effektiv jernbanestruktur er vesentlig for å utvikle et moderne og fremtidsrettet transportsystem. Disse medlemmer vil også vise til at jernbanen har vært ett av hovedsatsingsområdene til den rødgrønne Stoltenberg II-regjeringen de siste årene, med en femdobling av jernbaneinvesteringene fra om lag 2 mrd. kroner i 2005 til om lag 10 mrd. kroner i 2014. Disse medlemmer vil understreke behovet for en fortsatt satsing for at jernbanen skal være en miljøvennlig og god transportløsning for både personer og gods. Disse medlemmer vil også vise til at for å nå målene i klimaforliket må jernbanens fortrinn utnyttes, og at dette innebærer at jernbanens kapasitet må økes betydelig både for persontransport og gods. Dette vil blant annet innebære tiltak for å elektrifisere de strekninger som ikke er elektrifisert, for å bidra til godsoverføring fra veg til bane

JERNBANESELSKAP

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til behov for reformer i hele transportsektoren. Flertallet viser til at Sundvolden-erklæringen er offensiv for å reformere både vei- og banepolitikken. Flertallet imøteser viktig reformarbeid på jernbanesektoren. Flertallet peker på økt konkurranse som en effektiv måte å bedre driften på jernbanen. Flertallet peker på at regjeringen i tilleggsproposisjonen varsler oppstart av arbeidet med et veiselskap i 2014, og mener dette kan legge grunnlaget for etablering av tilsvarende selskap for jernbanen på et senere tidspunkt.

POST 23 DRIFT OG VEDLIKEHOLD

Komiteen merker seg at forslaget til drift og vedlikehold, inkludert forslaget i Prop. 1 S Tillegg 1 (2013–2014), er på 5 656,9 mill. kroner i 2014, og at dette forslaget innebærer en økning på 9 pst. fra saldert budsjett 2013.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet vil vise til sitt alternative budsjettforslag om å øke bevilgning til jernbanevedlikehold med 500 mill. kroner og planlegging av InterCity-strekninger med 100 mill. kroner ift. regjeringens forslag i Prop. 1 S Tillegg 1 (2013–2014).

Komiteens medlem fra Venstre vil for øvrig vise til sitt alternative budsjettforslag om å øke bevilgningen til post 23 med 1 900 mill. kroner ift. regjeringens forslag i Prop. 1 S Tillegg 1 (2013–2014).

POST 25 DRIFT OG VEDLIKEHOLD AV GARDERMOBANEN

Komiteen merker seg at forslaget til drift og vedlikehold av Gardermobanen er på 112,4 mill. kroner i 2014, og at dette forslaget innebærer en økning på 14,7 pst. fra saldert budsjett 2013.

POST 30 INVESTERINGER I LINJEN

Komiteen merker seg at forslag til investeringer i linjen (post 30) er på 8 559,5 mill. kroner i 2014, og at dette forslaget innebærer en økning på 3 298,5 mill. kroner eller 62,7 pst. fra saldert budsjett 2013.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet vil vise til sitt alternative budsjettforslag om å øke bevilgningen til planlegging av InterCity-strekninger med 100 mill. kroner ift. regjeringens forslag i Prop. 1 S Tillegg 1 (2013–2014).

Disse medlemmer vil også understreke viktigheten av at regjeringen følger opp alle planlagte jernbaneprosjekter i henhold til Nasjonal transportplan 2014–2023.

Komiteens medlem fra Venstre vil for øvrig vise til sitt alternative budsjettforslag om å øke bevilgningen til post 30 med 150 mill. kroner ift. regjeringens forslag i Prop. 1 S Tillegg 1 (2013–2014) til planlegging av InterCity, Bergensbanen, Kongsvingerbanen og Stavanger–Egersund.

RINGERIKSBANEN

Komiteen vil også understreke at videre planlegging av Ringeriksbanen må gjennomføres som en del av, og på bakgrunn av, den økte bevilgningen til planlegging av InterCity-strekninger. Komiteen forutsetter at Ringeriksbanen planlegges slik at beslutning om oppstart av prosjektet kan tas ved rulling av neste Nasjonal transportplan, med sikte på anleggsstart i 2018.

TRØNDERBANEN OG MERÅKERBANEN

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til Innst. 450 S (2012–2013) Nasjonal transportplan hvor det ble understreket betydningen av at det samlede elektrifiserings- og moderniseringsprosjektet på Trønder- og Meråkerbanen igangsettes så raskt som mulig. Det ble understreket at utbyggingen av dobbeltspor Hell–Værnes og elektrifisering av Trønder- og Meråkerbanen må ses på som et samordnet prosjekt.

Disse medlemmer vil påpeke behovet for at modernisering og elektrifiseringen skjer som en sammenhengende utbygging. Dobbeltspor Hell–Værnes må anses å være den første delen av en slik sammenhengende utbygging. Disse medlemmer er

kjent med at fylkeskommunene i Trøndelag er villige til å forskuttere investeringsmidler for å få på plass elektrifisering raskest mulig og er positive til at dette kan gjennomføres. Videre ber disse medlemmer om at hele prosjektet legges inn under ordningen med finansiering og organisering av særskilt prioriterte prosjekt og legges fram for Stortinget så snart som mulig.

Disse medlemmer viser for øvrig til Innst. 450 S (2012–2013) der ordningen «prioriterte prosjekt» og hvilke prosjekt som anbefales gjennomført etter ordningen, omtales. Disse medlemmer ber om at Samferdselsdepartementet orienterer Stortinget om framdriften i de enkelte prosjekt.

NORDLANDSBANEN

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til at Nordlandsbanen fra Trondheim S til Bodø er viktig for både person- og godstrafikk. Disse medlemmer mener det er svært viktig for gruvevirksomheten ved Rana gruver i Rana at utbyggingstiltak som muliggjør heving til 30 tonns aksellast på den malmførende strekningen Ørtfjell–Mo i Rana kommer raskt på plass. Disse medlemmer ber Jernbaneverket bidra til tiltak som øker godskapasiteten og styrking av matingen av gods inn på Nordlandsbanen. Videre ber disse medlemmer om at transportbehov for mulige bergverksinitiativ på strekningen kartlegges i god tid før rulleringen av Nasjonal transportplan.

OFOTBANEN

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til Innst. 450 S (2014–2023) NTP der det er satt av 1,6 mrd. kroner til forlengelse av og bygging av nye kryssingsspor og tiltak for å øke kapasiteten i banestrømforsyningen på Ofotbanen. Tiltakene vil øke kapasiteten fra dagens 18 til 27 tog i hver retning. Disse medlemmer viser til at dette følges opp i Prop. 1 S (2013–2014) med investeringer til kapasitetsøkende tiltak som flere kryssingsspor og forsterket strømtilførsel. Disse medlemmer mener videre at det er viktig å holde framdriften oppe i det videre arbeidet, slik at kapasitetsøkningen raskt kan komme på plass.

POST 31 NYTT DOBBELTSPOR OSLO–SKI

Komiteen merker seg at forslaget til nytt dobbeltspor Oslo–Ski (Follobanen) er på 1 349 mill. kroner i 2014, og at disse midlene skal benyttes til prosjektering, grunnverv, forberedende anleggsarbeider, samt å bygge hensettingskapasitet ved Ski stasjon.

Etter komiteens oppfatning er det svært viktig at en holder framdriften på Follobanen, slik at den

kan realiseres raskest mulig. Follobanen er helt sentral i InterCity-satsingen på Østlandet.

3.15 Kap. 1351 Persontransport med tog

3.15.1 Sammendrag

(i mill. kroner)			
Kap.	Saldert budsjett 2013	Prop. 1 S (2013–2014)	Pst. endring 2013/14
1351	2 516,7	2 921,3	16,1

Den foreslåtte økningen på 125,7 mill. kroner fra saldert budsjett for 2013 henger i stor grad sammen med en gradvis innføring av nye tog og ny grunnrutemodell på Østlandet fra desember 2014. I tillegg til å dekke togtilbudet fra NSB AS omfatter bevilgningen persontransporttjenester på Gjøvikbanen, Bratsbergbanen, Ofotbanen og på strekningen Oslo–Karlstad–Stockholm.

3.15.2 Komiteens merknader

Komiteen mener en robust og moderne infrastruktur er viktig for å binde landet sammen og gjøre hverdagen enklere for reisende. Togtilbudet er en viktig del av transportsystemet. Det er derfor nødvendig med et jernbanesystem som kan klare å takle den ventede veksten i transportbehov fremover, særlig i tett befolkede områder.

Komiteen mener det er viktig at økte ressurser til jernbanen fører til økt utbyggingstakt, flere vedlikeholdsforbedringer, økt kapasitet og et mer punktlig togtilbud til befolkningen. Et punktlig transporttilbud med høy komfort er ønsket av de reisende. Når kvaliteten heves, vil både antallet reisende og trafikkinntektene øke.

Komiteen mener at et høyt nivå på statlig kjøp av persontransport med tog er nødvendig for å tilby befolkningen et godt og universelt utformet kollektivtilbud, og for å redusere trengselsproblemer i byområder.

Komiteen viser til at det foreslås bevilget 3 047 mill. kroner til statlig kjøp av persontransport med tog i 2014, og at dette er en økning på om lag 125,7 mill. kroner eller 4,3 pst. fra saldert budsjett 2013. Komiteen merker seg at økningen i hovedsak har sammenheng med Samferdselsdepartementets trafikkavtale med NSB for perioden 2012–2017, herunder innføring av ny grunnrutemodell og innføring av nytt togmateriell, samt kompensasjon for økt CO₂-avgift.

KAP. 4350 JERNBANEVERKET

Komiteen merker seg at det er foreslått budsjetterte inntekter på 693 mill. kroner for Jernbaneverket i 2014.

Komiteen har merket seg at NSB opplever en sterk vekst i antall reisende. Dette medfører at det er behov for mer nytt togmateriell.

Komiteen vil påpeke at det er et stort behov for å samordne jernbanetransporten med øvrig kollektivtransport. Dette samordningsbehovet er spesielt stort i og rundt de store byene.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, mener derfor at det må legges til rette for økt konkurranse også for persontransport med jernbanen. Flertallet vil peke på de gode erfaringene en har fra driften av Gjøvikbanen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet er kjent med at leveransen av nytt signalanlegg på Høvik stasjon på Drammensbanen er forsinket og at dette får konsekvenser for togtrafikken i Oslo-området ved at siste del av den nye grunnrutemodellen ikke kan iverksettes fra desember 2014 som planlagt.

Disse medlemmer forutsetter at departementet i dialog med NSB og øvrige aktører i kollektivtrafikken i Oslo-området iverksetter nødvendige tiltak i tiden frem til ny grunnrutemodell er fullt innført slik at de reisende kan tilbys et godt kollektivtilbud.

Disse medlemmer vil også vise til behandlingen av revidert nasjonalbudsjett for 2013 der komitéflertallet uttalte:

«Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til NSBs planer om å styrke regiontogtilbudet på Sørlandsbanen med en planlagt rutemodell med to timers ruter Stavanger – Kristiansand – Oslo. Dette er en positiv forbedring av persontogtilbudet som vil styrke togtilbudet på strekningene.

Flertallet viser til at det i forbindelse med denne ruteomleggingen er planer om å ta bort sovevognene

på nattogene. Det vil være en svekkelse av nattogtilbudet.

Flertallet ber derfor regjeringen vurdere mulighetene for et bedre dagtogtilbud på strekningen, med mål om to timers ruter på strekningen, men uten en avvikling av sovevogntilbudet.»

Disse medlemmer ber om at regjeringen følger opp dette slik at målet om totimers rutefrekvens på Sørlandsbanen kan oppfylles.

Komiteens medlem fra Venstre vil for øvrig vise til sitt alternative budsjettforslag om å øke bevilgningen til post 70 med 8 mill. kroner ift. regjeringens forslag i Prop. 1 S Tillegg 1 (2013–2014) til økt frekvens på Sørlandsbanen.

3.16 Kap. 1354 og 3454 Statens jernbanetilsyn

3.16.1 Sammendrag

Kap.	Saldert budsjett 2013	Prop. 1 S (2013–2014)	(i mill. kroner)
			Pst. endring 2013/14
1354	73,7	78,8	6,9
4354	15,0	13,0	-13,3

Av forslaget til Statens jernbanetilsyn inngår 19,2 mill. kroner til tilsynet med tau- og kabelbaner og tivolier og moroparker.

3.16.2 Komiteens merknader

Komiteen mener jernbanevirksomheten i Norge skal være kjennetegnet av et høyt og godt sikkerhetsnivå, og at dette forutsetter at Statens jernbanetilsyn

organiserer sin virksomhet på en måte som både ivaretar sikkerhet hos virksomhetsutøverne og egen effektivitet. Komiteen vil derfor understreke tilsynets uavhengige stilling og viktige ansvarsområde.

Komiteen viser til at det foreslås bevilget 78,8 mill. kroner til Statens jernbanetilsyn i 2014, og at dette er en økning 5,1 mill. kroner eller 6,9 pst. fra saldert budsjett 2013.

3.17 Kap. 1360 (Nytt) Kystverket

3.17.1 Samandrag

Kap.	Saldert budsjett 2013	Prop. 1 S (2013–2014)	(i mill. kroner)
			Prop. 1 S (2013–2014) med Tillegg 1
1360 ¹⁾	2 497,990	2 611,854	2 583,854

¹⁾ Tidligere kap. 1062

Kap. 1360 (Nytt) Kystverket vert foreslått løyvd med 2 583,854 mill. kroner, jf. Prop. 1 S Tillegg 1 (2013–2014). Dette er samla ein reduksjon med 28,0 mill. kroner samanlikna med Prop. 1 S (2013–2014).

Som følgje av at Kyst- og miljøavdelingen skal overførast frå Fiskeri- og kystdepartementet til Samferdselsdepartementet, vert kap. 1360 post 1 Driftsutgifter foreslått løyvd med 709,8 mill. kroner for 2014. Dette er ei auke med 18 mill. kroner samanlikna med Prop 1 S (2013–2014).

Til post 30 Nyanlegg og større vedlikehald vert foreslått løyvd 479,9 mill. kroner i 2014, ein reduk-

sjon med 46 mill. kroner samanlikna med Prop. 1 S (2014–2015), jf. kap. 1062 post 30.

Post 70 Tilskott til Redningsselskapet vert foreslått løyvd med 78,2 mill. kroner i 2014, dette tilsvaerar forslaget i Prop. 1 S (2013–2014).

3.17.2 Merknader frå komiteen

3.17.2.1 POST 1 DRIFTSUTGIFTER

Komiteen viser til at budsjettposten omfattar løyvingar til drift av navigasjonsinstallasjonar, losing, trafikkovervaking og kontroll, transportplanlegging, kystforvaltning, drift og utvikling av staten

sin beredskap mot akutt forureining og Kystverket sin administrasjon.

Komiteen vil peika på at Noreg har ei langstrakt kystline der forholda ligg svært godt til rette for sjøtransport. Komiteen meiner at sjøtransport er ein viktig del av norsk samferdsel, og vil peika på at sjøen i motsetnad til veg og jernbane er ei gratis transportåre utan trong for store investeringar. Komiteen viser til at sjøtransport stiller høge krav til effektive hamner og godt utbygd landbasert infrastruktur. Komiteen meiner det er viktig å flytta ein større del av godstransporten frå veg til sjø og bane der dette er føremålstenleg og kostnadseffektivt. Komiteen viser til at auka sjøtransport også kan bidra til auka trafikktryggleik på vegnettet. Komiteen vil i den samanheng peika på at i NTP 2014–2023 er den gjennomsnittlege årlege ramma til sjøtransport og maritim infrastruktur i perioden 2014–2023, auka med 55 pst. samanlikna med saldert budsjett 2013.

Komiteen viser til at regjeringa gjennom Prop. 1 S Tillegg 1 (2013–2014) har flytta Kyst- og miljøavdelinga i Fiskeri- og kystdepartementet til Samferdselsdepartementet. Komiteen merkar seg at forslag til løyving til post 1 Driftsutgifter i Prop. 1 S (2013–2014) var på 1 691, 794 mill. kroner, men at regjeringa gjennom Prop. 1 S Tillegg 1 (2013–2014) aukar tilskotet til oljevernberedskap med 22 mill. kroner, og reduserer tilskotet til navigasjonsinfrastruktur med 4 mill. kroner. Komiteen har difor merka seg at total løyving til driftsutgifter i 2014 er på 1 709,794 mill. kroner.

Komiteen støttar elles Kystverket sine tre hovudmål om å bidra til effektiv sjøtransport, sikra trygg ferdsel i norske farvatn og hindra eller avgrensa miljøskader som følgje av akutt forureining i norske havområder eller på norsk territorium. Komiteen merkar seg også prioriteringane i budsjettframlegget for 2014 innan dei særskilde områda under post 1 og prioriteringane om auka oljevernberedskap gjennom Prop. 1 S Tillegg 1 (2013–2014).

Komiteen er tilfreds med ambisjonane om å legge til rette for meir transport av gods til sjøs, noko som vil gi både trafikksikkerheits- og miljøgevinst, ved at betydeleg færre tunge kjøretøy køyrer på norske vegar.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, er svært fornøyd med at regjeringen overfører ansvaret for havner og farleder fra Fiskeri- og kystdepartementet til Samferdselsdepartementet. Flertallet viser for øvrig til regjeringsplattformen hvor det er varslet en nasjonal havnestrategi.

Komiteens medlem fra Venstre vil for øvrig vise til sitt alternative budsjettforslag om å øke bevilgningen til post 1 med 10 mill. kroner ift. regjeringens forslag i Prop. 1 S Tillegg 1 (2013–2014) til økt oljevernberedskap.

3.17.2.2 POST 21 SPESIELLE DRIFTSUTGIFTER

Komiteen viser til at budsjettposten omfattar løyvingar til aksjonar for å motverka akutt forureining og redusera faren for akutt forureining ved fjerning av drivande gjenstandar i leia som er til fare for skipsfarten, og har eit forslag til løyving på 62,93 mill. kroner i 2014. Komiteen vil peika på at det også er fremja forslag om romartalsvedtak som vil gjera det mogleg å bruka inntil 70 mill. kroner utover løyvinga dersom det er naudsynt for å iverksetja tiltak utan opphald og før Kongen har gitt sitt samtykke. Komiteen sluttar seg til forslaget til løyving.

3.17.2.3 POST 30 NYANLEGG OG STØRRE VEDLIKEHALD

Komiteen viser til at budsjettposten omfattar utbygging av hamner, farleier og navigasjonsinstallasjonar, og har eit forslag gjennom Prop. 1 S (2013–2014) til løyving på 525,86 mill. kroner i 2014. Komiteen viser også til at forslag til løyving til farleier gjennom Prop. 1 S (2013–2014) vart auka med 27 mill. kroner, inkludert 5 mill. kronar til planlegging av Stad skipstunnel. Komiteen registrerer at løyvinga til fiskerihamner er foreslått redusert med 11 mill. kroner i tråd med prioriteringane i Nasjonal transportplan. Endeleg merkar komiteen seg det også blir fremja forslag om romartalsvedtak som gjev fullmakt til å føreta bestillingar i samband med utbygging av hamner og farleier på inntil 623 mill. kroner utover løyvinga på posten i 2014.

Komiteen merkar seg at regjeringa gjennom Prop. 1 S Tillegg 1 (2013–2014) reduserer løyvinga på posten med 46 mill. kroner, og at forslag til total løyving til utbygging av hamner, farleier og navigasjonsinstallasjonar er på 479,86 mill. kroner i 2014.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet viser til regjeringens endringer i bevilgning på nyanlegg, og konstaterer at endringen skyldes at det i Sundvolden-erklæringen er varslet at regjeringen vil utarbeide en nasjonal havnestrategi.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet og Senterpartiet vil vise til sitt alternative forslag om å oppretthalde løyvingane til utbygging av hamner og farleier. Desse medlemmene går imot forslaget til regjeringa om å kutte 46 mill. kroner på posten i 2014.

Desse medlemene viser til komiteens spørsmål 2 og svaret frå samferdselsministeren, dattert 18. november 2013, om konsekvensane av kuttet på 46 mill. kroner. Desse medlemene ser svært alvorleg på regjeringa sitt forslag til kutt på 46 mill. kroner i løyvingane til fiskerihamner. Konsekvensane av dette kuttet er at utbetringa av fiskerihamn på Napp i Flakstad kommune i Nordland og Sommarøy i Tromsø kommune i Troms ikkje startar opp i 2014. Dette får direkte konsekvensar for fiskeflåten og for bedriftene i desse hamnene. Målet til regjeringa Stoltenberg II var å sikra og auka verdiskapinga i marin sektor. Det foreslåtte kuttet viser at regjeringa Solberg ikkje deler dette målet.

At investeringane i desse hamnene no i beste fall blir utsette, inneber også at andre viktige fiskerihamnbyggingar langs kysten vår no blir sette på vent, og at dei då rykkjer endå lenger bak når det gjeld realisering. Desse medlemene viser også til vedteken NTP og nærskipsfartsstrategien der det er sett av 3 mrd. kroner til styrking av sjøtransport og hamner. Det skulle då ikkje vera naudsynt å halda tilbake 46 mill. kroner frå investering i fiskerihamner no, i påvente av ein nasjonal hamnestrategi.

Komiteens medlem fra Venstre vil for øvrig vise til sitt alternative budsjettforslag om å øke bevilgningen til post 30 med 46 mill. kroner ift. regjeringens forslag i Prop. 1 S Tillegg 1 (2013–2014).

INNSEGLING TIL FLORØ

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet og Senterpartiet vil vise til at det i Prop. 1 S (2013–2014) blir foreslått å løyve 38 mill. kroner til utdjuing av innseglinga til Florø til ei djupne på 16 meter i 2014. Desse medlemene vil peike på at dette ikkje er ei tidsriktig djupne. Desse medlemene vil be om at det foreslåtte tiltaket for utdjuing av innseglinga til Florø blir utført til ein standard og djupne som gjer mogeleg innsegling av større og moderne riggar til verftet og basen i Florø.

3.17.2.4 POST 45 STØRRE UTSTYRSKJØP OG VEDLIKEHALD

Komiteen viser til at budsjettposten omfattar investeringar som overstig 200 000 kroner, og har eit forslag til løyving på 191,12 mill. kroner i 2014. Komiteen merkar seg at løyvinga til utskifting av fartøya til Kystverket er redusert med 4 mill. kroner i samsvar med investeringsplanen.

Komiteen sluttar seg til forslaget til løyving.

3.17.2.5 POST 60 TILSKOT TIL FISKERIHAMNEANLEGG

Komiteen viser til at budsjettposten omfattar tilskott til fiskerihamneanlegg og går til delfinansiering av kommunale fiskerihamneanlegg etter søknad, og har eit forslag til løyving på 61,98 mill. kroner i 2014. Komiteen vil peika på at det også blir fremja forslag om romartalsvedtak som gjev departementet moglegheit til å gi tilsegn på inntil 20 mill. kroner ut over løyvinga på posten.

Komiteen sluttar seg til forslaget til løyving.

3.17.2.6 POST 70 TILSKUDD REDNINGSSSELKAPET

Komiteen viser til at Redningsselskapet (NSSR) utfører viktig sjøikkerhetsarbeid og er en avgjørende ressurs i sjøredningsarbeid langs norskekysten. Komiteen støtter at det gis statlig tilskudd til NSSR. Komiteen viser til at redningstjenesten i Norge er organisert som et samvirke mellom offentlige etater, private og frivillige organisasjoner, og at NSSR som en landsdekkende humanitær frivillig organisasjon motiverer frivillige til å gjøre en uunnværlig innsats for sikkerheten til sjøs.

Komiteen mener det er stort behov for den beredskapen Redningsselskapet yter. Både hovedredningssentralene og de som på forskjellig vis representerer sjølivet i næring eller i fritid, mister en viktig ressurs dersom Redningsselskapet må redusere sin aktivitet. Komiteen merker seg at regjeringen foreslår en økning på 20 mill. kroner til Redningsselskapet i Fiskeri- og kystdepartementets forslag til budsjett for 2014. Komiteen støtter regjeringens forslag på 78,17 mill. kroner til NSSR. Komiteen viser samtidig til at Redningsselskapet også er sårbart med hensyn til svingninger i overskuddet fra Norsk Tipping.

Komiteen er fornøyd med at tilskuddet til Redningsselskapet er foreslått økt med 20 mill. kroner i budsjettet for 2014. Dette er helt avgjørende for at Redningsselskapet skal kunne opprettholde og videreutvikle den viktige beredskaps- og samfunnsfunksjonen selskapet har langs kysten. Komiteen mener det var særlig viktig å øke tilskuddet såpass mye i 2014, både fordi Redningsselskapet skal kunne utvide aktiviteten, men også fordi tilskuddet ikke ble øket for 2013 av den foregående regjeringen.

3.18 Kap. 4360 (Nytt) Kystverket**3.18.1 Sammendrag**

Kap.	Saldert budsjett 2013	Prop. 1 S (2013–2014)	(i mill. kroner)
			Pst. endring 12/13
4360 ¹⁾	10,384	10,747	3,5

¹⁾ Tidligere kap. 4062

3.18.2 Komiteens merknader

Komiteen viser til at budsjettposten omfatter refusjoner og inntekter fra eksterne, samt inntekter knyttet til statens beredskap mot akutt forurensning.

Komiteen slutter seg til forslaget til bevilgning.

3.19 Kap. 1361 (Nytt) og 4361 (Nytt) Samfunnet Jan Mayen og Loran-C**3.19.1 Sammendrag**

Kap.	Saldert budsjett 2013	Prop. 1 S (2013–2014)	(i mill. kroner)
			Pst. endring 2013/14
1361 ¹⁾	44,187	44,410	0,5
4361 ¹⁾	5,037	5,213	3,5

¹⁾ Tidligere hhv. kap. 1070 og 4070

Kap. 1361 (Nytt) omfatter driften av Samfunnet på Jan Mayen og investeringer og driftsutgifter for navigasjonssystemet Loran-C.

3.19.2 Komiteens merknader

Komiteen slutter seg til forslaget til bevilgning.

Komiteen merker seg beslutningen om nedleggelse av navigasjonssystemet Loran-C fra 1. januar 2016 og at bakgrunnen for beslutningen skyldes at systemet har svært få brukere da satellittnavigasjons-

systemer har overtatt som de mest sentrale hjelpemidlene for elektronisk navigasjon.

Komiteen merker seg videre at regjeringen vil opprettholde norsk tilstedeværelse på Jan Mayen også etter nedleggelsen av Loran C-stasjonen på øya, og at det er satt ned en interdepartemental arbeidsgruppe som vil vurdere ulike sider ved nedleggelse av Loran-C for Samfunnet Jan Mayen.

Komiteen legger til grunn at det vil være aktivitet på Jan Mayen i årene framover.

3.20 Kap. 1370 Posttjenester**3.20.1 Sammendrag**

Kap.	Saldert budsjett 2013	Prop. 1 S (2013–2014)	(i mill. kroner)
			Prop. 1 S (2013–2014) med Tillegg 1
1370	353,0	320,0	270,0

I samsvar med forslagene i Prop. 1 S Tillegg 1 (2013–2014) foreslås kap. 1370, jf. post 70 Kjøp av

post- og banktjenester, redusert med 50 mill. kroner sammenliknet Prop. 1 S (2013–2014).

3.20.2 Komiteens merknader

POST 70 KJØP AV POST- OG BANKTJENESTER

Komiteen viser til at Posten Norge AS er pålagt å utføre leveringspliktige post- og banktjenester, som delvis kan være bedriftsøkonomisk ulønnsomme. Stortinget la ved behandlingen av Meld. St.18 (2011–2012), jf. Innst. 362 S (2011–2012) til grunn at ulønnsomheten skulle finansieres ved enerettsoverskudd og eventuelt statlig kjøp, forutsatt at en etterregningsordning ble etablert. Behovet for statlig kjøp av post- og banktjenester for 2014 bygger på beregninger fra Posten Norge AS og er basert på gjeldende prinsipper for slik beregning. Komiteen viser til at kravet om å tilby grunnleggende banktjenester gjennom hele Postens nett i dag bare gjelder landpostnettet. Komiteen vil videre peke på at Posten nå kan omdanne inntil 149 postkontorer til Post i butikk. Dette vil isolert sett innebære en gradvis nedgang i behovet for å dekke merkostnader til postkontornett/grunnleggende banktjenester. Volumet i brevtrafikken har falt sterkt de siste årene. Samtidig har Posten gjennom flere år gjennomført en betydelig effektivisering, som for 2014 ventes å gi et enerettsoverskudd som er med på å finansiere ulønnsomheten ved de leveringspliktige tjenestene.

Komiteen har merket seg at Prop. 1 S Tillegg 1 (2013–2014) inneholder andre forslag og nedtrekk i statlig kjøp.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, er fornøyd med at regjeringen ønsker å legge til rette for bærekraftig konkurranse i post- og telemarkedene, for å sikre høy kvalitet og rimelige priser i hele landet.

Flertallet er av den oppfatning at Posten Norge AS og andre aktører må gis mulighet til å utvikle virksomheten og kvaliteten i tilbudet i tråd med samfunnsutviklingen og kundenes forventninger. Dette blir gjort ut fra et ønske om å styrke tilbudet til innbyggerne.

Flertallet er fornøyd med at regjeringen i Prop. 1 S Tillegg 1 (2013–2014) varsler at den vil sende forslag til ny postlov på alminnelig høring ved årsskiftet, og at regjeringen vil foreslå å implementere EUs tredje postdirektiv. Flertallet vil understreke at direktivet pålegger medlemsstatene å opprettholde universelle tjenester for alle kunder når det gjelder innsamling og levering av post minst 5 dager i uken. Flertallet er også fornøyd med at regjeringen vil opprettholde lik porto for enkeltendinger over hele landet.

Flertallet mener det er viktig å ivareta avisomdeling for dagsferske aviser over hele landet, og er trygge på at regjeringen vil bidra til å finne løsninger for dette i områder der dette ikke er løst av private aktører.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til at Posten Norge AS er en del av samfunnets grunnleggende infrastruktur i hele landet. Disse medlemmer merker seg at regjeringspartiene Høyre og Fremskrittspartiet gjennom budsjettavtale med Venstre og Kristelig Folkeparti ønsker å svekke Posten Norge sin nåværende rolle gjennom å kutte 50 mill. kroner i bevilgningene, innføre EUs tredje postdirektiv og redusere antall omdelingsdager fra seks til fem dager. Disse medlemmer mener at dette vil redusere kvaliteten kraftig på en rekke av posttjenestene til forbrukerne. Disse medlemmer vil vise til sitt alternative budsjett, og går i mot kuttforlaget fra regjeringen.

Komiteens medlem fra Venstre vil for øvrig vise til sitt alternative budsjettforslag om å redusere bevilgningen til post 70 med 150 mill. kroner ift. regjeringens forslag i Prop. 1 S Tillegg 1 (2013–2014).

Komiteen viser til at forslag til utbytte fra Posten Norge AS, jf. kap. 5618 post 85, behandles av finanskomiteen.

3.21 Kap. 1380 og 4380 Post- og teletilsynet

3.21.1 Sammendrag

Kap.	(i mill. kroner)		
	Saldert budsjett 2013	Prop. 1 S (2013–2014)	Pst. endring 2013/14
1380	202,3	281,6	39,2
4380	164,4	162,7	-1,0

Av foreslått bevilgning til Post- og teletilsynet er det foreslått 58,9 mill. kroner til telesikkerhet og be-

redskap (post 70), en økning på 32,1 mill. kroner fra saldert budsjett 2013.

Over Post- og teletilsynets budsjett (post 71) foreslås bevilget 50 mill. kroner til utbygging av bredbånd i område der kommersielle aktører ikke finner det lønnsomt.

3.21.2 Komiteens merknader

Komiteen viser til at Post- og teletilsynets hovedoppgaver er å føre tilsyn med markedene for post og elektronisk kommunikasjon og føre kontroll med at regelverket etterleves. En robust elektronisk infrastruktur er avgjørende for et velfungerende og moderne samfunn.

Komiteen vil påpeke at driften av Post- og teletilsynet er selvfinansierende, med unntak av utgifter til Radiostøykontrollen, tilskudd til telesikkerhet og beredskap og tilskudd til bredbåndsutbygging.

Komiteen vil understreke betydningen av at selvfinansierende tilsynsoppgaver må utføres så effektivt som mulig innenfor det lovverket tilsynet er satt til å håndheve. Komiteen registrerer at regjeringen legger til grunn lavere driftskostnader i budsjettet for 2014 enn i saldert budsjett for 2013.

POST 70 TILSKUDD TIL BREDBÅNDSUTBYGGING

Komiteen er fornøyd med at regjeringen har bevilget 50 mill. kroner til en ny tilskuddsordning for bredbåndsutbygging.

Komiteen er fornøyd med at bevilgningene til bredbåndsutbygging blir øket med 50 mill. kroner. Komiteen vil likevel påpeke viktigheten av at tilskuddsordninger til dette formålet under Kommunal- og moderniseringsdepartementet og Samferdselsdepartementet blir håndtert på en slik måte at det gir best mulig samlet resultat av de midlene som blir tildeledd.

4. Oppfølging av Nasjonal transportplan 2014–2023

4.1 Komiteens merknader

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til at Stortinget har vedtatt Nasjonal transportplan 2014–2023, jf. Meld. St. 26 (2012–2013), jf. Innst. 450 S (2012–2013). Flertallet vil påpeke at prioriteringene i NTP er basert på et annet flertall enn det som i dag danner flertall i Stortinget. Flertallet vil påpeke at det er behov for å tilpasse NTP til et nytt flertall.

Flertallet har som ambisjon å overoppfylle NTP og skape grunnlag for et taktskifte i samferdselssatsingen. Grunnlaget for budsjettet for 2014 ble lagt av den foregående regjeringen, og det har vært

begrenset tid til å gjøre store endringer. Flertallet er likevel svært fornøyd med at satsingen på både vei og bane er betydelig forbedret, samtidig som fylkeskommunene er tilført ekstra midler til fylkesveiene og får videreført rentekompensasjonsordningen. Dette viser at regjeringen vil satse betydelig på samferdsel i årene som kommer og starter jobben med å redusere vedlikeholdsetterslepet både på vei og bane.

Flertallet er også svært fornøyd med at regjeringen tar i bruk nye virkemidler for å bygge vei og bane raskere og mer helhetlig. Det vil bli etablert et eget veiselskap som vil få ansvar for å gjennomføre store prosjekter på riksveinettet. I tillegg vil regjeringen blant annet bruke OPS som et aktivt virkemiddel.

Flertallet viser til at den avgåtte regjeringen fremstiller en situasjon der den har overoppfyllt NTP. Dette er ikke riktig når det gjelder gjennomføringsgrad, men kun riktig når det måles i pengebruk. Flertallet viser til at en stor andel av prosjektene ikke har den fremdriften som var forutsatt, og at kostnadene har økt mer enn forutsatt. Flertallet er fornøyd med at Høyre og Fremskrittspartiet i budsjettforliket med Kristelig Folkeparti og Venstre, nå ikke bare ønsker å overoppfylle NTP i kroner, men legger opp til å ta i bruk nye virkemidler slik at NTP også kan bli overoppfyllt i antall prosjekter og gjennomføringstid. Flertallet registrerer også at gjennom budsjettforliket mellom Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre er oppfyllingsgraden i forhold til NTP for 2014 økt fra 21,1 pst. til 22,2 pst. på vei, og fra 24,6 pst. til 25,5 pst. på jernbane sammenlignet med Prop. 1 S (2013–2014).

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet vil vise til at Arbeiderpartiet og Senterpartiet legger til grunn den rød-grønne, vedtatte Nasjonal transportplan 2014–2023 for sine samferdselspolitiske prioriteringer, jf. Meld. St. 26 (2012–2013) og Innst. 450 S (2012–2013).

Disse medlemmer merker seg at komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet er tilfredse med at også den nye regjeringen har som mål å overoppfylle den vedtatte Nasjonale transportplan 2014–2023, men registrerer med forundring at de nå legger den rød-grønne vedtatte NTP til grunn, og ikke sine egne forslag til NTP.

5. Omtale av særlige tema

5.1 Komiteens merknader

Komiteen tar omtalene til orientering.

6. Kommunal- og moderniseringsdepartementet – IKT-politikk – Utdrag fra budsjettkapitler, samt komiteens merknader til disse

6.1 Kap. 541 (Nytt) IKT-politikk

6.1.1 Sammendrag

(i mill. kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2013	Prop. 1 S (2013–2014)	Prop. 1 S (2013–2014) med Tillegg 1
541 ¹⁾	27,195	20,379	18,879

¹⁾ Tidligere kap. 1561

På grunn av endring i departementsstrukturen gis kapitlet nytt nummer 541 under Kommunal- og moderniseringsdepartementet, jf. kap. 1561 overført fra Fornøyings-, administrasjons- og kirke departementet. Samlet er kapitlet i Prop. 1 S (2013–2014) redusert med 1,5 mill. kroner, jf. overføring fra kap. 1571 til kap. 1301 med 1,5 mill. kroner under Samferdselsdepartementet.

6.1.2 Komiteens merknader

Komiteen mener det er viktig å legge til rette for samfunnsnyttig anvendelse av IKT og for en høy grad av digital deltagelse i samfunnet. Det er viktig at myndighetene koordinerer innsatsen i utviklingen slik at fellesløsninger kan tas i bruk på en god måte der innbyggere og næringsliv møter en effektiv og brukervennlig elektronisk forvaltning. Norge har flere ledende IKT- og teknologiforetak som kan bidra med de beste løsningene innenfor sine områder, og komiteen ser det som viktig at det tilrettelegges for en sterk, nyskapende og konkurransedyktig IKT-næring i Norge.

Komiteen vil peke på at den digitale informasjonsflyten i årene som kommer vil stille stadig sterkere krav til samordning og samvirke mellom myndigheter, tjenesteutøvere og andre interessenter. Hensynet til effektiv ressursbruk vil øke behovet for mer samordnende tilnærminger til utvikling, forvaltning og drift av nye systemløsninger. De kommende årene vil bruk av og riktige investeringer i IKT potensielt være det største enkeltbidraget til effektivisering og brukerropping av offentlig sektor. Komiteen merker seg at departementet vil prioritere det videre arbeidet for digitalt førstevalg, slik at elektronisk kommunikasjon skal bli den foretrukne måten å kommunisere med offentlig sektor på. Videre har komiteen forventninger til regjeringens forslag om konkrete bevilgninger til viktige fellesløsninger og ser positivt på satsinger i Nav, politi- og justis sektoren og helse- og omsorgssektoren, i tillegg til at det bevilges IKT-midler til skatteetaten.

Komiteen vil peke på at Norge er blant de land i verden som har høyest digital deltagelse og kompetanse i befolkningen. Her går imidlertid utviklingen svært raskt, og det er viktig at det ikke skapes et klaseskille mellom de som har tilegnet seg slik kompetanse og de som blir stående utenfor. Komiteen ser derfor positivt på departementets arbeid med å stimulere til å øke kompetansen knyttet til den elektroniske hverdagen.

Komiteen merker seg at departementet peker på viktigheten av å sikre tilstrekkelig tilgang på IKT-kompetanse på høyt utdanningsnivå. Komiteen ser også positivt på departementets arbeid med å sørge for et godt kunnskapsgrunnlag hva gjelder fremtidig tilbud og behov for avansert IKT-kompetanse.

POST 22 SAMORDNING AV IKT-POLITIKKEN

Komiteen viser til regjeringens satsing på samordning av IKT politikken og tverrsektorielle tiltak. Komiteen vil også påpeke viktigheten av at ny og bedre teknologi gir stadig nye muligheter. Utviklingen går raskt. IKT i samferdselssektoren benevnes i dag vanligvis som ITS – Intelligente transportsystemer. I Nasjonal transportplan er ITS definert som et eget interesseområde, men det er ikke definert noen mål. Komiteen mener at det trengs en helhetlig gjennomgang av ITS, som tar stilling til på hvilke områder den nye teknologien kan hjelpe oss til å nå definerte mål innen sikkerhet, framkommelighet, miljø og tilgjengelighet.

Komiteen mener at det bør settes et overordnet mål om at ITS bør inkluderes som en naturlig del av planlegging og investeringsgrunnlag i alle samferdselsprosjekter.

POST 50 BREDBÅND

Komiteen ser svært positivt på at regjeringen vil gjennomgå de virkemidlene vi har for å legge bedre til rette for rask kommersiell utbygging, både når det gjelder omregulering og tilgang til føringsveier for ledninger. Komiteen imøteser en ordning som både sikrer tilgang over hele landet og som øker

bredbåndshastigheten der bredbåndstilbudet er for dårlig. Teknologien og bredbåndsmarkedet er i rask utvikling, derfor ser komiteen det som svært viktig at det legges til rette for en god konkurranse mellom ulike teknologier, tilbydere og forretningsmodeller.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, ser frem til resultatet av igangsatte utredning med dekningstall og kostnadsvurderinger for 100 Mbit/s til 100 pst., 99 pst. og 90 pst. av husstandene slik at det gis et best mulig beslutningsgrunnlag for vurdering av investering og fremdrift.

6.2 Kap. 542 (Nytt) Internasjonalt IKT-samarbeid og utviklingsprogram

6.2.1 Sammendrag

(i mill. kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2013	Prop. 1 S (2013–2014)	Pst. endring 2013/14
542 ¹⁾	38,183	23,832	-37,6

¹⁾ Tidligere kap. 1562

På grunn av endring i departementsstrukturen gis kapitlet nytt nummer 542 under Kommunal- og moderniseringsdepartementet, jf. kap. 1562 overført fra Fornyings-, administrasjons- og kirkedepartementet. Reduksjonen på kapitlet skyldes at post 70 Tilskudd til internasjonale program foreslås redusert på grunn av program som avsluttes.

6.2.2 Komiteens merknader

Komiteen er positiv til at Norge er internasjonalt orientert og deltar i det omfattende europeiske samarbeidet på IKT-området. Norges innsats er særlig rettet mot EU og OECD, og det ligger et viktig arbeid med å tilpasse regelverk, finne gode felles løs-

ninger og strategier samt vektleggingen av IKT som driver av bærekraftig økonomisk vekst, innovasjon og jobbskaping. Komiteen påpeker at fremveksten av felleseuropeiske elektroniske løsninger i offentlig forvaltning er et viktig bidrag i modernisering og fornying av offentlig sektor.

Komiteen merker seg at bevilgningsforslaget legger opp til god deltagelse i det omfattende europeiske samarbeidet på IKT-områder, herunder statistisk samarbeid og politiske samarbeidsarenaer. Komiteen ser det som viktig at regjeringens mål om aktiv deltakelse opprettholdes og at norsk næringsliv og norske fagmiljøer får dra nytte av den norske deltakelsen i EU-programmer og får internasjonal eksponering.

7. Justis- og beredskapsdepartementet – Nødnett – Utdrag fra budsjettkapitler, samt komiteens merknader til disse

7.1 Kap. 456 og kap. 3456 Direktoratet for nødkommunikasjon

7.1.1 Sammendrag

(i 1 000 kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2013	Prop. 1 S (2013–2014)	Pst. endring 2013/14
456	1 234,883	1 738,795	40,8
3456	96,559	211,470	119,0

Kap. 456 post 1 Driftsutgifter foreslås bevilget med 490,163 mill. kroner for 2014, en økning på 150,417 mill. kroner sammenliknet med saldert budsjett 2013. Økningen benyttes i hovedsak til økte driftskostnader som følge av at en større del av Nødnett settes i drift etterhvert som utbyggingen skjer.

Det foreslås at Justis- og beredskapsdepartementet i 2013 får fullmakt til å kunne overskride bevilgningen under kap. 456 post 1 mot tilsvarende merinntekter under kap. 3456 post 2.

Post 45 Større utstyrsanskaffelser foreslås bevilget med på 1 248,632 mill. kroner, en økning på

353,495 mill. kroner sammenliknet med saldert budsjett 2013. Økningen under posten knyttes til planen om landsdekkende utbygging av Nødnett innen utgangen av 2015.

Det foreslås at Justisdepartementet i 2014 får fullmakt til å kunne overskride bevilgningen på kap. 456 post 45 mot tilsvarende merinntekter under kap. 3456 post 2.

Under kap. 3456 foreslås bl.a. post 1 Brukerbetaling bevilget med 142,9 mill. kroner, en økning på 67,187 mill. kroner sammenliknet med saldert budsjett 2013. Forventet brukerbetaling er basert på de prinsipper for brukerbetaling som ble redegjort for i St.prp. nr. 30 (2006–2007) og Prop. 100 S (2010–2011), samt at flere tar nettet i bruk

7.1.2 Komiteens merknader

Komiteen viser til Stortingets vedtak om fullføring av utbygging og drift av Nødnett i hele Fastlands-Norge (trinn 2), jf. Innst. 371 S (2010–2011)

og Prop. 100 S (2010–2011). Komiteen registrerer at bevilgningene til drift og utstyr økte betydelig fra 2012 til 2013, og vil øke ytterligere fra saldert budsjett 2013 til budsjett 2014, etter hvert som Nødnett settes i drift. Det er forventet at brukerbetalingen vil øke fra 2013 til 2014. Komiteen forutsetter en landsdekkende utbygging av Nødnett, og at det gjennomføres så kostnadseffektivt som mulig.

8. Komiteens tilråding

Komiteens tilråding til romertall I–XXIII fremmes av Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti. Venstre vil subsidiært stemme for forslaget.

Komiteens tilråding til romertall XXIV–XXVI fremmes av en samlet komité.

Komiteen viser til proposisjonene og merkningene og rår Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

A

Rammeområde 17 (Transport og kommunikasjon)

I

På statsbudsjettet for 2014 bevilges under:

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
Utgifter				
456		Direktoratet for nødkommunikasjon		
	1	Driftsutgifter	490 163 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i> ..	1 248 632 000	
541		IKT-politikk		
	22	Samordning av IKT-politikken, <i>kan overføres</i>	10 472 000	
	71	Tilskudd til fri programvare	4 500 000	
	73	Tilskudd til digital kompetanse	3 182 000	
	74	Tilskudd til IKT-standardisering	725 000	
542		Internasjonalt IKT-samarbeid og utviklingsprogram		
	1	Driftsutgifter	4 477 000	
	70	Tilskudd til internasjonale program, <i>kan overføres</i>	19 355 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
1300		Samferdselsdepartementet		
	1	Driftsutgifter	172 908 000	
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	33 050 000	
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	41 700 000	
	72	Tilskudd til samferdselsberedskap	2 800 000	
	73	Tilskudd til kystkultur, <i>kan overføres</i>	9 130 000	
1301		Forskning og utvikling mv.		
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	23 075 000	
	50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	148 300 000	
	72	Tilskudd til miljøvennlig transport, Transnova-prosjektet, <i>kan overføres</i>	89 600 000	
1310		Flytransport		
	70	Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1311 post 71</i>	681 000 000	
1311		Tilskudd til regionale flyplasser		
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1310 post 70</i>	35 000 000	
1313		Luftfartstilsynet		
	1	Driftsutgifter	194 000 000	
1314		Statens havarikommisjon for transport		
	1	Driftsutgifter	63 400 000	
1320		Statens vegvesen		
	23	Drift og vedlikehold av riksveger, trafikant- og kjøretøytilsyn m.m., <i>kan overføres, kan nyttes under post 29, post 30, post 31 og post 72</i>	9 622 000 000	
	26	Vegtilsyn	16 000 000	
	29	Vederlag til OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	433 000 000	
	30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23, post 29, post 31 og post 72</i>	10 531 700 000	
	31	Skredsikring riksveger, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	1 150 000 000	
	35	Vegutbygging i Bjørvika, <i>kan overføres</i>	18 000 000	
	36	E16 over Filefjell, <i>kan overføres</i>	427 000 000	
	37	E6 vest for Alta, <i>kan overføres</i>	380 000 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
	61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	217 250 000	
	62	Skredsikring fylkesveger, <i>kan overføres</i>	564 000 000	
	72	Kjøp av riksvegferjetjenester, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	516 100 000	
1330		Særskilte transporttiltak		
	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport, <i>kan overføres</i>	78 300 000	
	61	Belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. i byområdene, <i>kan overføres</i>	945 300 000	
	70	Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen–Kirkenes	763 000 000	
1350		Jernbaneverket		
	23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	6 056 900 000	
	25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen, <i>kan overføres</i> ...	112 400 000	
	30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	8 659 500 000	
	31	Nytt dobbeltspor Oslo–Ski, <i>kan overføres</i>	1 349 000 000	
1351		Persontransport med tog		
	70	Kjøp av persontransport med tog, <i>kan overføres</i>	3 047 000 000	
1354		Statens jernbanetilsyn		
	1	Driftsutgifter	59 600 000	
	21	Spesielle driftsutgifter – tilsyn med tau- og kabelbaner og tivoli og fornøylesparker	19 200 000	
1360		Kystverket		
	1	Driftsutgifter, <i>kan nyttes under post 45</i>	1 709 794 000	
	21	Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres</i>	62 930 000	
	30	Nyanlegg og større vedlikehold, <i>kan overføres</i>	479 860 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 1</i>	191 120 000	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres</i>	61 980 000	
	70	Tilskudd Redningsselskapet	78 170 000	
1361		Samfunnet Jan Mayen og Loran-C		
	1	Driftsutgifter	44 410 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
1370		Posttjenester		
	70	Kjøp av post- og banktjenester	270 000 000	
1380		Post- og teletilsynet		
	1	Driftsutgifter	160 400 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	12 300 000	
	70	Tilskudd til telesikkerhet og -beredskap, <i>kan overføres</i> ..	58 900 000	
	71	Tilskudd til bredbåndsutbygging	50 000 000	
		Totale utgifter		51 420 583 000

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
Inntekter				
3456		Direktoratet for nødkommunikasjon		
	1	Brukerbetaling	142 896 000	
	2	Variable refusjoner	59 790 000	
	3	Faste refusjoner	8 784 000	
4300		Samferdselsdepartementet		
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet	2 400 000	
4313		Luftfartstilsynet		
	1	Gebyrinntekter	138 800 000	
4320		Statens vegvesen		
	1	Salgsinntekter m.m.	172 400 000	
	2	Diverse gebyrer	317 500 000	
	3	Refusjoner fra forsikringsselskaper	32 900 000	
4350		Jernbaneverket		
	1	Kjørevegsavgift	33 800 000	
	2	Salg av utstyr og tjenester mv.	255 800 000	
	6	Videresalg av elektrisitet til togdrift	291 000 000	
	7	Betaling for bruk av Gardermobanen	112 400 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
4354		Statens jernbanetilsyn		
	1	Gebyrer for tilsyn med tau- og kabelbaner og tivoli og fornøylesparker	13 000 000	
4360		Kystverket		
	2	Andre inntekter	10 747 000	
4361		Samfunnet Jan Mayen og Loran-C		
	7	Refusjoner og andre inntekter	5 213 000	
4380		Post- og teletilsynet		
	1	Diverse gebyrer	152 700 000	
	51	Fra reguleringsfondet	10 000 000	
5619		Renter av lån til Oslo Lufthavn AS		
	80	Renter	116 300 000	
5624		Renter av Svinesundsforbindelsen AS		
	80	Renter	30 000 000	
		Totale inntekter		1 906 430 000

II

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Justis- og beredskapsdepartementet i 2014 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 456 post 1	kap. 3456 post 2

III

Salg og bortfeste av fast eiendom

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2014 kan selge og bortfeste fast eiendom inntil en verdi av 50 mill. kroner i hvert enkelt tilfelle.

IV

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2014 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1313 post 1	kap. 4313 post 2

V

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2014 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1320 postene 23, 30 og 72	kap. 4320 postene 1, 2 og 3

VI

Fullmakt til forskuttering

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2014 kan inngå avtaler om forskuttering av midler til vegformål utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveginvesteringer, post 31 Skredsikring riksveger, post 36 E16 over Filefjell og post 37 E6 vest for Alta, likevel slik at samlede, løpende refusjonsforpliktelser ikke overstiger 5 400 mill. kroner. Forskutteringene skal refunderes uten kompensasjon for renter og prisstigning.

VII

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2014 kan:

- gjennomføre de investeringsprosjektene som er omtalt i merknadene til kap. 1320 Statens vegvesen i Prop. 1 S (2013–2014) innenfor de kostnadsrammer som der er angitt.
- forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveginvesteringer, post 31 Skredsikring riksveger, post 36 E16 over Filefjell og post 37 E6 vest for Alta, for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsramme overfor Stortinget, likevel slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 2 700 mill. kroner.

VIII

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

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2014 kan forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 23 Drift og vedlikehold av riksveger, trafikant- og kjøretøytilsyn m.m., slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 5 500 mill. kroner, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 2 400 mill. kroner.

IX

Investeringsramme for transporttiltak i fylkene

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2014 kan gi tilsagn om rentekompensasjon tilsvarende en investeringsramme på 2 000 mill. kroner over kap. 1320 Statens vegvesen, post 61 Rente-kompensasjon for transporttiltak i fylkene.

X

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for riksvegferjedriften

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2014 kan forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester, slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 4 900 mill. kroner, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 800 mill. kroner.

XI

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2014 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1350 postene 23 og 30	kap. 4350 postene 1, 2 og 6
kap. 1350 post 25	kap. 4350 post 7
kap. 1350 post 30	kap. 4350 post 37
kap. 1354 post 21	kap. 4354 post 1

XII

Bestillingsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2014 kan bestille materiell utover gitte bevilgninger, likevel slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1350		Jernbaneverket	
	23, 25 og 30	Drift, vedlikehold og investeringer	800 mill. kroner

XIII

Tilsagnsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2014 kan gi tilskudd utover gitt bevilgning, men slik at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1350		Jernbaneverket	
	30	Investeringer i linjen	20 mill. kroner

XIV

Fullmakt til forskuttering

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2014 kan inngå avtaler om forskuttering av midler til jernbaneformål utover gitt bevilgning på kap. 1350 Jernbaneverket, post 30 Investeringer i linjen, likevel slik at samlede, løpende refusjonsforpliktelser ikke overstiger 200 mill. kroner. Forskutteringene skal refunderes uten kompensasjon for renter og prisstigning.

XV

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

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2014 kan forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1350 Jernbaneverket, post 23 Drift og vedlikehold og post 25 Drift og vedlikehold av Gardermobanen, slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 2 500 mill. kroner, og slik at forpliktelsene som faller hvert år ikke overstiger 600 mill. kroner.

XVI

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2014 kan:

1. gjennomføre de investeringsprosjektene som er omtalt i merknadene til kap. 1350 Jernbaneverket i Prop. 1 S (2013–2014) innenfor de kostnadsrammer som der er angitt.
2. forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1350 Jernbaneverket, post 30 Investeringer i linjen og post 31 Nytt dobbeltspor Oslo–Ski, for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsramme overfor Stortinget, likevel slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 800 mill. kroner.

XVII

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

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet, for det materiellet som inngår i statens rammeavtale med NSB AS, i 2014 kan:

1. gi NSB AS en restverdigaranti for bokførte verdier på inntil 5 305 mill. kroner.
2. gi NSB AS ytterligere restverdigaranti på oppgraderinger og nyinvesteringer innenfor en ramme på inntil 585 mill. kroner.

XVIII

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2014 kan:

1.

overskride bevilgningen under

mot tilsvarende merinntekter under

kap. 1360 postene 1 og 45

kap. 4360 post 2 og kap. 5577 post 74

kap. 1361 post 1

kap. 4361 post 7

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

- a. dekning av salgsomkostninger forbundet med salget
- b. oppgradering og vedlikehold av fiskerihavner under kap. 1360 post 30.

XIX

Fullmakt til overskridelse

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2014 kan overskride bevilgningen under kap. 1360 Kystverket, post 21 Spesielle driftsutgifter, med inntil 70 mill. kroner dersom det er nødvendig å sette i verk tiltak mot akutt forurensing uten opphold og før Kongen kan gi slikt samtykke.

XX

Bestillingsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2014 kan foreta bestillinger utover gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1360		Kystverket	
	30	Nyanlegg og større vedlikehold	623 mill. kroner
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	3 mill. kroner

XXI

Tilsagnsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2014 kan gi tilsagn om tilskudd utover gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1360		Kystverket	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg	20 mill. kroner

XXII

Overføringer til og fra reguleringsfondet

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2014 kan overføre inntil 10 mill. kroner til eller fra Post- og teletilsynets reguleringsfond.

XXIII

Oslopakke 3

Stortinget samtykker i at Fjellinjen AS i 2014 får fullmakt til å ta opp lån på inntil 1 200 mill. kroner i tråd med vilkårene i omtalen under programkategori 21.30 Vegformål i Prop.1 S (2013–2014).

B

Rammeuavhengige forslag

XXIV

Stortinget ber regjeringen legge frem en strategi og finansieringsplan for ladestasjoner og infrastruktur for elbil, hvor det blant annet kartlegges ansvarsdeling mellom offentlig og privat sektor.

XXVI

Stortinget ber regjeringen etablere en belønningsordning for gang- og sykkelveier og komme tilbake til Stortinget med en egen sak om dette i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett.

XXV

Stortinget ber regjeringen legge frem en tiltaksplan for økt satsing på gang- og sykkelveier for å stimulere til økt sykling blant barn og unge.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 29. november 2013

Linda C. Hofstad Helleland

leder og ordf. for kap. 1331, 1361 og 4361

Torill Eidsheim

ordf. for kap. 541, 542, 1314 og 1320
post 36

Ingebjørg Godskesen

ordf. for kap. 1300 og 4300

Hans Fredrik Grøvan

ordf. for kap. 1360 post 70 og
kap. 4360

Nils Aage Jegstad

ordf. for kap. 1330 postene 60 og 61

Kjell-Idar Juvik

ordf. for kap. 1313 og 4313

Ingvild Kjerkol

ordf. for kap. 1320 post 30

Åse Michaelsen

ordf. for kap. 1310, 1311, 4312
og 5619

Sverre Myrli

ordf. for kap. 1350, 1351, 1354,
4350 og 4354

Janne Sjelmo Nordås

ordf. for kap. 1320 postene 31 og 62
og kap. 1370

Helge Orten

ordf. for kap. 456, 1320 postene 35, 37
og 72, kap. 1380, 3456, 4320, 4322,
4380 og 5624

Abid Q. Raja

ordf. for kap. 1301

Magne Rommetveit

ordf. for kap. 1330 post 70 og
kap. 1360 (unntatt post 70)

Roy Steffensen

ordf. for kap. 1320 postene 23, 26 og 61

Eirin Sund

ordf. for kap. 1320 post 29

Vedlegg**Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til Stortingets Presidentskap, datert 20. november 2013****Prop. 1 S Tillegg 1 (2013–2014)**

Fra 2010 ble det innført en rentekompensasjonsordning for transporttiltak i fylkene. For årene 2010–2013 ble det lagt til grunn en årlig ramme på 2 mrd. kr. Rentekompensasjonen bevilges over kap. 1320 Statens vegvesen, post 61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene. Samferdselsdepartementet fikk samtidig fullmakt til å gi tilsagn om en rentekompensasjon tilvarende en investeringsramme på 2 mrd. kr.

I Prop.1 (2013–2014) foreslo regjeringen Stoltenberg II at ordningen å gi nye årlige rammer med rentekompensasjon avvikles. Det var derfor ikke behov for en fullmakt til å gi tilsagn om rentekompensasjon tilsvarende en investeringsramme på 2 mrd. kr.

Regjeringen Solberg foreslår i Prop. 1 S (2013–2014) å videreføre ordningen med rentekompensasjon for fylkesveger innenfor en låneramme på 2 mrd. kr. Bevilgningen på kap. 1320, post 61 foreslås økt, bl.a. for å ta høyde for dette. Ved en inkurie er det ikke foreslått en fullmakt om å gi tilsagn om rentekompensasjon innenfor den nye lånerammen.

Jeg ber om at følgende fullmakt innarbeides i innstilling om budsjettet for 2014 under vegformål:

”Investeringsramme for transporttiltak i fylkene
Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2014 kan gi tilsagn om rentekompensasjon tilsvarende en investeringsramme på 2 000 mill. kroner over Kap. 1320 Statens vegvesen, post 61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene.”



Trykk: 07 Xpress AS - 2013
www.stortinget.no