



Innst. 13 S

(2015–2016)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 1 S (2015–2016), Prop. 1 S Tillegg 1 (2015–2016) og Prop. 1 S Tillegg 2 (2015–2016)

**Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om
bevilgninger på statsbudsjettet for 2016, kapitler under
Samferdselsdepartementet, Justis- og beredskapsdepartementet
og Kommunal- og moderniseringsdepartementet (rammeområde 17)**



Innst. 13 S

(2015–2016)

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

Prop. 1 S (2015–2016), Prop. 1 S Tillegg 1 (2015–2016) og Prop. 1 S Tillegg 2 (2015–2016)

**Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om
bevilgninger på statsbudsjettet for 2016, 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 samarbeidspartiene	13
2.3 Generelle merknader fra komiteen	13
2.3.1 Generelle merknader fra Høyre og Fremskrittspartiet	13
2.3.2 Generelle merknader fra Arbeiderpartiet	15
2.3.3 Generelle merknader fra Kristelig Folkeparti	18
2.3.4 Generelle merknader fra Senterpartiet	20
2.3.5 Generelle merknader fra Venstre	23
3. Samferdselsdepartementet – budsjettkapitler og komiteens merknader til disse	26
3.1 Kap. 1300 og kap. 4300 Samferdselsdepartementet	26
3.2 Kap. 1301 Forskning og utvikling mv.	28
3.3 Kap. 1310 Flytransport	29
3.4 Kap. 1311 Tilskudd til regionale flyplasser	32
3.5 Kap. 1313 Luftfartstilsynet	33
3.6 Kap. 4313 Luftfartstilsynet (Inntekter)	33
3.7 Kap. 1314 Statens havarikommisjon for transport	33
3.8 Kap. 4312 Oslo Lufthavn AS	33
3.9 Kap. 5619 Renter av lån til Oslo Lufthavn AS	34
3.10 Kap. 1320 Statens vegvesen	34
3.11 Kap. 4320 Statens vegvesen	51
3.12 Kap. 1321 Utbyggingselskap for veg	51
3.13 Kap. 4322 og 5624 Svinesundsforbindelsen AS	53
3.14 Kap. 1330 Særskilte transporttiltak	53
3.15 Kap. 1331 Infrastrukturfond	57
3.16 Kap. 4331 Infrastrukturfond	58
3.17 Kap. 1350 og 4350 Jernbaneverket	58
3.18 Kap. 1351 Persontransport med tog	62
3.19 Kap. 1354 Statens jernbanetilsyn	63
3.20 Kap. 4354 Statens jernbanetilsyn	63
3.21 Kap. 1356 Infrastrukturforetak jernbane	63
3.22 Kap. 1360 Kystverket	64
3.23 Kap. 4360 Kystverket	67
3.24 Kap. 1361 og 4361 Samfunnet Jan Mayen og Loran-C	67
3.25 Kap. 1370 Posttjenester	67
3.26 Kap. 1380 og 4380 Nasjonal kommunikasjonsmyndighet	68
4. Omtale av særlig tema	70
4.1 Omorganisering av bompengesektoren	70
5. Kommunal- og moderniseringsdepartementet – IKT-politikk – Utdrag fra budsjettkapitler, samt komiteens merknader til disse	71
5.1 Kap. 541 IKT-politikk	71
5.2 Kap. 542 Internasjonalt IKT-samarbeid og utviklingsprogram	72
6. Justis- og beredskapsdepartementet – Nødnett – Utdrag fra budsjettkapitler, samt komiteens merknader til disse	72
6.1 Kap. 456 og kap. 3456 Direktoratet for nødkommunikasjon	72
7. Forslag fra mindretall	73
8. Komiteens tilråding	73



Innst. 13 S

(2015–2016)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 1 S (2015–2016), Prop. 1 S Tillegg 1 (2015–2016) og Prop. 1 S Tillegg 2 (2015–2016)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2016, 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, Are Helseth, Kjell-Idar Juvik, Magne Rommetveit, Eirik Sivertsen og Karianne O. Tung, fra Høyre, Torill Eidsheim, lederen Linda C. Hofstad Helleland, Nils Aage

Jegstad og Helge Orten, fra Fremskrittspartiet, Tor André Johnsen, Åse Michaelsen og Morten Stordalen, 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 2016 omfatter inntekts- og utgiftskapitler under Samferdselsdepartementet, Justis- og beredskapsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

Videre viser komiteen til Tillegg 1 (2015–2016) og Tillegg 2 (2015–2016). Endringene foreslått i Tillegg 1 og Tillegg 2 er innarbeidet i det etterfølgende.

Tabellen nedenfor viser budsjettforslaget Prop. 1 S (2015–2016) og Tillegg 1 (2015–2016) og Tillegg 2 (2015–2016) fra regjeringen Solberg for rammeområde 17.

Oversikt over budsjettkapitler og poster i rammeområde 17

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S med Tillegg 1–2 (2015–2016)
Utgifter			
<i>Justis- og beredskapsdepartementet</i>			
456	Direktoratet for nødkommunikasjon		
	1	Driftsutgifter	566 991 000
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	549 588 000
<i>Kommunal- og moderniseringsdepartementet</i>			
541	IKT-politikk		
	22	Samordning av IKT-politikken, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 541 post 70</i>	7 084 000
	70	Tilskudd til samordning av IKT-politikken, <i>kan nyttes under kap. 541 post 22</i>	5 896 000

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S med Tillegg 1–2 (2015–2016)
542		Internasjonalt IKT-samarbeid og utviklingsprogram	
	1	Driftsutgifter	5 641 000
	70	Tilskudd til internasjonale program, <i>kan overføres</i>	36 900 000
<i>Samferdselsdepartementet</i>			
1300		Samferdselsdepartementet	
	1	Driftsutgifter	173 527 000
	21	Spesielle driftsutgifter - utredninger, modernisering av transportsektoren	24 288 000
	30	Miljø-/oljevernbase i Lofoten/Vesterålen	21 100 000
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	42 800 000
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	49 100 000
	72	Tilskudd til samferdselsberedskap	3 000 000
	74	Tilskudd til Redningselskapet	83 500 000
1301		Forskning og utvikling mv.	
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	20 680 000
	50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	140 163 000
1310		Flytransport	
	70	Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1311 post 71</i>	766 400 000
1311		Tilskudd til regionale flyplasser	
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1310 post 70</i>	28 500 000
1313		Luftfartstilsynet	
	1	Driftsutgifter	194 306 000
1314		Statens havarikommisjon for transport	
	1	Driftsutgifter	63 437 000
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>	10 952 515 000
	26	Vegtilsyn	16 784 000
	29	Vederlag til OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	458 100 000
	30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23, post 29, post 31 og post 72</i>	14 739 000 000
	31	Skredsikring riksveger, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	662 700 000
	34	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i>	339 900 000
	35	Vegutbygging i Bjørvika, <i>kan overføres</i>	25 700 000
	36	E16 over Filefjell, <i>kan overføres</i>	540 000 000
	37	E6 vest for Alta, <i>kan overføres</i>	357 600 000
	61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	192 500 000
	62	Skredsikring fylkesveger, <i>kan overføres</i>	596 000 000
	63	Tilskudd til gang- og sykkelveger, <i>kan overføres</i>	87 500 000
	72	Kjøp av riksvegferjetjenester, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	983 600 000

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S med Tillegg 1–2 (2015–2016)
1321		Utbyggingselskap for veg	
	70	Tilskudd til utbyggingselskap for veg	675 000 000
	71	Netto utgifter - overføring av eiendeler og forpliktelser fra Statens vegvesen	25 000 000
	75	Tilskudd til egenkapital	600 000 000
1330		Særskilte transporttiltak	
	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport, <i>kan overføres</i>	32 200 000
	61	Belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. i byområdene, <i>kan overføres</i>	1 105 000 000
	63	Særskilt tilskudd til Fornebubanen	100 000 000
	70	Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen-Kirkenes	731 500 000
	75	Rentekompensasjon for bompengelån	400 000 000
1350		Jernbaneverket	
	23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	7 949 847 000
	25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen, <i>kan overføres</i>	140 175 000
	30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	5 549 600 000
	31	Nytt dobbeltspor Oslo-Ski, <i>kan overføres</i>	4 113 300 000
	34	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i>	31 000 000
1351		Persontransport med tog	
	70	Kjøp av persontransport med tog, <i>kan overføres</i>	3 208 500 000
1354		Statens jernbanetilsyn	
	1	Driftsutgifter	62 038 000
	21	Spesielle driftsutgifter - tilsyn med tau- og kabelbaner og tivoli og fornøylesparker	16 483 000
1360		Kystverket	
	1	Driftsutgifter, <i>kan nyttes under post 45</i>	1 719 115 000
	21	Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres</i>	61 868 000
	30	Nyanlegg og større vedlikehold, <i>kan overføres</i>	553 200 000
	34	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i>	49 300 000
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 1</i>	197 300 000
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres</i>	20 500 000
	71	Tilskudd til havnesamarbeid	10 300 000
1361		Samfunnet Jan Mayen og Loran-C	
	1	Driftsutgifter	61 754 000
1370		Posttjenester	
	70	Kjøp av post- og banktjenester	403 000 000
1380		Nasjonal kommunikasjonsmyndighet	
	1	Driftsutgifter	168 738 000
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	10 700 000
	70	Tilskudd til telesikkerhet og -beredskap, <i>kan overføres</i>	78 000 000
	71	Tilskudd til bredbåndsutbygging, <i>kan overføres</i>	51 500 000
		Sum utgifter rammeområde 17	60 859 718 000

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S med Tillegg 1–2 (2015–2016)
Inntekter			
<i>Inntekter under departementene</i>			
3456		Direktoratet for nødkommunikasjon	
	1	Brukerbetaling	311 951 000
	2	Variable refusjoner	11 562 000
	3	Faste refusjoner	29 936 000
4300		Samferdselsdepartementet	
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet	2 597 000
4313		Luftfartstilsynet	
	1	Gebyrinntekter	129 573 000
4320		Statens vegvesen	
	1	Salgsinntekter m.m.	183 300 000
	2	Diverse gebyrer	357 650 000
	3	Refusjoner fra forsikringsselskaper	102 800 000
4331		Infrastrukturfond	
	85	Avkastning infrastrukturfond	1 579 000 000
4350		Jernbaneverket	
	1	Kjørevegsavgift	44 000 000
	2	Salg av utstyr og tjenester mv.	271 900 000
	3	Betaling for bruk av godsterminaler	11 100 000
	6	Videresalg av elektrisitet til togdrift	233 200 000
	7	Betaling for bruk av Gardermobanen	140 175 000
4354		Statens jernbanetilsyn	
	1	Gebyrer for tilsyn med tau- og kabelbaner og tivoli og fornøylesparker	13 687 000
4360		Kystverket	
	2	Andre inntekter	11 389 000
4361		Samfunnet Jan Mayen og Loran-C	
	7	Refusjoner og andre inntekter	5 495 000
4380		Nasjonal kommunikasjonsmyndighet	
	1	Diverse gebyrer	178 038 000
<i>Renter og utbytte mv.</i>			
5619		Renter av lån til Oslo Lufthavn AS	
	80	Renter	74 000 000
5624		Renter av Svinesundsforbindelsen AS	
	80	Renter	28 000 000
		Sum inntekter rammeområde 17	3 719 353 000
		Netto rammeområde 17	57 140 365 000

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 3. desember 2015 er netto rammebeløp for rammeområde 17 fastsatt til kroner 57 216 735 000, jf. Innst. 2 S (2015–2016).

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til budsjettavtalen mellom Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, og til forslag innenfor tildelt ramme under rammeområde 17.

Etterfølgende tabell gir en oversikt over budsjettforslaget fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre innenfor vedtatt ramme. Videre framgår primærforslagene fra henholdsvis Arbeiderpartiet og Senterpartiet. Endringer i tabellen er i forhold til Prop. 1 S med Tillegg 1–2 (2015–2016) og viser kapittel og poster der det er endringer sammenliknet med Prop. 1 S (2015–2016).

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S med Tillegg 1–2	H, FrP, KrF, V	A	Sp	V
Utgifter rammeområde 17 (i tusen kroner)							
456		Direktoratet for nødkommunikasjon					
	1	Driftsutgifter	566 991	566 311 (-680)	566 991 (0)	566 991 (0)	572 091 (+5 100)
541		IKT-politikk					
	22	Samordning av IKT-politikken	7 084	7 075 (-9)	7 084 (0)	7 084 (0)	7 084 (0)
542		Internasjonalt IKT-samarbeid og utviklingsprogram					
	1	Driftsutgifter	5 641	5 636 (-5)	5 641 (0)	5 641 (0)	5 641 (0)
1300		Samferdselsdepartementet					
	1	Driftsutgifter	173 527	173 354 (-173)	173 527 (0)	163 527 (-10 000)	173 527 (0)
	21	Spesielle driftsutgifter - utredninger, modernisering av transportsektoren	24 288	24 276 (-12)	0 (-24 288)	24 288 (0)	24 288 (0)
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	49 100	54 100 (+5 000)	57 600 (+8 500)	56 100 (+7 000)	49 100 (0)
	73	Ny tilskuddsordning frivillige org/ideelle stiftelser	0	0 (0)	0 (0)	4 000 (+4 000)	0 (0)
	74	Tilskudd til Rednings-selskapet	83 500	83 500 (0)	93 500 (+10 000)	93 500 (+10 000)	83 500 (0)
1301		Forskning og utvikling mv.					
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	20 680	20 660 (-20)	20 680 (0)	20 680 (0)	20 680 (0)
	50	Samferdselsforskning	140 163	140 026 (-137)	140 163 (0)	140 163 (0)	190 163 (+50 000)
1310		Flytransport					
	70	Kjøp av innenlandske flyruter	766 400	811 400 (+45 000)	766 400 (0)	766 400 (0)	756 400 (-10 000)
1311		Tilskudd til regionale flyplasser					
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser	28 500	28 500 (0)	36 200 (+7 700)	28 500 (0)	28 500 (0)

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S med Tillegg 1–2	H, FrP, KrF, V	A	Sp	V
1313		Luftfartstilsynet					
	1	Driftsutgifter	194 306	194 112 (-194)	194 306 (0)	194 306 (0)	194 306 (0)
1314		Statens havarikommisjon for transport					
	1	Driftsutgifter	63 437	63 374 (-63)	63 437 (0)	63 437 (0)	63 437 (0)
1320		Statens vegvesen					
	23	Drift og vedlikehold av riksveger, trafikant- og kjøretøytilsyn m.m.	10 952 515	10 502 030 (-450 485)	10 704 515 (-248 000)	10 732 515 (-220 000)	11 063 000 (+110 485)
	26	Vegtilsyn	16 784	16 768 (-16)	16 784 (0)	16 784 (0)	16 784 (0)
	30	Riksveginvesteringer	14 739 000	14 514 000 (-225 000)	16 305 500 (+1 566 500)	15 249 000 (+510 000)	14 048 000 (-691 000)
	31	Skredsikring riksveger	662 700	662 700 (0)	826 200 (+163 500)	862 700 (+200 000)	662 700 (0)
	61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	192 500	192 500 (0)	0 (-192 500)	192 500 (0)	192 500 (0)
	62	Skredsikring fylkesveger	596 000	671 000 (+75 000)	671 000 (+75 000)	796 000 (+200 000)	696 000 (+100 000)
	63	Tilskudd til gang- og sykkelveger	87 500	162 500 (+75 000)	87 500 (0)	87 500 (0)	487 500 (+400 000)
	71	Tilskudd til utviklingskontrakter, miljøferger	0	0 (0)	0 (0)	0 (0)	12 000 (+12 000)
	72	Kjøp av riksvegferjetjenester	983 600	984 300 (+700)	983 600 (0)	983 600 (0)	970 100 (-13 500)
1321		Utbyggingselskap for veg					
	70	Tilskudd til utbyggingselskap for veg	675 000	675 000 (0)	0 (-675 000)	675 000 (0)	425 000 (-250 000)
	71	Netto utgifter – overføring av eiendeler og forpliktelser fra Statens vegvesen	0	0 (0)	0 (0)	0 (0)	25 000 (+25 000)
	71	Netto utgifter - overføring av eiendeler og forpliktelser fra Statens vegvesen	25 000	25 000 (0)	0 (-25 000)	25 000 (0)	0 (-25 000)
	75	Tilskudd til egenkapital	600 000	600 000 (0)	0 (-600 000)	450 000 (-150 000)	600 000 (0)
1324		Bompengereduksjon for tunge kjøretøy					
	70	Tilskudd til reduksjon av bompengesatser	0	0 (0)	0 (0)	500 000 (+500 000)	0 (0)
1330		Særskilte transporttiltak					
	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport	32 200	54 200 (+22 000)	52 200 (+20 000)	107 200 (+75 000)	48 200 (+16 000)
	61	Belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. i byområdene	1 105 000	1 380 000 (+275 000)	1 105 000 (0)	1 155 000 (+50 000)	1 605 000 (+500 000)
	63	Særskilt tilskudd til Fornebu-banen og Ahus-banen	0	0 (0)	0 (0)	0 (0)	110 000 (+110 000)

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S med Tillegg 1–2	H, FrP, KrF, V	A	Sp	V
	63	Særskilt tilskudd til Fornebu- banen	100 000	100 000 (0)	100 000 (0)	100 000 (0)	0 (-100 000)
	75	Rentekompensasjon for bompengelån	400 000	100 000 (-300 000)	0 (-400 000)	0 (-400 000)	0 (-400 000)
1350		Jernbaneverket					
	23	Drift og vedlikehold	7 949 847	8 093 094 (+143 247)	8 149 847 (+200 000)	7 799 847 (-150 000)	8 243 100 (+293 253)
	25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen	140 175	140 050 (-125)	140 175 (0)	140 175 (0)	140 175 (0)
	30	Investeringer i linjen	5 549 600	5 824 600 (+275 000)	5 849 600 (+300 000)	5 799 600 (+250 000)	6 064 600 (+515 000)
1351		Persontransport med tog					
	70	Kjøp av persontransport med tog	3 208 500	3 249 900 (+41 400)	3 249 900 (+41 400)	3 208 500 (0)	3 230 400 (+21 900)
1354		Statens jernbanetilsyn					
	1	Driftsutgifter	62 038	61 976 (-62)	62 038 (0)	62 038 (0)	62 038 (0)
	21	Spesielle driftsutgifter - tilsyn med tau- og kabel- baner og tivoli og fornøylesparker	16 483	16 466 (-17)	16 483 (0)	16 483 (0)	16 483 (0)
1360		Kystverket					
	1	Driftsutgifter	1 719 115	1 709 430 (-9 685)	1 711 115 (-8 000)	1 719 115 (0)	1 721 115 (+2 000)
	21	Spesielle driftsutgifter	61 868	51 736 (-10 132)	61 868 (0)	61 868 (0)	61 868 (0)
	30	Nyanlegg og større vedlikehold	553 200	553 200 (0)	653 200 (+100 000)	653 200 (+100 000)	553 200 (0)
	60	Tilskudd til fiskerihavne- anlegg	20 500	60 500 (+40 000)	64 000 (+43 500)	90 500 (+70 000)	20 500 (0)
	61	Incentivordning for å få mer goods over på sjø NY	0	0 (0)	0 (0)	50 000 (+50 000)	0 (0)
	70	Tilskudd til godsoverføring	0	0 (0)	0 (0)	0 (0)	50 000 (+50 000)
1361		Samfunnet Jan Mayen og Loran-C					
	1	Driftsutgifter	61 754	61 708 (-46)	61 754 (0)	61 754 (0)	61 754 (0)
1370		Posttjenester					
	70	Kjøp av post- og bank- tjenester	403 000	403 000 (0)	403 000 (0)	403 000 (0)	218 000 (-185 000)

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S med Tillegg 1–2	H, FrP, KrF, V	A	Sp	V
1380		Nasjonal kommunikasjons- myndighet					
	1	Driftsutgifter	168 738	168 576 (-162)	168 738 (0)	158 738 (-10 000)	168 738 (0)
	71	Tilskudd til bredbånds- utbygging	51 500	126 500 (+75 000)	151 500 (+100 000)	261 500 (+210 000)	191 500 (+140 000)
	72	Mobildekning langs viktige transportårer NY	0	0 (0)	0 (0)	150 000 (+150 000)	0 (0)
		Sum utgifter rammeområde 17	60 859 718	60 935 042 (+75 324)	61 323 030 (+463 312)	62 305 718 (+1 446 000)	61 535 956 (+676 238)
Inntekter rammeområde 17 (i tusen kroner)							
3456		Direktoratet for nød- kommunikasjon					
	1	Brukerbetaling	311 951	311 701 (-250)	311 951 (0)	311 951 (0)	311 951 (0)
4300		Samferdselsdepartementet					
	1	Refusjon fra Utenriksdepar- tementet	2 597	2 594 (-3)	2 597 (0)	2 597 (0)	2 597 (0)
4313		Luftfartstilsynet					
	1	Gebyrinntekter	129 573	129 446 (-127)	129 573 (0)	129 573 (0)	129 573 (0)
4320		Statens vegvesen					
	2	Diverse gebyrer	357 650	357 300 (-350)	357 650 (0)	357 650 (0)	357 650 (0)
4350		Jernbaneverket					
	7	Betaling for bruk av Garder- mobanen	140 175	140 050 (-125)	140 175 (0)	140 175 (0)	140 175 (0)
4354		Statens jernbanetilsyn					
	1	Gebyrer for tilsyn med tau- og kabelbaner og tivoli og fornøylesparker	13 687	13 674 (-13)	13 687 (0)	13 687 (0)	13 687 (0)
4360		Kystverket					
	2	Andre inntekter	11 389	11 378 (-11)	11 389 (0)	11 389 (0)	11 389 (0)
4361		Samfunnet Jan Mayen og Loran-C					
	7	Refusjoner og andre inntek- ter	5 495	5 490 (-5)	5 495 (0)	5 495 (0)	5 495 (0)
4380		Nasjonal kommunikasjons- myndighet					
	1	Diverse gebyrer	178 038	177 876 (-162)	178 038 (0)	178 038 (0)	178 038 (0)
		Sum inntekter rammeområde 17	3 719 353	3 718 307 (-1 046)	3 719 353 (0)	3 719 353 (0)	3 719 353 (0)
		Sum netto rammeområde 17	57 140 365	57 216 735 (+76 370)	57 603 677 (+463 312)	58 586 365 (+1 446 000)	57 816 603 (+676 238)

2.2 Generelle merknader fra samarbeidspartiene

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til budsjettavtalen mellom samarbeidspartiene inngått 23. november 2015, der det for rammeområde 17 inngår økninger på til sammen 1 114,1 mill. kroner og reduksjoner på 1 037,7 mill. kroner. Flertallet viser til at dette til sammen utgjør en rammeøkning for transport- og kommunikasjonsfeltet på 76,4 mill. kroner.

Flertallet viser til at budsjettforliket mellom samarbeidspartiene endret prosentsetsatsen i avbyråkratiseringsreformen fra 0,6 pst. til 0,7 pst, og at dette fører til mindre endringer på mange av postene under rammeområde 17 som utgjør 20,1 mill. kroner for transport- og kommunikasjonsfeltet. Flertallet viser i denne sammenheng til finansinnstillingen, jf. Innst. 2 S (2015–2016).

Flertallet vil vise til at enigheten om budsjett i 2014 bremset veksten i forfall på vei og bane, og at budsjettet for 2015 begynte arbeidet med å fjerne forfallet som hadde bygget seg opp over tiår. Flertallet er derfor tilfreds med at budsjettavtalen for 2016 innebærer at forfallet reduseres totalt med om lag 2 mrd. kroner.

Flertallet vil fremheve at statsbudsjettet for 2016 med den påfølgende avtalen bidrar til et grønt skifte i transportsektoren og skaper arbeid, aktivitet og omstilling i en tid med økende ledighet som følge av halvert oljepris.

2.3 Generelle merknader fra komiteen

2.3.1 *Generelle merknader fra Høyre og Fremskrittspartiet*

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet mener at effektive kommunikasjoner er en forutsetning for å kunne ta hele landet i bruk til næringsvirksomhet og skape gode boområder også utenfor de store byområdene. Siden regjeringsskiftet har utbygging og vedlikehold av infrastruktur vært blant regjeringens hovedsatsingsområder. Det har vært en formidabel aktivitetsøkning for utbygging av både vei og jernbane, og når det gjelder vedlikehold er det et taktskifte. Disse medlemmer vil fremholde at dette fortsetter med budsjettforslaget for 2016. Disse medlemmer mener at hovedutfordringen med norsk infrastruktur i dag er svakt utbygde hovedferdselsårer. Disse medlemmer mener at dette kan løses gjennom økte bevilgninger samt strukturelle endringer av plan- og utbyggingsarbeidet.

Disse medlemmer viser til at regjeringens satsing på infrastruktur er særlig viktig i en tid med økende ledighet, både gjennom at flere kommer direkte i jobb på prosjektene, og gjennom at arbeids-

plassene i hele landet blir tryggere når bedriftenes transportkostnader reduseres. Videre viser disse medlemmer til at økt satsing på vedlikehold er et av de mest målrettede tiltak

akene mot økende ledighet, da det er arbeid som krever relativt lite planlegging, og kan iverksettes raskt.

Disse medlemmer registrerer at statens vegvesen (SVV) arbeider med fjordkrysningsalternativer som er teknologisk grensesprengende. Disse medlemmer er opptatt av at regjeringen sikrer en god tilnærming til raskest mulig realisering av tiltrengte vegprosjekter der det etterstrebes å unngå unødvendig kompliserte teknologiske løsninger med uoversiktlige kostnader. Samtidig ser disse medlemmer stor verdi i at ulike teknologiske miljøer og aktører blir involvert i tidlig fase for å bidra til et best mulig resultat.

TRAFIKKSikkerheten styrkes

Disse medlemmer vil vise til at arbeidet for å nå nullvisjonen for hardt skadde og drepte i trafikken står sentralt i regjeringens arbeid, og at man arbeider for å nå målet i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet om maksimalt 680 hardt skadde og drepte innen 2018. Disse medlemmer er glade for å se at ulykkestallene for 2014 og hittil i 2015 er blant de laveste vi har siden 1950-tallet, og vil vise til at regjeringens strategi for tryggere veier, økte kontroller av tunge kjøretøy, sammen med det langsiktige holdningsskapende arbeidet, er viktige bidrag for at denne utviklingen skal fortsette også i årene fremover.

Disse medlemmer vil vise til at målet skal nås gjennom en kombinasjon av trafikant-, kjøretøy- og veiltak. Disse medlemmer mener at å bygge ut veinettet med mer møtefri vei, sørge for vedlikehold av veinettet samt legge til rette for en modernisering av bilparken, er viktige trafikksikkerhetstiltak som gir betydelig effekt. Regjeringens budsjettforslag gir solide bidrag i en slik retning.

Disse medlemmer vil bemerke at regjeringens strategi for bedre trafikksikkerhet handler om bedre veistandard og midtdelere, godt vedlikehold og økt bruk av forsterket midtoppmerking, sammen med tiltak rettet mot trafikanter og kjøretøy. Innen trafikanter- og kjøretøyområdet prioriteres kontroll av tunge kjøretøy, særlig vinterutrustning og bremses. Disse medlemmer mener det er viktig å prioritere trafikksikkerhetsmidler på målrettede tiltak med dokumentert effekt.

Disse medlemmer mener det er viktig å prioritere infrastruktur som bedrer sikkerheten for barn og unge i trafikken, og vil i den sammenheng peke på at utbygging av gang- og sykkelveier er et svært viktig tiltak.

TRANSPORTSEKTOREN REFORMERES

Disse medlemmer mener at like viktig som gode økonomiske rammer, er måten vi organiserer utbyggingsarbeidet på. Utbygging av både vei og bane har i flere tiår vært preget av en stykkevis og delt tilnærming. På tross av noe økte rammer under forrige regjering, ble få grep tatt for å løse dette grunnleggende problemet, samtidig som store deler av de økte rammene kom fra en ukritisk bruk av bompenger. Disse medlemmer vil vise til at veireformen «På rett vei» ble vedtatt av Stortinget i juni 2015, og at denne vil erstatte stykkevis og delt utbygging med sammenhengende utbygging og finansiering. Disse medlemmer vil vise til at veiselskapet Nye Veier AS nå er etablert og vil starte sitt arbeid med utvalgte strekninger på E6, E18 og E39. Disse medlemmer er tilfreds med at selskapet tilføres nødvendige midler i 2016 for raskt å kunne starte sitt viktige utbyggingsarbeid.

Disse medlemmer mener bompengendeelen i nye veiprojekter skal reduseres. Regjeringens bompengereform gjør at antallet bomselskaper reduseres fra et femtital til 5. Lavere administrasjons- og finansieringskostnader vil gi effekter som skal komme alle landets bilister til gode gjennom lavere bomtakster eller kortere nedbetalingstid.

Disse medlemmer viser til at jernbanereformen «På rett spor» ble vedtatt av Stortinget i juni 2015, og at denne vil styrke jernbanens konkurransekraft gjennom klarere ansvarsforhold, en sterkere kundeorientering og en mer hensiktsmessig organisering. Videre vil en mer langsiktig finansiering bidra til at jernbane bygges ut mer effektivt og vedlikeholdes mer forutsigbart.

FORFALLET PÅ VEI OG BANE REDUSERES

Disse medlemmer vil bemerke at det har bygd seg opp et betydelig vedlikeholdsetterslep på den norske infrastrukturen; forfallet har pågått over tiår. Disse medlemmer mener det er like viktig å ta godt vare på den infrastrukturen vi har som å bygge nytt. Disse medlemmer viser til at regjeringen i 2014 stanset veksten i forfall på vei og bane, og at i 2015 og i forslaget for 2016 reduseres forfallet på vei og bane med flere milliarder kroner.

Disse medlemmer vil fremheve at redusert forfall og høyere standard på jernbanens infrastruktur gir bedre driftsstabilitet og punktligere tog, mens bedre veivedlikehold og nytt veidekke er av sentral betydning for trafikkikkerhet og fremkommelighet.

TRANSPORTSEKTOREN BIDRAR I DET GRØNNE SKIFTET

Disse medlemmer vil vise til at Norge har forpliktet seg til å kutte klimautslippene med minst 40 pst. innen 2030, sammenlignet med 1990, og at

transportsektoren er ett av fem særlige innsatsområder for dette, jf. Meld. St. 13 (2014–2015).

Disse medlemmer vil i denne sammenheng vise til at budsjettet til Jernbaneverket har økt med over 50 pst. siden regjeringsskiftet, og at regjeringens forslag til kollektiv i storbyområdene for 2016 innebærer at bevilgningene til dette formålet overoppfylles for tredje år på rad, i forhold til Nasjonal transportplan 2014–2023. Disse medlemmer viser til at en stor satsing på kollektiv er nødvendig for å løse transportutfordringene i storbyene, og klimautfordringene globalt. Disse medlemmer vil prioritere hverdagsreisene som gjøres 200 ganger i året, foran de reisene som gjøres 2–3 ganger i året.

Disse medlemmer vil vise til at et hyppigere persontogtilbud rundt byområdene gjør at flere kan velge toget som transportmiddel, og i den sammenheng peke på at det nå går rundt 100 flere tog gjennom Oslo enn det gjorde før og at jernbanen har hatt en kraftig passasjervekst de senere årene. Videre vises det til at Enova i september (2015) la frem offensive program for å bidra til en mer miljøvennlig transportsektor, og at Enova, gjennom klimateknologifondet, er styrket med mange milliarder siden regjeringsskiftet.

Disse medlemmer vil legge til rette for at mer av veksten i godstransporten kan tas av jernbanen eller sjøveien. Bygging av ny infrastruktur og redusert vedlikeholdsetterslep styrker konkurransevnen til jernbanen. Disse medlemmer viser til at vi nå kan se positive tegn ved at godstrafikken på jernbanen øker.

For å bedre særlig nærskipfartens rammebetingelser mener disse medlemmer at avgiftsbelastningen må reduseres, og vil trekke frem at losberedskapsavgiften reduseres, mens konkurranseutsetting av tilbringertjenesten, dvs. transport av los til og fra lospliktige skip, gir ytterligere reduksjoner i kostnadene for nærskipfarten.

LUFTFARTEN EFFEKTIVISERES OG EKOMNETTENE STYRKES

Disse medlemmer viser til at luftfarten er en sentral del av landets infrastruktur og mener det er viktig å legge til rette for en mer effektiv luftfart og prioritere forenklingsarbeid. Det må utvikles effektive lufthavner med tilstrekkelig kapasitet, og disse medlemmer vil fremheve at det gjennomføres store byggeprosjekt på flere av lufthavnene for tiden. Disse medlemmer merker seg at regjeringens utbyttepolitikk for Avinor AS har gitt selskapet forutsigbare rammer for å gjennomføre disse. Disse medlemmer vil også fremheve innføringen av ordningen Connecting Norway som forenkler overgangen for utenrikspassasjerer som mellomlander på

Oslo lufthavn på vei til andre destinasjoner, ved at de kan sende bagasjen direkte til sluttdestinasjonen.

Disse medlemmer viser til at arbeidet med å styrke ekomnettene fortsetter. Både folk og næringsliv er avhengig av stabile ekomnett, og staten bidrar ekstra i tillegg til alt arbeidet som tilbyderne gjør i sektoren. Disse medlemmer viser til at den gode veksten i bredbåndsdekningen fortsetter og at det videre skal tilrettelegges for mest mulig kostnadseffektiv kommersiell utbygging av høyhastighetsbredbånd.

2.3.2 Generelle merknader fra Arbeiderpartiet

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet vil utvikle et moderne og framtidsrettet transportsystem som gjør trafikkavviklingen enklere, raskere og tryggere. Det skal være gode kommunikasjoner og transportmuligheter over hele landet. Disse medlemmer viser til at veier, jernbane, havner og lufthavner bidrar til å binde landet sammen og er avgjørende for næringsutvikling og for at folk skal

kunne bo i hele landet. Både distriktenes og byenes behov må derfor ivaretas. Disse medlemmer viser 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 viser til at økt fremkommelighet, bedre sikkerhet og miljøhensyn ligger til grunn for Arbeiderpartiets samferdselspolitikk.

Disse medlemmer viser til at Arbeiderpartiet i sitt forslag til statsbudsjett for 2016 foreslår at ramme 17 settes til 57 603 677 000 kroner, som er en økning i forhold til regjeringens forslag på 463 312 000 kroner.

Disse medlemmer viser til at Arbeiderpartiets forslag til statsbudsjett for 2016 tar utgangspunkt i budsjettforslaget fra regjeringen Solberg, jf. Prop. 1 S (2015–2016), samt tilleggsproposisjoner 1–2. Konkrete endringer på rammeområde 17 i forhold til regjeringens forslag omtales i det kommende.

Disse medlemmer foreslår følgende endringer til regjeringens forslag:

Kap.	Post	Tekst		Mill. kr.
1300	21	Spesielle driftsutgifter - utredninger, modernisering av transportsektoren		-24 288
1300	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	Trygg trafikk	6 500
1300	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	Elbil-foreningen	1 500
1300	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	Pendleralliansen	500
1300	74	Tilskudd til redningsvesen		10 000
1311	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser		7 700
1320	23	Drift og vedlikehold av riksveger, trafikant- og kjøretøytilsyn m.m.		-248 000
1320	30	Riksveginvesteringer		-163 500
1320	30	Riksveginvesteringer		1 000 000
1320	30	Riksveginvesteringer	Hålogolandsbrua	30 000
1320	30	Riksveginvesteringer	kollektivsatsing	700 000
1320	31	Skredsikring riksveger		163 500
1320	61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene		-192 500
1320	62	Skredsikring fylkesveger		75 000
1321		Utbyggingsvesen for veg		-1 300 000
1330	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport	TT-ordningen	20 000
1330	75	Rentekompensasjon for bompengelån		-400 000
1350	23	Drift og vedlikehold		200 000
1350	30	Investeringer i linjen		300 000
1351	70	Kjøp av persontransport med tog		41 400
1360	1	Driftsutgifter	Borg havn	10 000
1360	1	Driftsutgifter	Slepebåtberedskap	-18 000

Kap.	Post	Tekst		Mill. kr.
1360	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg		43 500
1360	30	Nyanlegg og større vedlikehold	Longyearbyen havn	100 000
1380	71	Tilskudd til bredbåndsutbygging	Bredbåndsutbygging	100 000
Sum endringer utgifter				463 312

KLIMA

Disse medlemmer viser til at klimaeendringene er en av vår tids aller største utfordringer. Transportsektoren står for om lag 1/3 av de samlede norske klimautslippene, og tiltak innen sektoren vil ha stor betydning for reduksjon av utslippene. Disse medlemmer vil derfor understreke viktigheten av å utvikle transportsystemet slik at de miljøskadelige virkningene blir begrenset.

Disse medlemmer vil legge vekt på teknologiutvikling, kollektivtransport og utvikling av miljøvennlige transportmidler.

Disse medlemmer viser til at flere deltakere på Stortingets høring om Prop. 1 S (2015–2016) mener at forslaget til statsbudsjett er for lite offensivt for å nå kravene til innenlands kutt i utslipp.

Disse medlemmer viser til at Transnova var en del av Statens vegvesen, men ble nedlagt fra 1. januar 2015 og overført til Enova. Hovedmålet med Transnova har vært å bidra til reduserte klimautslipp fra transportsektoren gjennom tilskudd til prosjekter. Disse medlemmer har merket seg at flere deltakere på Stortingets høring om Prop. 1 S (2015–2016) er bekymret for at transportsektoren får for lite oppmerksomhet i Enova.

Disse medlemmer viser til Norsk trafikkbarometer for 2015 hvor 70 pst. oppgir at bilen er det foretrukne transportmiddelet. Disse medlemmer mener det er viktig med tiltak som støtter opp under formålet som bidrar til lavslippsamfunnets mål om mindre utslipp fra persontrafikken. Flere steder i landet er det etablert bilpools for de som ønsker å dele bruken av bil med andre. Disse medlemmer viser øg til vellykkede forsøk i Bergen med å få arbeidspendlere til å kjøre sammen. Ved bruk av appen Carma har over 2 600 brukere gjort over 20 000 samkjøringer i årets første fire måneder. Disse medlemmer mener at det er positivt at flere går sammen om å bruke kapasiteten som ligger i hver bil. Disse medlemmer mener det ligger et stort potensial i å endre folks reisevaner slik at de totale klimautslippene går ned. Disse medlemmer mener erfaringene med slike delingsordninger er spennende, og vil følge disse utviklingstrekkene nøye framover.

NTP – NASJONAL TRANSPORTPLAN

Disse medlemmer viser til at Arbeiderpartiet i regjering startet tidenes samferdselsløft. De vedtatte nasjonale transportplaner for perioden 2005–2013 ga et viktig løft til samferdselsektoren. Planene ble også fulgt opp med årlige bevilgninger over statsbudsjettene.

Disse medlemmer viser til at nivået på Nasjonal transportplan 2014–2023 (Meld. St. 26 (2012–2013)) er historisk høyt med totalt 508 mrd. kroner til drift, vedlikehold og investeringer i perioden. Disse medlemmer viser til at forutsetningen er at det følges opp med årlige bevilgninger over statsbudsjettet.

Disse medlemmer har merket seg at regjeringen på overordnet nivå følger opp Nasjonal transportplan 2014–2023 (Meld. St. 26 (2012–2013)) som regjeringen Stoltenberg II la frem, jf. Innst. 450 S (2012–2013). Disse medlemmer er tilfreds med dette.

Disse medlemmer tar til etterretning at regjeringen nå er tilfreds med å oppfylle planen og ikke vil innfri sine egne partiers løfter fra behandlingen av Nasjonal transportplan 2014–2023 (Meld. St. 26 (2012–2013)). Disse medlemmer viser til at regjeringspartiet Høyre lovte 2 mrd. kroner mer årlig i sin alternative nasjonale transportplan og at regjeringspartiet Fremskrittspartiet lovte hele 45,5 mrd. kroner mer årlig til samferdsel i sin alternative nasjonale transportplan. Disse medlemmer konstaterer derfor at regjeringspartiene ikke følger opp sine egne løfter og ambisjoner i samferdselsektoren.

Disse medlemmer merker seg at regjeringen ønsker å:

- Kutte midlene til skredsikring riksveger med 266,3 mill. kroner
- Redusere særskilte tilskudd til kollektivtransporten med 14 mill. kroner
- Redusere investeringer i jernbane med 1 511,8 mill. kroner
- Redusere rammen til Kystverket med 96 mill. kroner
- Redusere kjøp av posttjenester med 15 mill. kroner
- Redusere tilskuddet til bredbåndsutbygging med 58,5 mill. kroner.

Arbeiderpartiet vil videreføre den storsatsingen på veg, jernbane, luftfart og havner vi startet i regjeringen og følger derfor opp med nødvendige bevilgninger i vårt alternative statsbudsjett.

FRAMDRIFT OG OPPFYLLELSE

Disse medlemmer viser til at Nasjonal transportplan i periodene 2005–2009 og 2009–2013 ble overopplyst. For å sikre fortsatt legitimitet og tillit til planen som prioriteringsverktøy for samferdsel, mener disse medlemmer at det er viktig at rammene for planen innfris for fireårsperioden. Disse medlemmer viser til at regjeringen ligger etter på bevilgninger for veg og Kystverket i forhold til et flatt gjennomsnitt for perioden. Disse medlemmer forutsetter at regjeringen vil følge opp med nødvendige midler til å nå rammene for Nasjonal transportplan gjennom sitt forslag til statsbudsjett for 2017.

PLANLEGGING – HALVERING AV PLANLEGGINGSTIDEN, EFFEKTIVISERING AV INNSIGELSESORDNINGEN OG BRUK AV TIDSRISTER

Disse medlemmer viser til at det i Nasjonal transportplan 2014–2023 (Meld. St. 26 (2012–2013)) er en målsetting om å halvere den totale planleggingstiden for store samferdselsprosjekt. I NTP er det angitt en rekke forslag til tiltak på kort sikt. Ifølge svar på budsjettsspørsmål nr. 551 har ikke regjeringen Solberg utført noen systematisk kartlegging av tidsbruken i samferdselsprosjekter. Disse medlemmer viser til regjeringen har gått høyt på banen med retorikk om at alt skal gjøres mye raskere enn før. Disse medlemmer synes det er passivt, og etter spør en raskere oppfølging av forslagene i NTP.

KOLLEKTIVTRANSPORT

Disse medlemmer 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 hele landet, selv om behovene åpenbart er størst og lettest å organisere i de mest befolkningstette områdene.

Disse medlemmer viser til behandlingen av Meld. St. 27 (2014–2015) På rett spor – reform av jernbanesektoren, jf. Innst. 386 S (2014–2015), og sine merknader i den forbindelse. Disse medlemmer registrerer at den såkalte jernbanereformen vil kreve store administrative ressurser, og ser med stor skepsis på det store administrative apparatet som vil bli etablert. Disse medlemmer er ikke enig i det stortingsflertallet har vedtatt, og ville i stedet for full konkurranseutsetting og privatisering ha brukt ressurser på å bedre jernbanens infrastruktur

for å bygge en mer moderne jernbane rustet for framtida.

Disse medlemmer ønsker et nasjonalt løft for kollektivtransporten i de største byområdene. Disse medlemmer viser til at veksten i persontrafikken i de største byområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange som avtalt i klimaforliket, jf. Meld. St. 21 (2011–2012) og Innst. 390 S (2011–2012).

Disse medlemmer mener at staten må ta et særlig ansvar for utbygging og drift av bybaner og busslinjer med egne traseer, som er avgjørende for gode transportløsninger i storbyene. Disse medlemmer mener at staten etter forhandlinger med kommunene bør påta seg inntil 70 pst. av investeringsutgiftene for slike prosjekter. Disse medlemmer mener et klart krav til kommunene for å få denne statlige medvirkningen må være at de forplikter seg til omfattende utbygging av boliger knyttet til traseene.

Disse medlemmer mener at drosjene har en plass som en del av et helhetlig system for kollektivtransport. Særlig gjelder dette i distriktene.

Disse medlemmer viser til at økning i merverdiavgiften og fjerning av sektorunntaket for differensiert arbeidsgiveravgift begge trekker i feil retning for transportnæringen. Disse medlemmer er bekymret for at det kan føre til en svekkelse av tilbudet om kollektivtransport i strøk med lav befolkningstetthet.

Disse medlemmer viser til at de som kjører turkjøring fra utlandet er fritatt for merverdiavgift. Disse medlemmer har merket seg at økningen i merverdiavgift for transportsektoren svekker konkurransekraften til norske turbiloperatører.

TT-ORDNINGEN

Disse medlemmer viser til at transporttjenesten (TT-ordningen) er ment for dem som ikke kan benytte ordinær kollektivtransport, som alternativ til kollektivreiser og egen bil. For synshemmede og andre funksjonshemmede er TT-ordningen viktig for å kunne leve et normalt aktivt hverdagsliv. Disse medlemmer har merket seg at det er store variasjoner fylkene imellom, og mange opplever ordningen mangelfull. Disse medlemmer mener regjeringen bruker for langt tid med å finne en god, varig løsning og mener tiden er overmoden for at forsøksordningen utvides til flere fylker og på sikt innføres som en nasjonal ordning for brukere med særlige behov.

Disse medlemmer viser til at flere under Stortingets høring om Prop. 1 S (2015–2016) gav uttrykk for bekymring i framdriften med å nå målet om et universelt utformet transportsystem i 2025. Disse medlemmer viser til at et av hovedmålene i

Nasjonal transportplan 2014–2023 (Meld. St. 26 (2012–2013)) er at transportsystemet skal bli universelt utformet. Disse medlemmer mener regjeringen må prioritere arbeidet med et universelt utformet transportsystem høyere, slik at vi når målsettingen.

TRAFIKKSIKKERHET

Disse medlemmer viser til at det er en visjon i Nasjonal transportplan 2014–2023 (Meld. St. 26 (2012–2013)) at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i transportsektoren. Disse medlemmer mener at til tross for en betydelig reduksjon i antall alvorlige trafikkulykker de siste årene utgjør antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken fortsatt et alvorlig samfunnsproblem. Disse medlemmer viser til at trafikksystemet er et samspill mellom trafikant, kjøretøy og infrastruktur. Det er derfor nødvendig å arbeide målrettet på alle tre områdene. Disse medlemmer er kritiske til at regjeringen i for stor grad bare vektlegger trafikksikkerhet gjennom forbedringer i infrastruktur. Disse medlemmer mener trafikksikkerhetsarbeid rettet mot trafikanter og kjøretøy også vil utgjøre avgjørende bidrag til å nå visjonen om null hardt skadde og drepte i trafikken.

LADING AV ELBILER

Disse medlemmer er gjort kjent med at effektkravet fra Enova i forbindelse med utbygging av ladestasjoner er satt til 50 kW. Hurtiglading er viktig for at elektriske kjøretøy kan konkurrere effektivt mot biler med forbrenningsmotor. Vi vet at batteriteknologien utvikles raskt og at batteriene blir større. Med en slik utvikling er det av stor betydning at effektkapasiteten og effektkravene ved utbygging av ladestasjoner tar opp i seg denne utviklingen. Ved økt effektkrav i forbindelse med utbygging av ladestasjoner vil ladetiden reduseres og slik sett øke mulighetene for elektrisk transport. Disse medlemmer mener det bør stilles krav om at effektkravet økes til 120 kW og at elektrisitetsnettet i tilknytning til utbygging av ladestasjoner har tilstrekkelig med kapasitet for å oppgraderes til ladere med høyere effekt etter hvert som teknologien utvikles.

SKILTING AV TURSTIER

Disse medlemmer viser til at gange er en del av løsningen for å nå målene om utslippsreduksjon i klimaforliket, jf. Meld. St. 21 (2011–2012) og Innst. 390 S (2011–2012). Disse medlemmer mener byer og tettsteder bør bli mer tilrettelagt for gange gjennom en langsiktig utvikling av mer konsentrert by- og tettstedsstruktur. Disse medlemmer viser til «Nasjonal gåstrategi» utarbeidet av Statens vegvesen, og mener tiltak som bedre skilting,

fokus på samspill i trafikken, økt vedlikehold mv. vil bidra til at flere vil velge gange som transportform.

FOU – BEHOV FOR STYRKING – FORSKNINGSRÅDETS PROGRAM – BIODRIVSTOFF

Disse medlemmer viser til Forskningsrådets rapport «Ingen vei utenom» som viser at det er et løft i transportrelatert FoU, næringslivets og det offentlige innovasjonsevne. Disse medlemmer slutter seg til behovet for å styrke disse områdene.

BREDBÅND

Disse medlemmer er svært kritiske til kuttet på bredbåndsutbygging, og vil understreke at tilgang til digital infrastruktur for alle er viktig for god kommunikasjon og vekst i hele landet. Disse medlemmer har merket seg at regjeringen har valgt å ikke innfri regjeringserklæringens løfte om å tilgodelese IKT-infrastruktur og bredbånd med avkastning fra infrastrukturfondet.

2.3.3 *Generelle merknader fra Kristelig Folkeparti*

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til at Kristelig Folkepartis alternative statsbudsjett for 2016 tar utgangspunkt i budsjettforslaget fra regjeringen Solberg, jf. Prop. 1 S (2015–2016), Prop. 1 S Tillegg 1 (2015–2016) og Prop. 1 S Tillegg 2 (2015–2016). Dette medlem viser til at Kristelig Folkepartis alternative statsbudsjett fremgår av finansinnstillingen, jf. Innst. 2 S (2015–2016), samt Innst. 13 S (2015–2016), denne innstillingen, i form av primærstandpunkter i generell merknad og merknader under de enkelte kapitler. Dette medlem viser videre til at det er inngått en budsjettavtale mellom Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre og at dette medlem som følge av dette slutter seg til de endringer som følger av avtalen.

HELHETLIG TRANSPORTPOLITIKK

Trygge og effektive veier er viktig for folk og næringsliv i hele landet. Dette medlem mener sikkerheten på vei må styrkes og rasfare reduseres. Jernbanen skal forbedres gjennom reformer, fornyelse og økte bevilgninger. I Kristelig Folkepartis alternative statsbudsjett styrkes sikkerheten på vei, det foreslås å opprette en ny nasjonal TT-ordning og det satses på bredbånd og fiskerihavner for å styrke næringsgrunnlaget i distriktene.

FORNYELSE AV VEI OG BANE

Dette medlem mener transportsektoren trenger fornyelse, og dette medlem er derfor positiv til at det nye politiske flertallet nå tar viktige grep. Det trengs store reformer både på vei og bane. Reise-

hverdagen skal bli sikrere, mer effektiv og mer miljøvennlig. Dette medlem er svært tilfreds med at det politiske flertallet bestående av Kristelig Folkeparti, Fremskrittspartiet, Høyre og Venstre har sørget for å vedta nødvendige reformer både på vei og bane. Strukturelle endringer for hvordan vi finansierer, planlegger og bygger vei og bane i Norge, har vært etterlyst lenge, og dette medlem mener det var på høy tid å få på plass de nødvendige vedtak som muliggjør en fornyelse av samferdselssektoren slik Kristelig Folkeparti har programfestet og etterlyst. Dette medlem er derfor glad for, og støtter opp om, de hovedgrep som tas av Solberg-regjeringen på samferdselsområdet.

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

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

Dette medlem mener det trengs større forutsigbarhet for prosjekt som går over tid. Avbrudd i utbygginger som følge av omprioriteringer på de årlige statsbudsjettene, er lite effektivt og irriterende for folk som rammes. Dette medlem har lenge etterlyst finansieringssystemer hvor planlagte og påbegynte prosjekter i større grad kan gjennomføres i sammenheng, og dette medlem er glad for at regjeringens reformarbeid på samferdselsfeltet nettopp har dette som siktemål. Dette medlem mener det må legges til rette for nye finansieringsmuligheter og alternative organiseringsformer, slik at investerings takten både på vei, bane og kollektiv kan økes. Samtidig mener dette medlem det er stort behov for en ny insentivstruktur i norsk jernbanesektor, og dette medlem vil understreke at Kristelig Folkeparti vil ha en ny dynamikk med økt konkurranse inn i norsk jernbanesektor til det beste for kundene. Dette medlem vil styrke toget som attraktivt transportmiddel. Da kreves et pålitelig togtilbud, tilstrekkelig kapasitet, god komfort og høy sikkerhet. Driftsstabil og kapasitetssterk infrastruktur og togmateriell som håndterer store transportstrømmer, er nødvendig for å bedre togtilbudet. Dette medlem mener derfor det er riktig med en solid satsing på vedlikehold av jernbanens infrastruktur. En mer vel fungerende jernbane vil også være et godt virkemiddel i arbeidet med å lette boligpresset i storbyene. Be-

folkningsveksten er sterk i og rundt de store byene. Dette medlem mener det er viktig at kollektivnettet i byene bygges ut for å gi de som ønsker det et alternativ til bil der det er mulig og hensiktsmessig, og dette medlem viser til Kristelig Folkepartis alternative statsbudsjett der kollektivsatsingen i byene styrkes med 100 mill. kroner.

RASSIKRING

Dette medlem er bekymret for at mange bilister i dag må leve med svært rasutsatte veier. Det er en belastning for den enkelte og fører til mye utrygghet i hverdagen. Dette medlem vil styrke satsingen på rassikring og viser til Kristelig Folkepartis alternative budsjett hvor det foreslås å øke bevilgingen til rassikring av fylkesveier med 150 mill. kroner.

NASJONAL TT-ORDNING (TILRETTELAGT TRANSPORT)

Dette medlem viser til at Transporttjenesten (TT) er ment for dem som ikke kan benytte ordinær kollektivtransport som alternativ til kollektivreiser og egen bil. For synshemmede og andre med sanse- nedsettelse er TT-ordningen viktig for å kunne leve et normalt aktivt hverdagsliv. Dette medlem har merket seg at det er store variasjoner fylkene imellom, og mange opplever ordningen mangelfull. Dette medlem viser til at Kristelig Folkeparti vil opprette en nasjonal TT-ordning for brukere med særlige behov, og viser i den forbindelse til Kristelig Folkepartis alternative budsjett der det foreslås å bevilge midler til en fullskala nasjonal TT-ordning for brukere med særlige behov.

ELBIL

Dette medlem vil legge til rette for at flere kan bruke elbil både i bysentra og over lengre avstander, og sammenhengende utbygging av ladeinfrastruktur er derfor viktig. Mye ligger til rette for økt bruk av elbil de neste årene, og dette medlem mener utviklingen må følges opp av økt utbygging av ladeinfrastruktur. Dette medlem er opptatt av at Transnovas oppgaveportefølje ivaretas og styrkes innenfor rammen av Enova.

Dette medlem vil støtte opp om Norsk elbilforenings virksomhet. Dette medlem viser til at Norsk elbilforening blant annet driver arbeid overfor fylker, kommuner, borettslag, bransje og entreprenører, i tillegg til at foreningen representerer Norge som foregangsland på elbil i verden. Dette medlem mener fortellingen om det norske elbilveret er svært god reklame for Norge, og viser til Kristelig Folkepartis alternative budsjett der det foreslås å løfte Norsk elbilforening inn på statsbudsjettet med en bevilging på 2,5 mill. kroner.

GANG- OG SYKKELVEIER

Dette medlem mener det må satses mer på bedre tilrettelegging for syklist, flere og bedre sykkelveier. Dette medlem peker på at kommuner og fylkeskommuner har et betydelig ansvar for å legge til rette for trafikksikre løsninger for gående og syklende. Dette medlem er derfor tilfreds med at Kristelig Folkeparti gjennom forhandlinger med regjeringspartiene og Venstre fikk på plass en belønningsordning for gang- og sykkelveier. Dette medlem viser til at ordningen har som formål å belønne kommuner som satses på bygging av gang- og sykkelvei. Dette medlem vil øke den statlige bevilgningen til ordningen, og viser til at Kristelig Folkeparti i sitt alternative statsbudsjett for 2016 foreslår å bevilge 50 mill. kroner til belønningsordningen for gang- og sykkelvei utover regjeringens forslag.

TRAFIKANTRETTET ARBEID

Dette medlem mener det er behov for et betydelig løft innen det trafikantrattede trafikksikkerhetsarbeidet. Det må motiveres til mer etterspørsel etter trafikksikkerhet i befolkningen og det trengs større fokus på det lokale trafikksikkerhetsarbeidet i kommuner og fylker. Dette medlem viser til at Trygg Trafikk fyller en viktig rolle i trafikksikkerhetsarbeidet, og gjør en viktig jobb for trafikksikkerheten blant barn og unge. Dette medlem 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 mener det er viktig at staten bidrar til å styrke Trygg Trafikks aktivitet, og viser til Kristelig Folkepartis alternative statsbudsjett hvor det foreslås å øke bevilgningen til Trygg Trafikk med 6,5 mill. kroner, utover regjeringens forslag.

KOMMUNALE FISKERIHAVNER

Dette medlem vil støtte opp om bosettingen og fiskerinæringen langs kysten. Havressursene skal kunne utnyttes på en god og trygg måte. Tilskudsordningen til kommunale fiskerihavner er et viktig tiltak for å sikre fiskerinæringens infrastruktur og for å redde liv. Dette medlem viser til at det i Kristelig Folkepartis alternative statsbudsjett foreslås å styrke denne tilskudsordningen med 40 mill. kroner.

BREDBÅND

Dette medlem viser til at bredbånd og effektive IKT-systemer er viktig og helt sentralt for innbyggere og næringsliv i hele landet. Dette medlem er skuffet over at regjeringen kutter i bevilgningene til bredbånd, og dette medlem viser til Kristelig Folkepartis alternative statsbudsjett der det foreslås å øke bevilgningen til bredbånd for å styrke næringsgrunnlaget i distriktene.

2.3.4 Generelle merknader fra Senterpartiet

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til at en sterk infrastruktur- og transportpolitikk er en nødvendig forutsetning for visjonen om å ta hele Norge i bruk. Dette medlem vil utvikle et moderne og framtidsrettet transportsystem som gjør trafikkavviklingen enklere, raskere og tryggere. Dette vil styrke konkurransekraften til næringslivet i hele landet, gi et bedre bymiljø og en sterkere nasjonal klimainnsats, og styrke regional og lokal utvikling. Det viktigste samferdselspolitiske grepet i Senterpartiets alternative statsbudsjett for 2016 er å følge opp Nasjonal transportplan for 2014–2023. Dette medlem vil understreke at det er denne transportplanen, som ble lagt fram av en samferdselsminister fra Senterpartiet, som regjeringen nå er i ferd med å iverksette. Dette medlem er glad for dette, men mener at regjeringen på egen kjøll har introdusert noen uheldige feilprioriteringer som burde vært korrigert.

Dette medlem vil særlig peke på nedprioriteringen av samferdselstiltak i distriktene og nevner også regjeringens kraftige forverring av pendlernes skattevilkår. Dette medlem mener det må satses kraftig på rassikring, fjerning av flaskehals på veinettet, krysningsspor på jernbanen, sterk satsing på havner og farleder, og utbygging av bredbåndsdekningen i distriktene og mobilnettet langs transportårene.

LØFT FOR FYLKESKOMMUNER OG KOMMUNER

Dette medlem legger vekt på at regjeringen på flere måter har forverret den økonomiske situasjonen i fylker med et krevende ansvarsområde på transportfeltet. Dette medlem vil understreke at romsligere statlige overføringer til kommunesektoren som Senterpartiet foreslår, på en kraftfull måte vil styrke fylkeskommuners og primærkommuners muligheter til å prioritere infrastruktur på egne budsjetter.

Dette medlem er svært opptatt av å unngå et klasseskille på vegene, hvor fylkesvegene forfaller mens riksvegene settes i stand. Dette medlem viser i den forbindelse til et forslag om kraftig økning av de statlige midlene til fylkeskommunene i Senterpartiets alternative budsjett, øremerket til vedlikehold av fylkesveger. Dette medlem vil understre-

ke at det viktigste for trafikantene er et sammenhengende, godt vegnett, uavhengig av hvilket forvaltningsnivå som eier vegen de kjører på, og dette medlem vil gi honnør til fylkeskommunenes innsats for å ivareta sine forpliktelser på samferdselsområdet innenfor utilstrekkelige rammer.

Dette medlem viser til at omleggingen av inntektssystemet for fylkeskommunene, de såkalte fylkesnøkklene, var ett av de store spørsmål i debatten om statsbudsjett høsten 2014. Senterpartiet støttet ikke regjeringens forslag til ny inntektsmodell fordi kriteriene var dårlig utredet og ga store utslag. Dette medlem minner om at noen fylker kom særlig dårlig ut, først og fremst de som hadde en stor andel båt- og ferjedrift og spredt bosetting: Nordland, Troms, Finnmark og Sogn og Fjordane.

Dette medlem viser også til at et samlet storting har erkjent disse problemene og innført en tapskompensasjonsordning for fylkene som kommer dårligst ut. Men denne gir ikke tilstrekkelig kompensasjon for de berørte fylkene, og dette medlem viser til at Senterpartiet i sitt alternative statsbudsjett for 2016 fremmer forslag om å styrke fylkeskommunenes rammer for å øke bevilgningene til båt- og ferjedrift og styrke tapskompensasjonsordning.

NÆRINGSRETTET TRANSPORTPOLITIKK

Dette medlem vil bemerke at mange bedrifter sliter med å opprettholde lønnsomheten i forlenning av den svake utviklingen i norsk oljenæring, særlig på Sør- og Vestlandet. Dette medlem mener det er helt nødvendig å stimulere norsk næringsliv i en periode med svak utvikling, og minner derfor om at Senterpartiet har fremmet forslag i sitt alternative statsbudsjett om halvering av bompengesatsene for tunge kjøretøy fra 1. februar 2016. Dette medlem understreker at forslaget ikke er ment å føre til høyere bompengetakster for andre kjøretøy, og at Senterpartiet foreslår at staten skal dekke inntektstapet for bompengeselskapene.

Dette medlem minner videre om at den omfattende godstrafikken på veinettet innebærer en betydelig utfordring som sikkerhetsproblem, slitasje-problem for vegene og klimaproblem. Dette medlem mener derfor at det bør satses kraftig for å vri godstrafikken over fra veg til jernbane og sjø. Hvis man stimulerer til dette, vil antall ulykker gå ned og Norge vil være bedre i stand til å nå sine mål for utslippsreduksjoner fra godstransportsektoren. Dette er en strategisk viktig satsing i en fase hvor godstransporten forventes å øke betydelig.

Dette medlem vil videre peke på det er helt nødvendig å styrke regulariteten for godstransport på jernbane – særlig på de lange transportstrekningene mellom landsdelene. Dette medlem mener derfor det er strategisk viktig at det legges opp til en stor

satsing på bygging av kryssingsspor på jernbanen, og viser til at Senterpartiet i sitt alternative statsbudsjett for 2016 har foreslått å øke jernbaneinvesteringene med 235 mill. kroner for å takle utfordringene på dette feltet.

Dette medlem viser også til at det er nødvendig å styrke utbyggingen av havner og farleder for å kunne få mer gods på sjøgående transport. Dette medlem viser i den sammenheng til at Senterpartiet i sitt alternative statsbudsjett for 2016 følger opp nærskipsfartsstrategien med å etablere en egen insitamentsordning for godstransport på båt, kostnadsberegnet til 50 mill. kroner. Det er dette medlemms oppfatning at ordningen må videreføres i et langsiktig perspektiv, trolig i hele inneværende NTP-periode (fram til 2023). Dette medlem presiserer at ordningen innrettes slik at man gir en «økobonus» til transportkjøpere som bruker sjøtransport i gitte transportkorridorer. Videre bør ordningen gjelde både for innen- og utenlands gods, og transportkjøper kan fritt velge sjøtransportleverandør.

Videre mener dette medlem at Norge trenger en plan for bedre «intermodalitet». Det er stort behov for å koble sjøsiden bedre sammen med landsiden, spesielt når det gjelder ankomst til havn for godstransport som kommer per veg eller jernbane. Dette medlem viser til at Senterpartiet i sitt alternative statsbudsjett for 2016 foreslår en bevilgning på 50 mill. kroner til en slik plan. Dette medlem viser videre til at Senterpartiet i sitt alternative statsbudsjett for 2016 foreslår å bevilge 50 mill. kroner til Borg havn i Østfold, som må mudres og utbedres. Tiltakene er viktige, både for å ivareta næringslivet og arbeidsplassene i regionen rundt nedre Glomma – og det er dette medlemms klare oppfatning at denne havnen må fungere, hvis målsettingen om nasjonal satsing på godstrafikk på skip skal nås.

Dette medlem viser også til at regjeringen går inn for å endre politikk når det gjelder fiskerihavnene, og at det fra og med 2016 blir foreslått å avvikle tilskuddsordningen rettet mot kommunale fiskerihavner. Dette medlem viser til at Senterpartiet vil gå motsatt vei, og foreslår å styrke den statlige tilskuddsordningen til fiskerihavnanlegg med 70 mill. kroner. Dette medlem understreker at dette er ett av mange forslag i Senterpartiets alternative budsjett som vil bidra til å styrke bosettingen og fiskerinæringen langs kysten, noe som vil gi nasjonale så vel som lokale og regionale gevinster.

Dette medlem minner også om at det nåværende, offentlige vegnettet gir store konkurranseulempes for norsk skogindustri. Det er viktig for effektiviseringen av tømmertransporten at man fjerner «flaskehals» som hindrer innføring av 60 tonn totalvekt og 24 meter lange vogntog på vegnettet. Senterpartiet har i sitt alternative statsbudsjett for

2016 prioritert en egen satsing på å fjerne «flaskehalser» på riksveier, fylkesveier og kommuneveier, og har satt av 390 mill. kroner til slike tiltak i løpet av året.

PENDLERNES SITUASJON

Dette medlem har med uro merket seg at forslaget til 2016-budsjett forverrer pendlernes kår, tredje året på rad. Regjeringen kutter igjen i pendlernes skattefradrag, og denne gangen kraftig. Dette medlem viser til Senterpartiets alternative statsbudsjett for 2016, hvor det foreslås skattelette for pendlere. Dette medlem understreker videre at mange pendlere sliter i dag med overbelastet infrastruktur i de største byregionene. Det er mangel på gode overganger mellom bil og kollektivtransport. Dette medlem viser derfor til Senterpartiets alternative statsbudsjett for 2016, hvor det foreslås en nasjonal plan for å styrke kapasiteten for parkering ved «strategisk viktige» kollektivknutepunkt i storbyregionene Oslo, Bergen, Trondheim og Stavanger. Det er dette medlems oppfatning at en slik plan bør ha som målsetting å tilføre de sentrale stoppestedene rundt de største byene 8 000 nye parkeringsplasser.

KORTBANENETTET

Flytransport står for en viktig del av persontransporten i store deler av landet. Dette medlem minner om at fly er det eneste reelle alternativ for lange reiser i flere regioner. Dette medlem minner videre om Senterpartiets prinsipielle holdning til disse, nemlig at ingen flyplasser på kortbanenettet skal legges ned med mindre det ikke er lokal tilslutning til dette. Dette medlem viser til at Senterpartiet i sitt alternative budsjett for 2016 foreslår å styrke kortbanenettets stilling gjennom forbedret rammevilkår.

Dette medlem minner videre om at Avinor i dag driver 46 flyplasser, og videre at kun et fåtall av disse går med overskudd. Kryssubsidiering mellom «lønnsomme» og «ulønnsomme» flyplasser fører til at alle kan opprettholdes. Dette medlem viser til at regjeringen har varslet at Avinor skal kutte 1,5 mrd. kroner på tre år (2015–2018), noe som særlig kan true flyplasser på Helgeland og i Lofoten.

KLIMAMÅL I TRANSPORTSEKTOREN – ENOVA

Dette medlem understreker at Norges klimamål krever store utslippskutt i transportsektoren, og viser til en rekke forslag i Senterpartiets alternative budsjett som har dette siktemålet.

Dette medlem viser til at Transnovas oppgaver 1. januar 2015 ble integrert i Enovas virkefelt, men at sentrale aktører mener Enova har brukt lang tid på å finne innretning på de støtteordningene som skal bidra til omlegginger i transportsektoren. Det-

te medlem understreker at de tiltak som til nå er lansert, ikke er tilstrekkelige, og det haster med å få på plass nye og forsterkede virkemidler som kan stimulere nullutslippsløsninger i transportsektoren. Dette medlem vil også minne om at det er et presserende behov for å stimulere overgangen til en ny og mer miljøvennlig bilpark hvor ladbare biler, hydrogen og biodrivstoff spiller en sentral rolle. Dette krever store investeringer i lade- og påfyllingsinfrastruktur i hele landet.

HOLDNINGSSKAPENDE ARBEID/TRAFIKKSIKKERHET

Dette medlem vil peke på det særlig fortjenestefulle arbeidet Trygg Trafikk utfører til beste for samfunnet. Organisasjonen har bedt staten om støtte til å gjennomføre fire nasjonale tiltak, og dette medlem vil nevne disse: 1) Kampanje for mer refleksbruk, 2) Kampanje for mer bruk av sykkelhjelm, 3) Kursvirksomhet unge bilførere, 4) Godkjenningsordningen «Trafikksikker kommune».

Dette medlem viser til Senterpartiets alternative budsjett hvor det er foreslått 7 mill. kroner til disse høyst nødvendige tiltakene.

RASSIKRING

Dette medlem minner om at faren for ras er en uhyggelig realitet for veifarende i mange deler av landet. Etter dette medlems mening er en av de største svakhetene ved regjeringens samferdselspolitikk at den ikke prioriterer innsatsen for å sikre veinettet mot ras høyt nok. Dette medlem viser til Senterpartiets alternative statsbudsjett for 2016, hvor det foreslås å øke bevilgningene til rassikring på riksveger med 200 mill. kroner og på fylkesveger med 200 mill. kroner, noe som til sammen utgjør en satsing på rassikring på 400 mill. kroner. Dette medlem minner om at klimaendringer gjør at det raser oftere og på flere steder enn før, derfor er det behov for en sterkere innsats.

EKOM-SATSING – OGSÅ I DISTRIKTENE

Dette medlem har med stor undring registrert at regjeringen i forslaget til statsbudsjett for 2016 foreslår å kutte bevilgningen som bidrar til bedre bredbåndsdekning i områder hvor det kommersielle potensialet vurderes å være for svakt, fra 110 mill. kroner til 51,5 mill. kroner. Dette medlem viser til Senterpartiets alternative budsjett for 2016 hvor det foreslås å styrke bevilgningen med 210 mill. kroner.

Det er dette medlems klare oppfatning at alle må kunne ta del i den nye, digitale virkeligheten – og Norge er inne i en investeringsfase hvor grunnlaget for dette skal legges. Tilgang til moderne ekom-tjenester som mobil og bredbånd er blitt en nødvendighet, både for privatpersoner og bedrifter. Ekom-

tjenestene reduserer avstandsulemper og bidrar til å opprettholde bosetting i distriktene, og blir viktigere og viktigere for reiselivsnæringene. De som rammes av dårlig mobildekning eller ikke har bredbånd, har vanskelig for å gjøre seg nytte av tjenester det private og offentlige tilbyr, og som det i økende grad forutsettes skal skje digitalt.

Dette medlem minner også om at det er store utfordringer knyttet til mobildekningen langs hovedferdselsårene, blant annet langs toglinjene. Mobildekning langs toglinjene, i tunneler og på viktige ferjeruter er viktig for å gjøre arbeid under reise mulig, samtidig som det vil gjøre det mer attraktivt å velge toget som reisemiddel over lengre strekk. Dette medlem viser til at Senterpartiet i sitt alternative statsbudsjett for 2016 foreslår å sette av 150 mill. kroner til å bedre mobildekningen langs hovedferdselsårene.

Dette medlem ber også om at regjeringen kommer tilbake til Stortinget med et forslag om å etablere en støtteordning til investeringer for å legge fiberkabler til utlandet når kraftkabler likevel skal bygges.

FORBEDRET TT-TILBUD TIL BRUKERE MED SÆRLIGE BEHOV

Dette medlem minner om at den foreløpige evalueringen av forsøksprosjektet «Forbedret TT-tilbud til brukere med særlige behov» tyder på at forsøkene har vært en suksess i Nord-Trøndelag og i Møre og Romsdal, og at de har bedret livskvaliteten til målgruppa på en skjellsettende måte. Dette medlem mener det er uheldig at regjeringen avvikler forsøkene og viser til at Senterpartiet i sitt alternative statsbudsjett for 2016 har foreslått å opprettholde og utvikle forsøksordningen, slik at flere brukere i flere fylker kan nyte godt av den. Senterpartiets bevilgningsforslag i 2016 er et ledd i en foreslått opptrapping over fem år for å gjøre ordningen landsdekkende for brukere med spesielt sterkt behov.

2.3.5 *Generelle merknader fra Venstre*

Komiteens medlem fra Venstre viser til at Venstre i sitt forslag til statsbudsjett for 2016 foreslår at ramme 17 settes til 57 816 603 000 kroner, som er en økning i forhold til regjeringens forslag på 676 238 000 kroner.

Dette medlem viser til at Venstres helhetlige forslag til statsbudsjett for 2016 tar utgangspunkt i budsjettforslaget fra regjeringen Solberg, jf. Prop. 1 S (2015–2016), samt tilleggsproposisjoner 1–2. Konkrete endringer på rammeområde 17 i forhold til regjeringens forslag følger av omtale og tabeller under.

Dette medlem vil peke på at samferdselsektoren 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.

Dette medlem vil peke på at gode veier er viktig for god fremkommelighet mellom regionene for økt verdiskaping, utvikling av levedyktige distrikter og for å dekke næringslivets transportbehov. Dette medlem mener både fylkesveinettet og stamveinettet må få høyere standard. For å få ned tallet på drepte og skadde i trafikken, er det nødvendig å innrette transportsystemet slik at det fremmer trafiksikker atferd og samtidig beskytter mot fatale konsekvenser av farlig kjøring.

Dette medlem mener klimaforliket på Stortinget må oppfylles. Derfor prioriterer dette medlem tiltakene som går til å oppfylle disse målene i Nasjonal transportplan. Dette medlem mener at vegprosjektene skal gjennomføres, men viser til at Venstre foreslår mer samlet på riksveginvesteringer enn det som ble budsjettet for i 2015. Dette medlem viser til at Venstre prioriterer å bygge prosjekter innenfor miljø, kollektivtrafikk, sykkel/gange og jernbane først. Dette medlem peker på at Venstre vil omprioriterer 2 mrd. kroner av riksveginvesteringene, hvorav 400 mill. kroner til rentekompensasjon for bompengelån som Stortinget stemte ned så sent som i juni (2015), fra større veiinvesteringer til andre riksveginvesteringer og kollektivtrafikk, sykkel og gange.

Dette medlem mener all transportvekst i og mellom de største byene i Sør-Norge i 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 vil ha som mål å ferdigstille InterCity-strekningene innen 2025.

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 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 det er mulig å få mer ut per investerte krone. Det gir økonomiske besparelser, bedre fremdrift og større sannsynlighet for fullføring innen tidsrammen.

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.

Dette medlem er bekymret for vedlikeholdet av jernbanen, og de forsinkelsene som dette vil medføre på togtrafikken. Ifølge Jernbaneverket vil regjeringens forslag til statsbudsjett føre til større vedlikeholdsetterslep på jernbanen. Dette medlem vil legge Jernbaneverkets innspill til Nasjonal transportplan (NTP) 2014–2023 for vedlikehold og opprustning av jernbanen til grunn for sin politikk, og vil derfor øke vedlikeholdet på jernbanen med 100 mill. kroner.

Dette medlem viser videre til at regjeringen i forbindelse med Prop. 1 S Tillegg 1 (2015–2016) foreslår å redusere de samlede bevilgningene til jernbanevedlikehold med 193,3 mill. kroner. Dette medlem støtter ikke dette forslaget og vil derfor reversere det foreslåtte innsparingstiltaket.

Dette medlem viser til at det er mulig å investere mer i jernbanen i 2016. Dette medlem setter av midler til blant annet Sørumsand stasjon, tiltak for nye tog på Vossebanen, økt tilgjengelighet på Skøyen stasjon, sykkel og innfartsparkering, kapasitetsøkende tiltak i Oslo-området, Heggstad container-terminal og planleggingsmidler til blant annet kryssningsspor Reinsvoll/Gjøvikbanen, dobbeltspor på Ofotbanen, sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen og vendespor på Asker stasjon.

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

På bakgrunn av dette vil dette medlem øke investeringene til jernbane med 515 mill. kroner.

Dette medlem viser til at kollektivtilbudet må være konkurransedyktig med alternativene også på pris. Dette medlem vil prioritere pendlerne, og vil redusere prisen på månedskort og årskort med 20 pst., samtidig som studentrabatten blir økt fra 25

pst. til 40 pst. Samlet vil dette medlem foreslå å bevilge 64,4 mill. kroner til dette formålet.

Dette medlem viser til at stadig mer gods kjøres på vei, og ikke på sjø og bane. Dette medlem mener det er et stort behov og potensial for å få mer gods over fra vei til sjø, og vil foreslå å bevilge 50 mill. kroner for å få fortløpende i dette arbeidet.

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 at dagens overføringer gjennom belønningsordningen ikke er tilstrekkelig for å realisere klimameldingens mål om at trafikkveksten i og rundt de store byene skal tas med kollektivtrafikk. Dette medlem foreslår derfor å øke tilskuddet til belønningsmidlene med 500 mill. kroner.

Dette medlem peker på at bybanesatsinger i de store byene skal 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 satsingen på kollektivtrafikk. Dette medlem vil derfor øke overføringene til dette formålet med 415 mill. kroner, og vil inkludere planleggingsmidler også til T-bane til Ahus og T-baneutvidelse i Bærum.

Dette medlem ønsker økt overføring til sykling og gange velkommen, og foreslår en belønningsordning hvor staten bidrar med 25 pst. eller tilsvarende 500 000 kroner per million kommunene bruker på nye gang- og sykkelveier, og øker derfor overføringene til belønningsordningen for sykkel med 400 mill. kroner. Dette medlem viser videre til at regjeringen ikke følger opp NTP sine ambisjoner for gang- og sykkelvei, kollektivtransport og holdeplasser og miljø- og servicetiltak. Dette medlem vil derfor styrke dette arbeidet med 255 mill. kroner, inkludert 25 mill. kroner til nasjonale sykkelveier.

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 viser til at Forskningsrådets program Maroff, Energiex og Transport2025 er underfinansiert, og vil styrke denne forskningen med 50 mill. kroner. Dette medlem mener det finnes store muligheter for å erstatte fossile ferger og båter med hydrogendrift. Dette medlem mener staten må dekke en stor del av utviklingskostnadene for et slikt prosjekt, og foreslår derfor 12 mill. kroner til et slikt utviklingsprosjekt. Dette medlem mener det er helt nødvendig med en miljømessig fornyelse av fergeflåten og at det må stilles krav til nullut-

slippsteknologi i alle nye fergeanbud og kjøp av riksvegfergetjenester fra 1. januar 2016.

Dette medlem fremmer derfor følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sikre at det settes krav om nullutslippsteknologi ved alle nye fergeanbud og kjøp av riksvegfergetjenester fra 1. januar 2016.»

Dette medlem viser til at jordskred forårsaker store forsinkelser og problemer for transporten og næringslivet over hele landet. Dette medlem vil derfor øke bevilgningene til skredsikring langs fylkesveiene med 100 mill. kroner.

Dette medlem er opptatt av å sikre et høyt tempo i opprustningen av kyststamveien E39 gjennom Sogn og Fjordane. Dette medlem vil fremskynde byggestart for strekningen E39 Sandane–Byrkjelo. Dette medlem vil på denne bakgrunn foreslå 5 mill. kroner til planleggingsmidler til dette prosjektet.

Dette medlem viser til at tilskuddsordning for bredbåndsutbygging skal sikre alle husstander i Norge et bredbåndstilbud av grunnleggende god kvalitet. Dette medlem mener at målet må være at 100 pst. av landets husstander de nærmeste årene skal få et godt bredbåndstilbud. Dette medlem mener at tilskuddsordningen skal brukes til å øke bredbåndskapasiteten og mobildekningen i områder

der markedet ikke fungerer godt nok, og vil øke denne satsingen med 140 mill. kroner.

Dette medlem vil videreføre den nasjonale forsøksordningen med TT-reiser også i 2016, og foreslår å bevilge 11 mill. kroner til dette formålet.

Dette medlem viser til at Stortinget har vedtatt å avvikle støtten til ombæring av lørdagspost fra 1. januar 2016. Denne avviklingen vil regjeringen nå utsette til 1. juli 2016 fordi staten trolig ikke rekker å inngå avtaler eller utpeke en leveringspliktig tilbyder tidlig nok. Dette medlem vil ikke akseptere denne sendrektigheten som koster 185 mill. kroner, og foreslår derfor å kutte bevilgningene med tilsvarende beløp.

Dette medlem støtter heller ikke regjeringens forslag om å øke satsen fra 8 til 10 pst. i lav moms. Det vil således ikke være behov for å kompensere for kjøp av transporttjenester med 67 mill. kroner knyttet til dette forslaget.

Dette medlem viser videre til at regjeringen i forbindelse med Prop. 1 S Tillegg 1 (2015–2016) foreslår å redusere de samlede bevilgningene til vedlikehold på riksveiene med 110,5 mill. kroner, bevilgningene til Direktoratet for nødkommunikasjon med 5,1 mill. kroner og til Kystverket med 2 mill. kroner. Dette medlem støtter ikke disse forslagene og vil derfor reversere de foreslåtte innsparingstiltakene.

Samlet foreslår dette medlem følgende konkrete endringer under rammeområde 17, Transport og kommunikasjon:

	Bokført (mill. kroner)
Direktoratet for nødkommunikasjon	5,1
Maroff, Energiex og Transport2025	50,0
Drift og vedlikehold, riksveier (reversering av kutt, tillegg 1)	110,5
Planmidler, E39 Sandane–Byrkjelo	5,0
Gang- og sykkelvei	100,0
Kollektivfelt og holdeplasser	100,0
Miljø- og servicetiltak	40,0
Nasjonale sykkelveier	25,0
Bymiljøavtaler	400,0
Rassikring, fylkesveger	100,0
Tilskudd til gang- og sykkelveier	400,0
Utviklingskontrakt for hydrogenferge	12,0
Sette krav om nullutslippsteknologi ved alle nye fergeanbud/kjøp av riksvegfergetjenester fra 1.1.2016	0,0
Planleggings- og prosjekteringsmidler for t-baneutvidelse i Bærum	5,0
TT-tilbud til brukere med særlige behov	11,0
Belønningsordning for bedre kollektivtransport	500,0
Planleggingsmidler Ahus-banen	10,0

	Bokført (mill. kroner)
Jernbane, drift og vedlikehold	100,0
Jernbane, drift og vedlikehold (reversering av kutt, tillegg 1)	193,3
Elektrifisering, Rørosbanen og Solørbanen	15,0
Investeringer, jernbane	500,0
Redusert pris på månedskort og årskort på NSB med 20 pst.	41,4
Økt studentrabatt, NSB	24,0
Kystverket (reversering av kutt, tillegg 1)	2,0
Tiltak for godsoverføring	50,0
Tilskudd til bredbåndsutbygging	140,0
Økte kostnader som følge av økt lav moms til hhv. kjøp av innenlandske flyruter, kjøp av riksvegferjetjenester og kjøp av persontransport med tog.	-67,0
Riksveginvesteringer	-1361,0
Utbyggingselskapet for veg	-250,0
Rentekompensasjon for bompengelån	-400,0
Kjøp av «ulønnsomme» posttjenester	-185,0
Sum ramme 17: Transport og kommunikasjon	676,3

3. Samferdselsdepartementet – budsjettkapitler og komiteens merknader til disse

Regjeringen foreslår å bevilge 60,9 mrd. kroner under rammeområde 17, ekskl. lånetransaksjoner.

Komiteen viser til at utbytteposter og avdragsposter blir behandlet av finanskomiteen under rammeområde 23, jf. Innst. 3 S (2014–2015), og videre at kap. 5577 Sektoravgifter, post 74 Sektoravgifter Kystverket, behandles av finanskomiteen under rammeområde 22 (Skatter, avgifter og toll).

For kapitler og poster under rammeområde 17 som ikke er tatt opp i det etterfølgende, har komiteen ingen merknader og slutter seg til budsjettfor-slaget.

3.1 Kap. 1300 og kap. 4300 Samferdselsdepartementet

Det foreslås bevilget 397,3 mill. kroner på kap. 1300. Det er budsjettet med inntekter på 2,6 mill. kroner på kap. 4300.

Bevilgningen under kap. 1300 dekker Samferdselsdepartementets driftsutgifter, utgifter til utredninger i forbindelse med modernisering av sektoren, miljø/oljevernbase i Lofoten/Vesterålen, tilskudd til trafikksikkerhetsformål, samferdselsberedskap og Redningsselskapet.

Komiteens merknader

Komiteen viser til at det settes av midler til det videre arbeidet med de omfattende transportreformene i samferdselssektoren. Komiteen har merket seg at det legges til rette for et godt faglig grunnlag for reformarbeidet og at det for arbeidet med jernbanereformen er etablert et eget prosjekt i departementet.

Komiteen har videre merket seg arbeidet med å etablere et oljevern- og miljøsenner i Lofoten/Vesterålen og at det i 2015 etableres et midlertidig sekretariat for senteret. Viktige oppgaver for sekretariatet vil være å utarbeide forslag til oppgaver, finansiering og lokalisering for senteret. Det skal leveres en endelig rapport innen 1. januar 2017.

Komiteen har også merket seg det viktige trafikksikkerhetsarbeidet der flere organisasjoner bidrar. Komiteen vil i denne sammenheng fremheve det lokale trafikksikkerhetsarbeidet der flere kommuner gir viktige bidrag.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til budsjettavtalen mellom samarbeidspartiene som foreslår en økt bevilgning til denne posten på 5 mill. kroner i 2016, fordelt på Norsk elbilforening med 1,5 mill. kroner og Trygg Trafikk med 3,5 mill. kroner.

NORSK ELBILFORENING

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, vil legge til rette for at flere som ønsker det kan bruke elbil både i bysentra og over lengre avstander. Flertallet vil vise til arbeidet som gjøres av Norsk elbilforening. Flertallet viser til at Norsk elbilforening driver arbeid både nasjonalt og internasjonalt for å fremme bruk av elbil. Foreningen representerer Norge som foregangsland på elbil i verden, og flertallet mener fortellingen om det norske elbilveret er god reklame for Norge. Flertallet viser til at Norsk elbilforening som følge av budsjettavtalen gis et tilskudd på 1,5 mill. kroner i 2016.

TRYGG TRAFIKK

Komiteen mener det er behov for et 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 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 holdningsskapende og forebyggende trafikksikkerhetsarbeid er et langsiktig arbeid, som krever innsats over tid. Komiteen viser til at Trygg Trafikk gjør en viktig jobb for trafikksikkerheten til barn og unge, blant annet gjennom trafikkopplæring i barnehager og skoler. Videre har Trygg Trafikk et nasjonalt ansvar for informasjons- og holdningsarbeid, med særlig vekt på bruk av livreddende sikkerhetsutstyr, herunder sikring av barn i bil, reflekser og sykkelhjelm. Komiteen viser til at organisasjonen har en sentral rolle i det fylkeskommunale og kommunale trafikksikkerhetsarbeidet.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til budsjettforliket hvor bevilgningen til Trygg Trafikk økes med 3,5 mill. kroner utover regjeringens forslag.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at det var forventet en etablering av en miljø-/oljevernbase i Lofoten/Vesterålen i løpet av 2015 jf. Prop. 1 S (2014–2015), i tråd med regjeringserklæringen fra 2013. Disse medlemmer tar til etterretning at dette heller ikke vil bli

realisert i løpet av 2016. Disse medlemmer har stor forståelse for at innbyggere og næringsliv i regionen er skuffet. Disse medlemmer ber regjeringen snarest avklare hva innholdet i en eventuell miljø-/oljevernbase i Lofoten/Vesterålen skal være og hvor den eventuelt skal ligge.

Disse medlemmer viser til at Norsk elbilforening blant annet driver arbeid overfor fylker, kommuner, borettslag, bransje og entreprenører, i tillegg til at foreningen representerer Norge som foregangsland på elbil i verden. Disse medlemmer mener dette er et viktig bidrag til å styrke elbilens posisjon. Disse medlemmer viser til Arbeiderpartiets alternative budsjett hvor Norsk elbilforening får en støtte på 1,5 mill. kroner.

Disse medlemmer viser til at Norsk pendlerallianse ble stiftet i år. Disse medlemmer viser til at det er om lag en million pendlere i Norge og at foreningen ønsker til å bidra til samarbeid og dialog om viktige spørsmål for denne gruppen. Disse medlemmer viser til Arbeiderpartiets alternative budsjett hvor Norsk pendlerallianse får en støtte på 0,5 mill. kroner.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, mener det er viktig å ta vare på både kjøretøy og veghistorien på en god måte og ser positivt på initiativet for å samle kjøretøy og veghistorien i en enhet.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til de mange interessenter som over en periode på 15 år har vært involvert i arbeidet med konsolidering av Norsk Kjøretøyhistorisk Museum og Norsk Vegmuseum. Disse medlemmer viser til at det nå er bred enighet mellom Statens vegvesen, Lillehammer kommune og Oppland fylkeskommune om at et nasjonalt senter for kjøretøyvern på Norsk vegmuseum, er en god løsning. Alle avtaler mellom partene er på plass og økonomisk bidrag til drift fra Oppland fylkeskommune sikret. Samtidig har de ledende kjøretøyorganisasjonene KNA, NAF og Amcar støttet konsolideringen. Disse medlemmer mener regjeringen sviker bevaringsinteressene og muligheten for å ta vare på en del av norsk kulturarv. Disse medlemmer ber regjeringen sikre kjøretøyvernet og Norsk vegmuseum og fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med et forslag om å bidra til en etablering av en felles løsning for Norsk Kjøretøyhistorisk Museum og Norsk vegmuseum.»

Disse medlemmer er opptatt av å styrke trafikk sikkerhetsarbeidet. Trygg Trafikk har bedt staten om støtte til å gjennomføre fire nasjonale tiltak, 1) Kampanje for mer refleksbruk, 2) Kampanje for mer bruk av sykkelhjelm, 3) Kursvirksomhet unge bilførere, 4) Godkjenningsordningen «Trafikksikker kommune».

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til Arbeiderpartiets alternative budsjett hvor det bevilges 6,5 mill. kroner til Trygg Trafikk.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til Kristelig Folkepartis alternative statsbudsjett og primærforslaget hvor det ble foreslått å bevilge 6,5 mill. kroner til Trygg Trafikk og 2,5 mill. kroner til Norsk elbilforening.

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til Senterpartiets alternative budsjett der en styrker det holdningsskapende arbeidet gjennom Trygg Trafikk med 7 mill. kroner.

Dette medlem viser også til at flere organisasjoner og ideelle stiftelser av typen Pendleralliansen og Norsk elbilforening gjør en stor jobb på samferdselsfeltet. Dette medlem viser til Senterpartiets alternative budsjett der det foreslås bevilget 4 mill. kroner til en ny post for å støtte slike organisasjoners/stiftelsers arbeid.

POST 74 TILSKUDD TIL REDNINGSSSELKAPET

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

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 registrerer at EFTA-domstolen ved dom 23. september 2015 opphevet deler av EFTAs overvåkningsorgan ESAs vedtak 18. juni 2014 om å godkjenne ordningen med differensiert arbeidsgiveravgift for perioden 1. juli 2014 til 31. desember 2020. Opphevelsen gjelder en særregel om arbeidsgiveravgiftssats for ambulering virksomheter. Komiteen er gjort kjent med at denne endringen vil

føre til økte kostnader for Redningsselskapet, noe som verken var tilsiktet eller hensyntatt når tilskuddsbeløpet til Redningsselskapet ble fastsatt. Komiteen vil be om at regjeringen inviterer Redningsselskapet til en gjennomgang av konsekvensene av endringen i ordningen for differensiert arbeidsgiveravgift, og at behov for økte bevilgninger blir vurdert i revidert nasjonalbudsjett 2016. Komiteen fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen vurdere behovet for økte bevilgninger til Redningsselskapet i revidert nasjonalbudsjett 2016.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, merker seg at regjeringen foreslår en bevilgning på 83,5 mill. kroner til Redningsselskapet for 2016, noe som er en reell videreføring av tilskuddsnivået fra 2015. Flertallet viser til at bevilgningen til Redningsselskapet ble økt med 20 mill. kroner i 2014, og flertallet mener det er viktig at den offentlige støtten til selskapet er på et nivå som gir rom for viktig sjøsikkerhetsarbeid. Flertallet er ellers oppmerksom på at finansieringen av Redningsselskapet er sårbar med hensyn til svingninger i overskuddet fra Norsk Tipping.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet har spesielt merket seg at Redningsselskapet i senere tid har økt aktiviteten og virkeområdet ved oppstart av flere frivillige sjøredningskorps.

Disse medlemmer 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 ikke opprettholder og videreutvikler sin aktivitet. Disse medlemmer viser til sitt alternative budsjett hvor Redningsselskapet styrkes med 10 mill. kroner.

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til alternativt budsjett for Senterpartiet der Redningsselskapets (NSSR) budsjett styrkes med 10 mill. kroner blant annet for å kompensere for økte kostnader på grunn av endringer i differensiert arbeidsgiveravgift for ambulering virksomhet.

3.2 Kap. 1301 Forskning og utvikling mv.

Det foreslås bevilget 160,8 mill. kroner til kap. 1301. Kapitlet omfatter utredninger vedrørende miljø, trafikk sikkerhet mv., samt bevilgning til samferdselsforskning. Transnova, som var en del av Statens vegvesen, ble finansiert over posten. Transnova ble fra 1. januar 2015 overført til Enova.

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.

POST 21 UTREDNINGER, MILJØ, TRAFIKKSIKKERHET OSV.

Komiteen viser til det viktige arbeidet med et utredningsprosjekt som sammenligner prognoser for gods- og persontransport med faktisk utvikling, samt utredning av nye og mer effektive metoder for å gjennomføre den nasjonale reisevaneundersøkelsen. Komiteen understreker betydningen av denne omfattende statistikken som grunnlag for å lage transportmodeller.

INSENTIVORDNING FOR ANDRE TRANSPORTFORMER FOR Å REDUSERE UTSLIPP

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til det vellykkede resultatet som er oppnådd gjennom arbeidet med Næringslivets NO_x-fond. Disse medlemmer viser til at arbeidet gjennom NO_x-fondet har redusert Norges NO_x-utslipp med 28 000 tonn. Utslipsreduksjonene som følger av avtalene gjelder for skipstrafikken og fiskeflåten, men også for fastlandsindustrien og petroleumsvirksomheten offshore. Disse medlemmer mener det er potensial for å utvikle lignende ordninger for andre transportformer basert på NO_x-fondet.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede en insentivløsning for andre transportformer etter inspirasjon fra NO_x-fondet for å redusere utslipp.»

POST 50 SAMFERDSELSFORSKNING

Komiteen viser til at bevilgningen i sin helhet vil gå til Norges forskningsråd og at regjeringen har fastsatt nye mål for Norges forskningsråd.

Komiteen viser viktigheten av forskningsprogrammene MAROFF og SMARTTRANS som bidrar med kunnskap til hvordan en kan oppnå vekst i lange godstransporter på jernbane og/eller sjø.

Komiteens medlem fra Venstre 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 viser til at Forskningsrådets program Maroff, Energiex og Transport2025 er underfinansiert, og viser til

Venstres alternative budsjett hvor det foreslås å styrke denne forskningen med 50 mill. kroner.

POST 72 TILSKUDD TIL MILJØVENNLIG TRANSPORT, TRANSNOVA-PROSJEKTET

Komiteen peker på at Transnova, hvis formål har vært å bidra til reduserte klimautslipp fra transportsektoren, fra 1. januar 2015 er blitt overført fra Statens vegvesen til Enova.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til at Transnovas oppgaver 1. januar 2015 ble integrert i Enovas virkefelt, men at sentrale aktører mener Enova har brukt lang tid på å finne innretning på de støtteordningene som skal bidra til omlegginger i transportsektoren. Disse medlemmer understreker at de tiltak som til nå er lansert, ikke er tilstrekkelige, og det haster med å få på plass nye og forsterkede virkemidler som kan stimulere nullutslippsløsninger i transportsektoren. Disse medlemmer vil også minne om at det er et presserende behov for å stimulere overgangen til en ny og mer miljøvennlig bilpark hvor ladbare biler, hydrogen og biodrivstoff spiller en sentral rolle. Dette krever store investeringer i lade- og påfyllingsinfrastruktur i hele landet.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at Transnova var en del av Statens vegvesen, men ble nedlagt fra 1. januar 2015 og overført til Enova. Hovedmålet med Transnova har vært å bidra til reduserte klimautslipp fra transportsektoren gjennom tilskudd til prosjekter. Disse medlemmer har merket seg at flere deltakere på Stortingets høring om Prop. 1 S (2015–2016) er bekymret for at transportsektoren får for lite oppmerksomhet i Enova.

3.3 Kap. 1310 Flytransport

Det foreslås bevilget 1 052,9 mill. kroner på kap. 1310. Bevilgningen går til å finansiere drift av regionale flyruter innenlands, jf. post 70. Det er budsjettert med et utbytte fra Avinor AS på 500 mill. kroner over kap. 5622.

Komiteens merknader

KAP. 1310 POST 70 KJØP AV INNENLANDSKE FLYRUTER

Det foreslås bevilget 766,4 mill. kroner på kap. 1310 post 70.

Komiteen viser til arbeidet for å gi flyselskapene rammevilkår som sikrer at det meste av flyrute tilbudet innenlands kan drives på kommersielle vilkår. Komiteen merker seg at det i 2016 arbeides

videre med problemstillinger rundt globalisering av luftfarten og at det er av sentral betydning å sikre rammebetingelser for norske flyselskaper som er på linje med andre europeiske flyselskap på det internasjonale markedet.

Komiteen merker seg at kontrakter for drift av regionale flyruter innenlands tildeles etter anbuds-konkurranse, og komiteen støtter bevilgningsfor-slaget.

Komiteen har videre merket seg at Samferdselsdepartementet høsten 2015 vil inngå nye kontrakter for flere ruter i Sør-Norge samt at våren 2016 skal nye kontrakter for ruteflygning i Nord-Norge og Nord-Trøndelag lyses ut på anbud.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til budsjettavta-len, hvor det innføres en klimaavgift på flyreiser som ikke skal omfatte flyreiser innenfor statens kjøp. Flertallet viser til at post 70 økes med 45 mill. kroner for å kompensere for dette.

Flertallet viser til at Luftfartstilsynet innfører krav om trykkabin på kommersielle flyruter samt FOT-ruter, i løpet av kort tid. Videre påpeker fler-tallet at krav til seteproduksjon ivaretas ved at det er satt krav til antall seter per år. Det betyr at om en aktør stiller med mindre fly enn i dag, så vil antall seter som tilbys være det samme ved at man dermed må opprette flere avganger for å oppnå samme setekapa-sitet. Dette er en løsning som gir mer fornuftig bruk av ressursene, til beste for passasjerene.

Flertallet viser til at bruk av fly er en viktig del av landets kollektivtransport, som knytter lands-deler sammen. Kortbanenettet er et effektivt og vik-tig rutenett som ivaretar behovet i distrikter som har dårlige veiforbindelser, på en god måte.

Komiteens medlemmer fra Arbei-derpartiet og Senterpartiet forutsetter at man ved nye anbud for Nord-Norge og Nord-Trøn-delag legger inn krav til trykkabin og tilstrekkelig an-tall seter for å kunne gi et tilfredsstillende tilbud for de reisende. Disse medlemmer ber også om at man tar inn nye krav som ivaretar transport av handi-kappede på en bedre måte enn i dag.

Komiteens medlem fra Senterpartiet vil peke på at flytransporten står for en viktig del av persontransporten i dette langstrakte landet. I noen regioner og landsdeler er fly eneste reelle alternativ for lange reiser. Dette medlem viser til at Senter-partiet ikke støtter endringer i lufthavnstrukturen, hvis ikke lokale myndigheter gir sin tilslutning til dette. Dette medlem viser videre til at Senterpar-

tiet i sitt alternative budsjett styrker kortbanenettets stilling gjennom forbedrete rammevilkår.

Dette medlem har med undring registrert at Høyre, Fremskrittspartiet, Venstre og Kristelig Folkeparti i budsjettforhandlingene har forhandlet fram en ny avgift på flyreiser fra 1. april 2016. Det-te medlem mener denne nye avgiften er svært uklok, og er dypt bekymret for at den truer sentrale, nasjonale hensyn, nemlig flytilbudet for næringsliv og privatpersoner i mange distriktsfylker, og dess-uten de arbeidsplasser som er knyttet til dagens luft-fart. Dette medlem har merket seg at denne av-giften går inn som et klimatiltak, men at den åpenbart primært har en fiskal begrunnelse. Så sent som i star-ten av oktober (Meld. St. 1 (2015–2016) Nasjonal-budsjettet 2016) hadde regjeringen følgende virke-lighetsforståelse:

«Ekstratiltak i Norge for kvotepliktig luftfart vil ikke bidra til å redusere de samlede utslippene fra luftfart i EØS-området.»

Dette medlem konstaterer at regjeringen nå legger opp til en politikk som er i strid med dette.

Dette medlem vil vise til stortingsbehandlin-gen av Innst. 2 S (2015–2016) 3. desember 2015, hvor Arbeiderpartiet og Senterpartiet stemte for for-slag om 25 pst. reduksjon i flyplassavgifter for fly som bruker biodrivstoff.

Planlegging og utredning av lufthavner

Komiteen har merket seg at regjeringen følger opp Meld. St. 38 (2012–2013), jf. Innst. 492 S (2012–2013) «Verksemnda til Avinor AS», der det ble lagt opp til at staten skal tilføre Avinor midler for å kunne gjennomføre investeringer i nye lufthavner.

Komiteen ser positivt på at Samferdselsdepar-tementet vil vurdere på hvilken måte staten kan til-føre Avinor investeringsmidler og komme tilbake til Stortinget når prosjektene er tilstrekkelig planlagt og kvalitetssikret.

Komiteen viser til at Avinor er i slutfasen i oppdraget med planlegging og utforming av en søk-nad om konsesjon for en ny flyplass på Helgeland ved Mo i Rana. Neste fase vil være kvalitetssikring av prosjektet (KS2) og behandling av søknaden. Komiteen ber regjeringen sørge for god framdrift i slutførende planlegging, konsesjonsbehandling og kvalitetssikring av prosjektet.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, mener det er svært posi-tivt at regjeringen har bedt Avinor utrede mulighe-tene for å flytte flyplassen i Bodø, slik at deler av de store og sentrumsnære arealene som omgir dagens

flyplass, kan benyttes til å utvide Bodø by med nærings- og boligarealer.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet mener det er viktig at man også i fremtiden har et godt lufthavnettt og at man viderefører Avinormodellen.

Disse medlemmer mener at lufthavner, tårn og navigasjonsutstyr er grunnleggende infrastruktur på linje med vei og bane. Disse medlemmer mener det er viktig at Avinor sikres en økonomi som gir muligheten for nye store investeringer og for å kunne legge til rette for en sikker, miljøvennlig og effektiv luftfart i alle deler av landet. Disse medlemmer vil derfor åpne for at man kan øke egenkapitalen til Avinor for å kunne løse fremtidige investeringer.

Disse medlemmer er tilfreds med at Avinor snart er klar med utredningen av en ny lufthavn på Helgeland i Mo i Rana, som også omfatter konsekvensen for den samlede lufthavnstrukturen på Helgeland. Disse medlemmer ser frem til at Stortinget snarest får saken til behandling, slik at man kan komme videre i prosessen med en ny stor flyplass på Helgeland.

Disse medlemmer ser også frem til en slutføring av utredningen for Hammerfest og Lofoten.

Disse medlemmer viser til arbeidet med å få til en god og langsiktig løsning for sivil luftfart i Bodø når flyplassen overføres til Avinor. For å sikre forutsigbarhet for både personellet og Bodø-regionen er det viktig at man får en god prosess og holder på tidsplan for overtakelse som er satt til 1. august 2016.

Disse medlemmer viser til at kommunen aktivt planlegger for å benytte frigjorte arealer etter nedleggelsen av kampflybasen til å utforme en ark-tisk miljøby.

Disse medlemmer mener det er viktig at man får til en snarlig og god løsning som gir muligheter for videreutvikling av flyplassen i Bodø til det beste for lokalbefolkningen og for god kommunikasjon mellom landsdelene, og at prosessen ikke må medføre økte utgifter som vil føre til høyere billettpriser for de reisende.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, følger utviklingen ved Florø lufthavn nøye, og vil minne om at det overordnede målet er å sikre et tilbud av god kvalitet til en fornuftig pris.

Florø Lufthavn

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til at Florø lufthavn er tatt ut av FOT-ruteordningen når ny an-

budsperiode starter neste år. Samferdselsdepartementet ga Transportøkonomisk Institutt (TØI) og Møreforskning Molde AS i oppdrag å utrede et nytt anbudsopplegg på regionale ruteflygninger i Sør-Norge fra 1. april 2016. Med bakgrunn i denne anbefalingen har regjeringen gjort rutene til/fra Florø kommersielle når nye anbud starter i 2016. Anbefalingen er gjort basert på passasjertall frem til 2013.

Disse medlemmer viser til at etter at Florø ble foreslått tatt ut av FOT-ruten så har trafikken gått betydelig ned. Dette skyldes i hovedsak nedgangen i den oljerelaterte aktiviteten. Den Oljerelaterte aktiviteten sto for 58 pst. av passasjerene til Bergen og 43 pst. til Oslo i 2013.

Disse medlemmer er gjort kjent med at nye tall fra Florø Lufthavn viser en nedgang på over 11 pst. hittil i år, og at helikoptertrafikken har gått ned med nesten 20 pst. Denne nedgangen vil gjøre det mindre lønnsomt for kommersielle flyvninger og føre til et dårligere flytilbud til/fra Florø Lufthavn.

Disse medlemmer ber derfor regjeringen gjøre en ny vurdering på om noen av rutene igjen bør inn på FOT-ruteordningen.

Disse medlemmer støtter ikke forslaget om å innføre ny avgift på flyreiser fra 1. april 2016 og viser til finansinnstillingen. Disse medlemmer mener dette vil ramme distriktene ekstra hardt som fra før har høye priser på sine flyruter. Disse medlemmer mener dette vil føre til økte kostnader og true opprettholdelse av tilbudet for de minst lønnsomme flyrutene. Disse medlemmer forventer at man kompenserer fullt ut for denne kostnadsøkningen for de rutene som inngår i kjøp av innenlandske flyruter.

Disse medlemmer ber regjeringen vurdere å videreføre FOT-rute tilbudet fra Narvik til Bodø når flyplassen legges ned ved å flytte FOT-rutetilbudet til Harstad/Narvik Lufthavn Evenes.

Stokmarknes Lufthavn, Skagen

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet mener at Stokmarknes Lufthavn, Skagen må vurderes inn i FOT-ruteordningen når nye kontrakter skal lyses ut på anbud våren 2016, da denne flyplassen har hatt sterkt fallende passasjerantall og urimelig høye priser. Transportøkonomisk institutt (TØI) og Møreforskning Molde AS har i sin rapport på oppdrag for Samferdselsdepartementet ikke anbefalt at Stokmarknes Lufthavn, Skagen skal videreføres som kommersiell lufthavn når ny anbudsperiode starter i 2017.

Fagernes lufthavn Leirin

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til Prop. 19 S

(2015–2016) Endringer i statsbudsjettet 2015, der regjeringen har foreslått modell for videre drift av Fagernes lufthavn. Regjeringen foreslår at Avinor får driftsansvaret for lufthavnen de kommende tre årene, frem til 1. januar 2019, der driften skal konsentreres om chartertrafikk. Det forutsettes at lokale aktører gradvis bidrar med å finansiere inntil 50 pst. av driftsutgiftene i løpet av 2017 og 2018. Flertallet registrerer også at Arbeiderpartiet og Senterpartiet ved å støtte regjeringens økonomiske ramme for kjøp av flyruter, ikke har disponible ressurser til å kjøpe flyruter til Fagernes lufthavn, uten å redusere tilbudet ved andre lufthavner.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til behandlingen av statsbudsjettet for 2015, jf. Innst. S. 13 S (2014–2015), der Arbeiderpartiet og Senterpartiet fremmet forslag om å videreføre flyruta Fagernes-Oslo og om at Fagernes lufthavn Leirin skulle videreføres som statlig eid flyplass med driftsansvar tillagt Avinor. Dessverre ble begge forslagene nedstemt av stortingsflertallet.

Disse medlemmer viser til at stortingsflertallet har gitt sin tilslutning til at rutetrafikken på Fagernes lufthavn Leirin skal opphøre 31. mars 2016. Disse medlemmer registrerer at en ikke er kommet fram til noen ny driftsform for flyplassen. For reiselivsnæringa i Valdres og Hallingdal med tilhørende chartertrafikk er det svært viktig å videreføre driften ved Fagernes lufthavn Leirin.

Disse medlemmer registrerer at regjeringen ikke ønsker at Avinor skal drive Fagernes lufthavn Leirin etter 1. januar 2019 og at en dermed har skapt usikkerhet for flyplassens framtid, slik disse medlemmer advarte mot ved behandlingen av statsbudsjettet for 2015.

Disse medlemmer viser til sine merknader og forslag i saken i Innst. 132 S (2015–2016), jf. Prop. 19 S (2015–2016).

Oslo Lufthavn

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til at forholdene rundt 3. rullebane på Oslo Lufthavn faller naturlig inn under arbeidet med rulleringen av Nasjonal transportplan. Endelig lokaliseringsvedtak vil derfor tas på bakgrunn av Avinors innspill til NTP som skal legges frem i slutten av februar 2016.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til behandlingen av statsbudsjettet for 2015, jf. Innst. 13 S (2014–2015), der komitéflertallet uttalte følgende:

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

Disse medlemmer viser til at nok et år nå er gått og henstiller til regjeringen om å avklare nødvendige arealer for en eventuelt tredje rullebane ved Oslo Lufthavn.

Alta lufthavn

Komiteen er kjent med at Alta kommune, med støtte fra Finnmark fylkeskommune, har fått godkjenning for å bruke steinmasser fra utbyggingen av E6 vest for Alta til utfylling i sjø slik at flystripen og sikkerhetssonen kan forlenges. Komiteen viser til at kommunen har valgt å forskuttere dette arbeidet slik at massene kan benyttes fremfor å dumpe i sjø. Komiteen vil anmode departementet om å bidra til å få i stand en dialog med kommunen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet er kjent med at det er et behov for å utvide Alta lufthavn for å bedre flysikkerheten ved lufthavnen fordi det ved visse værforhold innføres restriksjoner for hvor stor vekt de største flyene kan ta av med.

Videre er disse medlemmer kjent med at Alta kommune har tatt initiativ overfor Statens vegvesen til at disse massene nå blir brukt til å utvide flyplassen med vel 200 meter i vestlig retning, samtidig som masseuttakene på E6 gjøres. Gjenbruk av masser slik det gjøres i Alta, er etter disse medlemmers syn svært god samfunnsøkonomi.

Disse medlemmer viser til behandlingen av Nasjonal transportplan (2014–2023) der en samlet komité uttalte følgende:

«Komiteen viser til planene for utbyggingen av E6 Vest for Alta. Dette vil frigi mye masse som nå planlegges å dumpe i sjø. Komiteen mener at der raskest mulig må utredes om massene i stedet kan benyttes til nødvendig utvidelse av rullebanen på Alta lufthavn.»

Så langt har Alta kommune forskuttert dette arbeidet med låneopptak, og disse medlemmer ber derfor regjeringen vurdere en statlig finansiering via Avinor, eller på andre måter, for å finne en løsning på saken.

3.4 Kap. 1311 Tilskudd til regionale flyplasser

Det foreslås bevilget 28,5 mill. kroner. Fra 1. januar 2016 blir det innført en ny tilskuddsordning til ikke-statlige flyplasser. Lufthavnene Ørland, Stord og Notodden er omfattet av ordningen.

Komiteens merknader

Komiteen viser til at det fra 1. januar 2016 innføres en ny tilskuddsordning for ikke-statlige flyplasser, og støtter dette. Komiteen merker seg at det vil bli inngått femårige avtaler med den hensikt å gi lufthavnene bedre forutsigbarhet og et godt grunnlag for utviklingsarbeid.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at bevilgningen på kap. 1311 post 71 er redusert fra 36,1 mill. kroner i saldert budsjett 2015 til 28,5 mill. kroner 2016. Disse medlemmer mener støtten må opprettholdes på samme nivå i 2016 og viser til at Arbeiderpartiet i sitt alternativ budsjett øker bevilgningen til tilskudd til regionale flyplasser med 7,7 mill. kroner for 2016 slik at den samlede bevilgningen blir på 36,2 mill. kroner

Disse medlemmer forutsetter at lufthavnene Stord og Ørlandet sikres drift som omtalt i gjeldende NTP når den nye tilskuddsordningen for ikke-statlige flyplasser innføres fra 1. januar 2016. Disse medlemmer vil også peke på at i tilknytning til post 71 Tilskudd til ikke statlige flyplasser, kan også deler av tilskuddet brukes til kjøp av flytjenester.

3.5 Kap. 1313 Luftfartstilsynet

Det foreslås bevilget 194,4 mill. kroner. Det er budsjettert med inntekter på kap. 4313 på 129,6 mill. kroner. Gebyrene skal dekke Luftfartstilsynets kostnader med tilsyn. Direktorsoppgaver ellers finansieres over statsbudsjettet.

Komiteens merknader

Komiteen viser til at Luftfartstilsynet har hovedansvaret for tilsynet med norsk sivil luftfart for å sikre luftfarten, og at tilsynet skal være en aktiv pådriver for sikker og samfunnsnyttig luftfart i tråd med de overordnede transportpolitiske målsettinger.

Komiteen har merket seg at det for 2016 foreslås bevilget 194,4 mill. kroner til Luftfartstilsynet, mens saldert budsjett for 2015 var på 193,7 mill. kroner. Komiteen slutter seg til bevilgningen.

3.6 Kap. 4313 Luftfartstilsynet (Inntekter)

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

Komiteen har merket seg at for 2016 budsjetteres det med 129,6 mill. kroner i gebyrinntekter, mens saldert budsjett for 2015 var på 126,6 mill. kroner.

3.7 Kap. 1314 Statens havarikommisjon for transport

Det foreslås bevilget 63,4 mill. kroner. Statens havarikommisjon for transport skal gjennom uavhengige undersøkelser av ulykker og alvorlige hendelser i luftfarts-, jernbane- og vegsektoren bidra til å øke sikkerheten i disse sektorene. Videre skal havarikommisjonen gjennom uavhengige undersøkelser av sjøulykker og arbeidsulykker om bord på skip bidra til å øke sikkerheten i sjøfarten.

Komiteens merknader

Komiteen viser til at Statens havarikommisjon for transport gjennomfører viktige, uavhengige undersøkelser av ulykker og alvorlige hendelser innen luftfarts-, jernbane-, veg- og sjøfartssektoren, og merker seg at det er satt av 63,5 mill. kroner til kommisjonen i 2016. Komiteen viser til at den kunnskap og jevnlig evaluering som Statens havarikommisjon bidrar med, har stor betydning i arbeidet med forebygging av transportulykker og skal være en forutsetning for gode beslutninger knyttet til å forhindre eller begrense omfanget av fremtidige ulykker og alvorlige hendelser. Komiteen støtter forslaget.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet mener at ulykkes- og dødstallene i fritidsbåtflåten er altfor høye, med et årlig gjennomsnitt på 33 døde de siste ti årene, og vil påpeke at Statens havarikommisjon for transport må gis større muligheter til å styrke arbeidet med sjøsikkerhet for fritidsbåter.

Disse medlemmer viser til kunnskap som har kommet fram om sjøsikkerhet for fritidsbåtflåten, der det fra flere fritidsbåtorganisasjoner og myndighetsorganer tydelig har blitt etterlyst bedre faktagrunnlag om ulykker og dødsfall knyttet til fritidsbåt, og der det har blitt pekt på at en egen «ulykkesgruppe», gjerne i samarbeid med Sjøfartsdirektoratet, kunne være et riktig grep for å styrke sikkerheten for fritidsbåt.

3.8 Kap. 4312 Oslo Lufthavn AS

Det foreslås bevilget 444,4 mill. kroner. Utbyggingen av Oslo Lufthavn Gardermoen ble finansiert gjennom et lån fra Staten til Oslo Lufthavn AS. Det årlige avdragsbeløpet utgjør 444,4 mill. kroner, jf. post 90.

Komiteens merknader

Komiteen merker seg at det årlige avdragsbeløpet utgjør 444,4 mill. kroner på lånet fra staten til Oslo Lufthavn AS i forbindelse med utbyggingen av flyplassen.

3.9 Kap. 5619 Renter av lån til Oslo Lufthavn AS

Komiteens merknader

Komiteen viser til at det i henhold til vilkårene i låneavtalen mellom staten og Oslo Lufthavn AS legges til grunn at renter av statens lån til selskapet utgjør 74,0 mill. kroner i 2015.

3.10 Kap. 1320 Statens vegvesen

Det foreslås bevilget 29,9 mrd. kroner til kap. 1320.

Inntektskapittelet 4320 består av salgssinntekter, diverse gebyrer og refusjoner fra forsikringsselskaper, arbeidsmarkedstiltak, foreldrepenger, lærlinger og sykepenge. Det foreslås at merinntektsfullmakterne for de aktuelle postene under kapitlet videreføres.

Komiteens merknader

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

Det foreslås bevilget 10,9 mrd. kroner på post 23.

Komiteen støtter bevilgningsforslaget som gjør det mulig å sette av nok midler til veivedlikehold slik at forfallet av veinettet reduseres i 2016. Komiteen viser til at det over mange år har bygd seg opp et betydelig vedlikeholdsetterslep i veisektoren som er et trafikksikkerhetsproblem. Komiteen mener at nedbyggingen av vedlikeholdsetterslepet er en viktig prioritering også i de kommende årene. Komiteen viser til at innenfor vinterdrift er brøyting, strøing og salting de mest sentrale oppgavene, og merker seg målsettingen om at forbruket av salt er på lavest mulig nivå.

Komiteen merker seg prioriteringen av tungbilsektoren i trafikksikkerhetsarbeidet. Komiteen viser i denne sammenheng til at antallet tungbilkontroller har blitt langt hyppigere i årene 2014 og 2015. Komiteen støtter at denne prioriteringen av kontrollmidlene videreføres også for 2016. Komiteen viser til at Statens vegvesen utfører en rekke tjenester innenfor trafikant- og kjøretøyområdet. Komiteen mener at trafikkstasjonene skal utvikles til å bli servicebedrifter med kundenes behov i sentrum, og vil understreke viktigheten av at det etableres en likeverdig praksis av kjøretøyteknisk regelverk over hele landet.

Drift og vedlikehold

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til budsjettavtalen mellom samarbeidspartiene inngått 23. november 2015, og foreslår å redusere post 23 med 440 mill. kroner, fordelt på 340 mill. kroner til drift og

vedlikehold på vei, og 100 mill. kroner til tunnelsikring.

Flertallet viser til at endringene vil innebære noe mindre asfaltlegging og forsinket fremdrift på tunnelfornyning.

Flertallet vil imidlertid bemerke at det fortsatt vil være en betydelig reduksjon av vedlikeholdsetterslepet på riksveiene og at prinsippet om å snu forfall til fornyelse som samarbeidspartiene la til grunn for budsjettene i 2014 og 2015, videreføres i 2016. Flertallet vil fremheve at nedbygging av vedlikeholdsetterslepet gir bedre fremkommelighet og styrket trafikksikkerhet på veiene. Flertallet viser til at forfallet på riksvegnettet vil reduseres med om lag 1,4 mrd. kroner i 2016.

Flertallet er fornøyd med den massive satsingen som har vært på vedlikehold både på riks- og fylkesvei i perioden 2014 til 2016. For første gang på mange tiår blir etterslepet på riksveinettet redusert både i 2015 og 2016, og det har vært en betydelig vekst i alle budsjetter regjeringen Solberg har lagt frem siden den tiltrådte. Flertallet vil påpeke at satsingen på vedlikehold ligger godt foran skjema sammenlignet med Nasjonal transportplan 2014–2023, både for riks- og fylkesvei.

Flertallet viser til at ulykkestallene på veiene i 2014 og så langt i 2015 viser en markert nedgang. Vi må helt tilbake til 1947 for å finne tilsvarende lave tall. Flertallet mener det er grunn til å fremheve veiens beskaffenhet og bilens standard som betydningsfull for trafikksikkerheten. Derfor sørger regjeringen for å bruke trafikksikkerhetsmidlene på de grepene som erfaringsmessig har best effekt, som midtrekkverk og veimerking. Flertallet viser til at det også brukes mye offentlige ressurser på holdningsarbeid og kjøreopplæring.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet har registrert at budsjettavtalen mellom Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre innebærer at posten Drift og vedlikehold på veg foreslås redusert med hele 440 mill. kroner sammenlignet med forslaget i Prop. 1 S (2015–2016) hvorav 100 mill. kroner til tunnelsikring. Disse medlemmer vil peke på at posten Fornyning også foreslås kuttet med 289 mill. kroner. Dette medfører et reell kutt for oppgradering og vedlikehold av tunneler på 389 mill. kroner. Disse medlemmer mener disse kuttene bidrar til å forsinke prosessen med å oppfylle kravene i tunnelsikkerhet- og elektroforskriften, og er bekymret for konsekvensene dette vil få for enkelte prosjekter slik departementet svarer bekreftende på spørsmål fra transportkomiteen:

«Budsjettforliket i Stortinget medfører at veksten i bevilgningene blir noe lavere enn regjeringen opp-

rinnelig hadde lagt opp til. Dermed vil noen av tunneltiltakene som opprinnelig var prioritert innenfor underposten ferdigstilles på et senere tidspunkt enn ønsket.»

Disse medlemmer er opptatt av å sørge for nødvendig vedlikehold og oppgradering av tunnelene på vegnettet i henhold til vedtatt nasjonal transportplan. Disse medlemmer vil derfor ikke være med på å støtte et slikt kutt, og vil vise til Arbeiderpartiets og Senterpartiets alternative budsjetter hvor det foreslås å opprettholde bevilgningen til vedlikehold av tunneler. Disse medlemmer viser til at Arbeiderpartiets alternative budsjett foreslår en bevilgning på 10 704,5 mill. kroner til posten Drift og vedlikehold. Dette er 192 mill. kroner mer enn budsjettforliket til samarbeidspartnerne.

Disse medlemmer vil understreke viktigheten av å prioritere fortsatt store midler til drift og vedlikehold av riksvegnettet for å sikre bedre framkommelighet, trafikksikkerhet, driftssikkerhet og styrke påliteligheten til transportinfrastrukturen. Disse medlemmer viser til at tiltakene som er beskrevet i Nasjonal transportplan 2014–2023 samlet sett innebærer et løft for samferdsels-satsingen i Norge.

Videre viser disse medlemmer til at tiltakene for drift og vedlikehold slik de er beskrevet og vedtatt i den rød-grønne regjeringens forslag i Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023 sørger for at veksten i forfallet på vegnettet vil stoppe opp tidlig i inneværende planperiode, og at forfallet på riksvegnettet i løpet av planperioden vil bli redusert. Disse medlemmer er derfor glad for at regjeringen Solberg nå følger opp de omtalte tiltakene i den rød-grønne regjeringens forslag i Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023 slik at vedlikeholdsetterslepet på riksvegnettet nå blir redusert.

Disse medlemmer viser til at systematisk og tverrsektoriell trafikksikkerhetsarbeid over tid har ført til en nedgang i antall hardt skadde og drepte på norske veier. I lys av denne utviklingen mener disse medlemmer at det fortsatt vil være svært viktig å prioritere trafikantrettede tiltak i tillegg til satsing på infrastruktur og fysiske tiltak for å kunne nå det nasjonale målet om maksimalt 500 drepte og hardt skadde i veitrafikken innen 2024, jf. vedtak i Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023.

Samlet kontrollinnsats for tungbiler

Komiteen viser til at antallet tungbilkontroller har blitt firedoblet i denne regjeringssperioden. Komiteen mener at prioriteringen av regulerings- og kontrollmidler til utsatte grupper i tungbilsektoren skal fortsette og forsterkes. Komiteen mener videre det er viktig å sørge for at vi får mest mulig effek-

tive kontrollordninger for de ressursene vi bruker i sektoren. I denne forbindelse vil komiteen vise til at flere land søker å samordne sine ressurser til tungbilkontroll og kontroll med transportnæringen i egne enheter. Dette er en organisering som viser gode resultater. Komiteen mener det er gode grunner til at vi også i Norge bør vurdere en mer samordnet kontrollinnsats. Komiteen mener arbeidet må organiseres slik at det sikres tilstrekkelig kompetanse og ressurser til å kunne følge opp den etablerte tungbilkontrollen og forsterket innsats mot transportkriminalitet. Komiteen vil bemerke at det allerede i dag gjøres et godt arbeid av flere instanser med bekjempelse av transportkriminalitet, men at en samordning av arbeidet vil kunne gjøre innsatsen mer målrettet.

Komiteen fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen vurdere en samordning av arbeidet med tungbilkontroll etter modell av andre europeiske land for en styrket innsats mot transportkriminalitet.»

Streknings-ATK

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, viser til Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014–2017. Her fremgår det at 30 pst. av den planlagte reduksjonen av drepte/hardt skadde skal tas med fysiske tiltak, mens 70 pst. skal tas med trafikant- og kjøretøytiltak. Tiltak mot fart skal alene stå for ca. 25 pst. av reduksjonen. Streknings-ATK er et lokalt tiltak mot fart.

Flertallet viser til Dokument 8:113 S (2014–2015) der følgende ble vedtatt:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at det etableres streknings-ATK på særlig ulykkesutsatte strekninger og i lengre tunneler, i tråd med faglige anbefalinger og etablerte retningslinjer»

Flertallet forventer framdrift i arbeidet med etablering av streknings-ATK for ytterligere å redusere trafikkulykker.

Alkolås

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, viser til vedtak i Dokument 8:87 S (2014–2015) der en enstemmig komité gjorde følgende vedtak:

«1. Stortinget ber regjeringa sjå til at det igangsette arbeidet i Vegdirektoratet om å kartlegge økonomiske og administrative konsekvensar ved ei eventuell nasjonal regulering vedkomande alkolås,

blir koordinert godt med norsk deltaking i det pågående grunnlagsarbeidet for eit eventuelt EU-direktiv knytt til alkoholås. Det vert forventa at svaret på det igangsette arbeidet i Vegdirektoratet forelegg innan hausten 2015.

2. Stortinget ber regjeringa, når svaret på arbeidet da forelegg, å fremje forslag om innføring av alkoholås og korleis dette best kan innfasast i køyretøy på veg som driv persontransport mot vederlag.

3. Stortinget ber regjeringa også vurdere behovet for overgangsordningar eller statlege insentivordningar for å sikre rask og smidig innfasing av alkoholås i dei køyretøya som vil bli omfatta av ei regelendring knytt til alkoholås.»

POST 26 VEGTILSYN

Det foreslås bevilget 16,8 mill. kroner på post 26.

Komiteen merker seg at det legges opp til å etablere Vegtilsynet som et eget forvaltningsorgan under Samferdselsdepartementet i 2016, og støtter dette. Hovedansvaret vil fortsatt være knyttet til riksveiene, men det kan være grunner til å gi tilsynet ytterligere oppgaver, og komiteen viser til at regjeringen vil på egnet måte komme tilbake til Stortinget med dette.

POST 29 VEDERLAG TIL OPS-PROSJEKTER

Komiteen har merket seg at det for 2016 foreslås bevilget 458,1 mill. kroner til vederlag til OPS-prosjekter, og at det i tillegg er lagt til grunn 240 mill. kroner i bompenger. Komiteen slutter seg til forslaget til bevilgning.

POST 30 RIKSVEGINVESTINGER

Det foreslås bevilget 14,7 mrd. kroner til post 30.

Komiteen viser til at det i kap. 13.20 post 30 i Prop. 1 S (2015–2016) foreslås bevilget 14 878 mill. kroner for 2016. Med dette vil 66,9 pst. av rammen i første fireårsperiode av Nasjonal transportplan 2014–2023 være fulgt opp etter tre år. Komiteen merker seg vidare at det i tillegg er lagt til grunn om lag 9 000 mill. kroner i ekstern finansiering.

Etter regjeringens forslag i Prop. 1 S Tillegg 1 S (2015–2016) registrerer komiteen at bevilgningen til post 30 Riksveginvesteringer er redusert med 139 mill. kroner, til totalt å utgjøre 14 739 mill. kroner. Komiteen merker seg at reduksjonen i sin helhet gjøres på posten fornying, og at oppfyllingsgraden av rammen for post 30 i Nasjonal transportplan 2014–2023 reduseres noe.

Komiteen registrerer at de foreslåtte bevilgningene i Prop. 1 S (2015–2016) for post 30 i hovedsak er i tråd med føringer lagt til grunn i Meld. St. 26 (2012–2013). Komiteen vil vidare påpeke at aktivitetsnivået for investeringer er høyt ved inngangen til 2016, og at dette vidare innebærer betydelige bindinger for å følge opp vedtatte store prosjekter. Ko-

mitteen merker seg at det innenfor foreslåtte bevilgninger til post 30 Riksveginvesteringer også prioriteres fornyingstiltak, i all hovedsak tiltak i riksveggtunneler for å tilfredsstille kravene i tunnelsikkerhets- og elektroforskriften.

Komiteen vil vise til Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023 der fremkommelighet og konkurransekraft er sentrale tema. Ikke minst er næringslivet avhengig av en solid og robust infrastruktur. Økt trafikk, mer kompliserte anlegg og mer ekstremvær stiller stadig større krav til infrastruktur på veg, bane og sjø. For å sikre bedre framkommelighet og styrke påliteligheten til transportinfrastrukturen vil det være behov for å prioritere store midler til investering og fornying, samt til drift og vedlikehold. Komiteen viser til at tiltakene som er beskrevet i Nasjonal transportplan 2014–2023 samlet sett innebærer et løft for samferdselssatsingen i Norge. Komiteen er derfor glad for at regjeringen følger opp de omtalte tiltakene i Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023. Komiteen registrerer vidare behovet for fortsatt å følge opp Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023 ytterligere for 2017 slik at de omtalte tiltak skal kunne ferdigstilles.

Komiteen vil understreke nødvendigheten av å sikre både planmidler, oppstartsmidler og innfasing av penger til prosjektene omtalt i Nasjonal transportplan 2014–2023 slik at rasjonell fremdrift sikres. Flaskehalsar må særskilt prioriteres.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til budsjettavtalen mellom samarbeidspartiene inngått 23. november 2015, og foreslår å redusere post 30 med 225 mill. kroner, ved at grunnerverv på E18 Lysaker–Ramstadsletta reduseres med 100 mill. kroner, fornying av riksveinettet reduseres med 150 mill. kroner og gang- og sykkelveier på riksveinettet økes med 25 mill. kroner.

Flertallet viser til Innst. 13 S (2014–2015) der et flertall bestående av Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre understreket betydningen av sammenhengende og effektiv utbygging av rv. 9. Flertallet viser til at det i gjeldende NTP er lagt opp til å videreføre utbedringen av rv. 9 i Setesdal. Flertallet peker på at forutsetningen om lokale tilskudd til vidare utbygging av rv. 9 må være til stede. Flertallet viser til behovet for oppstartsmidler til Skomedal i 2016 og at parsellen Bjørnarå–Optestøyl kan eventuelt fremskyndes blant annet som et ekstraordinært tiltak for økt sysselsetting. Oppstart kan skje under forutsetning av at det finnes ledige statlige midler ved mindreforbruk på prosjek-

ter innenfor rv. 9, Setesdal, og lokal finansiering (konsesjonskraftmidler).

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til budsjettforliket mellom Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre hvor det foreslås et kutt på 100 mill. kroner til grunnerverv på E18 Lysaker–Ramstadsletta. Disse medlemmer registrerer med forundring forslaget til kutt i posten Planlegging og grunnerverv, da spesielt Høyre ved flere anledninger høsten 2015 har påpekt viktigheten av å følge opp den foreslåtte bevilgningen til E18 Lysaker–Ramstadsletta. Disse medlemmer mener det er viktig å holde fremdriften i prosjektet og viser til sine alternative budsjetter hvor opprinnelig bevilgning på 1 844,5 mill. kroner til planlegging og grunnerverv m.m. i 2016 opprettholdes.

Disse medlemmer viser til vedtak i Meld. St. (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023 angående store prosjekt på riksvegnettet i veitransportkorridorene 1–8, hvor viktigheten av at sammenhengende strekninger over hele landet skal ha god standard er slått fast. Disse medlemmer er glad for at regjeringen stiller seg bak samferdselssatsingen og vedtakene i Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023. Disse medlemmer vil imidlertid påpeke at regjeringens forslag til bevilgning for post 30 riksveginvesteringer ligger godt under oppfyllingsgraden (66 pst.) for gjennomsnittlig NTP-ramme pr. år for perioden 2014–2017, og spesielt er dette langt under det nivå som Fremskrittspartiet foreslo i opposisjon. Disse medlemmer ber derfor regjeringen sikre tilstrekkelig bevilgning til å nå ambisjonen i Nasjonal transportplan 2014–2023 på statsbudsjettet for 2017.

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til at Senterpartiet i sitt alternative statsbudsjett for 2016 foreslår en bevilgning på 390 mill. kroner for å fjerne «flaskehalsen» på veinettet – en problemstilling som særlig angår næringstransporten generelt og tømmertransporten spesielt. Dette medlem understreker at bevilgningsforslaget omfatter alle de tre veiklassene (riksveier, fylkesveier og kommuneveier). Dette medlem mener det er særlig viktig å nytte bevilgningen til å utløse potensielle synergier av det store apparatet for veibygging og -vedlikehold som er i virksomhet på mange steder i landet i 2016.

Dette medlem viser i tillegg til at Senterpartiet i sitt alternative statsbudsjett for 2016 foreslår å øke bevilgningen til riksveininvesteringer med 120 mill. kroner. Dette gjør det mulig å forsere planlegging/oppstart på viktige veistrekninger som E39 Byrkjelo–Sandane (Sogn og Fjordane), E6 Grong–Nord-

land grense (Nord-Trøndelag), E39 Betna–Stormyra (Møre og Romsdal), E16 Øye–Turtnes (Oppland).

Store prosjekter

Komiteen viser til at det i Prop. 1 S (2015–2016) foreslås å bevilge 8 103,7 mill. kroner til store prosjekter i 2016, og at dette gir en oppfølging på 67 pst. av rammen i første fireårsperiode i Nasjonal transportplan 2014–2023. Komiteen har videre merket seg at det i tillegg er lagt til grunn 8 215 mill. kroner i ekstern finansiering.

Komiteen registrerer at de statlige midlene i hovedsak vil bli benyttet til å følge opp vedtatte riksvegprosjekter, og at det videre bevilges midler for forberedende arbeider og anleggsstart i 2016 for flere prosjekter. Komiteen har merket seg at det også for 2016 er lagt til grunn bruk av statlige midler til forberedende arbeider og anleggsstart for prosjekter som er forbeholdt Stortingets kommende behandling og godkjenning av bompengeprogger.

Programområdene

Komiteen viser til at det gjennom Prop. 1 S (2015–2016) foreslås bevilget 2 452,2 mill. kroner til tiltak innenfor programområdene i 2016. Videre er det i tillegg lagt til grunn om lag 530 mill. kroner i ekstern finansiering. Komiteen har merket seg at det ved inngangen til 2016 er vesentlige bindinger og et høyt aktivitetsnivå for programområdene hvor store deler av den foreslåtte rammen vil gå til å sikre rasjonell anleggsdrift for allerede igangsatte prosjekter i tråd med Nasjonal transportplan 2014–2023. Komiteen registrerer videre at følgende områder foreslås gitt bevilgninger innenfor programområdene for 2016:

- Det foreslås 300 mill. kroner til bymiljøavtaler i 2016. I tillegg til disse midlene foreslås det 100 mill. kroner til Fornebubanen over kap. 1330 post 63 Særskilte tilskudd til Fornebubanen. Samlet statlig bidrag er derfor 400 mill. kroner. Tilskuddet forutsetter inngåelse av bymiljøavtaler.
- Det foreslås 543 mill. kroner til utbedringstiltak i 2016. I tillegg er det lagt til grunn om lag 165 mill. kroner i ekstern finansiering. Komiteen registrerer at utbedringstiltak er mindre tiltak for å forbedre vegens funksjonalitet, og at midlene i hovedsak vil bli benyttet til breddeutvidelse, tiltak i tunneler, forsterkning av bruer, utbedring av kurver og andre mindre oppgraderinger av riksvegnettet. Komiteen har merket seg at posten utbedringstiltak må sees i sammenheng med underposten fornying i kap. 1320 post 30 Riksveginvesteringer.

- Det foreslås 600 mill. kroner til tiltak som legger til rette for gående og syklende i 2016. I tillegg er det lagt til grunn om lag 220 mill. kroner i ekstern finansiering. Komiteen registrerer at midlene i hovedsak vil bli benyttet til å etablere sammenhengende sykkelvegnett i byer og tettsteder, og å bygge ut strekninger knyttet til skoleveger.
- Det foreslås 808 mill. kroner til trafikksikkerhetstiltak i 2016. I tillegg er det lagt til grunn om lag 90 mill. kroner i ekstern finansiering. Komiteen registrerer at midlene i hovedsak vil bli benyttet til tiltak for å hindre de alvorligste ulykene som møteulykker og utforkjøringsulykker. Bygging av midtrekkverk er prioritert.
- Det foreslås 111,7 mill. kroner til miljø og servicetiltak i 2016. Komiteen registrerer at midlene i hovedsak vil bli benyttet til støyskjermingstiltak og tiltak for å følge opp Statens vegvesens forpliktelser etter vannforskriften og for å ivareta biologisk mangfold.
- Det foreslås 89,5 mill. kroner til kollektivtiltak og tiltak for universell utforming i 2016. I tillegg er det lagt til grunn om lag 55 mill. kroner i ekstern finansiering. Komiteen registrerer at midlene i hovedsak vil bli brukt til å oppgradere holdeplasser og knutepunkter. Videre er det også prioritert midler til å bygge kollektivfelt.

Gang- og sykkelveger

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til budsjettavtalen mellom samarbeidspartiene der gang- og sykkelveger på riksveg økes med 25 mill. kroner.

Flertallet mener at klimaforliket skal følges opp innenfor transportfeltet. Flertallet mener derfor at utbygging av gang- og sykkelveier er et viktig element i å nå dette målet. Særlig er dette viktig rundt de store byene, hvor det er et mål at trafikkøkningen skal tas ved hjelp av kollektiv, sykkel og gange.

Fornyning

Komiteen viser til at det gjennom Prop. 1 S (2015–2016) foreslås 1 822,6 mill. kroner til fornyingstiltak i 2016. Komiteen merker seg videre at forslag til bevilgningen for posten fornying i regjeringens framlegg i Prop. 1 S tillegg 1 S (2015–2016) er redusert med 139 mill. kroner. Komiteen merker seg at bevilgning for posten fornying dermed er 1 683,6 mill. kroner. Komiteen registrerer at midlene i hovedsak vil bli benyttet til å tilfredsstille kravene i tunnelsikkerhets- og elektroforskriften. Videre er det satt av midler til rehabilitering av bruer samt drens- og avløpssystemer. Komiteen merker seg videre at vedlikehold av tunneler også prioriteres gjennom bevilgninger til post 23 Drift og vedlike-

hold av riksveger. Komiteen er her fornøyd med at regjeringen følger opp vedtatte tiltak i Nasjonal transportplan 2014–2023 med bevilgninger i Prop. 1 S (2014–2015).

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til at budsjettavtalen innebærer at budsjettet til fornying settes til 1533,6 mill. kroner, noe som er 289 mill. kroner lavere enn regjeringens opprinnelige forslag til statsbudsjett, Prop. 1 S (2015–2016) og 150 mill. kroner lavere enn i Prop. 1 S Tillegg 1 (2015–2016). Flertallet viser til at dette vil redusere fornyelsen av tunneler og bruer sammenlignet med regjeringens forslag, men at det totalt sett fortsatt settes av betydelige midler til bedret tunnelsikkerhet for 2015. Flertallet har merket seg at den samlede bevilgningen til fornying og utbedring av tunneler på post 30 etter budsjettavtalen er 92,4 pst. høyere enn i 2015. Flertallet er svært fornøyd med at denne regjeringen tar vedlikeholdsetterslepet på riksvegnettet, som i 2013 som grunnlag for Nasjonal transportplan 2014–2023 ble beregnet til 30–45 mrd. kroner, på alvor, og at det for andre år på rad blir redusert, etter flere tiår med neglisjering. Flertallet viser til at budsjettet til fornying av riksvei er økt kraftig etter regjeringsskiftet, og at dette har sørget for at vedlikeholdsetterslepet på riksvei for første gang ble redusert i 2015, og at med budsjettenigheten for 2016 reduseres etterslepet med rundt 1,4 mrd. kroner.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet har med forundring registrert at budsjettavtalen mellom Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre innebærer at posten Fornyning foreslås redusert med hele 289 mill. kroner sammenlignet med forslaget i Prop. 1 S (2015–2016) og 150 mill. kroner sammenlignet med Prop. 1 S Tillegg 1 (2015–2016). Disse medlemmer mener kuttet blir enda mer alvorlig ved at det videre også kuttes i kap. 1320 post 23 Drift og vedlikehold med 440 mill. kroner, hvorav 100 mill. kroner til tunnelsikring. Dette medfører et reelt kutt for oppgradering og vedlikehold av tunneler på 389 mill. kroner sammenlignet med Prop. 1 S (2015–2016). Disse medlemmer mener disse kuttene bidrar til å forsinke prosessen med å oppfylle kravene i tunnelsikkerhets- og elektroforskriften, og er bekymret for konsekvensene dette vil få for enkelte prosjekter, slik departementet svarer bekreftende på spørsmål fra transportkomiteen:

«Budsjettforliket i Stortinget medfører at veksten i bevilgningene blir noe lavere enn regjeringen opprinnelig hadde lagt opp til. Dermed vil noen av tunneltiltakene som opprinnelig var prioritert innenfor

underposten ferdigstilles på et senere tidspunkt enn ønsket».

Disse medlemmer er opptatt av å sørge for nødvendig vedlikehold og oppgradering av tunnelene på vegnettet i henhold til vedtatt Nasjonal transportplan.

Disse medlemmer viser til Arbeiderpartiets og Senterpartiets alternative budsjetter hvor det foreslås en bevilgning på 1 822,6 mill. kroner til fornyingstiltak i 2016, noe som er 289 mill. kroner mer enn budsjettavtalen mellom Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre.

Disse medlemmer viser til at den rød-grønne regjeringen startet tidenes samferdselsløft og at inneværende NTP legges til grunn for store investeringer i samferdselssektoren i perioden 2014–2023. Disse medlemmer registrerer at regjeringen Solberg følger opp ambisjonene om at behovet for å ta igjen manglende vedlikehold skulle tas inn i de første årene av planperioden, slik regjeringen Stoltenberg II la opp til.

Planlegging og grunnerverv m.m.

Komiteen viser til at det gjennom Prop. 1 S (2015–2016) foreslås bevilget 1 844,5 mill. kroner til planlegging og grunnerverv m.m. i 2016. Komiteen merker seg at det i tillegg er lagt til grunn om lag 240 mill. kroner i ekstern finansiering. Komiteen registrerer videre at regjeringen mener midlene avsatt til planlegging vil bidra til tilstrekkelige planavklaringer for prioriterte prosjekter i Nasjonal transportplan 2014–2023, noe komiteen mener er avgjørende for å holde takten i oppfølgingen av Nasjonal transportplan 2014–2023.

E18 Lysaker–Ramstadsletta

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til at regjeringen i 2014 la grunnlaget for å fremskynde en utbygging av E18 ved å tillate grunnerverv med bakgrunn i kommunedelplan, i stedet for reguleringsplan. Pågått grunnerverv på denne strekningen er dermed med bakgrunn i den. Flertallet legger til grunn at byggestart for prosjektet ikke forsinkes som følge av redusert grunnerverv i 2016.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til budsjettforliket mellom Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre hvor det foreslås et kutt på 100 mill. kroner til grunnerverv på E18 Lysaker–Ramstadsletta. Disse medlemmer registrerer med forundring forslaget til kutt i posten Planlegging og grunnerverv, da spesielt Høyre ved flere anled-

ninger høsten 2015 har påpekt viktigheten av å følge opp den foreslåtte bevilgningen til E18 Lysaker–Ramstadsletta. Disse medlemmer mener det er viktig å holde fremdriften i prosjektet og viser til sine alternative budsjetter hvor opprinnelig bevilgning på 1 844,5 mill. kroner til planlegging og grunnerverv m.m. i 2016 opprettholdes.

Ikke rutefordelte midler

Komiteen viser til at det gjennom forslag til Prop. 1 S (2015–2016) foreslås 655 mill. kroner til ikke rutefordelte midler i 2016. Komiteen har merket seg at den foreslåtte bevilgningen er foreslått nyttet til følgende områder:

- Det foreslås 175 mill. kroner til nasjonale turistveger i 2016.
- Det foreslås 380 mill. kroner til felles etatsutgifter for Vegdirektoratet i 2016.
- Det foreslås 30 mill. kroner for 2016 til videre arbeid med prosjektet Ferjefri E39, hovedsakelig forskning på bl.a. tekniske løsninger for fjordkryssing og samfunnsutvikling.

Bymiljøavtalene

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, registrerer at det gjennom vedtak om innføring av tidsdifferensierte bompenger i Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune er demonstrert tydelig lokalpolitisk vilje til å gjennomføre restriktive tiltak mot personbiltransporten for å bedre luftkvaliteten i Bergen. Flertallet merker seg at de lokale prosessene har vist utålmodighet etter å få tilgang på ytterligere virkemidler som trekker i samme retning, som for eksempel hjemmel til å innføre miljødifferensierte bompenger og lavutslippssoner. Flertallet vil peke på Innst. 159 S (2014–2015), og ber videre regjeringen så raskt som mulig følge opp vedtakene i Innst. 159 S (2014–2015).

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, har merket seg at Arbeiderpartiet i sine merknader ramser opp alle de prosjektene som storbyene har på sitt arbeidsprogram. Det er stor enighet om nødvendigheten av at de største byene får gjennomført store kollektivtiltak.

Flertallet er imidlertid opptatt av at det er en sammenheng mellom planprosessene og tidspunktet for bevilgningene. Flertallet vil i denne sammenheng peke på at selv med et stort statlig bidrag, vil det være en utfordring for kommunene og fylkene å finne dekning for sin del av finansieringen. Det viktige er at de store byene kan fortsette sine planprosesser i

forvissning om at det er en stor grad av forutsigbarhet i finansieringen. Flertallet vil derfor understreke viktigheten av at regjeringspartiene og Kristelig Folkeparti og Venstre allerede i sitt første budsjett forpliktet seg på et 50 pst. tilskudd til store kollektivtiltak i de store byene. Flertallet har merket seg at i budsjettet for 2016 er det satt av midler til at en kan inngå de første bymiljøavtalene.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet vil peke på at klimautfordringene er blant vår tids store utfordringer, både globalt og nasjonalt. Det haster derfor med å få iverksatt de store og nødvendige kollektivtiltakene i storbyene. Disse medlemmer har merket seg at regjeringen kun har satt av 300 mill. kroner til bymiljøavtaler for 2016. Dette beløpet er langt under den gjennomsnittlige NTP-rammen pr. år for 2014–2017 på 825,7 mill. kroner. Disse medlemmer vil vise til at Arbeiderpartiet ønsker å gjennomføre et nasjonalt investeringsløft for utbygging og drift av kollektivtransporten i og rundt storbyområdene, samtidig som en også legger bedre til rette for sykkel og gange, samt redusere forurensende biltrafikk. Disse medlemmer vil også understreke viktigheten av at både privatbilisme og nyttetransport foregår mest mulig rasjonelt og miljøvennlig. Disse medlemmer viser til at Arbeiderpartiet vil øke bevilgningen til bymiljøavtaler med én mrd. kroner hvert år i en tiårsperiode, i tillegg til de 26,1 mrd. kroner som er vedtatt i Nasjonal transportplan. Disse medlemmer viser til at Arbeiderpartiet i sitt alternative budsjett øker bevilgningen til bymiljøavtaler med 700 mill. kroner for 2016 slik at den samlede bevilgningen til bymiljøavtaler inkludert bevilgning til Fornebubanen over kap. 1330 post 63 blir på 1100 mill. kroner.

Dette betyr at man i 2016 kan inngå bymiljøavtaler for de store byene, og videre kan starte arbeidet med nødvendige og aktuelle kollektivtiltak i Oslo som T-banetunnelen gjennom Oslo indre by og tverrforbindelse i Groruddalen, Fornebubanen, baneløsning fra Oslo til Akershus universitetssykehus (Ahus) og videre til Lillestrøm og Kjeller (Romeriksbanen), som bybanen i Bergen, Superbussprosjektet i Trondheim og bussveiprojektet i Stavanger. Disse medlemmer vil samtidig understreke at 100 mill. kroner av bymiljøavtalemidlene skal brukes til gang- og sykkelvegtiltak.

Disse medlemmer vil videre vise til at Arbeiderpartiet mener staten må ta opptil 70 pst. av investeringene for disse prosjektene, mot at kommunene forplikter seg til omfattende bolig- og næringsutvikling nær traseene og kollektivknutepunktene. Disse medlemmer vil samtidig også peke på viktigheten av at utbygging av jernbanen i storbyom-

rådene koordineres med, og ses i sammenheng med disse viktige kollektivprosjektene.

Disse medlemmer vil videre understreke at milliarder til bymiljøavtaler for 2016 bare er en begynnelse på helt nødvendige investeringer til kollektiv, sykkel og gange i storbyene.

Disse medlemmer vil også understreke viktigheten av på sikt å etablere flere bymiljøavtaler med byer i Norge for å sikre god kollektivtrafikk og viktige gang- og sykkelveitiltak for å oppnå målet om nullvekst i klimaforliket.

Disse medlemmer viser til at det er statens ansvar å sette kommunene og fylkeskommunene i stand til å løse de oppgaver de blir pålagt. Disse medlemmer viser til sitt alternative budsjett for kommunesektoren hvor kommunene blir styrket med 4 mrd. kroner i forhold til regjeringens forslag.

Komiteens medlem fra Venstre mener klimaforliket på Stortinget må oppfylles. Derfor viser dette medlem til Venstres alternative budsjett som prioriterer tiltakene som går til å oppfylle disse målene i Nasjonal transportplan. Dette medlem mener at vegprosjektene skal gjennomføres, men viser til at Venstre foreslår mer samlet på riksveginvesteringer enn det som ble budsjettet for i 2015. Dette medlem viser til at Venstre prioriterer å bygge prosjekter innenfor miljø, kollektivtrafikk, sykkel/gange og jernbane først. Dette medlem peker på at Venstre i sitt alternative budsjett vil omprioritere 1,5 mrd. kroner av riksveginvesteringene til andre riksveginvesteringer og kollektivtrafikk, sykkel og gange.

Nærmere om investeringsprogrammet

Komiteen har merket seg at Samferdselsdepartementets forslag til investeringsprogram for 2016 er basert på prioriteringene i Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023 og Stortingets behandling av meldingen, jf. Innst. 450 S (2012–2023), og tidligere budsjettvedtak. Komiteen er derfor fornøyd med at regjeringen forholder seg til, og følger opp satsingene i Nasjonal transportplan 2014–2015 i sitt forslag i Prop. 1 S (2015–2016).

Komiteen viser til det store behovet for å etablere en trygg og effektiv infrastruktur som binder landsdeler sammen. En godt utbygget infrastruktur er bærebjelken i attraktive bo- og arbeidsmarkeder. Komiteen viser til at det er et mål å utvikle moderne og framtidsrettede transportsystem som gjør trafikkavviklingen sikrere, enklere og raskere over hele landet. Dette vil styrke næringslivets konkurransekraft, bedre bymiljøer og fremme regional utvikling. Komiteen er videre opptatt av å bedre trafikk-sikkerheten og utvikle transportsystemet slik at de miljøskadelige virkningene blir begrenset.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, er tilfreds med at regjeringen følger opp investeringsprogrammet, har fokus på å redusere planleggingstiden og fremskynder prosjekter der det er mulig.

Flertallet registrerer at Arbeiderpartiet foreslår å overføre 1 000 mill. kroner fra veiselskapet til post 30 riksveginvesteringer, øke bymiljøavtalene med 700 mill. kroner og overføre 163 mill. kroner til post 31. Flertallet viser til at dette reelt sett gir mindre penger til riksveiprosjekter innenfor de respektive korridorene, så lenge de heller ikke varsler at noen prosjekter skal utsettes. Flertallet merker seg at Arbeiderpartiet ber regjeringen om å fremskynde prosjekter i forhold til Nasjonal transportplan, samt å øke bevilgningene. Flertallet mener at Arbeiderpartiet da gir inntrykk av å kunne gjøre mer enn de har rom for i sitt alternative budsjett.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til Arbeiderpartiets alternative budsjett hvor det foreslås 16 305,5 mill. kroner til posten Riksveginvesteringer. Disse medlemmer vil understreke at dette utgjør 1 566,5 mill. kroner mer enn hva budsjettforliket til Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre legger opp til. Dette representerer en betydelig mersatsing spesielt på bymiljøavtaler på 700 mill. kroner og en overføring av midler fra utbyggingselskapet for veg på 1 000 mill. kroner til store prosjekter. I tillegg foreslås det 30 mill. kroner til å stryke kommunens egenandelskrav i forbindelse med ferdigstillelsen av Hålogalandsbrua. Arbeiderpartiet foreslår videre å overføre 163 mill. kroner til post 31 Skredsikring på riksveger, noe som også kan nyttes under post 30, jf. forslag i Prop. 1 S (2015–2016). Disse medlemmer viser til at Arbeiderpartiet også foreslår 163,5 mill. kroner mer enn samarbeidspartiene og regjeringen på post 31, som vi mener må sees i sammenheng med post 30. Disse medlemmer finner det derfor merkelig når samarbeidspartiene påstår at Arbeiderpartiet kutter i riksveginvesteringer. Disse medlemmer mener påstanden er direkte feil.

Korridor 1 Oslo–Svinesund/Kornsjø

Komiteen viser til at korridor 1 er Norges hovedåre for landbasert transport til/fra utlandet, hvor E6 Riksgrensen/Svinesund–Oslo med tilknytninger utgjør hovedåren. Korridoren omfatter også rv. 22. Komiteen har merket seg at det gjennom Prop. 1 S (2015–2016) post 30 foreslås en ramme på 296,8 mill. kroner for 2016. I tillegg er det forutsatt 274 mill. kroner i bompenger.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til at ny firefelts veg på rv. 22 mellom Lillestrøm og Fetsund åpnet i desember 2015, og er svært tilfreds med at denne viktige vegen nå er ferdig. Disse medlemmer viser til at dagens Fetsund bru over Glomma har for liten kapasitet og er en stor flaskehals for trafikken på rv. 22. Det medfører store problemer for trafikk fra østre deler av Romerike og fra deler av Hedmark og Østfold. Etter disse medlemmers syn er det viktig å få fortgang i planene for ny bru over Glomma ved Fetsund – ny Glommakryssing. Disse medlemmer har registrert at det så langt har vært signalisert at ny bru kan stå ferdig i 2024. Etter disse medlemmers oppfatning bør det ses nærmere på om det er mulig å få ny bru ferdigstilt raskere. Disse medlemmer er kjent med at det i dag er store trafikale problemer i området og ber om at planarbeidet for ny Glommakryssing intensiveres, slik at prosjektet kan startes opp i henhold til Nasjonal transportplan 2014–2023.

Korridor 2 Oslo–Ørje/Magnor/Riksåsen

Komiteen viser til at korridor 2 er en viktig transportkorridor, med stor betydning for godstransporten øst-vest mellom Norge og Sverige. Korridoren omfatter også deler av E18 og E16.

Komiteen har merket seg at det gjennom forslag til Prop. 1 S (2015–2016) post 30 foreslås en ramme på 425 mill. kroner for 2016 til tiltak på E18 Riksgrensen/Ørje–Oslo. I tillegg er det forutsatt 490 mill. kroner i forskudd og bompenger.

Komiteen registrerer at det gjennom forslag til Prop. 1 S (2015–2016) post 30 foreslås en ramme på 387,2 mill. kroner for 2016 til tiltak på E16 Riksgrensen/Riksåsen–Hønefoss og rv. 35 Hønefoss–Hokksund med tilknytninger.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til at etter at ny veg på E16 sto ferdig mellom Slomarka og Kongsvinger, gjenstår nå strekningen Nybakk–Slomarka før det er sammenhengende veg med motorvegstandard på E16 mellom Kløfta og Kongsvinger. Etter disse medlemmers oppfatning er det nå viktig å komme videre med utbyggingen gjennom Nes og Sør-Odal, slik at E16 kan få motorvegstandard hele strekningen Kløfta–Kongsvinger, noe det har vært bred politisk tilslutning til. Disse medlemmer har registrert at forslag til reguleringsplan for E16 gjennom Nes er forsinket og at begrunnelsen er kvikkleire i området. Disse medlemmer ber om at regjeringen bidrar til at Statens vegvesen får fortgang i planarbeidet slik at trasé for ny veg gjennom Nes, og senere Sør-Odal, kan fastsettes.

Korridor 3 Oslo–Grenland–Kristiansand–Stavanger

Komiteen viser til at korridor 3 dekker en befolkningstett region fra Oslo til Stavanger, og at E18 og E39 har en høy andel tungtrafikk og er sterkt trafikk- og ulykkesbelastet. Korridoren omfatter også rv. 41, rv. 42, rv. 23, rv. 509 og rv. 510.

Komiteen har merket seg at det gjennom forslag til Prop. 1 S (2015–2016) post 30 foreslås en ramme på 2 067,1 mill. kroner for 2016 til tiltak på E18 Oslo–Kristiansand og E39 Kristiansand med tilknytninger. I tillegg er det forutsatt 1 870 mill. kroner i forskudd og bompenger. Komiteen viser videre til at det over post 35 i forslag til Prop. 1 S (2015–2016) foreslås en statlig ramme på 25,7 mill. kroner til Vegutbygging i Bjørvika.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til strekningen E18 Rugtvedt–Dørdal, og er bekymret for forsinkelsen av oppstarten med prosjektet. Disse medlemmer ber regjeringen legge frem en stortingsproposisjon om utbygging og finansiering av strekningen for Stortinget, senest innen vårsesjonen 2016, slik at E18 Rugtvedt–Dørdal kan startes opp som planlagt i 2016.

Disse medlemmer viser videre til strekningen E18 Tvedestrand–Arendal, og ber regjeringen vurdere hvorvidt prosjektet skal forlenges med ca. 1,5 km fra Harebakk til Stoa. Disse medlemmer har merket seg at uenighet om trasévalg rundt Kristiansand, mot vest, har ført til at saken nå skal avgjøres i departementet. Disse medlemmer forventer en rask avklaring, slik at veiutbyggingen ikke forsinkes.

Korridor 4 Stavanger–Bergen–Ålesund–Trondheim

Komiteen viser til at korridor 4 er den sentrale ferdselsåren langs kysten, og at den omfatter de tre største byområdene utenfor Oslo; Bergen, Trondheim og Stavanger.

Komiteen har merket seg at det gjennom forslag til Prop. 1 S (2015–2016) post 30 foreslås en ramme på 1 278,2 mill. kroner for 2016 til tiltak på E39 Stavanger–Bergen–Ålesund med tilknytninger. I tillegg er det forutsatt 1 052 mill. kroner i bompenger og tilskudd. Komiteen merker seg videre at det over post 31 i forslag til Prop. 1 S (2015–2016) foreslås en statlig ramme på 20 mill. kroner til restfinansiering av skredsikringen av E39 i Romarheimsdalen.

Komiteen registrerer at det gjennom forslag til Prop. 1 S (2015–2016) post 30 foreslås en ramme på 296,7 mill. kroner for 2016 til tiltak på E39 Ålesund–Trondheim med tilknytninger. Komiteen registrerer at det innenfor denne rammen hovedsakelig fore-

slås midler til strekningen E39 Harangen–Høggjølen.

Komiteen har videre merket seg at det gjennom forslag til Prop. 1 S (2015–2016) post 30 foreslås en ramme på 150 mill. kroner til tiltak på rv. 9 Kristiansand–Haukeligrend og rv. 13/rv. 55 Jøsendal–Voss–Hella–Sogndal.

Komiteen har merket seg behovet for utbedring av strekningen Sandane–Byrkjelo på E39. Komiteen ber regjeringen arbeide for at planarbeidet ferdigstilles slik at utbedringen av flaskehalsen kan igangsettes. Komiteen ber regjeringen vurdere å prioritere midler til planlegging av prosjektet.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til strekningen rv. 9 Setesdal, og vil understreke viktigheten av å sikre rasjonell framdrift av prosjektet. For å opprette plan om sammenhengende utbygging av rv. 9 ber disse medlemmer regjeringen sørge for oppstart av Skomedal i 2016.

Disse medlemmer viser til strekningen E39 Skei–Bjørset, og vil påpeke viktigheten av å se på muligheten for at delstrekningen E39 Byrkjelo–Sandane blir opprustet for strekningen endrer status. Disse medlemmer ber regjeringen vurdere bevilgning til planlegging av utbedring av flaskehalsen på Sandane–Fløtre.

Disse medlemmer viser til strekningen E39 Betna–Stormyra, og vil understreke viktigheten av å komme i gang med forberedende arbeider på strekningen i 2016. I 2016 legges det opp til blant annet prosjektering og grunnerverv på Klettelva–Stormyra og reguleringsplan på Betna–Klettelva. Det legges opp til anleggsstart på prosjektet i 2017. Disse medlemmer ber regjeringen bevilge midler til prosjektet i samsvar med handlingsprogrammet for riksveger 2014–2017.

Komiteens medlem fra Senterpartiet er svært opptatt av å få i gang opprustning av E39 gjennom Gloppen kommune (Sandane–Byrkjelo). Dette medlem viser til at Senterpartiet i sitt alternative budsjett for 2016 har satt av 120 mill. kroner i økte bevilgninger til riksveinvesteringer blant annet med tanke på planlegging/oppstart, hvor Sandane–Byrkjelo er én av fire strekninger som er eksplisitt tilgodesett. Dette medlem minner om at behovet for å ruste opp strekningen er stort, siden Sandane–Byrkjelo har mye trafikk, og mye tungtrafikk. Det er særlig grunn til å legge vekt på at det er flere såkalte «flaskehalsen» på strekningen. Dette medlem ser seg nødt til å påpeke at budsjettforhandlingene mellom samarbeidspartiene har vært resultatløse når det gjelder denne strekningen, og finner grunn til å minne om at de fire partiene Høyre, Fremskritt-

partiet, Venstre og Kristelig Folkeparti i fellesskap må bære ansvar for dette.

Dette medlem viser også til at det er et stort behov for utbedringer på E39 på strekningen Betna–Stormyra i Møre og Romsdal. Dette medlem mener det kunne vært klokt å sette av midler til grunnerverv og prosjektering på strekningen Klettelva–Stormyra og reguleringsplan på strekningen Betna–Klettelva i 2016 med tanke på å få til en oppstartsbevilgning i 2017. Dette medlem viser til at Senterpartiet i sitt alternative budsjett for 2016 har satt av 120 mill. kroner i økte bevilgninger til riksveiinvesteringer blant annet med tanke på planlegging/oppstart, hvor Betna–Stormyra er én av fire strekninger som er eksplisitt tilgodesett.

Endelig vil dette medlem minne om at det er klart behov for rasjonell framdrift på arbeidene på rv. 9 gjennom Setesdal i Aust-Agder.

Komiteens medlem fra Venstre er opp-tatt av å sikre et høyt tempo i opprustningen av kyststamveien E39 gjennom Sogn og Fjordane. Dette medlem vil fremskynde byggestart for strekningen E39 Sandane–Byrkjelo. Dette medlem vil på denne bakgrunn vise til Venstres alternative budsjett som foreslår 5 mill. kroner til planleggingsmidler til dette prosjektet.

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

Komiteen viser til at korridor 5 med E134, E16, rv. 7, rv. 52, rv. 36 og rv. 41 knytter Vestlandet, Sørlandet og Østlandet sammen.

Komiteen har merket seg at det gjennom Prop. 1 S (2015–2016) post 30 foreslås en ramme på 756,1 mill. kroner for 2016 til tiltak på strekningen E134 Drammen–Haugesund med tilknytninger. I tillegg er det forutsatt 2 189 mill. kroner i bompenger.

Komiteen viser videre til at det gjennom Prop. 1 S (2015–2016) post 30 foreslås en ramme på 261,7 mill. kroner for 2016 til tiltak på strekningen rv. 7 Hønefoss–Bu og rv. 52 Gol–Borlaug.

Komiteen registrerer også at det gjennom Prop. 1 S (2015–2016) post 30 foreslås en ramme på 837,5 mill. kroner for 2016 til tiltak på strekningen E16 Sandvika–Bergen med tilknytninger. I tillegg er det forutsatt 523 mill. kroner i bompenger.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet registrerer at det 1 1/2 år etter fremleggelse av KVVU for fellesprosjektet E16/Vossebanen på strekningen Arna–Voss enda ikke fra regjeringens side er konkludert med valg av konsept. Disse medlemmer er bekymret for fremdriften for dette viktige fellesprosjektet, og forventer at regjeringen snart legger fram sin konklusjon.

Disse medlemmer registrerer at lokale og regionale instanser har pekt på en løsning med parallell utbygging av veg og bane, og etappevis utbygging innenfor K5-alternativet.

Disse medlemmer viser til strekningen E16 Bjørum–Skaret. Alle lokale og regionale vedtak er fattet for å klargjøre prosjektet. Disse medlemmer mener det er viktig at regjeringen igangsetter arbeidet med denne strekningen for at prosjektet skal kunne påbegynnes i 2016.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet finner det oppsiktsvekkende at Arbeiderpartiet, som aldri fikk fastlagt noen utbyggingsplan for E16 og Vossabanen i løpet av åtte år i regjering, plutselig har blitt bekymret for denne strekningen. Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet signaliserte heller ikke vilje til å foreta utbygging av denne strekningen i NTP for perioden 2014–2023. Den rød-grønne regjeringen bidro i beskjeden grad med rassikringsmidler til strekningen. Disse medlemmer finner det helt naturlig at regjeringen bruker noe tid på å komme frem til rett utbyggingsstrategi for strekningen Arna–Voss. Disse medlemmer merker seg for øvrig at Arbeiderpartiet, i all sin utålmodighet, fremdeles ikke vil signalisere hvilket omfang av utvikling partiet ser for seg på strekningen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til strekningen rv. 36 Skyggestein–Skjelbredstrand, og vil understreke viktigheten av at regjeringen kommer i gang med arbeidet med en revisjon av KVVU Grenland i 2016. Dette for å sikre at arbeidet med bypakke Grenland fase 2 ikke blir forsinket. Disse medlemmer forutsetter derfor at Revisjon av KVVU Grenland startes opp i 2016. Disse medlemmer legger videre til grunn at det innenfor forslag i Prop. 1 S (2015–2016) er avsatt midler slik at viktige, mindre tiltak på rv. 36 i Grenland kan gjennomføres for å lette framkommelighet for næringstrafikk og nytten av andre statlige investeringer.

Disse medlemmer viser til strekningen E134 Saggrenda–Gvammen, og vil understreke viktigheten av at arbeidet med oppstart av kommunedelplan for Saggrenda–Gvammen kommer i gang i 2016 for å sikre god framdrift i prosjektet. Disse medlemmer har videre merket seg at det er avsatt 25 mill. kroner til videre planlegging av Haukelitunnelene på E134. Disse medlemmer legger til grunn at E134 blir prioritert som en svært viktig Øst-Vest forbindelse. Disse medlemmer forutsetter at den videre planleggingen gjennomføres med høy prioritet blant annet med å igangsette planlegging av strekningen Saggrenda–Gvammen på E134 i 2016.

Disse medlemmer har merket seg at regjeringen har sagt at det skal gjennomføres en revisjon av KVVU for Grenland før arbeidet med Bypakke Grenland fase 2 igangsettes.

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

Komiteen viser til at korridor 6 har stor betydning, da den knytter den nordlige og sørlige delen av landet vårt sammen. Korridoren er videre en viktig forbindelse mellom Nord-Vestlandet og Sørøst Norge.

Komiteen har merket seg at det gjennom Prop. 1 S (2015–2016) post 30 foreslås en ramme på 4 179,2 mill. kroner for 2016 til tiltak på strekningen E6 Oslo–Trondheim med tilknytninger. I tillegg er det forutsatt 1 544 mill. kroner i bompenger.

Komiteen viser videre til at det gjennom Prop. 1 S (2015–2016) post 30 foreslås en ramme på 132,3 mill. kroner for 2016 til tiltak på strekningen rv. 15 Otta–Måløy.

Komiteen registrerer også at det gjennom Prop. 1 S (2015–2016) post 30 foreslås en ramme på 307,5 mill. kroner for 2016 til tiltak på strekningen E136 Dombås–Ålesund med tilknytninger. I tillegg er det forutsatt 27 mill. kroner i bompenger.

Videre vil komiteen bemerke at det gjennom Prop. 1 S (2015–2016) post 30 foreslås en ramme på 69,9 mill. kroner for 2016 til tiltak på strekningen rv. 70 Oppdal–Kristiansund med tilknytninger.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til strekningen E6 Kolomoen–Lillehammer, og vil understreke viktigheten av at utbyggingen av strekningen starter opp i 2016 og ferdigstilles, inkludert ny Mjøsbu, senest i 2023.

Disse medlemmer viser til strekningen rv. 3/25 Hamar–Elverum, og vil understreke viktigheten av å avsette midler til forberedende arbeider for gjennomføring av prosjektet på strekningen Løten–Elverum. Dette må påbegynnes i 2016 og sluttføres i 2018. Det er videre viktig at det igangsettes planarbeid for strekningen Løten–Hamar, slik at denne bygges ut i perioden 2018–2021.

Disse medlemmer viser til strekningen E6 Melhus–Ulsberg, og vil understreke viktigheten av å komme i gang med arbeidene for å sikre helhetlig og rasjonell framgang som planlagt. Disse medlemmer registrerer at strekningen E6 Vindåsliene–Korporals bru er tatt ut av porteføljen til utbyggings-selskapet for veg og overført tilbake til Statens vegvesen. Disse medlemmer er bekymret for forsinkelser for resten av strekningen E6 Melhus–Ulsberg da denne strekningen ikke er pekt på som et av

oppstartsprosjektene for «Nye Veier AS», utbyggings-selskapet for vei, i 2016.

Disse medlemmer viser til strekningen E6 Sentervegen–Jaktøya, og vil påpeke at strekningen i vedtak i Prop. 1 S (2014–2015) fikk en underbevilgning på 50 mill. kroner sammenlignet med handlingsplanen til Statens vegvesen. Disse medlemmer kan ikke se at denne bevilgningen er med i regjeringens forslag til Prop. 1 S (2015–2016) og ber regjeringen bevilge midler til prosjektet i samsvar med handlingsprogrammet for riksveger 2014–2017.

Korridor 7 Trondheim–Bodø med armer mot Sverige

Komiteen vil påpeke at korridor 7 er en transportkorridor mellom Nord-Norge og Sør-Norge med flere utenlandsforbindelser mot Sverige (E14 og E12).

Komiteen viser til at det gjennom Prop. 1 S (2015–2016) post 30 foreslås en ramme på 719,1 mill. kroner for 2016 til tiltak på strekningen E6 Trondheim–Fauske med tilknytninger. I tillegg er det forutsatt 755 mill. kroner i bompenger og tilskudd.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til strekningen E6 Ranheim–Værnes for firefelts motorvei og doble tunneløp. Disse medlemmer er kjent med at igangsatt planlegging tar sikte på anleggsstart tidligst i 2018 og vil presisere behovet for at dette følges opp i kommende budsjetter.

Disse medlemmer viser til strekningene E6 Kvithamar–Åsen og E6 Åsen–Steinkjer. Disse medlemmer viser til den felles KVVU-en for veg og bane som er gjennomført for strekningen. Det er foretatt konseptvalg for strekningen som krever felles planlegging mellom de to etatene JBV og SVV, og disse medlemmer understreker viktigheten av samtidig planlegging selv om investeringene ikke er planlagt realisert samtidig. Disse medlemmer er bekymret for forsinkelser for begge disse strekningene sett i lys av prioriteringene gjort i Nasjonal transportplan 2014–2023.

Disse medlemmer mener også det er uhen-siktsmessig å stykke opp strekning E6 Trondheim–Steinkjer som har vært helhetlig planlagt med felles KVVU, og gi oppdraget til to ulike byggherrer, Statens vegvesen og selskapet Nye Veier AS. Disse medlemmer vil påpeke at disse prosjektene ikke er pekt på som oppstartsprosjekter for Nye Veier AS, utbyggings-selskapet for vei, i 2016.

Disse medlemmer viser også til at det er satt av midler til planlegging av E6 Grong–Nordland grense i budsjettet og at det i siste periode av Nasjonal transportplan er satt av 300 mill. kroner til strekningen. Disse medlemmer vil vise til at Namdalen region i Nord-Trøndelag led samme skjebne

som Nord-Norge ved regelendringen for differensiert arbeidsgiveravgift, uten at dette er kompensert. Disse medlemmer legger til grunn at regjeringen i oppfølgingen av Nasjonal transportplan legger opp til økte bevilgninger for utbedring av dette området som kompensasjon for næringslivets økte kostnader slik det er gjort for resten av området som fikk negative konsekvenser av endringene i bestemmelser om regional arbeidsgiveravgift.

Disse medlemmer viser til strekningen E6 Helgeland Nord (Hemnes–Saltfjellet). Her er arbeid igangsatt. Disse medlemmer registrerer at det i forbindelse med anbudsåpningen nå ligger an til en kostnadsøkning på om lag 450 mill. kroner i forhold til fastsatt kostnadsramme, gitt at prosjektet skal gjennomføres i uendret omfang. Disse medlemmer merker seg at departementet vil komme tilbake til Stortinget om dette. Disse medlemmer mener det er viktig at opprinnelig omfang og fremdrift på utbyggingen opprettholdes.

Disse medlemmer viser til vedtak om strekningen E6 Helgeland Sør med oppstart av vegutviklingskontrakt høsten 2016. Disse medlemmer vil påpeke viktigheten av at man snarest kommer i gang med strekningen Kapskarmo–Brattåsen–Lien for å kunne holde framdriften med ferdigstillelse i 2020.

Disse medlemmer viser til vedtak ang. Bypakke Bodø i Prop. 131 S (2013–2014) hvor Stortinget ber regjeringen ta initiativ til at det åpnes for lokale forhandlinger med Bodø kommune om hvordan deler av det økte økonomiske handlingsrom for Bodøpakken skal benyttes, herunder utbygging av ny adkomst til Bodø havn.

Komiteens medlem fra Senterpartiet er svært opptatt av å få i gang opprusting av E6 fra Grong til Nordland grense. Dette medlem viser til at Senterpartiet i sitt alternative budsjett for 2016 har satt av 120 mill. kroner i økte bevilgninger til riksveiinvesteringer blant annet med tanke på planlegging/oppstart, hvor denne strekningen er én av fire som er eksplisitt tilgodesett. Dette medlem minner videre om at Senterpartiet også har foreslått å sette av 390 mill. kroner til utbedringer av flaskehalser på vegnettet. Dette medlem vil minne om at utbyggingen av E6 på Helgeland fører med seg at det er et stort apparat tilgjengelig i området nord for fylkesgrensen, og mener derfor at det burde vært mulig å kunne forsere arbeidet med utbedringer, og særlig da flaskehalser, på strekningen Grong–Nordland grense i 2016.

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

Komiteen viser til at korridor 8 er i et område hvor det er store transportavstander, og at korridoren har stor betydning for næringslivet i Nord-Norge med tilknytning til det svenske, finske og russiske vegnettet.

Komiteen har merket seg at det gjennom Prop. 1 S (2015–2016) post 30 foreslås en ramme på 1 053,1 mill. kroner for 2016 til tiltak på strekningen E6 Fauske–Nordkjosbotn med tilknytninger. I tillegg er det forutsatt 256 mill. kroner i bompenger og tilskudd. Komiteen registrerer videre at det også gjennom Prop. 1 S (2015–2016) foreslås en ramme på 77 mill. kroner over post 31 for 2016 til prosjektet E10 Trældal–Leirvik.

Komiteen viser til at det gjennom Prop. 1 S (2015–2016) post 30 foreslås en ramme på 411 mill. kroner for 2016 til tiltak på strekningen E6 Nordkjosbotn–Kirkenes med tilknytninger. Videre registrerer komiteen at det i tillegg gjennom Prop. 1 S (2015–2016) foreslås 328 mill. kroner over post 31 i 2016 til strekningen E6 Indre Nordnes–Skardalen. Komiteen har også merket seg at det gjennom Prop. 1 S (2015–2016) foreslås en ramme på 357,6 mill. kroner i 2016 over post 37 til strekningen E6 vest for Alta.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til strekningen E8 Breivika og adkomst til stamnetthavna. Disse medlemmer vil påpeke at dette prosjektet allerede skulle vært igangsatt, og ber regjeringen bevilge midler til prosjektet i samsvar med handlingsprogrammet for riksveger 2014–2017.

Disse medlemmer viser til strekningen E8 Halsebakken–Skibotn, og vil understreke viktigheten av at del 2 av tiltakene i Skibotn får oppstartsmidler slik at det blir samtidighet i utbyggingen på en av de viktigste vegkorridorene i nord.

Disse medlemmer viser til strekningen E6 Brannvoll–Heia, og registrerer at planleggingsmidler for strekningen ikke er inne i forslag til Prop. 1 S (2015–2016). Disse medlemmer ber regjeringen bevilge midler til prosjektet i samsvar med handlingsprogrammet for riksveger 2014–2017.

Disse medlemmer viser til strekningen E6/E8 Nordkjosbotn–Hatteng, og vil understreke viktigheten av at planleggingsmidler for strekningen bevilges i 2016.

Disse medlemmer viser til strekningen E6 rundkjøring Nordkjosbotn, og registrerer at det mangler finansiering på 30 mill. kroner til oppstart i 2016. Disse medlemmer ber regjeringen bevilge midler til prosjektet i samsvar med handlingsprogrammet for riksveger 2014–2017.

Disse medlemmer viser til strekningen Tana bru og vil understreke viktigheten av en oppstartsbevilgning til prosjektet for å sikre framdrift i henhold til vedtakene i Nasjonal transportplan 2014–2015.

Disse medlemmer viser til strekningen E6 Alta vest og E105 Hesseng–Elvenes bru. Disse medlemmer ber regjeringen bevilge midler til prosjektene i samsvar med handlingsprogrammet for riksveger 2014–2017.

POST 31 SKREDSIKRING RIKSVEGER

Komiteen viser til at det foreslås bevilget 662,7 mill. kroner til skredsikringstiltak på riksvegnettet i 2016. Dette gir en oppfølging på 73,1 pst. av rammen for første fireårsperiode i Nasjonal transportplan 2014–2023 etter tre år. I tillegg er det lagt til grunn om lag 50 mill. kroner i ekstern finansiering.

Komiteen viser videre til at aktivitetsnivået ved inngangen av 2016 er høyt. Med foreslått bevilgning vil allerede vedtatte prosjekter kunne drives rasjonelt. I tillegg legges det opp til anleggsstart for prosjektet E136 Dølsteinfonna og Fantebrauta i Rauma kommune i Møre og Romsdal.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet vil peke på at det må være en målsetting at alle offentlige veger i Norge må være sikret mot skred. Klimaendringene tyder på at vi vil få et større sikringsbehov for skred i fremtida. Disse medlemmer vil derfor understreke nødvendigheten av at det satses på nødvendig skredsikring på riksveger i årene som kommer.

Disse medlemmer viser til at i regjeringens forslag til statsbudsjett for 2016 blir midlene til skredsikring av riksveg redusert med 262 mill. kroner sammenlignet med saldert budsjett for 2015.

Disse medlemmer mener dette er en stor reduksjon når man samtidig ser de store sikringsbehovene som finnes på vegnettet pr. i dag og de ekstra utfordringene som forventes som følge av klimaendringer. Disse medlemmer registrerer at regjeringen dermed ligger under den gjennomsnittlige rammen pr. år for oppfyllelse av NTP i perioden 2014–2017.

Disse medlemmer viser til Arbeiderpartiets alternative budsjett, og foreslår en økning på 163,5 mill. kroner til skredsikring på riksveg.

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til Senterpartiets alternative statsbudsjett for 2016, hvor det foreslås å øke bevilgningene til skredsikring på riksveger med 200 mill. kroner. Totalt foreslår Senterpartiet å styrke sikringen mot skred langs veiene med 400 mill. kroner.

POST 34 KOMPENSASJON FOR ØKT ARBEIDSGIVERAVGIFT

Komiteen viser til at det er foreslått bevilget 339,9 mill. kroner som kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift som ble innført 1. juli 2014. Tiltakene vil bidra til å redusere transportkostnadene for næringslivet som bruker vegen. Komiteen har merket seg at tiltakene kommer i tillegg til Nasjonal transportplan 2014–2023.

Komiteen slutter seg til de prioriteringene regjeringen har gjort og er fornøyd med at midlene blir benyttet til viktige utbedringer av vegnettet i Nordland, Troms og Finnmark.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet mener en generell påplussing til vegformål i nord er bra, men vil påpeke at dette tiltaket ikke er treffsikkert nok for de bedriftene som har fått en kraftig avgiftsøkning i arbeidsgiveravgiften. For sjøtransporten, som har flere aktører lokalisert med hovedkontorfunksjoner i landsdelen, vil ikke mange av de foreslåtte tiltak regnes som avbøtende tiltak. Disse medlemmer vil også påpeke at Namdalen region i Nord-Trøndelag led akkurat samme skjebne som Nord-Norge ved regelendringen for differensiert arbeidsgiveravgift, uten at denne regionen er kompensert.

POST 35 VEGBYGGING I BJØRVIKA

Komiteen støtter regjeringens forslag.

POST 36 E16 OVER FILEFJELL

Komiteen ser at det foreslås bevilget 540 mill. kroner til prosjektet i 2016. Komiteen er opptatt av at finansieringen legger til rette for raskest mulig prosjektering, planlegging og gjennomføring, noe som vil redusere kostnadene på lang sikt. Komiteen merker seg at strekningen Øye–Eidsbru er foreslått startet opp og planlagt åpnet for trafikk i 2018, mens strekningen Varpe bru–Otrøosen–Smedalsosen er planlagt åpnet for trafikk i 2017, i tillegg til at det er satt av midler til restfinansiering til prosjektet Smedalsosen–Maristova–Borlaug.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet er svært tilfreds med at det er planlagt anleggsstart på E16 Øye–Eidsbru i 2016. Disse medlemmer viser videre til at forslag til reguleringsplan for E16 Turtnes–Øye ble lagt fram i november 2015, og at det forventes godkjenning av denne våren 2016. Disse medlemmer er gjort kjent med at Statens vegvesen har beregnet at det vil gi en stor besparelse å bygge disse strekningene samtidig (Øye–Eidsbru og Turtnes–Øye). Videre har disse medlemmer merket seg at det ifølge budsjettproposisjonen for 2016 vil bli en

betydelig besparelse på E16 Filefjellprosjektet. Disse medlemmer ber departementet vurdere å bruke besparelsen på Filefjellprosjektet (Øye–Borlaug) til strekningen Turtnes–Øye, slik at strekningene Øye–Eidsbru og Turtnes–Øye kan bygges samtidig for dermed å spare betydelige midler.

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til at Senterpartiet i sitt alternative budsjett for 2016 har satt av 120 mill. kroner i økte bevilgninger til riksveiinvesteringer blant annet med tanke på planlegging/oppstart, hvor E16 Turtnes–Øye er én av fire strekninger som er eksplisitt tilgodesett.

POST 61 RENTEKOMPENSASJON FOR TRANSPORTILTAK I FYLKENE

Det foreslås bevilget 192,5 mill. kroner på post 61.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, viser til at rentekompensasjonsordningen for transportiltak i fylkene har som formål å styrke fylkeskommunenes handlingsrom for å investere i infrastruktur. Flertallet viser til at ordningen ble innført fra 2010 med en årlig låneramme på 2 mrd. kroner. For 2015 er lånerammen utvidet til 3 mrd. kroner og flertallet støtter at dette nivået videreføres for 2016.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet har merket seg at regjeringen viderefører rentekompensasjonsordningen for transportiltak i fylkene, og i tillegg har økt de statlige tilskuddene til vei- og tunnelvedlikehold til fylkeskommunene i tråd med forslagene til den rød-grønne regjeringen vedtatt i Nasjonal transportplan 2014–2023.

Disse medlemmer er skeptisk når det gjelder regjeringens beskrivelse av rentekompensasjonsordningen, da den ser ut til å være en annen og mer byråkratisk metode for å tilføre mer statlig kapital til fylkesveiprojektene. Disse medlemmer mener den foreslåtte rentekompensasjonsordningen virker kompliserende og at den vil føre til mer byråkrati og høyere gjeldsbyrde for fylkeskommunene.

Disse medlemmer vil understreke at fylkesveiene bygges, eies og driftes av fylkeskommunene, og at det aller meste av statlig finansiering er indirekte, gjennom overføringene i inntektssystemet. Overføringene i inntektssystemet er etter disse medlemmers syn minst like viktig for å sikre satsing på investeringer, drift og vedlikehold av fylkesveier. Disse medlemmer vil vise til at det er bred faglig og politisk enighet om at det er mer effektivt og formål-

stjenlig å overføre penger til fylkeskommunene som rammetilskudd.

Disse medlemmer vil videre påpeke at et stort flertall av fylkeskommunene taper inntekter etter at regjeringens nye inntektssystem for fylkeskommunene omfordeler fylkeskommunens økonomiske ramme. Disse medlemmer mener fylkeskommunenes økonomi er avgjørende for å ruste opp det offentlige veinettet hvor fylkesveiene utgjør størsteparten og for å følge opp Nasjonal transportplan.

Disse medlemmer kan ikke se at regjeringen sørger for gode nok økonomiske rammebetingelser gjennom overføringene i inntektssystemet til fylkeskommunene, slik at de vil være i stand til å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på fylkesveier innen rimelig tid. Disse medlemmer er bekymret for virkningene det vil gi på fylkesvegstandarden over hele landet, og etter hvert den økende standardforskjellen mellom riksvegnettet og fylkesvegnettet. Disse medlemmer mener regjeringen bidrar til å øke denne forskjellen.

Disse medlemmer viser til opplysninger fra Norsk Skogeierforbund om at kun 25 pst. av fylkesvegnettet pr. 1. oktober 2015 er åpen for 60 tonn. Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen innføre et eget program for å oppgradere bruer til en kapasitet på 60 tonn i forbindelse med forslaget til ny Nasjonal transportplan.»

Komiteen har merket seg at det systematiske arbeidet som er gjennomført de siste årene har bidratt til at 88 pst. av riksvegnettet fra 1. oktober 2015 er åpnet for transporter på inntil 60 tonn. Komiteen noterer seg med glede at store besparelser er oppnådd for næringslivet med relativt beskjedne investeringer og en målrettet innsats. Komiteen vil understreke viktigheten av et systematisk arbeid for å fjerne de viktigste flaskehalsene for effektive næringstransporter også i fylkesvegnettet, og imøteser regjeringens vurdering av dette når kartleggingsarbeidet er gjennomført.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, er svært fornøyd med at regjeringen viderefører rentekompensasjonsordningen for transportiltak i fylkene på samme nivå i 2016 som i 2015 med en ramme på 3 mrd. kroner. Flertallet vil påpeke at det er vanlig at fylkeskommunene finansierer deler av samferdselssatsingen med lånte midler, og at en rentekompensasjonsordning vil bidra til at flere prosjekter blir realisert.

Flertallet er forundret over Arbeiderpartiets vinglete politikk på dette området. Fra å etablere ordningen som et viktig virkemiddel for fylkeskommunene når de fikk overført store deler av veinettet gjennom forvaltningsreformen i 2010, ble ordningen foreslått avvirket i Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023, og i Prop. 1 S (2013–2014), fremmet av den rød-grønne regjeringen.

Flertallet registrerer at det var regjeringen Solberg og samarbeidspartiene som sørget for å gjeninnføre rentekompensasjonsordningen i statsbudsjettet for 2014 og har styrket ordningen i budsjettene for 2015 og 2016. Dette gir forutsigbarhet for fylkeskommunene. Flertallet er kritisk til Arbeiderpartiets budsjettforslag for 2016, der de foreslår å fjerne hele bevilgningen til ordningen. Hadde det blitt gjennomført, ville det hatt negativ betydning ikke bare for nye fylkeskommunale prosjekter, men det ville også ha tilbakevirkende kraft på allerede gjennomførte prosjekter. Flertallet er glad for at det er annet flertall i Stortinget og at fylkeskommunene kan ha den nødvendige forutsigbarhet.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til Arbeiderpartiets alternative budsjett hvor en foreslår å stryke bevilgningen på kap. 1320 post 61. Videre viser disse medlemmer til Arbeiderpartiets alternative budsjett hvor en foreslår 600 mill. kroner i styrking til fylkeskommunene og en forsterket tapskompensasjon for fylkeskommuner som taper stort på regjeringens omlegging av inntektssystemet.

Disse medlemmer viser til Arbeiderpartiets alternative statsbudsjett der de frie inntektene til fylkeskommunene øker med 600 mill. kroner utover regjeringens forslag i Prop. 1 S med Tillegg 1–2 (2015–2016). Disse medlemmer viser til at dette vil gi en bedre økonomisk situasjon for alle fylkeskommuner og gi rom for blant annet styrking av videregående opplæring og utbedring av fylkesveinettet.

Disse medlemmer ønsker en tapskompensasjonsordning utover regjeringens opplegg og avsetter 70 mill. kroner av veksten i de frie inntektene i tapskompensasjon. Disse medlemmer viser for øvrig til Innst. 16 S (2014–2015) for ytterligere omtale av innretning på kompensasjonsordningen.

Komiteens medlem fra Senterpartiet minner om at omleggingen av inntektssystemet for fylkeskommunene, de såkalte fylkesnøklene, var ett av de store spørsmål i debatten om statsbudsjett høsten 2014. Dette medlem understreker at Senterpartiet ikke støttet regjeringens forslag til ny inntektsmodell fordi kriteriene var dårlig utredet og ga store utslag. Noen fylker kom særlig dårlig ut, først

og fremst de som hadde en stor andel båt- og ferjedrift og lavere folketall, store utfordringer med geografi/topografi og spredt bosetting: Nordland, Troms, Finnmark og Sogn og Fjordane. Dette medlem viser videre til at et samlet storting har erkjent disse problemene og har innført en tapskompensasjonsordning for fylkene som kommer dårligst ut. Denne gir imidlertid ikke tilstrekkelig kompensasjon, og Senterpartiet har i sitt alternative budsjett styrket fylkeskommunenes rammer med 1,1 mrd. kroner, blant annet for å øke bevilgningene til båt- og ferjedrift og å gi en bedre tapskompensasjonsordning.

POST 62 SKREDSIKRING FYLKESVEGER

Komiteen viser til at det foreslås bevilget 596,0 mill. kroner i 2016 på post 62 Skredsikring fylkesveger. Dette gir en oppfølging på 64,4 pst. av rammen for første fireårsperiode av Nasjonal transportplan 2014–2023 etter tre år. 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 har fastsatt nytt tilskuddsprogram for 2014–2017, der fylkesfordelingen er fastsatt. Komiteen viser videre til at midlene kan omdisponeres mellom prosjekter i et fylke og midlertidig mellom fylker.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, er bekymret for at mange bilister i dag må leve med svært skredutsatte veier. Det er en belastning for den enkelte og fører til mye utrygghet i hverdagen. Flertallet vil styrke satsingen på skredsikring ytterligere og viser til budsjettforliket hvor bevilgningen til skredsikring av fylkesveier økes med 75 mill. kroner.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet vil peke på at det må være en målsetting at alle offentlige veger i Norge må være sikret mot skred. Klimaendringene tyder på at vi vil få et større sikringsbehov for skred i fremtida. Disse medlemmer vil derfor understreke nødvendigheten av at det satses på nødvendig skredsikring i årene som kommer.

Disse medlemmer viser til at i regjeringens forslag til statsbudsjett for 2016 blir midlene til skredsikring av riksveg og fylkesveg samlet sett redusert med 262 mill. kroner sammenlignet med saldert budsjett for 2015. Disse medlemmer registrerer at foreslått bevilgning for 2016 til skredsikring av fylkesveger er lik bevilgningen gitt for 2015, noe

disse medlemmer vil påpeke betyr en realnedgang. Disse medlemmer registrerer videre at regjeringen dermed ligger langt under den prosentmessige oppfølgingsgraden av Nasjonal transportplan for perioden 2014–2017 med en oppfølging av NTP på 64,4 pst. etter tre år. Disse medlemmer forutsetter at regjeringen kommer tilbake med tilstrekkelig midler for skredsikring av fylkesveger på statsbudsjettet 2017 for å nå ambisjonen i Nasjonal transportplan 2014–2023.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til sitt alternative budsjett hvor det foreslås en styrking av skredsikringsmidler til fylkesveger med 75 og 163,5 mill. kroner til skredsikring på riksveg sammenlignet med forslaget i Prop. 1 S (2015–2016).

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til Kristelig Folkepartis alternative statsbudsjett og primærforslaget hvor det ble foreslått å bevilge 150 mill. kroner til ytterligere skredsikring av fylkesveier ut over regjeringens forslag.

Komiteens medlem fra Senterpartiet understreker at Senterpartiet i sitt alternative statsbudsjett har foreslått å øke bevilgningen til skredsikring på fylkesveier med 200 mill. kroner – like mye som er foreslått i økning i skredsikringsinnsatsen på riksveiene. Dette medlem minner om at mange fylker med store utfordringer knyttet til skred sliter med svekket økonomi som følge av regjeringens mangelfulle distriktpolitikk. Dette medlem er derfor redd for at arbeid knyttet til skredsikring, som i sin alminnelighet er svært krevende, kan ende med å bli nedprioritert. Dette medlem vil understreke at dette i så fall primært bærer bud om manglende statlige bevilgninger til «tunge samferdselsfylker» i distriktene.

Komiteens medlem fra Venstre vil peke på at gode veier er viktig for god fremkommelighet mellom regionene for økt verdiskaping, utvikling av levedyktige distrikter 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 viser til at jordskred forårsaker store forsinkelser og problemer for transporten og næringslivet over hele landet. Dette medlem viser derfor til Venstres alternative forslag hvor det foreslås å øke bevilgningene til skredsikring langs fylkesveiene med 100 mill. kroner.

POST 63 TILSKUDD TIL GANG- OG SYKKELVEGER

Komiteen viser til at kommuner og fylkeskommuner har et betydelig ansvar for å sikre gode forhold for syklistene, blant annet i arealplanleggingen og ved å bygge sammenhengende nett av gang- og sykkelveier. Komiteen er derfor positiv til at det er opprettet en statlig belønningsordning for gang- og sykkelveier. Komiteen viser til at ordningen skal ha som formål å påvirke transportplanleggingen i kommuner og fylkeskommuner, og fungere som et insentiv for bedre tilrettelegging for gående og syklende.

Komiteen mener det ligger et stort potensial i sykkelen som transportmiddel. Komiteen mener det er viktig å legge til rette for mer bruk av sykkel ved sammenhengende hovednett for syklist i byer og tettsteder. Komiteen 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. Komiteen er bekymret for en utvikling hvor sykkelandelen går ned. Tilrettelegging for økt sykkeltrafikk og en økt sykkelandel har store samfunnsøkonomiske gevinster når det gjelder miljø, trafikkavvikling og folkehelse. Erfaringer fra norske byer som har satset på sykkel over flere år viser at det er mulig for byer i Norge å ha sykkelandeler opp mot 10 pst.

Komiteen viser til at den statlige tilskuddsordningen for gang- og sykkelveier er opprettet etter modell fra den statlige belønningsordningen for kollektivtrafikk, og formålet med ordningen skal være å stimulere til at flere reisende kan velge sykkel som fremkomstmiddel. Komiteen mener belønningsordningen for flere og bedre gang- og sykkelveier potensielt kan ha positiv effekt på sykkelandelen i Norge. Komiteen viser til at alle kommuner og fylkeskommuner i utgangspunktet skal kunne søke om midler fra ordningen. Komiteen viser til at ordningen betinger en egenandel på minimum 50 pst. fra tilskuddsmottaker.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, peker på at kommuner og fylkeskommuner har et betydelig ansvar for å legge til rette for trafikksikre løsninger for gående og syklende. Flertallet er derfor tilfreds med at samarbeidspartiene Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre har etablert en belønningsordning for gang- og sykkelveier. Flertallet viser til at den statlige bevilgningen til ordningen i 2016 økes med 75 mill. kroner ut over regjeringens forslag som følge av budsjettavtalen mellom de fire partiene, til 162,5 mill. kroner.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at Arbeiderpartiet ønsker å gjennomføre et nasjonalt investeringsløft for utbygging og drift av kollektivtransporten i og rundt storbyområdene, samtidig som en også legger bedre til rette for sykkel og gange, samt redusere forurensende biltrafikk. Disse medlemmer viser til Arbeiderpartiets alternative budsjett hvor det foreslås en økt bevilgning til bymiljøavtaler med 700 mill. kroner. Disse medlemmer vil understreke at 100 mill. kroner av bymiljøavtalemidlene skal brukes til gang- og sykkelvegtiltak, slik at total bevilgning til posten vil være 187,5 mill. kroner.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til Kristelig Folkepartis alternative statsbudsjett og primærforslaget hvor det ble foreslått å bevilge ytterligere 50 mill. kroner til belønningsordningen for gang- og sykkelveier, ut over regjeringens forslag.

Komiteens medlem fra Venstre viser til at Venstre prioriterer å bygge prosjekter innenfor miljø, kollektivtrafikk, sykkel/gange og jernbane først. Dette medlem ønsker økt overføring til sykling og gange velkommen, og viser til Venstres alternative budsjett hvor det foreslås en belønningsordning hvor staten bidrar med 50 pst. eller tilsvarende 500 000 kroner per million kommunene bruker på nye gang- og sykkelveier, og øker derfor overføringene til belønningsordningen for sykkel med 400 mill. kroner. Dette medlem viser videre til at regjeringen ikke følger opp NTPs ambisjoner for gang- og sykkelvei, kollektivtransport og holdeplasser og miljø- og servicetiltak. Dette medlem viser derfor til Venstres alternative budsjett som styrker dette arbeidet med 255 mill. kroner, inkludert 25 mill. kroner til nasjonale sykkel-turistveier.

POST 72 KJØP AV RIKSVEGFERJETJENESTER

Komiteen slutter seg til regjeringens forslag til bevilgning på 983,6 mill. kroner, som er en økning på 289,1 mill. kroner fra saldert budsjett 2015. Dette tilsvarer en økning på 41,6 pst.

Komiteen har merket seg at økningen er knyttet til oppstart av en ny kontraktsperiode for de fire sambandene rv. 13 Lauvik–Oanes og rv. 13 Hjelmland–Nesvik i Rogaland og rv. 5 Mannheller–Fodnes og rv. 55/rv. 13 Hella–Vangsnes–Dragsvik i Sogn og Fjordane. I tillegg er helårsvirkningen av kapasitetsøkningen i sambandene E39 Halså–Kanestraum og E39 Molde–Vestnes i Møre og Romsdal innarbeidet. Komiteen registrerer at det også er tatt hensyn til nye myndighetskrav som skal kompenseres i henhold til kontrakt.

Komiteen merker seg den sterke kostnadsveksten i kjøp av riksvegferjetjenester og er fornøyd med at regjeringen har satt i gang et arbeid for å utrede og vurdere tiltak for å bidra til å utvikle ferjemarkedet på lengre sikt. Komiteen er opptatt av at dette arbeidet også må omfatte de fylkeskommunale ferjesambandene.

Komiteen er fornøyd med at regjeringen bruker riksvegferjedriften for å fremme utviklingen av miljøvennlige løsninger i den maritime næringen. Verdens første batteridrevne bilferje ble satt i drift i sambandet E39 Lavik–Oppedal i 2015. Komiteen slutter seg til strategien som innebærer at det i kommende riksvegferjeutlysninger vil bli stilt minimumskrav til miljø for å sikre lav- og nullutslippsteknologi på ferjene.

Komiteen er samtidig bekymret for om fylkeskommunene klarer å følge opp med en tilsvarende offensiv miljøstrategi, og ber regjeringen ta hensyn til dette i det igangsatte utredningsarbeidet.

Komiteen merker seg at arbeidet med å få på plass betaling med AutoPass-brikke i riksvegferjedriften fortsetter. Dette vil lette trafikkavviklingen og gjøre betalingen enklere. Komiteen viser til det nye AutoPass-regulativet og er tilfreds med at AutoPass vil bli innført ved oppstart av nye riksvegferjekontrakter.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til budsjettavtalen, hvor avgiften på svovelavgiften økes, og at post 72 økes med 0,7 mill. kr for å kompensere for dette slik at ferjetilbudet ikke rammes.

Flertallet er fornøyd med at regjeringen stiller krav om lav- eller nullutslippsteknologi i nye fergebud. Flertallet merker seg at Arbeiderpartiet mener det er fornuftig å fremskynde anbud, uten å vurdere konsekvensene av et slikt forslag. Fergedriften er bundet i langsiktige kontrakter, og en fremskynding vil bety at kontrakter må termineres og betydelige kostnader vil påløpe. Flertallet mener det vil være en dårlig ressursbruk. Flertallet er opptatt av at omleggingen til lav- og nullutslippsteknologi blir innfaset i tråd med at nye anbud utlyses, og at det vil bety en gradvis innfasing av ny teknologi og en fornyelse av fergeflåten.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet merker seg den sterke kostnadsveksten i kjøp av riksvegferjetjenester, og er bekymret for den videre utviklingen. Dette gjelder også kostnadsutviklingen på fylkesfergesamband. Disse medlemmer mener det er avgjørende at departementet følger opp kostnadsutviklingen og kommer tilbake til Stortinget på egnet

måte med forslag til tiltak for å redusere kostnadsveksten.

Disse medlemmer mener Norge har en spesiell forutsetning for å kunne ta en verdensledende rolle innenfor null- og lavutslippsteknologi i den maritime delen av transportsektoren. Disse medlemmer viser til at den norske maritime kompetansen kan utnyttes til å innta en verdensledende posisjon i null- og lavutslippsteknologi innenfor skipsfarten.

Disse medlemmer mener staten i større grad kan bidra til at nullutslippsteknologi kan benyttes i kommende fergeanbud, og at disse anbudene bør fremskyndes i tid. Disse medlemmer mener dette også omfatter statens rolle og bidrag overfor fylkeskommuner og kommuner som benytter ferger.

Disse medlemmer mener på bakgrunn av lavkonjunkturen som foreligger innenfor petroleumsnæringen og den maritime sektoren, at det er viktig å stimulere til utvikling som kan gi bedre grunnlag for framtidig posisjon. Disse medlemmer mener derfor det bør innføres et større program for teknologiutvikling innenfor lav- og nullutslippsteknologi i skipsfarten, herunder ferger og nærskipfart, slik at norsk maritim sektor kan videreutvikle en ledende posisjon internasjonalt på dette området. Spesielt bør erfaringene innenfor hydrogen og elektrisk framdrift vektlegges.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til Arbeiderpartiets alternative budsjett hvor det foreslås 50 mill. kroner til nullutslippsteknologi på ferger.

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til at Stortinget nylig behandlet et forslag om bruk av nullutslippsteknologi i fergetransporten og bruk av ny teknologi i nærskipfarten (Innst. 78 S (2015–2016), jf. Dokument 8:126 S (2014–2015)). Her ble det vedtatt en rekke forslag som bidrar til klimaomstilling innenfor en viktig sektor. Dette medlem støtter initiativet, men vil særlig minne om at de fylker og kommuner som har tunge utfordringer på feltet, vil få det svært krevende når nødvendige investeringer må på plass. Dette medlem mener derfor at det burde vært innført en egen tilskuddsordning for å dekke merkostnadene de aktuelle fylkeskommunene kommer til å få på dette feltet. Dette medlem vil også særlig minne om at Norges maritime miljøer har en lang tradisjon for både samarbeid og innovasjon, og at det er store muligheter for synergier og raskere omstilling dersom staten og fylkene i fellesskap legger forholdene til rette og staten stiller de nødvendige ressurser til rådighet.

Komiteens medlem fra Venstre mener det finnes store muligheter for å erstatte fossile ferger og båter med hydrogen. Dette medlem mener staten må dekke en stor del av utviklingskostnadene for et slikt prosjekt, og viser til Venstres alternative budsjett hvor det foreslås 12 mill. kroner til et slikt utviklingsprosjekt.

Dette medlem mener det er helt nødvendig med en miljømessig fornyelse av fergeflåten og at det må stilles krav til nullutslippsteknologi ved alle nye fergeanbud og kjøp av riksvegfergetjenester fra 1. januar 2016.

Dette medlem viser til Venstres alternative budsjett hvor det foreslås følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sikre at det settes krav om nullutslippsteknologi ved alle nye fergeanbud og kjøp av riksvegfergetjenester fra 1. januar 2016.»

3.11 Kap. 4320 Statens vegvesen

Post 1 Salgsinntekter

Komiteen er kjent med at det er usikkerhet knyttet til inntektene. Komiteen slutter seg til regjeringens forslag til bevilgning på 183,3 mill. kroner, herunder videreføring av merinntektsfullmakten.

Post 2 Diverse gebyrer

Komiteen slutter seg til regjeringens forslag om at det budsjetteres med 358 mill. kroner, herunder videreføringen av merinntektsfullmakten. Komiteen vil understreke viktigheten av prinsippet om kostnadsriktighet og imøteser regjeringens gjennomgang av gebyrene.

Post 3 Refusjoner fra forsikringselskaper

Komiteen er innforstått med at det er vanskelig å anslå omfanget av forsikringssskader og at dette kan variere fra år til år. Komiteen slutter seg til regjeringens forslag om at det budsjetteres med 102,8 mill. kroner, herunder videreføringen av merinntektsfullmakten.

3.12 Kap. 1321 Utbyggingsselskap for veg

Kapittelet er nytt i 2016 og er knyttet til interim-selskapet Nye Veger AS. Selskapets styre skal ha et operativt selskap på plass fra årsskiftet 2015/2016. Det foreslås bevilget 1 300 mill. kroner på kapittelet, fordelt med 675 mill. kroner på post 70 (tilskudd utbyggingsselskap for veg), 25 mill. kroner på post 71 (netto utgifter – overføring av eiendeler og forpliktelser fra Statens vegvesen) og 600 mill. kroner på post 75 (tilskudd til egenkapital).

Komiteens merknader

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til at etablering av et eget utbyggingsselskap for vei er en viktig del av transportreformen. Veiselskapet vil endre måten vi bygger og prioriterer utbyggingen av våre viktigste hovedveier på. Flertallet viser til at det tidligere har vært bygget ut hovedveier stykkevis og delt, mens flertallet vil legge til rette for at Nye Veier AS skal få rammebetingelser som gjør en sammenhengende utbygging av transportkorridorer mulig. Helhetlig utbygging vil spare både tid og kostnader, og det skal være en tydeligere prioritering av samfunnsøkonomisk lønnsomhet ved valg av rekkefølgen på utbyggingene. Flertallet viser til at Nye Veier AS sin oppstartsportefølje er definert i Meld. St. 25 (2014–2015) På rett vei – Reformen i vei-sektoren.

Flertallet merker seg at selskapet skal være operativt med planlegging og utbygging av prosjekter snarest mulig etter oppstart. Det er flere utbyggingssjekter på E18 og E6 der planarbeidet har kommet så langt i regi av Statens vegvesen at selskapet kan komme raskt i gang med bygging. Flertallet understreker at det er selskapets styre som avgjør hvilke prosjekter som prioriteres, og når disse vil få oppstart. Flertallet merker seg at selskapet skal være operativt fra årsskiftet 2015/2016.

Flertallet viser til Prop. 1 S Tillegg 2 (2015–2016), hvor regjeringen fremlegger en mer detaljert beskrivelse av oppkapitaliseringen av Nye Veier AS, og at dette medfører noen endringer i forhold til Prop. 1 S (2015–2016).

Flertallet merker seg at den foreslåtte oppkapitaliseringen fortsatt innebærer at selskapet vil totalt ha tilgang til 1 300 mill. kroner til å drifte selskapet og bygge vei for, fordelt på 675 mill. kroner i tilskudd, 25 mill. kroner i pensjonsforpliktelser og 600 mill. kroner i tilført egenkapital for 2016.

Flertallet mener dette sikrer Nye Veier AS gode rammevilkår for sitt første driftsår, og støtter forslaget.

Flertallet registrerer at Arbeiderpartiet i sitt alternative statsbudsjett velger å si nei til effektiv og helhetlig utbygging av transportkorridorer ved at veiselskapet skal avvikles. Konsekvensen av en slik politikk vil være å fortsette den særnorske modellen med stykkevis og delt veiutbygging og at Norge også i fremtiden vil ha et av Europas svakest utbygde hovedveinett.

Flertallet mener at valget med å ikke ta i bruk moderne metoder for hovedveiutbygging vil bety dårligere fremkommelighet, høyere utslipp og svekket sikkerhet på veiene.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet registrerer at Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre mener at Arbeiderpartiets motstand til etableringen av veiselskapet ifølge partiene vil føre til dramatiske konsekvenser.

Disse medlemmer vil derfor påpeke at samarbeidspartiene har slått fast at hovedandelen av planlegging og utbygging av veistrekninger i Norge fortsatt skal skje gjennom Statens vegvesen, også etter at samarbeidspartiene har etablert vegselskapet. Disse medlemmer mener derfor det fremstår som svært merkelig at de samme partiene mener deres eget hovedverktøy for planlegging og utbygging av veg vil medføre dårligere fremkommelighet, høyere utslipp og svekket sikkerhet på veiene. Disse medlemmer vil også påpeke at samarbeidspartiene heller ikke har foreslått tiltak for å bedre de nevnte utfordringene samarbeidspartiene selv peker på.

Disse medlemmer er imot etableringen av utbyggingsselskapet «Nye Veier», og viser til at veiselskapets forespeilede portefølje tar utgangspunkt i prosjekter som er prioritert i NTP 2014–2024. Disse medlemmer mener derfor at Statens vegvesen i stedet må kunne porteføljestyre flere prosjekter i egen prosjektorganisasjon og forhandle med regjering og Storting om rekkefølge og framdrift etter samme logikk som ordningen med Særskilt prioriterte veiprosjekt, med egne romertallsvedtak, egne prosjektorganisasjoner og forpliktelser over flere år. Etter disse medlemmers syn vil gevinstene ved en porteføljestyring kunne oppnås uten å etablere et nytt selskap, splitte opp fagmiljø og konkurrere om begrenset veikompetanse, ingeniører og planleggere.

Disse medlemmer vil også vise til uklarhet om hvordan drift og vedlikehold skal gjennomføres og faren for at dette stykkes opp og blir utført mindre helhetlig. Disse medlemmer registrerer videre at regjeringen i forslag til Prop. 1 S (2015–2016) foreslår å ta strekningen E6 Vindåsliene–Korporals bru ut av porteføljen til utbyggingsselskapet. Disse medlemmer må anta at dette skyldes anerkjennelse av opposisjonens bekymring for en utsettelse av prosjektet når det ble lagt som en av strekningene i utbyggingsselskapet, og således også manglende rasjonell framdrift av hele strekningen E6 Melhus–Ulsberg.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til Arbeiderpartiets alternative budsjett angående regjeringens foreslåtte bevilgning til utbyggingsselskapet for veg «Nye Veier» på totalt 1 300 mill. kroner. Disse medlemmer foreslår følgende 1 000 mill. kroner omdisponert til kap. 1320, post 30 Riksveginvesteringer: 675 mill. kroner fra post 70 (tilskudd utbyggingsselskap for vei), 25

mill. kroner fra post 71 (netto utgifter – overføring av eiendeler og forpliktelser fra Statens vegvesen) og 300 mill. kroner fra post 75 (tilskudd til egenkapital), totalt 1 000 mill. kroner. Øvrige midler foreslått i Prop. 1 S (2015–2016) og Tillegg 1 og 2 S (2015–2016), tilsvarende regjeringens opprinnelige forslag på driftskreditt på 300 mill. kroner, foreslås omdisponert til andre tiltak.

POST 70 TILSKUDD TIL UTBYGGINGSSKAP FOR VEG

Komiteens medlem fra Venstre viser til at Venstre prioriterer å bygge prosjekter innenfor miljø, kollektivtrafikk, sykkel/gange og jernbane først. Dette medlem viser til Venstres alternative budsjett hvor det foreslås en reduksjon på 250 mill. kroner som prioriteres tiltak for økt kollektivandel, sykkel og gange.

3.13 Kap. 4322 og 5624 Svinesundsforbindelsen AS

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.

Komiteens merknader

Komiteen viser til at 90-poster behandles av finanskomiteen utenfor rammeområdet. Komiteen registrerer at rentene på det statlige lånet er budsjettet til 28 mill. kroner i 2016 og at bompengeselskapet har inngått en fastrenteavtale ut 2016.

3.14 Kap. 1330 Særskilte transporttiltak

Det er foreslått bevilget 2 368,7 mill. kroner på kapitlet. Bevilgningen foreslås fordelt på postene særskilte tilskudd til kollektivtransport (nasjonal reiseplanlegger og elektronisk billettering), belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. i byområdene (9 byområder), særskilt tilskudd til Fornebubanen (jf. Oslopakke 3), kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen–Kirkenes (Hurtigruten ASA) og rentekompensasjon for bompengelån.

Rentekompensasjon for bompengelån (post 75) er ny post på 2016-budsjettet. Det er foreslått bevilget 400 mill. kroner til posten.

Tilskuddsordningen for økt tilgjengelighet for kollektivtransporten i kommuner og fylkeskommuner er avvirket fra 2015.

Komiteens merknader

POST 60 SÆRSKILT TILSKUDD TIL KOLLEKTIVTRANSPORT

Nasjonal reiseplanlegger og elektronisk billettering

Komiteen har merket seg at arbeidet med en nasjonal reiseplanlegger nå er i gang. For å sikre søkeresultater basert på objektive kriterier, skal staten også sikre at det finnes en nasjonal, konkurransenøytral nettportal. Komiteen er tilfreds med at en tar sikte på å begynne å ta i bruk en nasjonal, konkurransenøytral reiseplanlegger i løpet av 2016. Komiteen har merket seg at det foreslås å bevilge 32,2 mill. kroner til nasjonal reiseplanlegger og elektronisk billettering i 2016 og slutter seg til dette.

Tilskudd for å stimulere til bruk av biogass i kollektivtrafikken

Komiteen har merket seg at regjeringen foreslår å innføre en veibruksavgift på naturgass fra 1. januar 2016, jf. Prop. 1 LS (2015–2016) Skatter, avgifter og toll. Behovet for en midlertidig tilskuddsordning til fylkeskommunene faller derfor bort. Komiteen slutter seg til dette og tar til etterretning at det ikke er foreslått en bevilgning til videreføring av tilskuddet i 2016.

Komiteen viser til at det i Prop. 1 S (2015–2016) foreslås å innføre en veibruksavgift på naturgass og LPG, noe som medfører en økning i fylkeskommunenes utgifter i tilknytning til inngåtte avtaler om persontransport. Komiteen har merket seg at regjeringen har foreslått å kompensere fylkeskommunene gjennom en økning i rammetilskuddet på 90 mill. kroner. Komiteen viser til at bruken av naturgass til bussformål varierer til dels sterkt mellom fylkene. En fordeling av de kompenserende midlene etter ordinære kriterier vil medføre til dels betydelig underkompensasjon for fylker med høy bruk av gass, og tilsvarende overkompensasjon av fylker som ikke i samme grad benytter gass. Komiteen mener avgiftskompensasjonen i større grad bør baseres på dokumenterte merkostnader. Komiteen viser til at veibruksavgift på de nevnte gasstypene også er begrunnet med ønske om å fremskynde bruk av enda mer klimavennlige former for gass til transportformål.

Komiteen mener derfor regjeringen må vurdere om midlene kan fordeles på en slik måte at ordningen blir mer målrettet, og videre komme med forslag til ny fordeling for 2016 i kommuneproposisjonen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet mener at det samme prinsippet må legges til for å kompensere økte kostnader knyttet til båt- og fergeruter, og imøteser at regjeringen snarest konkluderer på nye delkostnadsnøkler.

Forsøk med forbedret TT-tilbud til brukere med særlige behov

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til at Transporttjenesten (TT-ordningen) er ment for dem som ikke kan benytte ordinær kollektivtransport som alternativ til kollektivreiser og egen bil. For synshemmede og andre med sansenedsettelse er TT-ordningen viktig for å kunne leve et normalt aktivt hverdagsliv. Flertallet viser til at Samferdselsdepartementet i 2012 igangsatte et forsøk rettet mot TT-brukerne med særlige behov. Forsøket skulle opprinnelig vare i to år, til 1. april 2014, men er senere forlenget, senest ut 2015 i påvente av evalueringen av ordningen. Det er bevilget i alt 39 mill. kroner til ordningen i perioden 2012–2015. Flertallet viser til at formålet med forsøket har vært å gi et forbedret tilbud til TT-brukere med særlige behov og å få økt kunnskap om organisering og kostnader knyttet til dette. Midlene skulle komme i tillegg til fylkeskommunenes egne midler til TT-ordningen. Flertallet viser til at brukerne betaler en egenandel for tjenesten i samsvar med fylkeskommunenes eget regelverk. Flertallet har merket seg at forsøkene er gjennomført i samarbeid med brukerorganisasjonene, og midler ble tildelt fylkeskommunene Møre og Romsdal, Nord-Trøndelag og Østfold.

Flertallet viser til budsjettforliket hvor det er enighet om en bevilgning på 22 mill. kroner (44 mill. kroner påløpt) til opprettelse av en nasjonal TT-ordning for brukere med særlige behov. Flertallet legger til grunn at erfaringene fra forsøksordningen vil kunne danne et godt grunnlag for videre utvikling av en ny nasjonal TT-ordning. Flertallet forutsetter at kriterier og innretning for den nye ordningen utarbeides i dialog med brukerorganisasjoner og berørte parter. Flertallet forutsetter at ordningen som brukergruppene i de tre fylkene Østfold, Møre og Romsdal og Nord-Trøndelag har, og som gjelder ut 2015, blir videreført fram til ny ordning kan implementeres i 2016.

Flertallet har merket seg de gode erfaringene fra forsøksordningen i Møre og Romsdal med hensyn til frekvens, egenbetaling og fleksibilitet. Flertallet viser til at økt bevilgning som følge av budsjettforliket vil gi eksisterende brukere i de tre forsøksfylkene et fortsatt tilbud, samt at det legges et grunnlag

for at brukere i nye fylker kan legges til, i en ny og forbedret ordning.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til at regjeringen i forslag til Prop. 1 S (2015–2016) kap. 1330 post 60 foreslår å stryke bevilgningen til forsøket med en nasjonal TT-ordning. Disse medlemmer er sterkt kritisk til den virkning dette vil få for livskvaliteten til mennesker som er avhengig av en god transporttjeneste. Transporttjenesten (TT-ordningen) er ment for dem som ikke kan benytte ordinær kollektivtransport, som alternativ til kollektivreiser og egen bil. For synshemmede og andre funksjonshemmede er TT-ordningen viktig for å kunne leve et normalt aktivt hverdagsliv. Disse medlemmer har merket seg at det er store variasjoner fylkene imellom, og mange opplever ordningen mangelfull. Disse medlemmer vil utvide forsøksordningen til flere fylker og på sikt innføre en nasjonal TT-ordning for brukere med særlige behov.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til Arbeiderpartiets alternative budsjett hvor det foreslås en bevilgning på 20 mill. kroner til TT-ordningen.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til Kristelig Folkepartis alternative statsbudsjett og primærforslaget hvor det ble foreslått å bevilge 125 mill. kroner (halvårsvirkning) til en nasjonal TT-ordning for brukere med særlige behov.

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til Senterpartiets alternative budsjett, hvor det foreslås en bevilgning på 50 mill. kroner til å opprettholde og utvide TT-ordningen, slik at flere brukere i flere fylker kan nyte godt av den. Bevilgningsforslaget er et ledd i en opptrapping over fem år for å gjøre ordningen landsdekkende for brukere med spesielt sterkt behov.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen i forslag til ny Nasjonal transportplan innføre en nasjonal TT-ordning for brukere med særlige behov.»

Kollektivtransport i distriktene

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, har merket seg at det ikke settes av egne midler

til ordningen og at det legges til grunn at det nå blir opp til fylkene å innarbeide tiltakene i sitt ordinære kollektivtilbud. Tiltak som særlig har vist seg å gi resultater, er satsingen på knutepunktutvikling, bestillingstransport og bedre erfarings- og informasjonsutveksling mellom fylkeskommuner.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet er imot å utvikle tilskuddsordningen «Kollektivtiltak i distriktene» (KID) slik regjeringen nå gjør i sitt forslag til Prop. 1 S (2015–2016). Disse medlemmer ønsker å følge opp målsettingene i Nasjonal transportplan 2014–2023 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 utvikle 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. Disse medlemmer kan ikke se at regjeringen har kommet med konkrete tiltak for satsing på kollektivtransport i distriktene for 2016.

Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen i forbindelse med forslag til ny Nasjonal transportplan foreslå en ordning som ivaretar kollektivtilbudet i distriktet tilsvarende KID-ordningen.»

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til at Senterpartiet i sitt alternative statsbudsjett for 2016 har foreslått å bevilge 25 mill. kroner til ordningen i 2016. Dette medlem presiserer at Senterpartiets bevilgningsforslag er ment å danne grunnlag for en tilskuddsordning hvor fylkeskommunene kan søke penger til forsøksprosjekter og igangsettelsestiltak.

Tilskudd til tilgjengelighetstiltak

Komiteen har merket seg at det ikke settes av øremerkede midler til denne type tiltak. Komiteen vil imidlertid påpeke at universell utforming er lovplågt og fortsatt skal ivaretas.

POST 60 SÆRSKILT TILSKUDD TIL KOLLEKTIVTRANSPORT

Komiteens medlem fra Venstre peker på at bybanesatsinger i de store byene skal 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 satsingen på kollektivtrafikk. Dette medlem viser til Venstres alternative budsjett hvor det foreslås å øke overføringene til dette formålet med 415 mill. kroner, og vil inkludere planleggingsmidler også til T-bane til Ahus og T-baneutvidelse i Bærum.

Dette medlem vil videreføre den nasjonale forsøksordningen med TT-reiser også i 2016, og viser til Venstres alternative budsjett hvor det foreslås å bevilge 11 mill. kroner til dette formålet.

POST 61 BELØNNINGSORDNINGEN FOR BEDRE KOLLEKTIVTRANSPORT MV. I BYOMRÅDER

Komiteen vil påpeke at postene 61 og 63 må sees i sammenheng. Til sammen er det foreslått å bevilge 1,1 mrd. kroner til ordningen i regjeringens budsjettforslag.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, har merket seg at dette er mer enn tilstrekkelig til å følge opp inngåtte avtaler.

Flertallet viser til budsjettavtalen mellom samarbeidspartiene der denne posten økes med 275 mill. kroner. Det økte handlingsrommet kan benyttes til mer planlegging, der T-bane til Ahus og ny T-banetunnel i Oslo er aktuelle. Handlingsrommet kan også benyttes til ITS-løsninger som fremmer bruken av kollektivtransport, sykkel og gange.

Komiteen viser til at Bymiljøavtalene og Belønningsordningen skal bli en ordning, og at når byene inngår bymiljøavtaler, vil belønningsmidlene bli innlemmet i den nye avtalen. Videre legger komiteen til grunn at belønningsmidlene videreføres i bymiljøavtalene med de samme bruksområdene som tidligere, slik at disse midlene fortsatt vil kunne brukes til drift av kollektivtransport.

Komiteen viser til at fylkeskommuner med stor befolkningsvekst vil ha økt finansieringsbehov knyttet til kollektivtrafikk. Komiteen viser til at langt over halvparten av all lokal kollektivtransport foretas i Oslo og Akershus. Komiteen mener at et godt og forutsigbart finansieringsgrunnlag er viktig for å sikre en fortsatt positiv utvikling for kollektivtransporten, og alle berørte fylker har et særskilt behov for et løft.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til Kristelig Folkepartis alternative statsbudsjett og primærforslaget hvor det ble foreslått å bevilge ytterligere 100 mill. kroner til belønningsordningen for kollektivtransport i byene, ut over regjeringens forslag.

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til at belønningsordningen er en insentivordning som skal stimulere til bedre framkommelighet, miljø og helse i storbyregionene, ved å dempe veksten i persontransport og øke antallet kollektivreiser på bekostning av reiser med privatbil. Videre viser dette medlem til Senterpartiets alternative budsjett der en foreslår at belønningsordningen styrkes med 50 mill. kroner slik at flere mellomstore og mindre byer kan komme inn i ordningen. Dette medlem minner også om Senterpartiets forslag om handlingsplan for innfartsparkering i de fire største byregionene Oslo, Bergen, Trondheim og Stavanger, hvor Senterpartiet i 2016 har foreslått en bevilgning på 15 mill. kroner til konkret planlegging.

POST 63 SÆRSKILT TILSKUDD TIL FORNEBUBANEN

Komiteen viser til at ny T-bane til Fornebu fra Majorstuen via Lysaker, Vækerø og Skøyen vil gi en kapasitetssterk, punktlig og attraktiv kollektivbetjening av Fornebu, som har potensial for å ta framtidig trafikkvekst, bidra til å redusere trafikkbelastningen på overflatenettet i Oslo og samtidig legge til rette for byutvikling langs traseen mellom Lysaker og Majorstuen. Komiteen har merket seg at dagens bussbaserte betjening har nådd kapasitetsgrensen og vil ikke kunne dekke framtidige økte behov som følge av planlagt byutvikling på Fornebu. Komiteen mener en god kollektivløsning vil bedre kollektivtilbudet på Fornebu, Lysaker, Vækerø og Skøyen, samt knytte disse områdene til resten av T-banesystemet og bidra til høyere kollektivandel.

Komiteen vil påpeke at staten skal dekke 50 pst. av kostnadene for prosjektet. I 2016 foreslås det 100 mill. kroner i statlig tilskudd til den videre planleggingen. Forutsetningen for et slikt tilskudd er at det blir inngått en helhetlig bymiljøavtale for Oslo og Akershus. Midlene utbetales først etter at det er inngått en bymiljøavtale med Oslo og Akershus.

Komiteen viser til at Fornebubanen er en del av Oslopakke 3. Reguleringsplanen for strekningen gjennom Bærum til Lysaker ble vedtatt 1. juni 2015, og det er ventet at reguleringsplanen for Lysaker stasjon vedtas før jul 2015. For strekningen gjennom Oslo ventes reguleringsplanen vedtatt før sommeren 2016.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet er tilfreds med

at statens særskilte tilskudd til Fornebubanen fremkommer som en egen post i statsbudsjettet, og vil henstille regjeringen om å gjøre det samme med statens særskilte tilskudd til baneløsning fra Oslo til Akershus universitetssykehus (Ahus) – den såkalte Romeriksbanen.

POST 70 KJØP AV SJØTRANSPORTTJENESTER PÅ STREKNINGEN BERGEN–KIRKENES

Komiteen vil peika på kor viktig det er med eit godt sjøtransporttilbod på strekninga Bergen–Kirkenes, der statleg kjøp i avtalen med selskapet er knytt til å sikra tilbodet for distansereisande og godstransport nord og aust for Tromsø. Komiteen har merka seg at Kystruta Bergen–Kirkenes i 2014 oppnådde ein regularitet på 96,9 pst. Komiteen har også merka seg at lokaltrafikk og gods har auka i 2014, etter fleire år med nedgang. Komiteen viser til gjeldande avtale med Hurtigruten ASA for perioden 2012–2019, der den totale avtalesummen er på 5 120 mill. 2011-kroner i heile kontraktsperioden, og der det er avtalt større godtgjering i starten av avtaleperioden med gradvis nedtrapping over resten av avtaleperioden. Komiteen oppfattar forslaget til å vera i tråd med avtalen. Komiteen sluttar seg til forslaget til løyving.

Komiteen registrerer med glede at Fosen Yard, etter ein internasjonal anbodskonkurranse, no skal utføra ombygging av reiarlaget sine skip frå 1990-talet og det nyinnkjøpte ekspedisjonsskipet MS Spitsbergen. Avtalen med verftet i Rissa i Sør-Trøndelag har ein verdi på rundt 550 mill. kroner, og sikrar vidare drift ved verftet.

POST 75 RENTEKOMPENSASJON FOR BOMPENDELÅN

Komiteen viser til at bompengereformen inneholder flere elementer som omtalt i Meld St. 25 (2014–2015) På rett vei – Reformen i veisektoren. Komiteen vil fremheve at antallet bompengeselskaper skal reduseres. Det vil være fem bompengeselskaper som skal ha ansvaret for bompengerekruteringen i fremtiden, jf. Prop. 1 S Tillegg 2 (2015–2016). I tillegg skal rollen som utsteder rendyrkes.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til budsjettavtalen mellom samarbeidspartiene inngått 23. november 2015, som foreslo å redusere post 75 med 300 mill. kroner.

Flertallet viser videre til avtaleteksten, hvor det fremgår at

«Stortinget ber regjeringen omdanne rentekompenasjonsordningen for bompengeselskaper for 2016 til en rentetilskuddsordning til de prosjektene som har vært gjennom lokalpolitisk behandling og/

eller stortingsbehandling etter Prop. 119 S (2013–2014) om bl.a. overgangsordning for rentekompensasjonsordningen. Regjeringen bes snarest mulig og senest i statsbudsjettet for 2017 vurdere andre alternative innretninger for å oppnå lavere finansierings- og innkrevingskostnader i tråd med intensjonen i bompengereformen. Grunnlaget for å redusere beregningsteknisk rente og en vurdering av statlige lån til etablerte og nye bompengeprosjekter inngår i vurderingen. Rentetilskuddsordningen vil for 2016 dermed gjelde for prosjekter som er fremlagt for Stortinget fra Prop. 119S (2013–2014) til 21.11.15. Nye bompengeproposisjoner må baseres på vurdering ovenfor.»

Flertallet viser til det forslag som er fremmet i finansinnstillingen om dette.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til regjeringens forslag i Prop. 1 S (2015–2016) kap. 1330, post 75 Rentekompensasjon og til Meld. St. 25 (2014–2015) På Rett Vei. Disse medlemmer er skeptiske til regjeringens forslag til rentekompensasjonsordning, da den ser ut til å være en annen og mer byråkratisk metode for å tilføre mer statlig kapital til veiprosjektene. Disse medlemmer vil påpeke at det ikke vil bli bygget mer vei for de midlene regjeringen bevilger til denne ordningen. Disse medlemmer mener at den foreslåtte rentekompensasjonsordningen virker kompliserende og at den vil føre til mer byråkrati. Disse medlemmer er opptatt av en mest mulig effektiv innkreving av bompenger, slik at bilistene får mest mulig vei igjen for hver krone de betaler. Disse medlemmer viser til Arbeiderpartiets og Senterpartiets alternative budsjetter hvor bevilgningene til kap. 1330 post 75 foreslås strøket.

Disse medlemmer har registrert at Fremskrittspartiet, som har hevdet overfor velgerne at de er imot bompenger, nå i regjering gjennom forslag i Prop. 1 S (2015–2016) binder opp bompengennekrevning for mange tiår inn i framtida.

Disse medlemmer viser til at obligatorisk bombrikke for alle kjøretøy over 3 500 tonn totalvekt som benytter offentlig vei, ble innført fra 1. januar 2015. Ordningen som ble innført mangler krav om forhåndsbetaling knyttet til avtalen om bombrikke. Disse medlemmer ber regjeringen vurdere metoder for innføring av forhåndsbetaling, krav om betaling per kredittkort, dieselkort, bankgaranti eller annen ordning for å sikre betaling av bompasering. Videre mener disse medlemmer at regjeringen burde gått enda lenger i å effektivisere bompengennekrevningen, da obligatorisk brikke er det tiltaket som gir størst reduksjon i innkrevingskostnadene. Dette vil også åpne muligheten for differensiert betaling ut fra tid og utslipp. Disse medlemmer mener der-

for at innføring av obligatorisk brikke i alle kjøretøy må ha høyeste prioritet, også som betalingsform på fergene.

Disse medlemmer viser til at det lenge har vært en funksjonalitet ved inngåelse av AutoPASS-avtale der kunden kan velge såkalt «sporfri avtale» som sikrer anonymisering. En sporfri avtale innebærer at passeringsdata ikke lenger vil kunne fremskaffes, heller ikke i forbindelse med eventuell klage. Disse medlemmer mener derfor bilisters personvern og behov for anonymisering er ivarett.

Komiteens medlem fra Senterpartiet vil i denne forbindelse minne om at mange bedrifter sliter med å opprettholde lønnsomheten i forlengelse av den svake utviklingen i norsk oljenæring, særlig på Sør- og Vestlandet. Dette medlem mener det er helt nødvendig å stimulere norsk næringsliv i en periode med svak utvikling, og viser til Senterpartiets alternative budsjett hvor det foreslås en halvering av bompengesatsene for tunge kjøretøy fra 1. februar 2016. Dette medlem minner også om at Senterpartiet foreslår at staten skal dekke inntekstapet for bompengeselskapene.

Komiteens medlem fra Venstre peker på at Venstre i sitt alternative budsjett vil omprioritere 400 mill. kroner til rentekompensasjon for bompengelån som Stortinget stemte ned så sent som i juni 2015, fra større veiinvesteringer til andre riksveiinvesteringer og kollektivtrafikk, sykkel og gange.

3.15 Kap. 1331 Infrastrukturfond

Det foreslås bevilget 30 mrd. kroner i kapitalinnskudd i infrastrukturfondet. I perioden 2013–2015 er det bevilget i alt 70 mrd. kroner til fondet. Avkastningen av fondet er 1,6 mrd. kroner i 2016, jf. kap. 4331 post 85. Under post 85 foreslås det hvordan avkastningen skal brukes i 2016.

Komiteens merknader

Komiteen er positiv til regjeringens etablering av et infrastrukturfond for å sikre en mer varig og forutsigbar finansiering av infrastruktur. Komiteen har merket seg at bevilgningstakten på oppbygging av infrastrukturfondet er hittil raskere enn det regjeringsplattformen legger opp til, og at det med budsjettforslaget vil være satt av totalt 100 mrd. kroner i fondet i 2016. Komiteen har videre merket seg at regjeringens ambisjon er at det skal settes av 100 mrd. kroner i fondet i løpet av fem år, og registrerer med tilfredshet at dette målet er oppnådd i løpet av fire år.

3.16 Kap. 4331 Infrastrukturfond

Post 85 Avkastning

Komiteen har merket seg at innskuddet i infrastrukturfondet for 2013–2015 på i alt 70 mrd. kroner gir i 2016 en avkastning på 1,6 mrd. kroner.

Komiteen vil peke på den økte forutsigbarheten dette gir for investering i infrastruktur og at av disse 1 579 mill. kroner er 1 032 mill. kroner, eller om lag to tredjedeler av fondet, foreslått benyttet til vedlikehold, mens om lag en fjerdedel benyttes til veiselskapet og om lag en tiendedel benyttes til kystformål.

3.17 Kap. 1350 og 4350 Jernbaneverket

Det foreslås bevilget 17,8 mrd. kroner på kap. 1350. Dette er en nedgang fra saldert budsjett for 2015. Kutt som følge av Tillegg 1 foreslås tatt på postene 23 Drift og vedlikehold og post 25 Drift og vedlikehold av Gardermobanen. Postene 23 får likevel en økning sammenliknet med saldert budsjett 2015.

Til investeringspostene 30 og 31 foreslås det også en budsjettmessig reduksjon i bevilgning sammenliknet med saldert budsjett. Årsaken er at behovet for bevilgninger til å gjennomføre de store pågående jernbaneprosjektene går ned i 2016. Rasjonell anleggsdrift, planlegging og gjennomføring av programområdetiltak er foreslått prioritert.

Komiteens merknader

Komiteen viser til at jernbanen de siste ti årene har vært et satsingsområde med betydelig økning i bevilgningene. Komiteen viser til de overordnede målene for jernbanen slik de er trukket opp i Nasjonal transportplan 2014–2023. Dersom målene om mer passasjertrafikk på jernbanen og økning i godstrafikken på jernbanen skal nås, må det satses ytterligere i årene som kommer. For å sikre driftsstabiliteten er det viktig med et høyt nivå på bevilgningene til drift og vedlikehold, i tillegg til at det må satses på investeringer i nye baner og strekninger.

Komiteen viser til at det er foreslått bevilget totalt 17,8 mrd. kroner til Jernbaneverket i 2016, noe som er en reduksjon fra 2015. Til post 23 Drift og vedlikehold er det foreslått bevilget 7,9 mrd. kroner. Til investeringer i ny jernbaneinfrastruktur (postene 30 og 31) er det foreslått bevilget 9,7 mrd. kroner, noe som er en reduksjon fra 2015.

POST 23 DRIFT OG VEDLIKEHOLD

Komiteen viser til at det er foreslått bevilget 7,9 mrd. kroner til drift og vedlikehold av jernbanen i 2016, og at dette er en økning fra 2015. Komiteen mener det er riktig å øke bevilgningene til både korrektivt vedlikehold, forebyggende vedlikehold og til fornying av anlegg. I tillegg støtter ko-

miteen at det er satt av betydelige midler til ERTMS-prosjektet (European Rail Traffic Management System), og at det er tatt høyde for en eventuell forsering av prosjektet.

Komiteen ser positivt på at det er foreslått en økning til fornying i 2016, og at blant annet følgende banestrekninger og områder er prioritert:

- Bergensbanen/Vossebanen: 330 mill. kroner
- Dovrebanen: 340 mill. kroner
- Sørlandsbanen/Jærbanen: 355 mill. kroner
- Østfoldbanen: 90 mill. kroner
- Rørosbanen: 70 mill. kroner
- Nordlandsbanen: 170 mill. kroner
- Ofotbanen: 40 mill. kroner
- Oslo-området: 340 mill. kroner
- Godsterminaler: 150 mill. kroner
- Arbeidsmaskiner: 160 mill. kroner

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til at vedlikeholdsetterslepet på jernbaneinfrastruktur har bygget seg opp over flere år. Flertallet mener dette er en uholdbar situasjon, og at det derfor er viktig å iverksette tiltak for å redusere etterslepet. Flertallet viser til at budsjettavtalen mellom samarbeidspartiene i 2015 for første gang på flere år sørget for å redusere vedlikeholdsetterslepet på jernbanestrukturen.

Flertallet viser til budsjettavtalen for 2016 som styrker vedlikeholdet ytterligere med 150 mill. kroner, som medfører at vedlikeholdsetterslepet på jernbane reduseres med om lag en halv milliard, fra 17,7 til 17,2 mrd. 2016-kroner.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til Arbeiderpartiets alternative budsjettforslag for rammeområde 17 der det foreslås å styrke jernbanevedlikeholdet med 200 mill. kroner ut over forslaget i budsjettproposisjonen.

Komiteens medlem fra Venstre 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 viser til Venstres alternative budsjett hvor det foreslås en økning i vedlikeholdet på jernbanen med 100 mill. kroner.

POST 25 DRIFT OG VEDLIKEHOLD AV GARDERMOBANEN

Komiteen viser til at det er foreslått bevilget 140,3 mill. kroner til drift og vedlikehold av Gardermobanen i 2016, og slutter seg til dette.

POST 30 INVESTERINGER I LINJEN

Komiteen viser til at det for 2016 er foreslått bevilget til sammen 9,6 mrd. kroner på de to investeringspostene 30 og 31, og at dette er en reduksjon på om lag 1,6 mrd. kroner fra 2015. På post 30 er det foreslått bevilget 5,5 mrd. kroner, noe som er en reduksjon på om lag 2,6 mrd. kroner fra 2015.

Komiteen har merket seg at de største investeringsprosjektene i 2016 vil være:

- Vestfoldbanen: Barkåker–Tønsberg (25 mill. kroner)
- Vestfoldbanen: Holm–Holmestrand–Nykirke (955 mill. kroner)
- Vestfoldbanen: Farriseidet–Porsgrunn (970 mill. kroner)
- Dovrebanen: Langset–Kleverud (172 mill. kroner)
- Trønderbanen/Meråkerbanen: Hell–Værnes (170 mill. kroner)
- Vossebanen: Bergen–Arna (363 mill. kroner)

Komiteen har videre merket seg at det er satt av totalt 835 mill. kroner til planlegging av de fire InterCity-strekningene på Østlandet i 2016. Komiteen støtter dette og viser i tillegg til Nasjonal transportplan 2014–2023 og de målsettinger og prioriteringer for InterCity-utbyggingen som der er slått fast.

Komiteen vil understreke viktigheten av å komme i gang med arbeidet med utbygging og utvikling av Alnabru godsterminal. En velfungerende Alnabru godsterminal er helt avgjørende for å nå målet om mer gods fra veg til bane. Komiteen ber om at arbeidet med å finne løsninger for Alnabru godsterminal intensiveres.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til budsjettavtalen inngått av samarbeidspartiene, som øker denne posten med 275 mill. kroner. Dette bidrar til at blant annet arbeidet med InterCity-prosjektet kan intensiveres, flere investeringer i innfartsparkeringsplasser (herunder skilting) og publikumsrettede kollektivtiltak i byområdene.

Flertallet mener at tiltak som Sørumsand stasjon, tiltak for nye tog på Vossebanen, økt tilgjengelighet på Skøyen stasjon, sykkel og innfartsparkering, Internettdekning på tog, kapasitetsøkende tiltak i Oslo-området som togtunnel, Heggstadmoen containerterminal, elektrifisering av Bratsbergbanen og planleggingsmidler til blant annet kryssningsspor Reinsvoll/Gjøvikbanen, dobbeltspor på Ofofbanen, sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen, vendespor i Asker og hensettingsspor er gode tiltak

som også vil øke kollektivandelen inn mot de store byene, og derfor bør prioriteres.

Flertallet viser til at kryssingen ved Holstad er første byggetrinn for E18 Retvet–Vinterbro. Jernbanelinjen har gjort det klart at eventuelle arbeider med kryssing av Østfoldbanens vestre linje ved Holstad kan gjennomføres i korte perioder i 2017 og 2018. Neste planlagte stengning kan først skje i 2026, og gi vesentlige forsinkelser for prosjektet. Flertallet ber derfor regjeringen legge til rette for prosjektering og gjennomføring.

Flertallet mener det er viktig å støtte opp under tiltak som kan bidra til godsoverføring fra vei til sjø og bane, herunder å knytte jernbanen til ferge-terminalen i Kristiansand, som er et eksempel på et prosjekt som knytter sammen flere transportformer på en god måte i tråd med nasjonale mål.

Flertallet mener det er behov for en raskere og bedre utbygging av jernbanenettet, og mener derfor at regjeringens reform for jernbanesektoren, kombinert med effektivisering av planproduksjon og nye utbyggingsstrategier slik som OPS, er gode tiltak som vil bidra til at man lettere når de ambisiøse målene om bedre infrastruktur.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til Arbeiderpartiets alternative budsjettforslag for rammeområde 17 der det foreslås å styrke jernbaneinvesteringene med 300 mill. kroner ut over regjeringens forslag i Prop. 1 S (2015–2016). Disse medlemmer viser videre til svar fra finansministeren på spørsmål nummer 552 fra Arbeiderpartiets fraksjon i finanskomiteen om jernbaneinvesteringer.

Disse medlemmer mener på bakgrunn av svaret fra finansministeren at følgende prosjekter og satsinger er aktuelle for økte bevilgninger ved en økning av Jernbanelinjen sin investeringsbudsjett:

- Heggstadmoen containerterminal (Trondheim)
- Sørumsand stasjon på Kongsvingerbanen (mulig byggestart i 2016)
- Tiltak på Vossebanen
- Tiltak for klargjøring av dobbeltspor på strekningen Drammen–Hokksund
- Kapasitetsøkende tiltak i Oslo-området
- Mobilnett og Internett i tog + GSM-R
- Kundeinformasjonssystemer
- Sykkel- og innfartsparkeringsplasser
- Tilgjengelighetstiltak ved Skøyen stasjon
- Rassikring
- Sikring og sanering av planoverganger

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til at Senterpartiet i sitt alternative statsbudsjett for 2016 har foreslått å styrke bevilgningene til jern-

baneverket med 235 mill. kroner slik at det kan iverksettes en satsing på bygging av krysningsspor. Dette medlem mener dette ville kunne innebære store forbedringer for både gods- og persontrafikken på jernbanen, særlig med tanke på regulariteten på jernbanen.

Dette medlem viser videre til at Senterpartiet i sitt alternative statsbudsjett for 2016 har foreslått å bevilge 15 mill. kroner til en handlingsplan for innfartsparkering i de fire største byregionene Oslo, Bergen, Trondheim og Stavanger.

Dette medlem viser til at Stortinget, da gjeldende Nasjonal transportplan (2014–2023) ble behandlet i 2013, gikk inn for at Jernbaneverket skulle utrede elektrifisering av alle jernbanestrekninger i Norge. Etter elektrifiseringen av strekningene Trondheim–Steinkjer (Trønderbanen/Nordlandsbanen) og Meråkerbanen vil følgende strekninger ikke være elektrifisert: Kongsvinger–Elverum (Solørbanen), Hamar–Røros–Støren (Rørosbanen), Steinkjer–Bodø (Nordlandsbanen) og Dombås–Åndalsnes (Raumabanen). Senterpartiet støttet vedtaket i 2013, og ser elektrifisering av de gjenværende banestrekningene som ett av de store spørsmålene som må behandles i forbindelse med kommende Nasjonal transportplan.

Østfoldbanen

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet mener det er helt påkrevet å få gjennomført dobbeltsporutbyggingen Sandbukta–Moss–Såstad, inkludert ny stasjon i Moss, og at prosjektet bør igangsettes så raskt som mulig. Deretter må det bygges nytt dobbeltspor videre retning Fredrikstad og Halden. Etter disse medlemmers oppfatning må målet være at dobbeltspor er ferdigstilt til Fredrikstad senest i 2024 og til Halden senest i 2030.

Oslo-området

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til at de aller fleste personreiser med tog foretas i Oslo-området. For å nå de politiske målsettingene om økt transportvolum på skinner – både hva gjelder persontransport og godstransport – er et velfungerende jernbanelnett i Oslo-området helt avgjørende. Etter disse medlemmers oppfatning har det vært helt nødvendig med en kraftig opprusting av jernbanens infrastruktur i Oslo-området. Det er imidlertid behov for videre satsing i årene som kommer.

Kongsvingerbanen og Gjøvikbanen

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet anser Kongs-

vingerbanen og Gjøvikbanen som to viktige banestrekninger på Østlandet. Etter disse medlemmers oppfatning er det mulig uten altfor store investeringer å utvikle disse banestrekningene til å kunne frakte større transportvolum enn hva situasjonen er i dag. Disse medlemmer er kjent med at passasjertallet på begge banestrekningene har økt de siste årene, til tross for at det er investert relativt begrenset med midler. På begge banestrekningene er det behov for flere kryssingsspor og annen generell opprusting. Etter disse medlemmers oppfatning må målet være å få reisetida Gjøvik–Oslo ned i halvannen time og timesavganger begge veier, og på Kongsvingerbanen må målet være å få bygget ut banen slik at det er mulig å kjøre tog med halvtimesfrekvens, i alle fall på strekningen Årnes–Oslo.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til Arbeiderpartiets alternative statsbudsjett for 2016 der bevilgninger til jernbaneformål ble økt med 500 mill. kroner ut over regjeringens forslag. En slik bevilgningsøkning ville kunne muliggjort at utbyggingsarbeidene på Sørumsand stasjon på Kongsvingerbanen kunne startet opp i 2016. Disse medlemmer viser til arbeidet med å få bygget nytt krysningsspor på Reinsvoll på Gjøvikbanen, og vil henstille til regjeringen om at planarbeidet for nytt dobbeltspor kan startes opp i 2016.

Vestfoldbanen

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet mener Vestfoldbanen er en svært viktig banestrekning med stort trafikkpotensial. Det er derfor positivt at det legges opp til betydelige utbygginger i 2016, der de største prosjektene er på strekningene Holm–Holmestrand–Nykirke og Farriseidet–Porsgrunn. Etter disse medlemmers oppfatning må målet være at dobbeltspor er ferdigstilt til Tønsberg senest i 2024 og til Skien senest i 2030.

Bratsbergbanen

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til at Bratsbergbanen er elektrifisert fram til Notodden stasjon, men ikke på den korte strekningen fra Notodden stasjon til Notodden kollektivterminal. Disse medlemmer mener den aktuelle strekningen på 850 meter snarest bør elektrifiseres og henstiller til regjeringen om å intensivere dette arbeidet.

Sørlandsbanen og Jærbanen

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til Innst. 13 S (2014–2015) der en enstemmig komité uttalte:

«Komiteen ber regjeringen se på muligheten for en sammenkobling mellom Algårdsbanen og Jærbanen, og at en slik sammenkobling utredes i den allerede pågående utredningen av videreføring av dobbeltsporet på Jærbanen fra Sandnes og sørover.»

Disse medlemmer legger fortsatt dette til grunn.

Disse medlemmer vil peke på behovet for opprustning av Sørlandsbanen, spesielt gjennom Drangsdalen.

Disse medlemmer mener det må bygges en sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen, og ber om at planarbeidet for en slik sammenkobling intensiveres.

Bergensbanen, inkludert Ringeriksbanen

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet vil understreke viktigheten av planleggingen av Ringeriksbanen. Disse medlemmer har merket seg at regjeringen nå arbeider ut fra anleggsstart i 2019. Disse medlemmer viser i så måte til behandlingen av gjeldende Nasjonal transportplan der en tok sikte på at bygging av denne viktige IC-strekningen kunne startes opp i 2018, og vil henstille til regjeringen om å intensivere planleggingen av Ringeriksbanen.

Disse medlemmer vil også peke på behovet for opprustning av Bergensbanen, spesielt bygging av flere kryssningsspor. Etter disse medlemmers oppfatning er det svært gledelig og helt nødvendig at det nå bygges ny tunnel gjennom Ulriken og at det planlegges bygget nytt dobbeltspor mellom Bergen stasjon og Fløen. Når prosjektene på strekningen Bergen–Arna er gjennomført, er det etter disse medlemmers oppfatning nødvendig å gå videre med planene for ny jernbanetrasé mellom Voss og Arna, og at dette gjennomføres som fellesprosjekt med ny E16.

Dovrebanen

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet ser med bekymring på driftssituasjonen for Dovrebanen de senere år. Disse medlemmer mener at en stabil driftssituasjon på Dovrebanen vil være et av de viktigste bidragene for å opprettholde andelen gods på bane mellom Oslo og Trondheim. Disse medlemmer vil henstille om at de økte bevilgningene til vedlikehold på jernbane prioriteres på strekninger som best ivaretar et samlet stortings målsetting om mer gods på bane.

Videre er disse medlemmer opptatt av at når det nye dobbeltsporet Langset–Kleverud er ferdigstilt, er det viktig å komme videre med dobbeltsporutbyggingen på strekningene Venjar–Langset og Kleverud–Sørli, og videre nordover gjennom Hamar

og fram til Lillehammer. Disse medlemmer vil henstille til regjeringen om å bidra til at det finnes løsninger for framføring av det nye dobbeltsporet gjennom Hamar by som er gjennomførbare og forsvarlige – både teknisk og økonomisk sett. Disse medlemmer vil på det sterkeste henstille til at det ikke oppstår forsinkelser eller utsettelse slik at målet om dobbeltspor til Hamar senest i 2024 og til Lillehammer senest i 2030 kan realiseres.

Trønderbanen og Meråkerbanen

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til Innst. 450 S (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023 der en samlet komité understreker betydningen av at det samlede elektrifiserings- og moderniseringsprosjektet for Trønderbanen og Meråkerbanen igangsettes så raskt som mulig, og at videre planlegging av prosjektet tar utgangspunkt i at alle deler av prosjektet samordnes. Disse medlemmer vil understreke at det er gjennomført felles KVVU for veg og bane mellom Trondheim og Steinkjer og at det er foretatt konseptvalg for strekningen som krever felles planlegging mellom de to etater. Disse medlemmer mener derfor det er viktig at planleggingen av prosjektet gjennomføres så raskt og koordinert som mulig.

Nordlandsbanen

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til Innst. 450 S (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023 der en samlet komité understreket at Rana Gruber er den tyngste brukeren av Nordlandsbanen, at malmfrakten økes, og at det er behov for å forsterke linjen for å tåle større malmvogner. Disse medlemmer er kjent med at Jernbaneverket er i gang med planarbeidet for oppgradering av Nordlandsbanens delstrekning Ørtfjell–Mo i Rana (Dunderlandsbanen) fra 24 til 30 tonns aksellast. Tiltaket er prioritert inn i Jernbaneverkets handlingsprogram 2014–2017 med følgende ambisjon og forbehold:

«Gitt at tiltaket ikke har for omfattende kostnader og at en får på plass en finansieringsløsning, vil Jernbaneverket anbefale at dette forsøkes innplassert i første planperiode.»

Disse medlemmer mener at å oppgradere toglinjen for å tåle en aksellast på 30 tonn er en forutsetning for å nå produksjonsmålet. Det vil også gi Rana Grubers malmtrafikk en lik vektstandard som dagens malmtrafikk på Ofofbanen. Disse medlemmer ber om at arbeidet med strekningen Ørtfjell–Mo i Rana intensiveres,

Disse medlemmer mener videre det er viktig å øke frekvens og tilbudet på Saltenpendelen og

mener at dette er et viktig tiltak for å øke kollektivandelen i Bodø og Salten.

Ofofbanen

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet vil peke på behovet for kapasitetsutvidelse på Ofofbanen, og at det også bør tas høyde for å etablere dobbeltspor på hele strekningen. Disse medlemmer ber derfor regjeringen iverksette nødvendig planlegging av kapasitetsutvidelse på Ofofbanen med dobbeltspor, slik at en eventuell mulig byggestart kan skje i neste NTP-periode.

Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen planlegge kapasitetsøkning med dobbeltspor på Ofofbanen, slik at det er mulig å prioritere midler til utbygging i Nasjonal transportplan 2018–2029.»

Komiteens medlem fra Venstre viser videre til at regjeringen i forbindelse med Prop. 1 S Tillegg 1 (2015–2016) foreslår å redusere de samlede bevilgningene til jernbanevedlikehold med 193,3 mill. kroner. Dette medlem støtter ikke dette forslaget og viser til Venstres alternative budsjett hvor det foreslås å reversere det foreslåtte innsparringstiltaket.

Dette medlem viser til at det er mulig å investere mer i jernbanen i 2016. Dette medlem viser til Venstres alternative budsjett hvor det settes av midler til blant annet Sørumsand Stasjon, tiltak for nye tog på Vossebanen, økt tilgjengelighet på Skøyen stasjon, sykkel og innfartsparkering, kapasitetsøkende tiltak i Oslo-området, Heggstad container-terminal og planleggingsmidler til blant annet krysningsspor Reinsvoll/Gjøvikbanen, dobbeltspor på Ofofbanen, sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen og vendespor på Asker stasjon.

Dette medlem mener både Solørbanen og Rørosbanen er viktige for gods- og tømmertransporten for sentrale deler av landet. Dette medlem viser til Venstres alternative budsjett hvor man ber regjeringen planlegge for elektrifisering av Solørbanen og Rørosbanen.

Dette medlem mener den lille strekningen på Bratsbergbanen bør elektrifiseres, og viser til Venstres budsjett hvor man ber regjeringen planlegge for elektrifisering av Bratsbergbanen.

På bakgrunn av dette vil dette medlem vise til Venstres alternative budsjett hvor det foreslås å øke investeringene til jernbane med 515 mill. kroner.

POST 31 NYTT DOBBELTSPOR OSLO–SKI

Komiteen viser til at det for 2016 er foreslått bevilget 4,1 mrd. kroner i 2016 til nytt dobbeltspor Oslo–Ski (Follobanen), noe som er en betydelig økning fra 2015. Bevilgningen skal gå til gjenstående grunnerverv, hovedarbeider for innføring til Oslo S, arbeider med tunnelen, dagstrekningen mot Ski og Ski stasjon.

Komiteen er av den oppfatning at Follobanen er helt sentral for jernbanetrafikken i Oslo-området. Etter komiteens oppfatning er Follobanen viktig både for lokaltrafikken fra Follo og Østfold til Oslo, for InterCity-trafikken fra østfoldbyene og for togtrafikk fra Europa. Således er Follobanen en svært viktig brikke i InterCity-satsingen på Østlandet.

POST 34 KOMPENSASJON FOR ØKT ARBEIDSGIVERAVGIFT

Komiteen har merket seg at det for 2016 er foreslått 31 mill. kroner på posten og har ingen ytterligere merknader.

KAP. 4350 JERNBANEVERKET

Komiteen har merket seg at det for 2016 er foreslått til sammen 700,5 mill. kroner på de ulike inntektspostene under kap. 4350. Komiteen har ingen ytterligere merknader.

3.18 Kap. 1351 Persontransport med tog

Det foreslås bevilget 3,2 mrd. kroner. Dette er en budsjettmessig nedgang sammenliknet med saldert budsjett for 2015. Nedgangen har i hovedsak sammenheng med avtalt årlig vederlag i Trafikkavtalen med NSB AS for perioden 2012–2017.

Komiteens merknader

Komiteen viser til at det for 2016 er foreslått bevilget 3,2 mrd. kroner til statlig kjøp av persontransporttjenester med tog, noe som er en liten reduksjon fra 2015. Komiteen legger til grunn at denne reduksjonen er av teknisk og/eller beregningsmessig art og forutsetter at volumet på de persontransporttjenestene med tog som staten kjøper i 2016, blir på minst samme nivå som i 2015.

Komiteen viser til den betydelige økningen i persontransport med tog som har funnet sted de siste årene. Dette kombinert med en del gammelt togmaterieell, gjør at NSB sårt trenger mer nytt materieell. Komiteen vil derfor gi sin tilslutning til at staten medvirker til at NSB kan gå til anskaffelse av 26 nye togsett.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, vil i denne sammenheng vise til budsjettavtalen mellom samarbeidspartiene der det omtales at NSB får restverdigaranti for enda flere tog.

Flertallet viser til vedtaket i Innst. 2 S (2015–2016):

«Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet, for det materiellet som inngår i statens trafikkavtale med NSB AS, i 2016 kan:

1. Gi NSB AS en restverdigaranti for bokførte verdier på inntil 6 162 mill. kroner.

2. Gi NSB AS ytterligere restverdigaranti på oppgraderinger og nyinvesteringer innenfor en ramme på inntil 2 620 mill. kroner knyttet til Gjøvikbanen, Vossabanen og kapasitetsøkning Østlandet, Trønderbanen, Eidangerparsellen og ERTMS. Det legges til grunn 75 pst. restverdigaranti.»

Flertallet viser til budsjettavtalen hvor prisen på månedskort og årskort på NSB reduseres med 20 pst., i første omgang til områder hvor det ikke er et eksisterende takstsamarbeid mellom kommunale eller fylkeskommunale kollektivselskap og NSB, anslått til 41,4 mill. kroner. Flertallet viser til de gode erfaringene fra Oslo og Akershus der de samme partier i 2008 reduserte prisen på månedskort for kollektivtrafikken. Flertallet mener at all økt persontrafikk i og rundt de store byene skal tas med kollektiv, sykkel og gange, og at en redusert pris på månedskort og årskort vil være et viktig virkemiddel for å nå denne målsettingen.

Flertallet ber videre regjeringen i forbindelse med RNB vurdere å legge til rette for at reduksjonen i prisen på månedskort og årskort også omfatter områder der det er et eksisterende takstsamarbeid mellom kommunale eller fylkeskommunale kollektivselskap og NSB, med intensjon om å få en løsning på plass.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til sitt alternative budsjett hvor prisen på månedskort og årskort på NSB reduseres med 20 pst. innenfor en estimert ramme på 41,4 mill. kroner. Disse medlemmer mener at all økt persontrafikk i og rundt de store byene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange, og at en redusert pris på månedskort vil være et viktig virkemiddel for å nå denne målsettingen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til at staten nå skal bidra til at NSB kan utløse opsjon for kjøp av 26 nye togsett og støtter helhert opp om dette. Disse medlemmer er kjent med at NSB hadde opsjon på kjøp av til sammen 150 togsett av typen «Flirt» og at hele opsjonen foreløpig ikke er benyttet.

Disse medlemmer ber om at staten bidrar til at hele opsjonen kan utløses. Disse medlemmer peker på behovet for flere tog i de sterkest trafikkerte områdene og til behovet for nytt materiell på Vossebanen og Gjøvikbanen.

Disse medlemmer viser til at ifølge oppslag i flere medier kan avtalen om billett- og takstsamarbeid mellom NSB og Ruter i Oslo og Akershus nå være i fare. Disse medlemmer vil på det sterkeste be regjeringen om å bidra til å finne løsninger slik at det kundevennlige felles billett- og takstsamarbeidet i Oslo og Akershus kan videreføres. Det vil etter disse medlemmers oppfatning være et stort nederlag for arbeidet med felles nasjonalt billettsystem dersom det felles billettsystemet i Oslo og Akershus som har eksistert i 40 år ikke skulle bli videreført.

3.19 Kap. 1354 Statens jernbanetilsyn

Statens jernbanetilsyn er et forvaltningsorgan. Det utøver kontroll- og tilsynsmyndighet for jernbanevirksomheten, herunder trikk og T-bane, og for taubaner og for park- og tivolvirksomhet.

Komiteens merknader

Komiteen viser til at det for 2016 er foreslått bevilget til sammen 78,5 mill. kroner til Statens jernbanetilsyn, noe som er en liten reduksjon fra 2015. Komiteen forutsetter at bevilgningsreduksjonen ikke medfører en svekkelse av jernbanetilsynet og dets viktige kontroll- og tilsynsfunksjon.

Komiteens medlem fra Venstre mener all transportvekst i og mellom de største byene i Sør-Norge i fremtiden bør skje med jernbane og kollektivtrafikk. Dette medlem viser til Venstres alternative budsjett hvor det foreslås å bevilge 41,4 mill. kroner til å redusere prisen på månedskort hos NSB med 20 pst. Dette medlem viser til Venstres alternative budsjett hvor det foreslås å øke studentrabatten fra 25 til 40 pst. på enkeltbilletter tilsvarende rabatten på månedskort. Dette vil koste 24 mill. kroner.

3.20 Kap. 4354 Statens jernbanetilsyn

Komiteen har merket seg at det for 2016 er foreslått til sammen 13,7 mill. kroner på de ulike inntektspostene under kap. 4354. Komiteen har ingen ytterligere merknader.

3.21 Kap. 1356 Infrastrukturforetak jernbane

Det foreslås bevilget 100 000 kroner i aksjekapital til et infrastrukturforetak for jernbane. Regjeringen planlegger at selskapet skal være operativt 1. ja-

nuar 2017, og den foreslåtte bevilgningen på kapitlet blir egenkapital for interimforetaket.

Komiteens merknader

Komiteen viser til Prop. 1 S Tillegg 2 (2015–2016) hvor regjeringen legger frem flere detaljer i det pågående reformarbeidet innen jernbane og vei. Komiteen legger til grunn Stortingets vedtak i Innst. 386 S (2014–2015) om ny organisering av jernbanesektoren. Komiteen har merket seg at departementet tar sikte på at både jernbanedirektoratet og infrastrukturforetaket vil være operative fra 1. januar 2017. Komiteen slutter seg til forslaget om å avsette 100 000 kroner til egenkapital til interimforetaket på nytt kap. 1356 Infrastrukturforetak jernbane, post 96 Aksjekapital.

Komiteen har merket seg at departementet ber om fullmakt til å utgiftsføre utgifter på nytt kap. 1356, post 70 Tilskudd til drift mot tilsvarende innsparing på kap. 1350 Jernbaneverket, post 23 Drift og vedlikehold og slutter seg til dette.

Komiteen har videre merket seg at det foreslås å etablere en interimorganisasjon for jernbanedirektoratet og at driftsutgifter til denne organisasjonen utgiftsføres på nytt kap. 1352 Jernbanedirektoratet, post 1 Driftsutgifter. Komiteen slutter seg til forslaget om å gi departementet fullmakt til å utgiftsføre utgifter på nytt kap. 1352 Jernbanedirektoratet, post 1 Driftsutgifter mot tilsvarende innsparing på kap. 1350 Jernbaneverket, post 23 Drift og vedlikehold.

Komiteen har merket seg departementets forsikring om at omdisponeringene ikke skal få konsekvenser for arbeidet med sikkerhet, drift og vedlikehold i Jernbaneverket.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til behandlingen av Meld. St. 27 (2014–2015) På rett spor – reform av jernbanesektoren, jf. Innst. 386 S (2014–2015), og sine merknader i den forbindelse. Disse medlemmer registrerer at den såkalte jernbanereformen vil kreve store administrative ressurser, og ser med stor skepsis på det store administrative apparatet som vil bli etablert. Disse medlemmer er ikke enig i det stortingsflertallet har vedtatt, og ville i stedet for full konkurranseutsetting og privatisering ha brukt ressurser på å bedre jernbanens infrastruktur for å bygge en mer moderne jernbane rustet for framtida.

3.22 Kap. 1360 Kystverket

Det foreslås bevilget 2,6 mrd. kroner til kap. 1360. Dette er noe lavere enn saldert budsjett for 2015. Nedgangen gjelder særlig post 21 Særlige driftsutgifter, på grunn av et lavere behov for midler til U-864 i 2016. Forslaget til bevilgning innebærer at

64,7 pst. av NTP-rammen til Kystverket vil være oppfylt etter tre år av planperioden.

I budsjettet for 2016 er det foreslått bevilget 49,3 mill. kroner som kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift (jf. post 34) og 10,3 mill. kroner i tilskudd til havnesamarbeid (jf. post 71).

Merknader frå komiteen

Komiteen vil peika på at Noreg har ei langstrekt kystline der tilhøva ligg svært godt til rette for sjøtransport. Komiteen meiner at sjøtransport er ein viktig del av norsk samferdsle, og vil peika på at sjøen, i motsetnad til veg og jernbane, er ei gratis transportåre utan trong for store investeringar og vedlikehaldsutgifter. Komiteen viser likevel 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 gods-transporten 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 samanhengen peika på at i NTP 2014–2023 er den gjennomsnittlege ramma til sjøtransport og maritim infrastruktur auka med 55 pst. samanlikna med saldert budsjett 2013. Komiteen merkar seg at framlagde forslag til løyvingar innan verkeområdet til Kystverket inneber at 64,7 pst. av NTP-planramma vil vera oppfylt etter tre år av planperioden 2014–2017.

Komiteen merkar seg at det på post 21 Spesielle driftsutgifter blir foreslått 69,5 mill. kroner mindre enn i saldert budsjett, og at dette skuldast mindre behov for midlar til U-864 i 2016. Komiteen registrerer at det på post 71 Tilskudd til havnesamarbeid blir foreslått sett av 10,3 mill. kroner. Komiteen merkar seg at forslag til løyving på post 60 Tilskudd til fiskerihavneanlegg, 20,5 mill. kroner, utelukkande dreiar seg om å innfri tilsagn som er gitt no i 2015.

BORG HAVN I ØSTFOLD

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, vil legge til rette for en god utvikling av Borg havn i Østfold, og viser til budsjettforliket hvor det bevilges 10 mill. kroner til nødvendig vedlikeholdsmudring i havnen. Flertallet er tilfreds med at Borg havn nå kan igangsette arbeidet med denne vedlikeholdsmudringen som følge av budsjettforliket mellom samarbeidspartiene.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget med farledsprosjektet Borg havn Røsvikrenna (Borg1). Disse medlemmer viser til at Fredrikstad og Sarpsborg kom-

mune samt Østfold Fylkeskommune peker på den store betydningen Borg havn har for næringslivet i regionen og i fylket. Disse medlemmer viser til at farledsprosjektet Borg havn Røsvikrenna, består av to elementer, en utvidelse av farleden samt vedlikeholdsmudring av farleden. Siste gang farleden ble vedlikeholdsmudret var i 1996. Borg havn ligger ved utløpet av Glomma og er derfor utsatt for en betydelig oppgrunning på grunn av avrenning og elveerosjon. Disse medlemmer viser til at det har vært arbeidet med dette prosjektet over lang tid og at behovet for vedlikeholdsmudring og følgelig omfang på prosjektet øker for hvert år som går. Disse medlemmer peker på at behovet for vedlikeholdsmudring er påtrengende på grunn av en betydelig oppgrunning, og at vedlikeholdsmudringen må komme i gang for at ikke prosjektet skal øke ytterligere i omfang. På denne bakgrunn foreslår disse medlemmer at det bevilges 10 mill. kroner til oppstart av vedlikeholdsmudringen i Borg havn.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til Kristelig Folkepartis alternative statsbudsjett hvor det ble foreslått å bevilge 10 mill. kroner til nødvendig vedlikeholdsmudring av Borg havn.

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til at Senterpartiet i sitt alternative statsbudsjett for 2016 foreslår å bevilge 50 mill. kroner til Borg havn i Østfold, som må mudres og utbedres. Tiltakene er viktige, både for å ivareta næringslivet og arbeidsplassene i regionen rundt nedre Glomma – og det er dette medlems klare oppfatning at denne havnen må fungere, hvis målsettingen om nasjonal satsing på godstrafikk på skip skal nås.

Slepebåtbereidskap

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til budsjettavtalen mellom samarbeidspartiene, og foreslår å redusere post 1 Slepebåtbereidskap med 18,0 mill. kroner, med bakgrunn i at gjennomført anbuds konkurranse viser et mindre behov enn først antatt.

U-864

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til budsjettavtalen mellom samarbeidspartiene, og foreslår å redusere post 21 U-864 med 10,0 mill. kroner, med bakgrunn i at gjennomføringen av miljøløsningen for ubåten U-864 utenfor Fedje ser ut til å bli forsinket sammenlignet med opprinnelig antatt.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet er svært skuffet over at budsjettavtalen mellom Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre innebærer en reduksjon i post 21 U-864 med 10,0 mill. kroner, og det gir grunn til stor bekymring når budsjettkuttet blir begrunnet med at gjennomføringen av miljøløsningen for U-864 og kvikksølvlasten ser ut til å bli forsinket sammenlignet med opprinnelig antatt.

Disse medlemmer støtter derfor det opprinnelige bevilgningsforslaget i Prop. 1 S (2015–2016) der 50 mill. kroner vil benyttes til videre arbeider med miljøtiltak for U-864 utenfor Fedje, og det forventes at regjeringen holder god fremdrift for å iverksette de miljømessige beste tiltakene.

Disse medlemmer vil også minne om at de nåværende regjeringspartiene både i sine komitémerknader og forslag, og i tale og i TV-opptredener, i sin tid var svært kritiske til forrige regjeringens håndtering av saken, både når det gjaldt fremdrift og metode. Det er etter over to år med regjeringsmakt ikke mye å kjenne igjen av hverken retorikk eller handlingsrettet politikk fra de samme partienes side.

Komiteen viser til at sprengning av Håøyflua vil gi betydelig sikrere innseiling for skip til Farsund. Komiteen mener det er viktig å fjerne hindringen i innseilingen, både for å bidra til økt havneaktivitet og flere arbeidsplasser, men også for å gi større forutsigbarhet for næringslivet slik at det kan tas inn båter uten begrensninger og fordyrende tiltak som slepebåter og venting på riktige værforhold. Komiteen viser til at fjerning av hindringen kan åpne for anløp av større fartøy. Komiteen viser til at bortsprengning av Håøyflua er vedtatt som farledstiltak i Nasjonal transportplan i siste del av planperioden 2014–2023. Komiteen ber regjeringen vurdere en mulig fremskynding av prosjektet.

KAP. 1360 POST 30 NYANLEGG OG STØRRE VEDLIKEHOLD

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til at nordområdene, medregnet Svalbard, er blant de områder i verden som er under størst påvirkning av klimaendringer, og områdene er samtidig generelt preget av økt aktivitet. Mindre is gjør området lettere tilgjengelig for ferdsel og annen virksomhet. Utviklingen de senere år viser at skipstrafikken til de arktiske områdene øker både i antall og omfang, og dette gjelder særlig cruisetrafikken.

Disse medlemmer mener at ved større kommersiell og industriell aktivitet i Polhavet, vil Longyearbyen måtte påregne å få økt betydning som base for rednings- og forurensningsberedskap, og som base for tilbud av maritime tjenester. I den sammen-

heng vil eksisterende kunnskap og kompetanse om arktisk teknologi og logistikk som finnes i ulike miljøer i Longyearbyen, kunne være en ressurs som kan videreutvikles. En økende maritim aktivitet i området vil også stille krav til en styrking av rednings- og beredskapsarbeidet på øygruppen og i tilstøtende havområder.

Disse medlemmer viser til at det er en akutt og prekær situasjon i Longyearbyen som følge av reduksjonen i kullprisen. Disse medlemmer er opptatt av å bidra til ny aktivitet i 2016 og å utvikle nye langsiktige muligheter Longyearbyen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet vil på denne bakgrunn forsere oppgradering og bygging av ny havneinfrastruktur i Longyearbyen, jf. Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023. Disse medlemmer viser til sitt alternative budsjett hvor det er satt av 100 mill. kroner til dette for 2016.

Komiteens medlem fra Senterpartiet vil legge til rette for mer gods på sjø, og mener at nærskipfartsstrategien som ble lagt fram i tilknytning til Meld. St. 26 (2012–2013) i for liten grad er fulgt opp fra regjeringen. Videre mener dette medlem at det fortsatt skal gis tilskudd til kommunale fiskerihavneanlegg over statsbudsjettet. Dette medlem viser til Senterpartiets alternative budsjett og foreslår følgende økte bevilgninger på kap. 1360 slik:

- Post 30 Oppstartsbevilgning til Borg havn: 50 mill. kroner.
- Post 60 Økt tilskudd til fiskerihavneanlegg: 70 mill. kroner.

Videre mener dette medlem at nærskipfartsstrategien skal følges opp, og foreslår i Senterpartiets alternative budsjett at det etableres en egen insentivordning for godstransport på sjø. Den innrettes slik at det gis en «økobonus» til transportkjøpere som bruker sjøtransport i gitte transportkorridorer. Til dette har Senterpartiet i sitt alternative budsjett for 2016 satt av 50 mill. kroner som en oppstartsbevilgning.

Dette medlem mener at det er nødvendig med bedre koblinger mellom havner og veg/jernbane. Derfor foreslår dette medlem en handlingsplan for bedre intermodalitet, for å lette godstransportens overgang mellom veg/bane og havn. Dette medlem viser til at det i Senterpartiets alternative budsjett er satt av 50 mill. kroner for å komme i gang med dette arbeidet.

Dette medlem fremmer derfor følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen etablere en egen insentivordning for godstransport til sjøs for å stimulere en overgang av godstransport fra vei til sjø, og som innrettes slik at det gis en 'økobonus' til transportkjøpere som bruker sjøtransport i gitte transportkorridorer.»

«Stortinget ber regjeringen legge fram en sak om en handlingsplan for bedre intermodalitet, for å lette godstransportens overgang mellom veg/bane og havn.»

Komiteens medlem fra Venstre viser til at stadig mer gods kjøres på vei, og ikke på sjø og bane. Dette medlem mener det er et stort behov og potensial for å få mer gods over fra vei til sjø, og viser til Venstres alternative budsjett hvor det foreslås å bevilge 50 mill. kroner for å få fortgang i dette arbeidet.

Post 60 Tilskudd til fiskerihavneanlegg

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, vil støtte opp om bosettingen og fiskerinæringen langs kysten. Havressursene skal kunne utnyttes på en god og trygg måte. Tilskuddsordningen til kommunale fiskerihavner er et viktig tiltak for å sikre fiskerinæringens infrastruktur og for å redde liv. Flertallet viser til budsjettavtalen hvor tilskudd til kommunale fiskerihavner styrkes med 40 mill. kroner.

Flertallet viser til regjeringens havnestrategi der det legges til grunn en vurdering av organiserings- og finansieringsmodellene for fiskerihavner. Flertallet vil anmode regjeringen om å foreta en gjennomgang av de samlede tilskudds- og finansieringsordningene til fiskerihavner og foreslå en ordning som i større grad enn i dag sikrer en målrettet utbygging av fiskerihavner der næringens behov er størst. Flertallet er opptatt av at en finansieringsordning er fleksibel, men at den samtidig setter krav til lokal medvirkning. Flertallet vil be regjeringen komme tilbake til Stortinget med forslag til løsninger så raskt som mulig og på egnet måte.

Flertallet fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen foreta en gjennomgang av de samlede tilskudds- og finansieringsordningene til fiskerihavner. På bakgrunn av dette bes det om en vurdering av grunnlaget for en ordning med mer målrettet utbygging av fiskerihavner der næringens behov er størst og at regjeringen kommer tilbake til stortinget med dette på egnet måte.»

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet og Senterpartiet viser til at tilskott til lokale fiskerihamner i ei årrekke har bidrege sterkt til å fornya mange hamneanlegg.

Desse medlemene vil understreka at stadig auka tryggleiks- og miljøkrav har blitt ein føresetnad for modernisering av lokale hamner. Eit lokalt og statleg spleiselag har her bidrege til betre fasilitetar for handtering av sjømat og til trygging av fiskarane sine arbeidsvilkår.

Desse medlemene stiller seg uforståande til at regjeringa foreslår å kutta tilskottsordninga frå og med 2016, og at det berre blir løyvd midlar til å dekkja tilsegn som er gitt i 2015. Dette inneber at fleire hamner som har lagt planar og søkt om tilskott, nå må reversera desse, og ein går glipp av naudsynt oppgradering til tenleg fiskerihamnstandard.

Desse medlemene viser til regjeringa sin framlagde «Nasjonal havnestrategi», der det blir vurdert å endra verkemiddelbruken og forvaltningsansvaret ved m.a. å gjera fiskerihamnene til eit reint kommunalt ansvarsområde. Som første ledd i dette arbeidet foreslår regjeringa no å avvikla tilskottsordninga retta mot kommunale fiskerihamn tiltak.

Desse medlemene vil visa til at fiskerinæringa gjennom fleire tiår har avgitt kompetanse og arbeidskraft inn mot ei stadig veksande olje- og gassnæring. No er det mykje som tyder på at den næringa er noko på hell, samstundes med at fiskerinæringa er veksande. Det vil difor vera ekstra viktig i tida framover å sikra og utvikla moderne og tenlege fiskerihamneanlegg som er tilpassa ein moderne fiskeflåte, som m.a. er kjenneteikna ved lengre, breiare og djupare fartøy, og som også stiller andre krav til landarealet i bakkant av sjølve kaia.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet viser til Arbeidarpartiet sitt alternative budsjett, der tilskottsposten blir auka med 43,5 mill. kroner for 2016 ut over regjeringa sitt forslag.

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til Senterpartiets alternative budsjett, hvor det foreslås å styrke den statlige tilskuddsordningen til fiskerihavn anlegg med 70 mill. kroner.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til Kristelig Folkepartis alternative statsbudsjett hvor det ble foreslått å bevilge 40 mill. kroner ekstra i tilskudd til kommunale fiskerihavner.

3.23 Kap. 4360 Kystverket

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.

3.24 Kap. 1361 og 4361 Samfunnet Jan Mayen og Loran-C

Kap. 1361 omfatter driften av Samfunnet Jan Mayen og investerings- og driftsutgifter for navigasjonssystemet Loran-C. Det foreslås bevilget 61,75 mill. kroner.

Komiteens merknader

Komiteen viser til at navigasjonssystemet Loran-C på grunn av svært få brukere legges ned fra 1. januar 2016, da satellittnavigasjonssystemet har overtatt de mest sentrale hjelpemidlene for elektronisk navigasjon. Komiteen har videre merket seg at regjeringen vil opprettholde norsk tilstedeværelse på Jan Mayen også etter nedleggelsen av Loran-C-stasjonen på øya.

3.25 Kap. 1370 Posttjenester

Det foreslås 403 mill. kroner. Behovet for statlig kjøp av post- og banktjenester for 2016, jf. post 70, bygger på beregninger fra Posten Norge AS og er basert på gjeldende prinsipper for slik beregning.

Komiteens merknader

Komiteen viser til at det foreslås bevilget 403 mill. kroner til kjøp av post- og banktjenester for 2016, og komiteen slutter seg til dette.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til den nye postloven som vil tre i kraft fra 1. januar 2016. Flertallet er oppmerksomme på at det vil ta noe tid å inngå avtaler og utpeke en leveringspliktig tilbyder, slik at den nye ordningen ikke vil tre i kraft før 1. juli 2016. Flertallet er opptatt av at fremdriften holdes og at innsparingen ved å avvikle lørdagsomdeling av post kan tas ut fra denne datoen. Flertallet merker seg at kostnaden ved lørdagsomdeling av post for første halvår er beregnet til 185 mill. kroner, og at helårseffekten av besparelsen kan forventes å være minimum det doble.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet har merket seg at regjeringen trolig ikke rekker å inngå avtale eller utpeke en leveringspliktig tilbyder tidlig nok til at den nye ordningen kan gjelde før 1. juli 2016. Disse medlemmer har videre merket seg at man legger opp til en halvårseffekt på kostnadene for avisomdeling på lørdager beregnet til 40 mill. kroner. Disse medlemmer er tvilende til at dette er til-

strekkelig for å opprettholde avisomdeling for alle på lørdager slik som i dag. Disse medlemmer forutsetter at man legger opp til at beløpet ikke setter begrensninger på avisomdeling på lørdagene og at man kommer tilbake med endelig beløp når anbudskonkurransen er avsluttet.

Disse medlemmer viser til Prop. 109 L (2014–2015) (postloven) som ble behandlet i Stortinget juni 2015. Der var en av forutsetningene med å innføre ny postlov å spare 400 mill. kroner i året, i budsjettet for 2016 ser vi kun en besparelse på 15 mill. kroner fra saldert budsjett 2015, som er langt fra en halvårseffekt på 200 mill. kroner.

Disse medlemmer mener at det er viktig med et likeverdig posttilbud over hele landet også når det gjelder masseutsendelser. Disse medlemmer mener det vil være viktig for både offentlig og privat virksomhet at det ikke er ulik pris på masseutsendelser forskjellige steder i landet. En prisdifferanse for masseutsendelser vil etter disse medlemmers syn være konkurransevridende til fordel for byer og sentrale strøk, der det vil være størst marked for konkurranse. Disse medlemmer er opptatt av å sikre at næringsaktører i distriktkommuner, og andre som har behov for masseutsendelser til og fra distriktkommuner, kommer like godt ut som resten av landet. Disse medlemmer ber regjeringen vurdere tiltak som kan iverksettes dersom det oppstår prismessige geografiske forskjeller som må utjevnes. Disse medlemmer vil peke på at en tilskuddsordning kan være et egnet virkemiddel for å sikre et likeverdig tilbud over hele landet også for masseutsendelser.

Komiteens medlem fra Venstre viser til at Stortinget har vedtatt å avvikle støtten til ombæring av lørdagspost fra 1. januar 2016. Denne avviklingen vil regjeringen nå utsette til 1. juli fordi staten trolig ikke rekker å inngå avtaler eller utpeke en leveringspliktig tilbyder tidlig nok. Dette medlem vil ikke akseptere denne sendretiktheten som koster 185 mill. kroner og viser til Venstres alternative budsjett som foreslår å kutte bevilgningene med tilsvarende beløp.

3.26 Kap. 1380 og 4380 Nasjonal kommunikasjonsmyndighet

Det foreslås bevilget 308,9 mill. kroner på kap. 1380. De to tilskuddsordningene på kapitlet er tilskudd til telesikkerhet og -beredskap (post 70) og tilskudd til bredbåndsutbygging (post 71).

Nasjonal kommunikasjonsmyndighets utgifter er i hovedsak forutsatt dekket ved gebyrinntekter, jf. kap. 4380 post 1.

Komiteen vil fremheve viktigheten av å forske på elektronisk kommunikasjon som sikrer brukerne gode, rimelige og framtidsrettede ekomtjenester i hele landet. Komiteen viser til at programmet IKTPLUS fra 2015 har overtatt for VERDIKT-programmet, og at programmet skal ivareta forskningsbehov som ikke er dekket opp av den kommersielle forskningen. Komiteen vil fremheve viktigheten av Simula@UiB som vil være en viktig kilde til nasjonal kunnskap om informasjonssikkerheten i ekomnett og ekomtjenester med tanke på cyberkriminalitet, overvåkning og industrispionasje.

Komiteens merknader

Komiteen viser til at Nasjonal kommunikasjonsmyndighets hovedoppgaver er å føre tilsyn med markedene for post og elektronisk kommunikasjon og føre kontroll med at regelverket på området etterleves, samt utøve markeds kontroll av radio- og terminalutstyr og utføre løpende oppgaver i forbindelse med sikkerhet og beredskap på ekommerket.

Komiteen viser til at driften av Nasjonal kommunikasjonsmyndighet er selvfinansierende, med unntak av utgifter til drift av Radiostøykontrollen og utgifter til tilskuddsordningene. Komiteen vil understreke betydningen av at selvfinansierende tilsynsoppgaver må utføres så effektivt som mulig innenfor det lovverket tilsynet er satt til å håndheve.

POST 70 TILSKUDD TIL TELESIKKERHET OG BEREDSKAP

Komiteen slutter seg til den foreslåtte bevilgningen på 78 mill. kroner for 2016. Komiteen vil understreke behovet for å styrke beredskapsvevnet og øke robustheten i ekomnettene i en tid med mer ekstremvær og økt avhengighet av elektronisk kommunikasjon. Komiteen vil påpeke verdien av tilrettelegging for samhandling, slik at alle gode krefter kan bidra til en styrket sikkerhet og beredskap.

Komiteen vil fremheve det nye nasjonale senteret CCIS på HiG, for forskning, utdanning og trening i å håndtere kritiske situasjoner knyttet til informasjonssikkerhet hvor sentrale aktører innen politiet, forsvaret, næringsliv og academia har gått sammen i et tett samarbeid for å møte framtidens trusler i cyberspace.

POST 71 TILSKUDD TIL BREDBÅNDSUTBYGGING

Komiteen er opptatt av å bidra til utbygging av bredbånd i geografiske områder der det ennå ikke er kommersielt grunnlag for investeringer. Komiteen viser til at dette kan gjøres på flere måter, både ved at det blir lagt til rette for en så kostnadseffektiv utbygging som mulig og ved å gi tilskudd til utbyggingsprosjekter i områder der det er begrenset kom-

mersiell interesse. Komiteen viser til at det er satt av 51,5 mill. kroner til tilskuddsordningen for 2016.

Komiteen viser til at tilskuddsordning for bredbåndsutbygging skal sikre alle husstander og virksomheter i Norge et bredbåndstilbud av grunnleggende god kvalitet. Komiteen mener at målet skal være å sikre tilgang til høyhastighetsbredbånd i hele landet, med mål om hastighet på 100 mbps, og viser i den sammenheng til Nasjonal plan for elektronisk kommunikasjon, som Stortinget har bestilt, jf. Innst. 164 S (2013–2014).

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, ønsker at tilskuddsordningen skal brukes til å øke bredbåndskapasiteten og mobildekningen i områder der markedet ikke fungerer godt nok, i tråd med tildelingskriteriene fra Nasjonal kommunikasjonsmyndighet. Flertallet viser til budsjettavtalen der det bevilges 75 mill. kroner utover regjeringens forslag.

Flertallet vil påpeke at det er over 20 år siden Internett slo igjennom, og samfunnsutviklingen knyttes i stadig økende grad opp mot tilgang på elektronisk kommunikasjon. I 2013 pekte den rød-grønne regjeringen, gjennom Digital Agenda, på at man sto foran store utfordringer og at svært mange av tiltakene i meldingen dreide seg om å vurdere behovet for og utformingen av eventuelle politikkendringer. Flertallet stiller seg undrende til om det den gang i tilstrekkelig grad ble lagt til rette for den utbyggingstakten av bredbånd Norge faktisk har hatt behov for.

Flertallet ser positivt på at dagens regjering arbeider aktivt for å ta alle virkemidler i bruk også ut over tilskuddsordningen. Flertallet ønsker å trekke frem behovet for å se på innretningen av tilskuddet, om den kan spisses mer og gjerne også vurdere om det finnes bedre insentiv for at alle ulike aktører kan bidra til utbygging i de mest utfordrende dekningsområdene.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet har merket seg at regjeringen også for 2016 har kuttet i bredbåndsbevilgningen over Kommunal- og moderniseringsdepartementets budsjett, for 2016 kuttes det med om lag 60 mill. kroner. Disse medlemmer er svært kritisk til dette kuttet, og vil understreke at tilgangen til digital infrastruktur for alle er en grunnleggende infrastruktur som alle skal ha, og at dette er et viktig bidrag til vekst og sysselsetting i hele landet.

Videre viser disse medlemmer til søknadssummen for 2015 på hele 654 mill. kroner, som tilsvarer seks ganger summen som var bevilget i 2015. Dette viser tydelig behovet for å øke rammen i årene

fremover for å unngå det «digitale klassesillet» som i dag finnes mellom dem som har gode bredbåndsløsninger og dem som ikke har det.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til Arbeiderpartiets alternative budsjett og foreslår en økning på 100 mill. kroner til post 71 Tilskudd til bredbåndsutbygging, slik at total bevilgning er på 151,5 mill. kroner i 2016.

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til Senterpartiets alternative budsjett for 2016 hvor det foreslås å styrke bevilgningen med 210 mill. kroner.

Dette medlem minner om at det er store utfordringer knyttet til mobildekningen langs hovedferdselsårene, blant annet langs toglinjene. Mobildekning langs toglinjene, i tunneler og på viktige ferjeruter er viktig for å gjøre arbeid under reise mulig, samtidig som det vil gjøre det mer attraktivt å velge toget som reisemiddel over lengre strekk. Dette medlem viser til at Senterpartiet i sitt alternative statsbudsjett for 2016 foreslår å sette av 150 mill. kroner til å bedre mobildekningen langs hovedferdselsårene.

Dette medlem ber også om at regjeringen kommer tilbake til Stortinget med et forslag om å etablere en støtteordning til investeringer for å legge fiberkabler til utlandet når kraftkabler likevel skal bygges. Det må være i norsk interesse å få lagt fiberkabler på denne måten fra Norge til Tyskland (Tonsstad, Vest-Agder, til Wilster) og fra Norge til Storbritannia (Kvilldal, Rogaland, til Blyth). Siktetpunktet med ordningen må etter dette medlems mening være å finansiere gapet mellom det som er kommersielt lønnsomt og totalkostnad – og å utnytte de muligheter for synergieffekter som åpner seg i samband med Statnetts legging av strømkabler til utlandet. Dette medlem minner om at slike fiberkabler kan bety mye for datasenterindustrien i Norge fordi man blir bedre rustet til å møte internasjonal konkurranse, samtidig som investeringene vil ha gunstige konsekvenser for norsk beredskap.

Dette medlem fremmer derfor følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge fram sak for Stortinget om en særlig tilskuddsordning som kan stimulere til at fiberkabler blir lagt når det skal bygges nye kraftkabler til utlandet.»

Komiteens medlem fra Venstre viser til at tilskuddsordning for bredbåndsutbygging skal sikre alle husstander i Norge et bredbåndstilbud av grunnleggende god kvalitet. Dette medlem mener at målet må være at 100 pst. av landets husstander

de nærmeste årene skal få et godt bredbåndstilbud. Dette medlem viser til Venstres alternative budsjett hvor det fremmes forslag om at tilskuddsordningen skal brukes til å øke bredbåndskapasiteten og mobildekningen i områder der markedet ikke fungerer godt nok. Dette medlem viser til Venstres alternative budsjett hvor det foreslås å øke denne satsingen med 140 mill. kroner.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til Kristelig Folkepartis alternative statsbudsjett hvor det ble foreslått å bevilge ytterligere 62 mill. kroner i tilskudd til bredbåndsutbygging, ut over regjeringens forslag.

4. Omtale av særlig tema

4.1 Omorganisering av bompengesektoren

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, vil vise til Meld. St. 25 (2014–2015) og også Prop. 1 S Tillegg 2 (2015–2016), der bompengereformens innretninger spesifiseres.

Det er positivt at regjeringen tar grep for å sikre at de store summene investert gjennom bompengesystemet skal gå målrettet til de vedtatte prosjektene og også sikre en brukervennlig innkreving. Flertallet er opptatt av at regjeringens arbeid med å legge til rette gode rammer for en effektiv innkreving har god fremdrift.

Omorganiseringen av bompengevirksomheten og etableringen av de fem regionale selskapene vil gi et godt grunnlag, og flertallet ønsker å understreke viktigheten av en optimalisering av rolle- og ansvarsfordeling mellom SVVs myndighetsrolle og bompengeselskapenes operative rolle og går ut fra at dette tydeliggjøres i de nye hovedavtalene.

Flertallet har notert seg at regjeringen ser det som en sentral del av bompengereformen at utsteder skiller fra rollen som operatør/bompengeselskap. Flertallet sier seg enige i at rollene skal og bør holdes adskilt og oppfordrer til at det i det videre arbeidet med rammebetingelser for utsteder legges opp iht. pågående utvikling i REETS og EasyGo. Dette for å sikre at Norge tilrettelegger for konkurranse på like vilkår for eksisterende og eventuelle nye aktører, noe som vil kunne bidra til en lavere pris og et bedre produkt for brukerne av bomfinansierte vegprosjekter i Norge.

Flertallet er glad for å se at regjeringen legger opp til en takstharmonisering som vil innebære en betydelig forenkling, og er opptatt av at det i den sammenheng oppfordres lokalt til en harmonisering av takster, rabatter og fritak også i de prosjekter der innkrevningen allerede er startet opp. Flertallet har

registrert en utvikling av at næringstransport bærer en større andel av utgiftene med tredobbel takst i enkelte prosjekter, og vil minne om at det er tidligere uttalt at dobbel takst bør være hovedregelen som legges til grunn. Det er som regjeringen viser til viktig at det i denne prosessen ses til at ingen gruppe og/eller bransje kommer dårligere ut ei heller at det går ut over finansieringsgrunnlaget for prosjektet. Flertallet vil også minne om at det ligger og har lagt som en forutsetning at man ved etablering av nye bompengeprosjekter skal utøve en restriktiv holdning til bomplussing på sideveger.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til de foreslåtte tiltakene fra regjeringen Stoltenberg i St. Meld. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023, hvor det ble vedtatt flere viktige tiltak for omorganisering av bompengevirksomheten, blant annet etablering av fem regionale selskap og en omfattende samordning av takst- og rabattsystemer og fritak. Dette vil etter disse medlemmers syn innebære en forenkling av arbeidet i sektoren som kommer både operatører og bilister til gode. Disse medlemmer er glad for at regjeringen følger opp vedtakene fra Nasjonal transportplan 2014–2023.

Disse medlemmer er motstandere av regjeringens forslag til rentekompensasjonsordning for bompengelån, da den ser ut til å være en annen og mer byråkratisk metode for å tilføre mer statlig kapital til veiprojektene. Disse medlemmer vil påpeke at det ikke vil bli bygget mer vei for de midlene regjeringen bevilger til denne ordningen. Disse medlemmer mener at den foreslåtte rentekompensasjonsordningen virker kompliserende og at den vil føre til mer byråkrati. Disse medlemmer er opptatt av en mest mulig effektiv innkreving av bompenger, slik at bilistene får mest mulig vei igjen for hver krone de betaler. Disse medlemmer kan ikke se at de vedtatte forslagene i bompengereformen ivaretar dette hensynet.

Disse medlemmer viser til at obligatorisk bombrikke for alle kjøretøy over 3 500 tonn totalvekt som benytter offentlig vei, ble innført fra 1. januar 2015. Ordningen som ble innført mangler krav om forhåndsbetaling knyttet til avtalen om bombrikke. Disse medlemmer ber regjeringen vurdere metoder for innføring av forhåndsbetaling, krav om betaling pr. kredittkort, dieselkort, bankgaranti eller annen ordning for å sikre betaling av bompassering. Videre mener disse medlemmer at regjeringen burde gått enda lenger i å effektivisere bompengeskattene, da obligatorisk brikke er det tiltaket som gir størst reduksjon i innkrevingskostnadene. Dette vil også åpne muligheten for differensiert betaling ut fra tid og utslipp. Disse medlemmer mener der-

for at innføring av obligatorisk brikke i alle kjøretøy må ha høyeste prioritet, også som betalingsform på fergene.

Disse medlemmer viser til at det lenge har vært en funksjonalitet ved inngåelse av AutoPASS-avtale der kunden kan velge såkalt «sporfri avtale» som sikrer anonymisering. En sporfri avtale innebærer at passeringdata ikke lenger vil kunne fremskaffes, heller ikke i forbindelse ved eventuell klage. Disse medlemmer mener derfor bilisters personvern og behov for anonymisering er ivaretatt.

Videre mener disse medlemmer at regjeringen må sørge for en optimalisering av rolle- og ansvarsfordeling mellom Statens vegvesens myndighetsrolle og bompengeselskapenes operative rolle i de nye hovedavtalene.

Disse medlemmer mener det kan være et riktig tiltak å skille utsteder fra rollen som operatør-/bompengeselskap, men da med en mulighet for at disse rollene kan videreføres innenfor et og samme holdingselskap eller morselskap. Å skille utstederrollen helt fra operatør-/bompengeselskap kan etter disse medlemmers mening bidra til å duplisere de samme typer oppgaver og gå utover brukervennlighet og kundetilfredshet, og dermed virke mot sin hensikt med omorganisering av bompengevirksomheten.

Disse medlemmer vil videre understreke betydningen av at man ved etablering av nye bompengeprojekter skal utøve en restriktiv holdning til bomplassering på sideveger.

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

5.1 Kap. 541 IKT-politikk

Det foreslås bevilget 13 mill. kroner.

Post 70 Tilskudd til samordning av IKT-politikken er ny post på 2016-budsjettet. Bevilgningen på posten skal bidra til å nå hovedmålene for IKT-politikken. Posten foreslås nyttet til flere tilskuddsordninger som det gjøres rede for i proposisjonen.

Komiteens merknader

Komiteen ser at innbyggernes forventning til digitale tjenester har endret seg raskt de senere år, og det er i økende grad viktig med tilrettelegging for samfunnsnyttig anvendelse av IKT og for en høy grad av digital deltakelse i samfunnet. Myndighetene må koordinere 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.

Komiteen vil peke på at 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 legges til rette for en sterk, nyskapende og konkurransedyktig IKT-næring i Norge. Komiteen ser derfor positivt på at regjeringen iverksetter tiltak for styrket samordning av digitaliseringen i offentlig sektor, bedre tilgang på IKT-kompetanse og økt tilgang på offentlige data, samt en bedre informasjonsforvaltning i offentlig sektor.

Komiteen vil påpeke 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 brukerrosettning av offentlig sektor.

Komiteen har merket seg at regjeringen våren 2016 vil legge frem en stortingsmelding om «Digital agenda for Norge» og at Nasjonal plan for elektronisk kommunikasjon vil inngå som en selvstendig del av stortingsmeldingen. Komiteen mener at en slik plan vil kunne danne et bedre grunnlag for en målrettet utvikling innen IKT. Komiteen imøteser løsninger 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.

Komiteen vil peke på at Norge er blant de land i verden som har høyest digital deltakelse og kompetanse i befolkningen. Til tross for dette ser vi at utviklingen går svært raskt, og det er viktig at det ikke skapes et klaseskille mellom de som har tilegnet seg slik digital kompetanse med mulighet for deltakelse og de som blir stående utenfor. Komiteen ser derfor svært positivt på tiltak som kan bidra til styrking av nødvendige digital basiskompetanse og ønsker i den sammenheng å trekke frem regjeringens «tilskuddsordning for digital deltakelse og kompetanse» som skal bidra til at eksterne aktører gir opplæring og kunnskapsheving hos innbyggere med lav digital deltakelse og kompetanse.

Komiteen vil påpeke at ny og bedre teknologi stadig gir nye muligheter og at utviklingen går raskt. IKT i samferdselssektoren benevnes i dag vanligvis som ITS – Intelligente transportsystemer. Komiteen ser positivt på regjeringens arbeid med en helhetlig gjennomgang av ITS, der ITS-loven er et viktig premiss for en god tilrettelegging for at ny teknologi og forskning skal kunne hjelpe oss til å nå defi-

nerte mål innen sikkerhet, framkommelighet, miljø og tilgjengelighet, jf. Prop. 149 L (2014–2015).

Komiteen mener at ITS bør inkluderes som en naturlig del av planlegging og investeringsgrunnlag i alle samferdselsprosjekter.

Komiteens medlem fra Senterpartiet vil understreke at det må være en nasjonal målsetting at alle skal kunne ta del i den nye digitale virkeligheten – og at Norge er inne i en investeringsfase hvor grunnlaget for dette skal legges. Tilgang til moderne ekom tjenester som mobil og bredbånd er blitt en nødvendighet, både for privatpersoner og bedrifter. Dette gjelder også i områder hvor det i dag ikke er lønnsomt å bygge ut høyhastighetsbredbånd til brukerne. Dette medlem minner om at regjeringen i forslaget til statsbudsjett for 2016 foreslår å kutte bevilgningen som bidrar til bedre bredbåndsdekning i områder hvor det kommersielle potensialet vurderes til å være for svakt, fra 110 mill. kroner til 51,5 mill. kroner, men at dette kuttet blir reversert i budsjettavtalen mellom regjeringspartiene, Kristelig Folkeparti og Venstre – og posten forsiktig styrket. Dette medlem mener dette er utilstrekkelig, og viser til Senterpartiets alternative budsjett for 2016 hvor det foreslås å styrke bevilgningen med 210 mill. kroner.

5.2 Kap. 542 Internasjonalt IKT-samarbeid og utviklingsprogram

Det foreslås bevilget 42,5 mill. kroner.

Komiteens merknader

Komiteen ser det som viktig 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 løsninger og strategier, der det tilrettelegges for vektleggingen av IKT som driver av bærekraftig økonomisk vekst, innovasjon og jobbskaping. Komiteen viser til at fremveksten av felleseuropeiske elektroniske løsninger i offentlig forvaltning er et viktig bidrag i modernisering og fornying av offentlig sektor.

Komiteen merker seg at det legges opp til deltakelse i programmet Connecting Europe Facility (CEF Digital). Komiteen ser det som viktig at aktiv deltakelse i den digitale agendaen opprettholdes og at norsk næringsliv og norske fagmiljøer får dra nytte av den norske deltakelsen i EU-programmer og får internasjonal eksponering. Komiteen vil påpeke verdien av en god koordinering av de ulike norske aktører og politiske ansvarsområder innen interna-

sjonalt IKT-samarbeid, og vil oppfordre til en aktiv bruk av ulike fora som kan bidra til økt samhandling.

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

6.1 Kap. 456 og kap. 3456 Direktoratet for nød-kommunikasjon

Det foreslås bevilget 1,1 mrd. kroner. Den foreslåtte bevilgningen nyttes til driftsutgifter og større utstyrsanskaffelser og vedlikehold for Direktoratet for nød-kommunikasjon. Av store anskaffelser inngår utstyr til utbyggingen av trinn 2 av Nødnett.

Komiteens merknader

Komiteen viser til at utbyggingen av Nødnett blir ferdigstilt i løpet av 2015 i tråd med planene og at de samlede utgiftsrammene blir redusert i budsjettet for 2016. Komiteen registrerer at kostnader til drift av Nødnett inkluderer kostnader til leie av data-linjer og innplassering av nytt utstyr i eksisterende basestasjoner i tillegg til betaling av leverandør for drift og vedlikehold av nettet. Komiteen viser til Stortingets vedtak fra 2013 om innføring av Nødnett til de frivillige organisasjonene, og er fornøyd med at det er satt av tilstrekkelig med midler til håndtering av radioterminaler til disse.

Komiteen merker seg at større utstyrsanskaffelser omfatter investering i radionett, utstyr til nød-etatenes kommunikasjonsentraler og radioterminaler knyttet til utbygging av trinn 2 av Nødnett. Nødnett ferdigstilles i 2015 og bevilgningen til post 45 Større utstyrsanskaffelser reduseres med 740,1 mill. kroner i 2016.

Komiteen har merket seg at kostnadene til drift av Nødnett øker som følge av at en stadig større del av nødnettet blir satt i drift, og at Stortinget har sluttet seg til at disse kostnadene skal dekkes gjennom brukerbetaling innenfor de enkelte etatenes gjeldende budsjetttrammer. Komiteen viser til at dette er i tråd med planene for innfasing av Nødnett i hele landet, og at det påhviler Direktoratet for nød-kommunikasjon å sørge for at Nødnett driftes kostnadseffektivt og sikkert.

Komiteen viser til at en rekke tunneler mangler nødnett, blant annet der kravene til lengde eller ÅDT ikke er oppfylt. Komiteen mener det er nødvendig å vurdere kriteriene for utbygging av nødnett i tunneler, slik at nødnett kan installeres også i kortere tunneler og i tunneler med lavere ÅDT.

7. Forslag fra mindretall

Rammeuavhengige forslag

Forslag fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med et forslag om å bidra til en etablering av en felles løsning for Norsk Kjøretøyhistorisk Museum og Norsk vegmuseum.

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen utrede en insentivløsning for andre transportformer etter inspirasjon fra NO_x-fondet for å redusere utslipp.

Forslag 3

Stortinget ber regjeringen innføre et eget program for å oppgradere bruer til en kapasitet på 60 tonn i forbindelse med forslaget til ny Nasjonal transportplan.

Forslag 4

Stortinget ber regjeringen i forslag til ny Nasjonal transportplan innføre en nasjonal TT-ordning for brukere med særlige behov.

Forslag 5

Stortinget ber regjeringen i forbindelse med forslag til ny Nasjonal transportplan foreslå en ordning som ivaretar kollektivtilbudet i distriktet tilsvarende KID-ordningen.

Forslag 6

Stortinget ber regjeringen planlegge kapasitetsøkning med dobbeltspor på Ofotbanen, slik at det er

mulig å prioritere midler til utbygging i Nasjonal transportplan 2018–2029.

Forslag fra Senterpartiet:

Forslag 7

Stortinget ber regjeringen etablere en egen insentivordning for godstransport til sjøs for å stimulere en overgang av godstransport fra vei til sjø, og som innrettes slik at det gis en «økobonus» til transportkjøpere som bruker sjøtransport i gitte transportkorridorer.

Forslag 8

Stortinget ber regjeringen legge fram en sak om en handlingsplan for bedre intermodalitet, for å lette godstransportens overgang mellom veg/bane og havn.

Forslag 9

Stortinget ber regjeringen legge fram sak for Stortinget om en særlig tilskuddsordning som kan stimulere til at fiberkabler blir lagt når det skal bygges nye kraftkabler til utlandet.

Forslag fra Venstre:

Forslag 10

Stortinget ber regjeringen sikre at det settes krav om nullutslippsteknologi ved alle nye fergeanbud og kjøp av riksvegfergetjenester fra 1. januar 2016.

8. Komiteens tilråding

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

vedtak:

A

Rammeområde 17
(Transport og kommunikasjon)

I

På statsbudsjettet for 2016 bevilges under:

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
Utgifter				
456		Direktoratet for nødkommunikasjon		
	1	Driftsutgifter	566 311 000	
45		Større utstysanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	549 588 000	
541		IKT-politikk		
	22	Samordning av IKT-politikken, <i>kan overføres,</i> <i>kan nyttes under kap. 541 post 70</i>	7 075 000	
	70	Tilskudd til samordning av IKT-politikken, <i>kan nyttes under kap. 541 post 22</i>	5 896 000	
542		Internasjonalt IKT-samarbeid og utviklingsprogram		
	1	Driftsutgifter	5 636 000	
	70	Tilskudd til internasjonale program, <i>kan overføres</i>	36 900 000	
1300		Samferdselsdepartementet		
	1	Driftsutgifter	173 354 000	
	21	Spesielle driftsutgifter – utredninger, modernisering av transportsektoren	24 276 000	
	30	Miljø-/oljevernbase i Lofoten/Vesterålen	21 100 000	
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	42 800 000	
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	54 100 000	
	72	Tilskudd til samferdselsberedskap	3 000 000	
	74	Tilskudd til Redningsselskapet	83 500 000	
1301		Forskning og utvikling mv.		
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	20 660 000	
	50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	140 026 000	
1310		Flytransport		
	70	Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan overføres,</i> <i>kan nyttes under kap. 1311 post 71</i>	811 400 000	
1311		Tilskudd til regionale flyplasser		
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres,</i> <i>kan nyttes under kap. 1310 post 70</i>	28 500 000	
1313		Luftfartstilsynet		
	1	Driftsutgifter	194 112 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
1314		Statens havarikommisjon for transport		
	1	Driftsutgifter	63 374 000	
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>	10 502 030 000	
	26	Vegtilsyn	16 768 000	
	29	Vederlag til OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	458 100 000	
	30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23, post 29, post 31 og post 72</i>	14 514 000 000	
	31	Skredsikring riksveger, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	662 700 000	
	34	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i>	339 900 000	
	35	Vegutbygging i Bjørvika, <i>kan overføres</i>	25 700 000	
	36	E16 over Filefjell, <i>kan overføres</i>	540 000 000	
	37	E6 vest for Alta, <i>kan overføres</i>	357 600 000	
	61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	192 500 000	
	62	Skredsikring fylkesveger, <i>kan overføres</i>	671 000 000	
	63	Tilskudd til gang- og sykkelveger, <i>kan overføres</i>	162 500 000	
	72	Kjøp av riksvegferjetjenester, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	984 300 000	
1321		Utbyggingsselskap for veg		
	70	Tilskudd til utbyggingsselskap for veg	675 000 000	
	71	Netto utgifter – overføring av eiendeler og forpliktelser fra Statens vegvesen	25 000 000	
	75	Tilskudd til egenkapital	600 000 000	
1330		Særskilte transporttiltak		
	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport, <i>kan overføres</i>	54 200 000	
	61	Belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. i byområdene, <i>kan overføres</i>	1 380 000 000	
	63	Særskilt tilskudd til Fornebu-banen	100 000 000	
	70	Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen–Kirkenes	731 500 000	
	75	Rentekompensasjon for bompengelån	100 000 000	
1350		Jernbaneverket		
	23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	8 093 094 000	
	25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen, <i>kan overføres</i>	140 050 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
	30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	5 824 600 000	
	31	Nytt dobbeltspor Oslo–Ski, <i>kan overføres</i>	4 113 300 000	
	34	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i>	31 000 000	
1351		Persontransport med tog		
	70	Kjøp av persontransport med tog, <i>kan overføres</i>	3 249 900 000	
1354		Statens jernbanetilsyn		
	1	Driftsutgifter	61 976 000	
	21	Spesielle driftsutgifter – tilsyn med tau- og kabelbaner og tivoli og fornøylesparker	16 466 000	
1360		Kystverket		
	1	Driftsutgifter, <i>kan nyttes under post 45</i>	1 709 430 000	
	21	Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres</i>	51 736 000	
	30	Nyanlegg og større vedlikehold, <i>kan overføres</i>	553 200 000	
	34	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i>	49 300 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 1</i>	197 300 000	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres</i>	60 500 000	
	71	Tilskudd til havnesamarbeid	10 300 000	
1361		Samfunnet Jan Mayen og Loran-C		
	1	Driftsutgifter	61 708 000	
1370		Posttjenester		
	70	Kjøp av post- og banktjenester	403 000 000	
1380		Nasjonal kommunikasjonsmyndighet		
	1	Driftsutgifter	168 576 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	10 700 000	
	70	Tilskudd til telesikkerhet og -beredskap, <i>kan overføres</i>	78 000 000	
	71	Tilskudd til bredbåndsutbygging, <i>kan overføres</i>	126 500 000	
		Totale utgifter		60 935 042 000

Kapnr.	Post	Formål	Kroner	Kroner
Inntekter				
3456		Direktoratet for nødkommunikasjon		
	1	Brukerbetaling	311 701 000	
	2	Variable refusjoner	11 562 000	
	3	Faste refusjoner	29 936 000	
4300		Samferdselsdepartementet		
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet	2 594 000	
4313		Luftfartstilsynet		
	1	Gebyrinntekter	129 446 000	
4320		Statens vegvesen		
	1	Salgsinntekter m.m.	183 300 000	
	2	Diverse gebyrer	357 300 000	
	3	Refusjoner fra forsikringsselskaper	102 800 000	
4331		Infrastrukturfond		
	85	Avkastning infrastrukturfond	1 579 000 000	
4350		Jernbaneverket		
	1	Kjørevegsavgift	44 000 000	
	2	Salg av utstyr og tjenester mv.	271 900 000	
	3	Betaling for bruk av godsterminaler	11 100 000	
	6	Videresalg av elektrisitet til togdrift	233 200 000	
	7	Betaling for bruk av Gardermobanen	140 050 000	
4354		Statens jernbanetilsyn		
	1	Gebyrer for tilsyn med tau- og kabelbaner og tivoli og fornøylesparker	13 674 000	
4360		Kystverket		
	2	Andre inntekter	11 378 000	
4361		Samfunnet Jan Mayen og Loran-C		
	7	Refusjoner og andre inntekter	5 490 000	
4380		Nasjonal kommunikasjonsmyndighet		
	1	Diverse gebyrer	177 876 000	
5619		Renter av lån til Oslo Lufthavn AS		
	80	Renter	74 000 000	
5624		Renter av Svinesundsforbindelsen AS		
	80	Renter	28 000 000	
		Totale inntekter		<u>3 718 307 000</u>

II

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2016 kan:

1.

overskride bevilgningen på	mot tilsvarende merinntekt under
kap. 1313 post 1	kap. 4313 post 2
kap. 1320 postene 23, 30 og 72	kap. 4320 postene 1, 2 og 3
kap. 1350 post 23	kap. 4350 postene 1, 2, 3 og 6
kap. 1350 post 25	kap. 4350 post 7
kap. 1350 post 30	kap. 4350 postene 2 og 37
kap. 1354 post 21	kap. 4354 post 1
kap. 1360 postene 1 og 45	kap. 4360 post 2 og kap. 5577 post 74
kap. 1361 post 1	kap. 4361 post 7

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

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

2. nytte inntil 10 mill. kroner av salgsinntekter fra salg av ikke næringsaktive fiskerihavner under kap. 4360 post 2 til følgende formål under kap. 1360 post 30:
- dekning av salgskostninger forbundet med salget.
 - oppgradering og vedlikehold av fiskerihavner under kap. 1360 post 30.

III

Fullmakt til overskridelse

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2016 kan overskride bevilgningen under kap. 1360 Kystverket, post 21 Spesielle driftsutgifter, med inntil 70 mill. kroner pr. aksjon dersom det er nødvendig å sette i verk tiltak mot akutt forurensning uten opphold og før Kongen kan gi slikt samtykke.

IV

Bestillingsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2016 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	1 000 mill. kroner
1360		Kystverket	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	88 mill. kroner

V

Tilsagnsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2016 kan gi tilsagn om tilskudd utover gitt bevilgning, men slik at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1350		Jernbaneverket	
	30	Investeringer i linjen	10 mill. kroner

VI

Fullmakt til forskuttering

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2016 kan inngå avtaler om forskuttering av midler utover gitt bevilgning inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Ramme for samlede, løpende refusjonsforpliktelser
1320		Statens vegvesen	
	30, 31, 36 og 37	Investeringer, riksveg	3 500 mill. kroner
1350		Jernbaneverket	
	30	Investeringer i linjen	200 mill. kroner

VII

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser for investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2016 kan:

1.

starte opp disse investeringsprosjektene:	innenfor en kostnadsramme på:
Rv. 36 Skyggestein–Skjelbredstrand	639 mill. kroner
E16 Øye–Eidsbru	772 mill. kroner
Rv. 77 Tjernfjellet	555 mill. kroner
E6 Tana bru	636 mill. kroner

Fullmaktene gjelder også forpliktelser som inngås i senere budsjettår, innenfor kostnadsrammen for det enkelte prosjekt. Samferdselsdepar-

tementet gis fullmakt til å prisjustere kostnadsrammen i senere år.

2.

gjennomføre dette tidligere godkjente investeringsprosjektet:	innenfor en endret kostnadsramme på:
E105 Elvenes–Hesseng	724 mill. kroner

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

3. pådra forpliktelser som inngås i senere budsjettår innenfor det enkelte prosjekts kostnadsramme for prosjekter som har startet opp før 2016 og er omtalt i Prop. 1 S. Samferdselsdepartementet gis fullmakt til å prisjustere kostnadsrammen i senere år.

4. forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning for prosjekter som ikke er omtalt med kostnadsramme overfor Stortinget inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser
1320		Statens vegvesen	
	30, 31, 34, 36 og 37	Investeringer, riksveg	4 800 mill. kroner
1350		Jernbaneverket	
	30 og 34	Investeringer	1 000 mill. kroner
	30	Planlegging av nye prosjekter	2 400 mill. kroner
1360		Kystverket	
	30 og 34	Investeringer	450 mill. kroner

VIII

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

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2016 kan forplikte staten for framtidige budsjettår ut over gitt bevilgning inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år
1320		Statens vegvesen		
	23 og 34	Drift og vedlikehold	5 900 mill. kroner	2 500 mill. kroner
1350		Jernbaneverket		
	23, 25 og 34	Drift og vedlikehold	6 000 mill. kroner	2 400 mill. kroner

IX

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for riksvegferjedriften

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2016 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 12 650 mill. kroner, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 1 700 mill. kroner.

X

Fullmakt til å inngå avtale med utbyggingsselskapet for veg

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2016 kan opprette utbyggingsselskapet for veg og inngå avtale med selskapet om utbygging av fastsatt oppstartsportefølge.

XI

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser for utbyggingsselskapet for veg

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2016 kan forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1321 Utbyggingsselskap for veg, post 70 Tilskudd til utbyggingsselskap for veg, likevel slik at samlet ramme for forpliktelser ikke overstiger 20 000 mill. kroner og årlige forpliktelser ikke overstiger 5 000 mill. kroner.

XII

Salg og bortfeste av fast eiendom

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2016 kan selge og bortfeste fast eiendom inntil en verdi av 50 mill. kroner i hvert enkelt tilfelle.

XIII

Investeringsramme for transporttiltak i fylkene

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2016 kan gi tilsagn om rentekompensasjon tilsvarende en investeringsramme på 3 000 mill. kroner over kap. 1320 Statens vegvesen, post 61 Rente-kompensasjon for transporttiltak i fylkene.

XIV

Oslopakke 3

Stortinget samtykker i at Fjellinjen AS i 2016 får fullmakt til å ta opp lån på inntil 400 mill. kroner i tråd med vilkårene i omtalen under programkategori 21.30 Vegformål i Prop. 1 S (2015–2016).

XV

Endring i statlige eierposter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2016 gjennom salg av aksjer eller ved industrielle transaksjoner kan redusere eierskapet i Baneservice AS helt eller delvis.

XVIII

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Justis- og beredskapsdepartementet i 2016 kan:

1.

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
Kap. 456 post 1	Kap. 3456 post 2
Kap. 456 post 45	Kap. 3456 post 2

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

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

XVI

Overføringer til og fra reguleringsfondet

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2016 kan overføre inntil 10 mill. kroner til eller fra Nasjonal kommunikasjonsmyndighets reguleringsfond.

XVII

Innkrevning av bompenger

1. Stortinget samtykker i at bompengeselskapet kan kreve inn bompenger til delvis bompengefinansiering av Bergensprogrammet i Hordaland i tråd med vilkårene i denne proposisjonen.
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå tilleggsavtale med bompengeselskapet for Bergensprogrammet og fastsette nærmere regler for innkrevningen.

XIX

Fullmakt til å aktivere tilskudd til egenkapital til utbyggingsselskapet for veg i statens kapitalregnskap

Stortinget samtykker i at tilskudd til egenkapital til utbyggingsselskapet for veg aktiveres i statens kapitalregnskap.

XX

Fastsettelse av endelig balanse

Stortinget samtykker i at Kongen i statsråd får fullmakt til å fastsette endelig fordeling av bevilgningene til egenkapital og overføring av eiendeler og forpliktelser fra Statens vegvesen vedrørende oppkapslisert balanse for Nye Veier AS, jf. kap. 1321, postene 71 og 75. Den endelige fordelingen fastsettes på grunnlag av oppdatert og bekreftet beregning av pensjonsforpliktelse og verddivurdering av eventuelle eiendeler, rettigheter og forpliktelser som overdras til selskapet.

XXI

Takster og rabatter for bompengeprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet kan endre takster og rabatter i bompengeprosjekter som er behandlet i Stortinget. Endringen skal være i samsvar med prinsippene for rentekompensasjonsordningen, samt nye retningslinjer for takst og rabatt som fastlegges gjennom behandlingen av denne proposisjonen.

XXII

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser for investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2016 kan:

Gjennomføre disse tidligere godkjente prosjektene	Innenfor en endret kostnadsramme på:
E18 Riksgrensen–Ørje	884 mill. kroner
Rv. 4 Lunner grense–Jaren og Lygna sør	2 783 mill. kroner

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

XXIII

Regnskapsføring av utgifter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i statsregnskapet for 2016 kan utgiftsføre uten bevilgning:

1. driftsutgifter for et jernbanedirektorat under kap. 1352 Jernbanedirektoratet, post 1 Driftsutgifter og

2. tilskudd til driftsutgifter i interimfasen for infrastrukturforetak på jernbane under kap. 1356 Infrastrukturforetak jernbane, post 70 Tilskudd til drift, mot tilsvarende innsparing av bevilgningen i statsbudsjettet for 2016 under kap. 1350 Jernbaneverket, post 23 Drift og vedlikehold.

B

Rammeuavhengige vedtak

I

Stortinget ber regjeringen vurdere behovet for økte bevilgninger til Redningsselskapet i revidert nasjonalbudsjett 2016.

II

Stortinget ber regjeringen vurdere en samordning av arbeidet med tungbilkontroll etter modell av andre europeiske land for en styrket innsats mot transportkriminalitet.

III

Stortinget ber regjeringen foreta en gjennomgang av de samlede tilskudds- og finansieringsordningene til fiskerihavner. På bakgrunn av dette bes det om en vurdering av grunnlaget for en ordning med mer målrettet utbygging av fiskerihavner der næringens behov er størst og at regjeringen kommer tilbake til Stortinget med dette på egnet måte.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 9. desember 2015

Linda C. Hofstad Helleland

leder og ordf. for kap. 1331, 1361,
4331 og 4361

Torill Eidsheim

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

Hans Fredrik Grøvan

ordf. for kap. 1300 post 74 og
kap. 4360

Nils Aage Jegstad

ordf. for kap. 1330 postene 60 og
61 og kap. 1356

Tor André Johnsen

ordf. for kap. 1320 postene 23 og 26
og kap. 1330 post 75

Kjell-Idar Juvik

ordf. for kap. 1313 og 4313

Åse Michaelsen

ordf. for kap. 1310, 1311, 1321,
4312 og 5619

Are Helseth

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 34, 35
og 37, kap. 1380, 3456, 4320, 4322,
4380 og 5624

Abid Q. Raja

ordf. for kap. 1301 og 1330
post 63

Magne Rommetveit

ordf. for kap. 1330 post 70 og
kap. 1360

Eirik Sivertsen

ordf. for kap. 1320 post 29

Morten Stordalen

ordf. for kap. 1300 og 4300

Karianne O. Tung

ordf. for kap. 1320 post 30

