



STORTINGET

Innst. 13 S

(2017–2018)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2018, kapitler under Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet (rammeområde 17)

Prop. 1 S (2017–2018)

Innhold

Side

1.	Sammendrag	1
1.1	Oversikt over budsjettforslaget.....	1
2.	Komiteens hovedprioriteringer for rammeområde 17	4
2.1	Stortingets vedtak for rammeområde 17 og oppsummering av forslag	4
2.2	Generelle merknader fra komiteen.....	7
2.2.1	Generelle merknader fra Høyre og Fremskrittspartiet.....	7
2.2.2	Generelle merknader fra Arbeiderpartiet	10
2.2.3	Generelle merknader fra Senterpartiet	12
2.2.4	Generelle merknader fra Sosialistisk Venstreparti.....	15
2.2.5	Generelle merknader fra Venstre.....	15
3.	Samferdselsdepartementet – budsjettkapitler og komiteens merknader til disse	18
3.1	Kap. 1300 og kap. 4300 Samferdselsdepartementet	19
3.2	Kap. 1301 Forskning og utvikling mv.....	21
3.3	Kap. 1310 Flytransport	21
3.4	Kap. 1311 Tilskudd til regionale flyplasser	23
3.5	Kap. 1313 Luftfartstilsynet	23
3.6	Kap. 4312 Avinor AS	23
3.7	Kap. 4313 Luftfartstilsynet	23
3.8	Kap. 1314 Statens havarikommisjon for transport.....	23
3.9	Kap. 1320 Statens vegvesen	24
3.9	Post 23 Drift og vedlikehold riksveger, trafikant- og kjøretøytilsyn mv.	24
3.10	Kap. 4320 Statens vegvesen	35
3.11	Kap. 1321 Nye Veier AS	35
3.12	Kap. 1323 Vegtilsyn	36
3.13	Kap. 4322 Svinesundsforbindelsen AS	36
3.14	Kap 5624 Renter av Svinesundsforbindelsen AS.....	36
3.15	Kap. 1330 Særskilte transporttiltak.....	36
3.15	Post 60 Utvidet TT-ordning for brukere med særskilte behov	36
3.16	Kap. 4330 Særskilte transporttiltak.....	41
3.17	Kap. 1352 Jernbanedirektoratet	41
3.18	Kap. 1354 Statens jernbanetilsyn.....	47
3.19	Kap. 4354 Statens jernbanetilsyn	47
3.20	Kap. 1360 Kystverket	47
3.21	Kap. 1362 Oljevern- og miljøsentri i Lofoten og Vesterålen.....	49
3.22	Kap. 4360 Kystverket.....	49
3.22	Post 2 Andre inntekter.....	49
3.23	Kap. 1370 Posttjenester	49
3.24	Kap. 1380 og 4380 Nasjonal kommunikasjonsmyndighet	50
4.	Kommunal- og moderniseringsdepartementet – IKT-politikk. Budsjettkapitler og komiteens merknader til disse	51
4.1	Kap. 541 IKT-politikk.....	51
4.2	Kap. 542 Internasjonalt IKT-samarbeid og utviklingsprogram	51

	Side
5. Oppfølging av anmodningsvedtak	52
6. Forslag fra mindretall.....	52
7 Komiteens tilråding	53
Vedlegg Brev fra Samferdselsdepartementet til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 6. november 2017	60



STORTINGET

Innst. 13 S

(2017–2018)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 1 S (2017–2018)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2018, kapitler under Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet (rammeområde 17)

Høyre, Solveig Sundbø Abrahamsen, Jonny Finstad, Nils Aage Jegstad og lederen Helge Orten, fra Fremskrittspartiet, Tor André Johnsen, Morten Stordalen og Bengt Rune Strifeldt, fra Senterpartiet, Siv Mossleth og Ivar Odnes, fra Sosialistisk Venstreparti, Arne Nævra, og fra Venstre, Jon Gunnes, viser til at rammeområde 17 på statsbudsjettet for 2018 omfatter inntekts- og utgiftskapitler under Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

Tabellen nedenfor viser budsjettforslaget Prop. 1 S (2017–2018) fra regjeringen Solberg for rammeområde 17.

Til Stortinget

1. Sammendrag

1.1 Oversikt over budsjettforslaget

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Øystein Langholm Hansen, Kirsti Leirtrø, Sverre Myrli og Ingalill Olsen, fra

Oversikt over budsjettkapitler og poster i rammeområde 17

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S (2017–2018)
Utgifter			
<i>Kommunal- og moderniseringsdepartementet</i>			
541		IKT-politikk	
	22	Samordning av IKT-politikken, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 541 post 70</i>	7 172 000
	70	Tilskudd til forvaltningsutvikling og samordning av IKT-politikken, <i>kan nyttes under kap. 541 post 22</i>	6 399 000
542		Internasjonalt IKT-samarbeid og utviklingsprogram	
	1	Driftsutgifter	5 769 000
	70	Tilskudd til internasjonale program, <i>kan overføres</i>	34 800 000
<i>Samferdselsdepartementet</i>			
1300		Samferdselsdepartementet	
	1	Driftsutgifter	190 400 000

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S (2017–2018)
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	45 200 000
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	57 000 000
	72	Tilskudd til samferdselsberedskap	3 100 000
	74	Tilskudd til Redningselskapet	83 500 000
	75	Tilskudd til Telemuseet	6 600 000
1301		Forskning og utvikling mv.	
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	16 000 000
	50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	167 300 000
1310		Flytransport	
	70	Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan overføres</i>	725 700 000
1311		Tilskudd til regionale flyplasser	
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres</i>	30 100 000
1313		Luftfartstilsynet	
	1	Driftsutgifter	222 300 000
1314		Statens havarikommisjon for transport	
	1	Driftsutgifter	74 300 000
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>	11 982 800 000
	29	Vederlag til OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	989 300 000
	30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23, post 29, post 31 og post 72</i>	14 173 000 000
	31	Skredsikring riksveger, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	638 200 000
	34	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i>	272 500 000
	36	E16 over Filefjell, <i>kan overføres</i>	119 100 000
	37	E6 vest for Alta, <i>kan overføres</i>	135 000 000
	61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	181 700 000
	62	Skredsikring fylkesveger, <i>kan overføres</i>	758 700 000
	63	Tilskudd til gang- og sykkelveger, <i>kan overføres</i>	76 400 000
	72	Kjøp av riksvegferjetjenester, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	1 234 800 000
1321		Nye Veier AS	
	70	Tilskudd til Nye Veier AS	5 278 800 000
1323		Vegtilsynet	
	1	Driftsutgifter	19 100 000
1330		Særskilte transporttiltak	
	60	Utvidet TT-ordning for brukere med særskilte behov, <i>kan overføres</i>	90 400 000
	61	Belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. i byområdene, <i>kan overføres, kan nyttes under post 64</i>	631 500 000
	63	Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter, <i>kan overføres</i>	785 000 000
	64	Belønningsmidler til bymiljøavtaler og byvekstavtaler, <i>kan overføres</i>	750 000 000
	65	Konkurransen Smartere transport	15 000 000
	70	Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen–Kirkenes	700 800 000
	75	Tilskudd for reduserte bompengeretakster utenfor byområdene	516 400 000
	76	Reiseplanlegger og elektronisk billettering	50 500 000
	77	Kjøp av tjenester fra Entur AS	13 900 000
1352		Jernbanedirektoratet	
	1	Driftsutgifter	458 200 000
	21	Spesielle driftsutgifter – planer og utredninger, <i>kan overføres, kan nyttes under post 72</i>	203 700 000
	70	Kjøp av persontransport med tog, <i>kan overføres</i>	3 484 100 000

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S (2017–2018)
	71	Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 72, post 73 og post 74</i>	7 792 700 000
	72	Kjøp av infrastrukturtenester – planlegging av investeringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 71 og post 73</i>	2 137 800 000
	73	Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 71, post 72 og post 74</i>	8 896 200 000
1354		Statens jernbanetilsyn	
	1	Driftsutgifter	72 000 000
	21	Spesielle driftsutgifter – tilsyn med tau- og kabelbaner og fornøylesinnretninger	20 200 000
1360		Kystverket	
	1	Driftsutgifter, <i>kan nyttes under post 45</i>	1 696 100 000
	21	Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres</i>	18 100 000
	30	Nyanlegg og større vedlikehold, <i>kan overføres</i>	415 400 000
	34	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i>	39 300 000
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 1</i>	260 300 000
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres</i>	31 100 000
	71	Tilskudd til havnesamarbeid	10 600 000
	72	Tilskudd for overføring av gods fra veg til sjø, <i>kan overføres</i>	75 200 000
1362		Oljevern- og miljøsentere i Lofoten og Vesterålen	
	50	Tilskudd	27 300 000
1370		Posttjenester	
	70	Kjøp av post- og banktjenester	261 700 000
1380		Nasjonal kommunikasjonsmyndighet	
	1	Driftsutgifter	197 300 000
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	13 800 000
	70	Tilskudd til telesikkerhet og -beredskap, <i>kan overføres</i>	183 000 000
	71	Tilskudd til bredbåndsutbygging, <i>kan overføres</i>	69 700 000
		Sum utgifter rammeområde 17	67 452 340 000

Inntekter

Inntekter under departementene

4300		Samferdselsdepartementet	
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet	2 600 000
4313		Luftfartstilsynet	
	1	Gebyrinntekter	138 400 000
4320		Statens vegvesen	
	1	Salgsinntekter m.m.	193 500 000
	2	Diverse gebyrer	438 500 000
	3	Refusjoner fra forsikringsselskaper	108 600 000
4330		Særskilte transporttiltak	
	1	Gebyrer	13 900 000
4331		Infrastrukturfond	
	85	Avkastning infrastrukturfond	2 053 000 000
4352		Jernbanedirektoratet	
	1	Innbetalinger til Norsk jernbaneskole og Norsk jernbanemuseum	95 800 000
4354		Statens jernbanetilsyn	
	1	Gebyrer for tilsyn med tau- og kabelbaner og fornøylesinnretninger ..	14 300 000
4360		Kystverket	
	2	Andre inntekter	12 000 000
4380		Nasjonal kommunikasjonsmyndighet	

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S (2017–2018)
	1	Diverse gebyrer	600 000
<i>Renter og utbytte mv.</i>			
5619		Renter av lån til Avinor AS	
	80	Renter	39 400 000
5624		Renter av Svinesundsforbindelsen AS	
	80	Renter	4 000 000
Sum inntekter rammeområde 17			3 114 600 000
Netto rammeområde 17			64 337 740 000

2. Komiteens hovedprioriteringer for rammeområde 17

2.1 Stortingets vedtak for rammeområde 17 og oppsummering av forslag

Komiteen viser til at det den 22. november 2017 ble inngått en avtale om statsbudsjettet for 2018 mellom regjeringspartiene Høyre og Fremskrittspartiet og Venstre og Kristelig Folkeparti.

Komiteen viser til behandlingen av Innst. 2 S (2017–2018) med løse forslag 4. desember 2017, samt til de respektive merknader i denne innstillingen.

Komiteen har merket seg at ved vedtak i Stortinget 4. desember 2017 er netto rammebeløp for ramme-

område 17 fastsatt til 64 581 876 000 kroner, jf. Innst. 2 S (2017–2018).

Etterfølgende tabell gir en oversikt over budsjettforslaget fra Høyre, Fremskrittspartiet, Venstre og Kristelig Folkeparti innenfor vedtatt ramme. I kolonnen for budsjettavtalen er det lagt til grunn at presentsatsen på avbyråkratiserings- og effektiviseringsreformen settes til 0,7 pst., noe som er en økning på 0,2 prosentpoeng fra regjeringens forslag. Videre framgår budsjettforslagene fra henholdsvis Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti. Endringer i tabellen er i forhold til Prop. 1 S (2017–2018) og viser kapittel og poster der det er endringer sammenliknet med denne.

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S	H, FrP, V, KrF	A	Sp	SV
Utgifter rammeområde 17 (i tusen kroner)							
541		IKT-politikk					
	22	Samordning av IKT-politiken	7 172	7 158 (-14)	7 172 (0)	7 172 (0)	7 172 (0)
542		Internasjonalt IKT-samarbeid og utviklingsprogram					
	1	Driftsutgifter	5 769	5 757 (-12)	5 769 (0)	5 769 (0)	5 769 (0)
1300		Samferdselsdepartementet					
	1	Driftsutgifter	190 400	189 999 (-401)	180 400 (-10 000)	184 400 (-6 000)	190 400 (0)
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	45 200	45 200 (0)	45 200 (0)	35 200 (-10 000)	45 200 (0)
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	57 000	64 000 (+7 000)	64 000 (+7 000)	59 000 (+2 000)	60 000 (+3 000)
	74	Tilskudd til Redningssselskapet	83 500	93 500 (+10 000)	93 500 (+10 000)	93 500 (+10 000)	93 500 (+10 000)
	75	Tilskudd til Telemuseet	6 600	7 100 (+500)	6 600 (0)	6 600 (0)	6 600 (0)
1301		Forskning og utvikling mv.					
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	16 000	15 968 (-32)	16 000 (0)	16 000 (0)	16 000 (0)
	50	Samferdselsforskning	167 300	167 014 (-286)	167 300 (0)	167 300 (0)	167 300 (0)
1310		Flytransport					

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S	H, FrP, V, KrF	A	Sp	SV
	70	Kjøp av innenlandske flyruter	725 700	729 100 (+3 400)	725 700 (0)	745 700 (+20 000)	725 700 (0)
1311		Tilskudd til regionale flyplasser					
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser	30 100	38 500 (+8 400)	40 100 (+10 000)	38 500 (+8 400)	30 100 (0)
1313		Luftfartstilsynet					
	1	Driftsutgifter	222 300	221 860 (-440)	222 300 (0)	218 300 (-4 000)	222 300 (0)
1314		Statens havarikommisjon for transport					
	1	Driftsutgifter	74 300	74 156 (-144)	74 300 (0)	74 300 (0)	74 300 (0)
1320		Statens vegvesen					
	23	Drift og vedlikehold av riksveger, trafikant- og kjøretøytilsyn m.m.	11 982 800	11 759 844 (-222 956)	11 732 800 (-250 000)	11 947 800 (-35 000)	11 982 800 (0)
	30	Riksveginvesteringer	14 173 000	13 978 000 (-195 000)	13 946 100 (-226 900)	14 473 000 (+300 000)	13 323 000 (-850 000)
	31	Skredsikring riksveger	638 200	638 200 (0)	738 200 (+100 000)	738 200 (+100 000)	738 200 (+100 000)
	32	Infrastruktur elbil	0	0 (0)	0 (0)	0 (0)	200 000 (+200 000)
	61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	181 700	181 700 (0)	0 (-181 700)	181 700 (0)	231 700 (+50 000)
	62	Skredsikring fylkesveger	758 700	758 700 (0)	758 700 (0)	858 700 (+100 000)	858 700 (+100 000)
	63	Tilskudd til gang- og sykkelveger	76 400	76 400 (0)	76 400 (0)	76 400 (0)	376 400 (+300 000)
	72	Kjøp av riksvegferjetjenester	1 234 800	1 241 300 (+6 500)	1 234 800 (0)	1 234 800 (0)	1 234 800 (0)
1321		Nye Veier AS					
	70	Tilskudd til Nye Veier AS	5 278 800	5 278 800 (0)	5 218 800 (-60 000)	5 078 800 (-200 000)	1 878 800 (-3 400 000)
1323		Vegtilsynet					
	1	Driftsutgifter	19 100	19 059 (-41)	19 100 (0)	19 100 (0)	19 100 (0)
1330		Særskilte transporttiltak					
	60	Utvidet TT-ordning for brukere med særskilte behov	90 400	112 900 (+22 500)	115 400 (+25 000)	112 900 (+22 500)	190 400 (+100 000)
	61	Belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. i byområdene	631 500	731 500 (+100 000)	731 500 (+100 000)	631 500 (0)	1 131 500 (+500 000)
	63	Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter	785 000	785 000 (0)	1 085 000 (+300 000)	785 000 (0)	1 285 000 (+500 000)
	64	Belønningsmidler til bymiljøavtaler og byvekstavtaler	750 000	750 000 (0)	750 000 (0)	750 000 (0)	1 350 000 (+600 000)
	66	Kollektivtransport i distriktene (KID)	0	0 (0)	0 (0)	20 000 (+20 000)	0 (0)
	67	Kompensasjon for bruk av biogass	0	0 (0)	0 (0)	10 000 (+10 000)	0 (0)

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S	H, FrP, V, KrF	A	Sp	SV
	68	Særskilt tilskudd til pendlerparkering	0	0 (0)	0 (0)	20 000 (+20 000)	0 (0)
	69	Avansert veiprising	0	0 (0)	0 (0)	10 000 (+10 000)	0 (0)
	75	Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene	516 400	516 400 (0)	0 (-516 400)	516 400 (0)	0 (-516 400)
1352		Jernbanedirektoratet					
	1	Driftsutgifter	458 200	457 458 (-742)	408 200 (-50 000)	198 200 (-260 000)	458 200 (0)
	21	Spesielle driftsutgifter – planer og utredninger	203 700	203 301 (-399)	203 700 (0)	203 700 (0)	203 700 (0)
	70	Kjøp av persontransport med tog	3 484 10 0	3 484 100 (0)	3 484 100 (0)	3 484 100 (0)	3 589 100 (+105 000)
	71	Kjøp av infrastruktur tjenester – drift og vedlikehold	7 792 70 0	8 225 456 (+432 756)	8 240 200 (+447 500)	7 792 700 (0)	8 892 700 (+1 100 000)
	72	Kjøp av infrastruktur tjenester – planlegging av investeringer	2 137 80 0	2 137 800 (0)	2 237 800 (+100 000)	2 137 800 (0)	2 437 800 (+300 000)
	73	Kjøp av infrastruktur tjenester – investeringer	8 896 20 0	8 892 639 (-3 561)	8 996 200 (+100 000)	9 096 200 (+200 000)	9 396 200 (+500 000)
1354		Statens jernbanetilsyn					
	1	Driftsutgifter	72 000	71 857 (-143)	72 000 (0)	72 000 (0)	72 000 (0)
	21	Spesielle driftsutgifter - tilsyn med tau- og kabelbaner og fornøylesinnretninger	20 200	20 161 (-39)	20 200 (0)	20 200 (0)	20 200 (0)
1360		Kystverket					
	1	Driftsutgifter	1 696 10 0	1 692 687 (-3 413)	1 696 100 (0)	1 692 100 (-4 000)	1 696 100 (0)
	21	Spesielle driftsutgifter	18 100	18 065 (-35)	18 100 (0)	18 100 (0)	18 100 (0)
	30	Nyanlegg og større vedlikehold	415 400	415 400 (0)	575 400 (+160 000)	445 400 (+30 000)	445 400 (+30 000)
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg	31 100	31 100 (0)	62 100 (+31 000)	77 500 (+46 400)	111 100 (+80 000)
	72	Tilskudd for overføring av gods fra veg til sjø	75 200	75 200 (0)	84 200 (+9 000)	82 000 (+6 800)	115 200 (+40 000)
	73	Belønningsordning elferger	0	0 (0)	0 (0)	0 (0)	100 000 (+100 000)
1370		Posttjenester					
	70	Kjøp av post- og banktjenester	261 700	261 700 (0)	261 700 (0)	361 700 (+100 000)	361 700 (+100 000)
1380		Nasjonal kommunikasjonsmyndighet					
	1	Driftsutgifter	197 300	196 911 (-389)	197 300 (0)	194 300 (-3 000)	197 300 (0)
	71	Tilskudd til bredbåndsutbygging	69 700	149 700 (+80 000)	499 700 (+430 000)	500 000 (+430 300)	169 700 (+100 000)
		Sum utgifter rammeområde 17	67 452 3 40	67 695 349 (+243 009)	67 986 840 (+534 500)	68 366 740 (+914 400)	67 603 940 (+151 600)

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S	H, FrP, V, KrF	A	Sp	SV
Inntekter rammeområde 17 (i tusen kroner)							
4300		Samferdselsdepartementet					
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet	2 600	2 595 (-5)	2 600 (0)	2 600 (0)	2 600 (0)
4313		Luftfartstilsynet					
	1	Gebyrinntekter	138 400	138 126 (-274)	138 400 (0)	138 400 (0)	138 400 (0)
4320		Statens vegvesen					
	2	Diverse gebyrer	438 500	437 653 (-847)	438 500 (0)	438 500 (0)	438 500 (0)
4380		Nasjonal kommunikasjonsmyndighet					
	1	Diverse gebyrer	600	599 (-1)	600 (0)	600 (0)	600 (0)
Sum inntekter rammeområde 17			3 114 600	3 113 473 (-1 127)	3 114 600 (0)	3 114 600 (0)	3 114 600 (0)
Sum netto rammeområde 17			64 337 740	64 581 876 (+244 136)	64 872 240 (+534 500)	65 252 140 (+914 400)	64 489 340 (+151 600)

2.2 Generelle merknader fra komiteen

2.2.1 Generelle merknader fra Høyre og Fremskrittspartiet

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet mener at gode, effektive og trygge transportsystemer er en forutsetning for verdiskaping i hele landet, økt konkurransekraft og velfungerende bo- og arbeidsmarkedsregioner. Utbygging og vedlikehold er blant regjeringens viktigste satsingsområder, og bevilgningene til vei og bane er økt med over 60 pst. siden regjeringen tiltrådte. Disse medlemmer viser til at opptrappingen til vedlikehold av vei og bane fortsetter, og at satsing på effektiv, trygg og god kommunikasjon videreføres i forslaget til statsbudsjett for 2018. Disse medlemmer viser til at regjeringens satsing på infrastruktur bidrar til høyere aktivitet i norsk økonomi, flere jobber, færre ulykker og lavere transportkostnader for bedriftene over hele landet.

Disse medlemmer merker seg at regjeringen legger opp til en økning av samferdselsbudsjettet for 2018 som er i tråd med den opptrappingen som er foreslått i Nasjonal transportplan 2018–2029. Det betyr at samferdselsbudsjettet for 2018 legger et godt grunnlag for gjennomføring av NTP, forutsatt god kostnadsstyring og effektiv prosjektgjennomføring.

Disse medlemmer viser til at opprettelsen av Nye Veier AS har vært en suksess, og at selskapet ligger an til å gjennomføre den tildelte porteføljen raskere og til en vesentlig lavere kostnad enn først anslått. Disse medlemmer mener at de grepene som er tatt ved å tildele selskapet lengre strekninger, en forutsigbar konstantstrøm og sterke insentiver til kostnadseffektiv ut-

bygging, har bidratt til en nytenking i samferdselssektoren som har vært helt nødvendig.

Disse medlemmer er fornøyd med at regjeringens satsing på infrastruktur videreføres gjennom høye bevilgninger til vei og bane, effektivisering av planleggingsprosessene og effektiv gjennomføring av prosjektene. Disse medlemmer viser også til den nye organiseringen av jernbanesektoren, som vil gi tydeligere ansvarsforhold og legge til rette for konkurranse i persontrafikken. Disse medlemmer forventer at disse grepene vil gi økt kostnadseffektivitet og et bedre tilbud til de reisende.

TRAFIKKSIKKERHETEN STYRKES

Disse medlemmer viser 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 trafiksikkerhet om maksimalt 680 hardt skadde og drepte innen 2018. Disse medlemmer merker seg at trenden og utviklingen så langt i 2017 viser at langsiktig arbeid med trafiksikkerhet gir resultater. Disse medlemmer vil vise til at regjeringens strategi for tryggere veier, økte kontroller av tunge kjøretøy, sammen med det langsiktige holdningsskapende arbeidet og fornying av bilparken, er viktige bidrag til at trenden over tid fortsatt skal være positiv i årene framover.

Disse medlemmer viser til at trafiksikkerhetsmålet skal nås gjennom en kombinasjon av trafikant-, kjøretøy- og vegtiltak. Disse medlemmer mener at flere firefeltsveier og møtefrie veier, bedre vedlikehold av veinettet og modernisering av bilparken er viktige trafiksikkerhetstiltak, og viser til at regjeringens bud-

sjettforslag gir solide bidrag til dette. Disse medlemmer vil bemerke at ettersom ulykkestallene blir stadig lavere, blir innsatsen i form av holdningskampanjer rettet mot trafikanter stadig viktigere.

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

TRANSPORTSEKTOREN REFORMERES

Disse medlemmer mener at høye bevilgninger til samferdsel er nødvendig, men ikke tilstrekkelig for å sikre effektiv gjennomføring av prosjektene. Disse medlemmer er derfor svært fornøyd med at regjeringens partiene og samarbeidspartiene sammen har gjennomført omfattende og helt nødvendige reformer. 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 det gjort lite for å løse dette grunnleggende problemet. Disse medlemmer viser til at veireformen «På rett vei» ble vedtatt av Stortinget i juni 2015, og at det i denne meldingen ble lagt et grunnlag for en mer helhetlig og sammenhengende utbygging og finansiering. Disse medlemmer viser til at veiselskapet Nye Veier AS viser seg å være en suksess, og at utvalgte strekninger på E6, E18 og E39 kan bygges ut mer sammenhengende og kostnadseffektivt. Disse medlemmer er fornøyd med at finansieringen av Nye Veier AS blir trappet opp i tråd med forutsetningene, og at det årlige beløpet i 2018 vil være 5,3 mrd. kroner. Disse medlemmer viser til at Nye Veier AS ligger an til å bygge ut de utvalgte strekningene på vesentlig kortere tid og til en betydelig lavere kostnad. Disse medlemmer mener derfor det er aktuelt å utvide porteføljen til selskapet i løpet av denne fireårsperioden.

Disse medlemmer mener bompengandelen i nye veiprojekter skal reduseres. Regjeringens bompengerreform gjør at antallet bomselskaper reduseres fra over femti til fem. Lavere administrasjons- og finansieringskostnader vil gi effekter som skal komme alle landets bilister til gode gjennom lavere bomtakster eller endret nedbetalingstid.

Disse medlemmer viser til at jernbanereformen «På rett spor» ble vedtatt av Stortinget i juni 2015. Reformen vil styrke jernbanens konkurransekraft gjennom klarere ansvarsforhold, en sterkere kundeorientering og en mer hensiktsmessig organisering.

En mer langsiktig finansiering vil bidra til at jernbanen bygges ut mer effektivt og vedlikeholdes mer forut-

sigbart. Disse medlemmer merker seg at «Trafikkpakke 1 Sør» er lyst ut i 2017, og at de øvrige anbudspakkene vil bli rullet ut fortløpende. Disse medlemmer har forventninger til at konkurranse om sporet vil gi økt effektivitet og et bedre tilbud til de reisende.

FORTSATT STERK SATSING PÅ VEDLIKEHOLD OG FORNYING

Disse medlemmer viser til at det over flere tiår har bygd seg opp et vedlikeholdsetterslep på den norske infrastrukturen. Disse medlemmer er fornøyd med at regjeringen har prioritert vedlikehold og fornying høyt i alle budsjett, og at bevilgningene har blitt trappet opp fortløpende. Disse medlemmer mener det er avgjørende viktig å vedlikeholde og fornye den eksisterende infrastrukturen både på vei, bane, sjø og luft, og at en konsistent politikk på dette området over tid gir en høyere standard og økt forutsigbarhet for både gods- og persontrafikken.

TRANSPORTSEKTOREN BIDRAR TIL 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. I Meld. St. 41 (2016–2017) Klimastrategi for 2030 – norsk omstilling i europeisk samarbeid, setter regjeringen et mål om at klimagassutslippene fra transportsektoren skal reduseres med 35–40 pst. sammenlignet med 2005. I Nasjonal transportplan 2018–2029 er et av hovedmålene at transportpolitikken skal medvirke til å redusere klimagassutslippene i tråd med omstillingen mot et lavutslippssamfunn. Disse medlemmer mener at det viktigste bidraget fra transportsektoren kommer gjennom at ny, miljøvennlig teknologi tas i bruk. Disse medlemmer viser til at innretningen av bilavgiftene har bidratt til verdens hurtigste innfasing av null- og lavutslippsbiler, og at i første halvår 2017 er så mye som 34,9 pst. av nye biler som er solgt, nullutslippsbiler eller ladbare hybridbiler. Disse medlemmer viser til at Norge har et mål om at utslipp fra nye personbiler ikke skal overstige et gjennomsnitt på 85 g CO₂/km i 2020, og at vi allerede i første halvår 2017 er på 86 g/km.

Disse medlemmer har merket seg at flere av de store bilfabrikantene nå kommer med elbiler i en mer moderat prisklasse og med større rekkevidde, og at det er grunn til å tro at dette vil kunne forsterke salget av elbiler ytterligere. Disse medlemmer viser også til at det blir utviklet hydrogenelektriske løsninger både for personbiler og tungbiler. Disse medlemmer merker seg at overgangen til Euro VI-motorer er viktig i overgangen til nullutslippsløsninger for tungbil, og at dette har bidratt til betydelige reduksjoner i utslipp av klimagasser.

Disse medlemmer mener at Enova er sentral i omstillingen til null- og lavutslipp i transportsektoren,

og at sammenslåingen av Enova og Transnova har gitt en betydelig økt satsing på miljøvennlig teknologi på dette området. Disse midlene går blant annet til utrusting av ladestasjoner langs hovedferdselsårene, hydrogenfyllestasjoner, støttetiltak for ny klimateknologi i skip, ferjer og tungtransport og ladeinfrastruktur for ferjesamband. Disse medlemmer viser til at fra 2018 vil Enova motta faste årlige bevilgninger over statsbudsjettet, noe som vil gi en mer forutsigbar finansiering uavhengig av avkastningen på Klimateknologifondet.

Disse medlemmer viser til at det er et mål at flere skal reise med kollektivtransport, sykkel og gange, og at veksten i persontrafikken i de store byområdene skal tas med disse transportformene. Det er derfor viktig at bevilgningene til jernbane er på et historisk høyt nivå, og at storbyatsingen trappes opp i tråd med at byvekst/bymiljøavtalene blir inngått. Disse medlemmer viser til at regjeringens løfter om 50 pst. finansiering av store kollektivtiltak i storbyene blir videreført i statsbudsjettet for 2018.

Disse medlemmer viser til at en stor satsing på kollektivtransport er nødvendig for å løse transport- og miljøutfordringene i storbyene. Disse medlemmer vil prioritere hverdagsreisene som gjøres 200 ganger i året, foran de reisene som gjøres 2–3 ganger i året. Disse medlemmer viser også til at et styrket tilbud på jernbanen har gjort at flere benytter jernbanen som fremkomstmiddel.

Disse medlemmer viser til at regjeringen har styrket nærskipfartens konkurransekraft gjennom å redusere losberedskapsavgiften og konkurranseutsette tilbringertjenesten av los til og fra lospliktige skip. Videre er det etablert en farledsordning som gjør at flere kan kvalifisere seg til å gå uten los i utvalgte områder. Disse medlemmer viser også til at vedlikeholdsetterslepet på navigasjonsinfrastrukturen er planlagt fjernet i løpet av første seksårsperiode i NTP, noe som styrker sjøsikkerheten og nærskipfartens konkurransekraft.

Disse medlemmer er fornøyd med at tilskuddsordningen for godsoverføring fra vei til sjø som ble etablert i 2017, blir videreført i 2018. Disse medlemmer merker seg at så langt har 6 prosjekter fått godkjent sine søknader, og at dette vil kunne bidra til en godsoverføring på opptil 2,7 mill. tonn. Disse medlemmer viser også til Nasjonal transportplan 2018–2029, der det blir lagt til rette for en tilskuddsordning for mer miljøvennlige og effektive havner, og merker seg at regjeringen utreder vilkårene for denne ordningen.

LUFTFARTEN EFFEKTIVISERES OG EKOMNETTENE STYRKES

Disse medlemmer viser til at luftfarten er en sentral del av landets infrastruktur, og at regjeringen legger til rette for en fremtidsrettet lufthavnstruktur gjennom eierskapet til Avinor AS og ved å sikre et lands-

dekkende flytransporttilbud gjennom konkurranse-dyktige rammevilkår for flyselskapene og gjennom kjøp av flytransporttjenester. Disse medlemmer vil peke på at det er viktig å ha gode lufthavner med tilstrekkelig kapasitet i hele landet.

Disse medlemmer vil fremheve at investeringsnivået i Avinor har vært høyt over flere år, både ved Oslo Lufthavn Gardermoen og ved andre flyplasser, og at dette bidrar til økt kapasitet og et bedre tilbud til de reisende. Disse medlemmer viser også til at Avinor i årene som kommer, står overfor store utbyggingsprosjekter blant annet i Bodø og Mo i Rana. Disse medlemmer merker seg at en forutsigbar utbyttepolitikk for Avinor AS har gitt selskapet gode rammer for å gjennomføre byggeprosjektene.

Disse medlemmer vil påpeke at en stor del av inntektene til Avinor kommer fra kommersielle aktiviteter, inklusive salg av taxfreevarer, og er opptatt av at inntektsgrunnlaget ikke forringes gjennom store og inngripende endringer i Avinors muligheter til å hente inn disse inntektene.

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 privatpersoner og næringsliv er avhengig av stabile ekomnett, og staten bidrar ekstra i tillegg til alt arbeidet som tilbyrderne gjør i sektoren. Disse medlemmer viser til at den gode veksten i bredbånddekningen fortsetter, og at det videre skal tilrettelegges for mest mulig kostnadseffektiv kommersiell utbygging av høyhastighetsbredbånd. Disse medlemmer merker seg videre at regjeringen setter av midler til en økt satsing på bygging av fiberkabler til utlandet og kjernenett, og at dette er viktig for utviklingen av et robust og konkurransedyktig ekomnett.

INTELLIGENTE TRANSPORTSYSTEMER (ITS)

Disse medlemmer merker seg at utviklingen av intelligente transportsystemer går svært raskt, og vil understreke viktigheten av at lover og regelverk tilpasses slik at denne utviklingen kan møtes på en offensiv måte. Disse medlemmer er fornøyd med at lovforslag om å åpne for testing av autonome biler på norske veier er fremmet for Stortinget, og at lovforslaget vil bli behandlet slik at det kan iverksettes tidlig i 2018. Disse medlemmer merker seg at interessen for å teste ut autonome løsninger er stor, og at lovforslaget, som det første i sitt slag, legger grunnlaget for det. Disse medlemmer viser også til det arbeidet som pågår i maritim sektor, både i utviklingen av ny miljøteknologi og for å teste ut løsninger med autonome skip. Disse medlem-

mer mener at utviklingen av ny teknologi og utbygging av intelligente transportløsninger vil kunne bidra til bedre løsninger for transport av personer og gods, og at en når klimamålene raskere gjennom mer effektiv køhåndtering, redusert kjøretid og bedre utnyttelse av eksisterende infrastruktur.

2.2.2 *Generelle merknader fra Arbeiderpartiet*

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet vil peke på at transport- og kommunikasjonspolitikken møter mange av de viktigste samfunnsutfordringene de kommende årene: klima, digitalisering, arbeid og trygghet/sikkerhet. Vi løser ikke klimautfordringen uten at flere velger miljøvennlig transport. Vi ser at god digital infrastruktur vil være like viktig som vei, vann og strøm i framtiden. Det må satses på kysten for å utnytte ressursene i havet og utvikle nye arbeidsplasser. Og sikkerhet og trygghet må alltid være det grunnleggende i transportpolitikken.

På flere av disse områdene møter vi en passiv regjering. Derfor vil disse medlemmer styrke kollektivtransport og jernbane, utbygging av bredbånd i hele landet, fiskeri- og kystinfrastruktur samt skredsikring.

SATSING PÅ JERNBANE OG KOLLEKTIVTRANSPORT – VIKTIG FOR KLIMA OG FRAMKOMMELIGHET

Disse medlemmer mener at veksten i persontrafikken i byområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Dette er viktig for å redusere klimagassutslipp og lokal luftforurensning, men også for å gi bedre framkommelighet i områder med mye kø.

Mange års innsats for å modernisere NSB og for å bygge ut jernbanen har gitt resultater: NSB har hatt sterk passasjervekst, høyere kundetilfredshet og bedre punktlighet. Arbeiderpartiet ville derfor styrke NSB som et moderne transportselskap i stedet for å gjennomføre den oppsplittingen som nå finner sted. Regjeringens forslag fører til at vedlikeholdsetterslepet øker, noe som kan føre til flere forsinkelser for de reisende. Dette skjer samtidig som regjeringen gjennomfører sitt eksperiment med konkurranseutsetting av togtrafikken. Disse medlemmer er bekymret for utviklingen i jernbanesektoren og vil derfor styrke jernbanebudsjettet med mer midler til drift, vedlikehold og investeringer for bedre punktlighet og et mer attraktivt togtilbud. Disse medlemmer vil også foreslå at regjeringen innstiller konkurranseutsettingen av togtrafikken.

Storbyområdene vokser, noe som øker behovet for både person- og næringstransport. Oslo-området, Bergen, Trondheim og Stavanger står foran store investeringer som vil gi store løft i kollektivtilbudet. I tråd med Arbeiderpartiets prioriteringer i Nasjonal transportplan (NTP) 2018–2029 vil disse medlemmer at staten skal ta opptil 70 prosent av investeringskostnadene for disse prosjektene. For full statlig andel vil det knyttes

kriterier om fortetting rundt kollektivknutepunkter, reduserte klimagassutslipp og bedre framkommelighet. Disse ekstra midlene vil kunne bidra til en ytterligere satsing på kollektivtilbudet i disse byene.

STYRKE KYSTTRANSPORTEN FOR ØKT VERDISKAPING OG NYE ARBEIDSPLASSE

Disse medlemmer mener det ligger et stort potensial for framtidig verdiskaping og nye lønnsomme arbeidsplasser langs hele kysten. Samtidig forventer transportetatene økte godsvolumer. Det er derfor uheldig at regjeringen heller ikke i 2018 prioriterer fiskerihavner og kystinfrastruktur og reelt kutter i Kystverkets budsjett. Arbeiderpartiet følger opp sitt alternative opplegg for NTP 2018–2029 med en betydelig økning i bevilgningene til investeringer i fiskerihavner og havne- og farledstiltak.

Redningsselskapet gjør et svært viktig arbeid langs kysten og bidrar hvert år til å redde titalls liv. Disse medlemmer er derfor overrasket over at regjeringen foreslo kutt i bevilgningene til Redningsselskapet, og vil styrke Redningsselskapet med midler til drift av ny redningsskøyte i Mehamn.

HØYERE AMBISJONER FOR UTBYGGING AV BREDBÅND

Disse medlemmer er opptatt av at alle skal ha lik tilgang til digital infrastruktur. I byer og tettbygde områder har de aller fleste nå et godt tilbud. I andre deler av landet er tilbudet langt dårligere. Høyhastighets nettilgang vil i framtiden være like viktig for bosetting, offentlig tjenestetilbud og næringsutvikling som god transportinfrastruktur. Derfor la Arbeiderpartiet digital infrastruktur inn som et nytt område i sitt alternative opplegg for NTP 2018–2029. Disse medlemmer er derfor kritiske til at regjeringen igjen foreslo kutt i bevilgningen til utbygging av bredbånd. Det foreslås derfor en markant opptrapping av dette tilskuddet for 2018, noe som vil gi om lag 20 000–25 000 flere husstander bredbånd enn med regjeringens forslag.

TRYGGE VEIER

Disse medlemmer vil peke på at klimaendringene også er en utfordring for trygg og sikker ferdsel, og er derfor kritiske til at regjeringen ikke prioriterer skredsikring høyere. Skredsikring av riks- og fylkesveier var en av Arbeiderpartiets hovedprioriteringer i NTP 2018–2029, og disse medlemmer foreslår derfor en styrking av dette området. Dette vil gi mulighet til å starte planleggingen av en rekke nye skredsikringsprosjekt for å gi folk en tryggere hverdag.

Disse medlemmer viser til budsjettavtalen mellom regjeringspartiene, Venstre og Kristelig Folkeparti, der bevilgningene til Statens vegvesen reduseres med 465 mill. kroner sammenlignet med forslaget i budsjettproposisjonen. Disse medlemmer viser vi-

dere til svar fra samferdselsministeren av 29. november 2017 på spørsmål fra komiteen. På denne bakgrunn slutter disse medlemmer seg til disse bevilgningsendringene.

Disse medlemmer foreslår følgende endringer i forhold til regjeringens budsjettproposisjon:

Kap.	Post	Tekst	Mill. kroner
1300	1	Samferdselsdepartementet, driftsutgifter	-10
	71	Trygg Trafikk	6
	71	Norsk hydrogenforum	1
	74	Tilskudd til Redningsselskapet: redningsskøyte Mehamn	10
1311	71	Tilskudd til regionale flyplasser: tårntjenesten Notodden	10
1320	23	Drift og vedlikehold av riksveger, trafikant- og kjøretøytilsyn m.m.: reduserte konsulentkjøp og effekt av økt digitalisering og forenkling av planprosesser	-60
	23	Drift og vedlikehold av riksveger, trafikant- og kjøretøytilsyn m.m.: Vedlikehold veidekker, jf. budsjettforliket	-200
	23	Drift og vedlikehold av riksveger, trafikant- og kjøretøytilsyn m.m.: styrke den delen av trafikant- og kjøretøytilsyn som fører kontroll med utenlandske vogn- tog	10
	30	Riksveginvesteringer: reduserte konsulentkjøp og effekt av økt digitalisering og forenkling av planprosesser	-51,9
	30	Riksveginvesteringer: tiltak for gående og syklende	70
	30	Riksveginvesteringer: E39 Betna–Stormyra	20
	30	Riksveginvesteringer: redusert statlig andel i 2018 for E39 Rogfast og E39 Svegatjørn–Rådal, samt utsatt oppstart Dagslett–Linnes, jf. budsjettforliket	-265
	31	Skredsikring riksveger: midler til planlegging av Rv. 5 Florø–Førde (Sogn og Fjordane) E39 Skorgedalen (Møre og Romsdal) E16 Kvamskleiva (Oppland) Rv. 70 Flatvadura, øvre og nedre (Møre og Romsdal) Rv. 70 Hoelsand (Møre og Romsdal) E10 Nappstraumen–Å (Nordland) E6 Grasnes (Troms) E6 Kvænangsfjellet sør (Troms) Rv. 93 Kløfta (Finnmark)	100
1320	61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	-181,7
1321	70	Tilskudd til Nye Veier AS: reduksjon lederlønn, reduserte konsulentkjøp og effekt av økt digitalisering og forenkling av planprosesser	-60
1330	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport: utvidelse av TT-ordningen	25
	63	Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter Bergen: 115 mill. kroner Nord-Jæren: 115 mill. kroner Trondheim: 70 mill. kroner	300
	61	Belønningsordning for kollektivtransport	100
	65	Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene	-516,4
1352	1	Jernbanedirektoratet: reduserte kostnader ved stopp i konkurranseutsetting av togtrafikk, reduserte konsulentkjøp mv.	-50
	71	Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold	447,5
	72	Kjøp av infrastrukturtenester – planlegging av investeringer	100
	73	Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer	100

Kap.	Post	Tekst	Mill. kroner
1360	30	Nyanlegg og større vedlikehold Fiskerihavn Andenes: 25 mill. kroner Fiskerihavn Kjøllefjord: 25 mill. kroner Fosnavåg fiskerihavn: 25 mill. kroner Kalvåg fiskerihavn: 25 mill. kroner Kamøyvær havn: 20 mill. kroner Svalbard havn: 20 mill. kroner Farled Farsund: 20 mill. kroner	160
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg	31
	72	Tilskudd for overføring av gods fra veg til sjø	9
1380	71	Tilskudd til bredbåndsutbygging	430
Sum			534,5

2.2.3 Generelle merknader frå Senterpartiet

Medlemene i komiteen frå Senterpartiet syner til regjeringa sine prioriteringar på samferdslebudsjettet og meiner prioriteringane har ei klar slagside.

Samferdsleutfordringar i distrikta vert prioriterte for lågt. Mest openbart i forslaget til 2018-budsjett er nedprioriteringa av samferdslestiltak i distrikta (som fylkesvegar og rassikring), halvering av breibandsutbygginga og kutt i midlar til kystinfrastruktur. Tiltaka i Senterpartiet sitt alternative statsbudsjett tek sikte på å retta opp desse svakheitene.

EFFEKTIVT VEGNETT

Desse medlemene meiner ein må sikra betre oppfylling av NTP når det gjeld investeringar i riks- og fylkesvegnettet. Det har over tid oppstått eit betydeleg forfall på fylkesvegnettet. For trafikantane er det samstundes viktig med eit samanhengande godt vegnett, uavhengig av kva for eit forvaltningsnivå som eig den vegen ein køyrer på. Ein romslegare økonomi for kom-

munar og fylker slik Senterpartiet foreslått, inneber ei kraftig styrking av kommunesektoren si evne til å driva vedlikehald på kommunale og fylkeskommunale vegar.

Desse medlemene syner til Senterpartiet sitt alternative budsjett, der midlane er øyremerkte til vedlikehald av fylkesvegar, spesielt til nye krav som fylgje av tunneltryggleiksforskrifta. Denne løyvinga vert foreslått på Kommunaldepartementet sitt budsjett og er på 200 mill. kroner.

Desse medlemene syner til at Senterpartiet i sitt alternative budsjett aukar tilskotet til riksveginvesteringar med 300 mill. kroner ut over regjeringa sitt forslag. Dette gjer det mogleg å forsera nokre strategisk viktige vegstrekningar som regjeringa dessverre ikkje har fylgt opp. Det er særleg viktig å nytte løyvinga til å utløyse potensielle synergjar av det store apparatet for vegbygging og -vedlikehald som er utplassert mange stader i landet i 2017.

Desse medlemene syner til Senterpartiet sitt alternative budsjett, der Senterpartiet løftar desse prosjekta:

E39 Betna–Stormyra	20 mill. kr
E39 Bogstunnelen–Gaular grense	20 mill. kr
E39 Byrkjelo–Skei	10 mill. kr
E6 Helgeland Nord, Dunderlandsdalen	35 mill. kr
E6 Selli–Asp	20 mill. kr
E6 Sørrelva–Borkamo	40 mill. kr
Rv. 3 Østerdalen, strekningsvise utbetringar	10 mill. kr
E16 Voss–Bergen	40 mill. kr
E6 Ringebu–Otta	40 mill. kr
Rv. 4 Kjul–Rotnes	10 mill. kr
Rv. 9 Strekningsvise tiltak	10 mill. kr
KVU Rv. 5 Håbakken–Skei og Rv. 22–Rv. 11	5 mill. kr
Bruvedlikehald	40 mill. kr

SATSING PÅ FYLKESVEGANE

Desse medlemene syner til at Senterpartiet foreslo å løyve 500 mill. kroner til fylkesvegane i sitt fram-

legg til revidert nasjonalbudsjett for 2017. Dette vert vidareført med forslag til nye og auka løyvingar for 2018. Desse medlemene meiner dette er heilt naudsynt.

Desse medlemene syner til at regjeringa ikkje foreslår nye midlar til rentekompensasjonsordninga for fylkesvegar, eller til flaum- og skredsikring.

Desse medlemene syner til at regjeringa sitt framlegg til statsbudsjett legg opp til at fylkeskommunane skal få ei auke i sine løyvingar med 200 mill. kroner, kor 100 mill. kroner vert øyremerka for å kompensere for underkompensasjon til kystfylka si båt- og ferjedrift.

Desse medlemene syner vidare til at KS har ropt varsko om vedlikehaldsetterslepet på fylkesvegnettet. Ifølge KS meiner Avinor, Kystverket, Jernbanedirektoratet og Statens Vegvesen at det er eit årleg behov for 1,5 til 2 mrd. kroner for å oppretthalde standarden på fylkesvegane (Etatene sitt forslag til Nasjonal transportplan 2018–2029). KS meiner dette umogleg kan dekkast inn ved dei ordinære râmeoverføringane til fylkeskommunane, og har teke til orde for eit tiårig nasjonalt vedlikehaldsprogram for fylkesvegane. Desse medlemene syner til at Senterpartiet i sin alternative transportplan foreslo eit løft for fylkesvegane, og at Senterpartiet følgjer opp dette med forslag til ei løyving på 1 mrd. kroner i auka râme til fylka i sitt alternative statsbudsjett.

BETRE JERNBANE

Desse medlemene syner til at trailerane som fraktar gods, er eit framtrédande element på norske vegar, og at dei kan utgjere eit tryggleiksproblem, eit slitasjeproblem for vegane og eit klimaproblem. Desse medlemene meiner det difor bør satsast kraftig på å vri godstrafikken over frå veg til jernbane og sjø. Om ein stimulerer til dette, vil talet på ulykker gå ned, og Noreg vil vere i betre i stand til å nå sine mål for utsleppsreduksjon frå godstransportsektoren.

Desse medlemene meiner dette er ein strategisk viktig satsing i ein fase kor godstransporten er forventet å auke kraftig. Skal ein klare dette, meiner desse medlemene ein treng å styrka regulariteten for godstransport på jernbane – særleg på dei lange transportstrekningane mellom landsdelane. Her er det store problem i dag. Desse medlemene syner til at Senterpartiet i sitt alternative budsjett vil styrke investeringane i jernbanenettet med 200 mill. kroner for å bygge blant anna nye kryssningsspor. Dette vil gi auka regularitet og kapasitet.

Desse medlemene syner til at Senterpartiet i sine merknader til NTP lova oppstart av Trønderbanen i statsbudsjettet for 2018 dersom KS2-rapporten var klar. Prosjektet omfattar elektrifisering av til saman om lag 200 km jernbane på dagens trasé frå Trondheim til Hell, vidare til Steinkjer og Storlien (Meråkerbanen), samt Stavne–Leangenbanen. KS2-rapporten tilrår ei kostnadsrâme på 4,25 mrd. kroner og syner til at regjeringa ikkje har prioritert oppstart av prosjektet i 2018.

Desse medlemene syner til at Senterpartiet står ved sine lovnader, og at Senterpartiet foreslår å løyve 70 mill. kroner til oppstart i 2018. Desse medlemene syner vidare til at Senterpartiet i sitt alternative budsjett foreslår 130 mill. kroner til bygging av kryssningsspor, oppstart av tømmerterminal på Kongsvinger med 20 mill. kroner, godsterminal i Trondheim med 20 mill. kroner og tiltak på Tangen.

KYSTLØFTET

Desse medlemene syner til at Senterpartiet i sitt alternative budsjett styrkar utbygginga av hamner og farleier for å kunne få mer gods på sjø. Desse medlemene syner til at Senterpartiet i sin alternative NTP lanserte ein kystpakke der utbygging av hamner og farleier var høgt prioritert, og meiner forslaget fylgjer opp den alternative NTP-en med å auka râmene til hamne- og farleistiltak med 76,4 mill. kroner. Desse medlemene meiner utbygging av fiskerihamner er avgjerande for auka verdiskaping basert på fiskeriressursane og busetjing i heile landet.

TRYGG PÅ VEGEN

Desse medlemene syner til at store deler av godstransporten går på veg, og denne trafikken er aukande. Store og tunge køyretøy kan utgjere ein tryggleiksrisiko, og desse medlemene syner til at Statens vegvesen stadig finn alvorlege feil som utgjer ein betydeleg tryggleiksrisiko. Desse medlemene meiner Statens vegvesen må prioritere kontrollaktiviteten retta mot denne køyretøygruppa, høgt. Desse medlemene syner til at den storstilla satsinga på vegutbyggingar og kollektivløysingar som Senterpartiet har initiert og no vidarefører, på sikt vil gi et tryggare transportsystem.

Desse medlemene meiner ein av dei store svakheitene med regjeringa sin samferdslespolitikk er at han ikkje tek rasutfordringane på alvor. Desse medlemene syner til at Senterpartiet i sitt alternative budsjett foreslår å auke løyvingane til rassikring på riksvegar og fylkesvegar med 200 mill. kroner.

Desse medlemene verdset òg det viktige arbeidet som Trygg Trafikk utfører, og foreslår difor i sitt alternative budsjett å auke løyvinga med 2 mill. kroner til formålet.

Tryggleiken på sjøen er òg viktig. Redningsselskapet spelar her ei nøkkelrolle. Desse medlemene ynskjer å støtta planane Redningsselskapet har i form av prosjektet «Kystløftet», som blant anna inneheld ei ny redningsskøyte, og syner til at Senterpartiet i sitt alternative budsjettforeslår å auke tilskotet til Redningsselskapet med 10 mill. kroner.

POSITIV KLIMAEFFEKT

Desse medlemene syner til at i tillegg til auka tryggleik så er positive miljøvinstar ein god grunn til å få meir av godstrafikken over på kjøll. Skal ein klare å redusere utsleppa frå godstransporten, meiner desse medlemene ein må styrka regulariteten for gods-transport på jernbane – særleg på dei lange transportstrekningane mellom landsdelane. Desse medlemene viser til at Senterpartiet i sitt alternative budsjett vil styrke investeringane i jernbanenettet med 200 mill. kroner for å bygge blant anna nye kryssingsspor.

Desse medlemene syner vidare til at Senterpartiet vil styrka utbygginga av hamner og farleier for å kunne få meir gods over på sjø, og vidare til at Senterpartiet fylgjer opp nærskipsfartsstrategien ved å vidareføre råmene i den føreslegne godsoverføringsordninga.

UTSLEPPSKUTT I BYANE

Desse medlemene ynskjer nye og effektive løysningar for å redusere utslepp av farlege miljøgassar i byane. Dette har lenge vore eit problem vinterstid på kalde dagar, spesielt i Oslo og Bergen. Varetransporten må samstundes gå kvar dag og kan difor ikkje reduserast med auka bruk av vegprising.

Desse medlemene syner til at Senterpartiet foreslår å løyve 50 mill. kroner til å etablere eit CO₂-fond for tungtrafikken og 1 mrd. kroner som oppstartskapital, noko som vil vere ein god måte å redusere utsleppa på i samarbeid med transportnæringane.

Vidare syner desse medlemene til at Senterpartiet ynskjer eit prosjekt for å finna ut korleis ein kan få til avansert vegprising, der bilistane betaler for dei vegstrekningane ein faktisk nyttar, og når ein nyttar dei, basert på lokaliseringsdata. Dette vil gi eit meir rettferdig vegprisingssystem enn det mange opplever at bompengane er i dag. Desse medlemene syner til at Senterpartiet i sitt alternative budsjett foreslår å løyva 10 mill. kroner til et slikt prosjekt i 2017.

SATSING PÅ INNFARTSPARKERINGAR OG PENDLARAR

Desse medlemene syner til at regjeringa i fleire år har forverra pendlarane sine kår. Desse medlemene vil i dette budsjettet retta opp nokre av dei skattekjerpningane regjeringa har innført. Denne ekstrabelastninga burde pendlarane vore spara for. Mange slit frå før med lang reiseveg, eit belastning som mange stadar blir forverra av utilstrekkeleg kollektivtilbod og køar på innfartsvegane til dei store byområda kor mange har sin arbeidsplass.

Desse medlemene syner til fylgjande forslag i alternativt budsjett til endringar i Senterpartiet sitt skatteopplegg:

- Auke i satsen frå 1,56 til 1,60 på reiser mellom 0 og 50 000 km

- Auke i satsen fra 0,76 til 1,60 på reiser mellom 50 000 og 75 000 km
- Reduksjon i botnfrådraget frå 22 350 til 15 000 kroner

Desse medlemene syner òg til at mange pendlarar slit med overbelasta infrastruktur i dei største byregionane, der det manglar gode overgangar mellom bil og kollektivtransport. For å sikra at dei største bu- og arbeidsmarknadsregionene fungerer er det naudsynt å prioritere pendlaranes behov på ein heilt annan måte enn i dag.

Desse medlemene meiner eit viktig tiltak for å gjere vekslinga mellom bil og kollektivtransport betre er å styrka kapasiteten for parkering ved «strategisk viktige» kollektivknutepunkt. Ein bør ha som målsetjing å tilføre dei sentrale stoppestadane rundt dei største byane 8 000 nye parkeringsplassar. Desse medlemene syner til at Senterpartiet foreslår å setje av 50 mill. kroner til konkret planleggingsarbeid for pendlarparkering i dei fire største byregionane våre: Oslo, Bergen, Trondheim og Stavanger. Desse medlemene meiner dette også er ei viktig bymiljøatsing ved at færre bilar treng å køyra inn i byane, samt at andelen kollektivbrukarar går opp.

KORTBANENETTET, DISTRIKTA SITT HURTIGTOG

Desse medlemene meiner kortbanenettet og FOT-rutene er avgjerande for busetjing og verdiskaping i heile landet. Dessverre ser me at regjeringa i dei nye anboda har lagt opp til auka billettprisar. Desse medlemene meiner at i delar av landet så må flytilbodet vere godt både når det gjeld frekvens og pris.

Ein har i tillegg hatt ei utvikling på mange av dei mindre flyplassane der parkeringsprisane på Avinor sine parkeringsplassar er sett urimeleg høgt. Desse medlemene syner til Senterpartiet sitt forslag i Avinormeldinga om at parkeringsprisane må vera låge der ein ikkje har ei reelt kollektivalternativ for tilkomst til flyplassen. Desse medlemene syner til at Senterpartiet i sitt alternative budsjett foreslår å løyve 20 mill. kroner i sitt alternativ til billettreduksjon og reduserte parkeringsprisar ved nemnde lufthamner.

KOLLEKTIVSATSING I DISTRIKTANE

Desse medlemene syner til at regjeringa i 2015 avvikla tilskotsordninga for kollektivtrafikk i distrikta (KID-ordninga). I perioden 2007–2015 tildelte Samferdsdepartementet 154 mill. kroner til kollektivtransportprosjekt over heile landet. I dei åra ordninga vara, hadde gjennomsnittleg 12 av 19 fylkeskommunar årleg gjennomført tiltak, kvar for gjennomsnittleg 2,8 mill. kroner i året.

Desse medlemene meiner ordninga gjorde det mogleg for fylka å teste nye modellar for kollektivtrafikk

i spreiddbygde strok, for eksempel med modellar kor taxi vert teken i bruk for å bringa folk til buss/tog. Desse medlemene syner til at regjeringa sette ein strek for prosjektet med ein regional rettleiar kor ein skildra korleis ein kan oppnå mest mogleg brukarvenleg og saumlaus kollektivtransport.

Desse medlemene meiner tilskotsordninga gjer kollektivtransporten i distrikta meir effektiv og klimavennleg. Den betrar òg reisemoglegheitene for mange i spreiddbygde strok. Desse medlemene syner til at Senterpartiet i sitt alternative budsjett foreslår å løyva 20 mill. kroner til denne ordninga i 2018. Det vert lagt opp til at fylka kan søkja midlar til forsøksprosjekt og igangsettingstiltak frå potten.

2.2.4 Generelle merknader fra Sosialistisk Venstreparti

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til at Sosialistisk Venstreparti vil gå inn for omtrent samme totale budsjettamme for sektoren som regjeringa, men foreslår å prioritere midlene fullstendig annerledes. Dette medlem understreker at transportsektoren står for om lag en tredjedel av norske klimagassutslipp. Tar vi klimaendringene på alvor, må vi også ta klimagassutslippene fra trafikken på alvor. Dette medlem ønsker derfor miljøvennlig transport framfor motorveier som stimulerer til enda mer biltrafikk. Det må innebære en langt større satsing på jernbane og kollektivtrafikk, i tillegg til bedre tilrettelegging for sykkel og gange i bynære strøk.

Dette medlem viser til at Sosialistisk Venstreparti ønsker at jernbanen skal binde byer og landsdeler sammen, ikke omfattende firefelts motorveier og fly. Nye motorveier skaper mer privatbilisme, økte klimagassutslipp og er arealkrevende og pengeslukende.

Dette medlem støtter ikke ideen om fergefri E39 fra Kristiansand til Trondheim. De enorme fjordkryssingene og strekninger med firefelts standard er estimert til å koste svimlende 340 mrd. kroner – i henhold til foreløpige anslag. Dette medlem ønsker i stedet å satse på moderne, elektriske ferger, med hyppige avganger og utbedring av veiene mellom fergene.

Dette medlem viser til at Sosialistisk Venstreparti foreslår å flytte penger fra store riksveiinvesteringer til jernbane og andre kollektive løsninger. Sosialistisk Venstreparti foreslår derfor at det bevilges 2 mrd. kroner mer til jernbane enn det regjeringa foreslår i sitt budsjettforslag. Det er avgjørende at etterslepet i vedlikehold blir borte, at flaskehalsar utbedres og intercityutbyggingen forseres.

Veibevilgninger vil dette medlem i større grad kanalisere til utbedring og trafikksikring av riks- og fylkesveier i distriktene, med midtdele, utbedring av kurver, større veibredde, rassikring osv. Dessuten viser dette medlem til at Sosialistisk Venstreparti foreslår et

kraftgrep for sykkelveier både på riks- og fylkesveier i sitt alternative statsbudsjett, hvor det foreslås 600 mill. kroner ut over regjeringens forslag.

Dette medlem understreker at lyntog er fremtiden i Norge. Derfor vil Sosialistisk Venstreparti påse at nye intercitystrekninger på jernbanen oppfyller kravene til å inngå som del av en framtidig høyhastighetsbane. Dette medlem understreker at nordmenn flyr ti ganger mer enn gjennomsnittet i Europa, og at innenriksrutene er noen av de mest trafikkerte i vår verdensdel. Derfor vil Sosialistisk Venstreparti på sikt erstatte den enorme flytrafikken med lyntog mellom de store byene i Norge. En ny lyntogutredning må på plass, siden tidligere planer hadde store mangler og var bygd på feil premisser.

Dette medlem viser til at trafikkveksten i de større byene skal skje gjennom satsing på kollektivtrafikk, sykkel og gange. Det er det bred enighet om på Stortinget. Men midlene må følge ønskene. Sosialistisk Venstreparti vil foreslå at staten tar 70 prosent, istedenfor 50 prosent, av store kollektivinvesteringer. Totalt foreslår Sosialistisk Venstreparti at det bevilges 1,9 mrd. kroner ut over regjeringens forslag, til kollektivtrafikk i store og mellomstore byer. Pengene foreslås brukt til å utvide antall byer som får byvekstavtaler og belønningsmidler for tiltak til satsinger på kollektivtransport. Når bilistene får bomringer og sentrumsveier stengt, vil Sosialistisk Venstreparti tilby billige og gode kollektivløsninger tilbake.

Dette medlem viser til at Norge har en topografi og bosetting som gjør bilen uunnværlig. Elektriske biler kommer nå med så stor rekkevidde og i så mange varianter at dette er reelle alternativer både som privatbiler og varebiler. Derfor vil Sosialistisk Venstreparti jobbe for at ni av ti biler som selges i 2021, skal være nullutslippsbiler. Dette betinger blant annet en storstilt bygging av ladestasjoner, og Sosialistisk Venstreparti foreslår å sette av penger til dette. Elektrisk drevne ferger er på full fart inn i trafikk i Norge, og det samme gjelder lastebiler og anleggsmaskiner. Gjennom målrettet avgiftspolitik, fond og støttetiltak vil Sosialistisk Venstreparti påskynde omstillingen av hele transportsektoren mot nullutslipp.

Dette medlem påpeker at rask nettilgang for alle er like viktig som annen infrastruktur. Dette er avgjørende viktig for bosetting og næringsutvikling over alt i landet. Ikke så mange tenker over at det også er av stor betydning for redusert transportbehov. Derfor foreslår Sosialistisk Venstreparti å trappe opp støtten til bredbåndutbygging kraftig.

2.2.5 Generelle merknader fra Venstre

Komiteens medlem fra Venstre viser til at Venstre i sitt forslag til statsbudsjett for 2018 foreslår at ramme 17 settes til 69 060 900 000 kroner, som er en øk-

ning i forhold til regjeringens forslag på 1 610 mill. kroner.

Dette medlem viser til at Venstres helhetlige forslag til statsbudsjett for 2018 tar utgangspunkt i budsjettforslaget fra regjeringen Solberg, jf. Prop. 1 S (2017–2018). Konkrete endringer på rammeområde 17 i forhold til regjeringens forslag følger av omtale og tabeller under.

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

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 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 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, og viser til at dette medlem fortsatt foreslår å bevilge om lag 36,466 mrd. kroner til vegformål. 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 omprioritere 1266,4 mrd. kroner av riksveginvesteringene, herunder 516,4 mill. kroner til rentekompensasjon for bompengelån. 750 mill. kroner flyttes fra fornying og planlegging av grunnerverv og omprioriteres til kollektivtransporttiltak og jernbane. Kuttet på 750 mill. kroner fordeles med 500 mill. kroner i redusert tunnelvedlikehold og 250 mill. kroner i redusert grunnerverv.

Dette medlem viser til regjeringens forslag til kompensasjon for merverdiavgiften på rammeområde 17 beløper seg til 84 mill. kroner. Dette medlem viser til at Venstre reverserer regjeringens forslag om å øke merverdiavgiften fra 10 til 12 pst. For rammeområde 17 betyr det at kompensasjon for fylkesvegferjer, regionale flyruter og NSB kuttes, da Venstres forslag om å beholde merverdiavgiften på 10 pst. medfører at det ikke er behov for denne kompensasjonen.

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, Lillehammer og Hønefoss, samt banebygging rundt de største byene, er første etappe i et moderne jernbanenett mellom landsdelene i Norge, både for person- og godstransport. Et moderne dobbeltspor på Østfoldbanen er første etappe av høyhastighetsbane til Europa.

Dette medlem peker på at for å realisere store infrastrukturprosjekter er det behov for nye måter å planlegge, finansiere og gjennomføre utbygging på. Dette medlem mener det er behov for 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 er bekymret for vedlikeholdet og fornyingen av jernbanen og de forsinkelsene som dette vil medføre på togtrafikken. Ifølge Bane Nor AS og Jernbanedirektoratet vil regjeringens forslag til statsbudsjett føre til at arbeidet med å ta igjen vedlikeholdsetterlep på jernbanen stopper opp, og at etterslepet igjen vil øke etter flere år hvor man har jobbet for å ta igjen etterslepet. Dette medlem tar innspillene fra Bane Nor AS og Jernbanedirektoratet på alvor og vil legge vedtatt Nasjonal transportplan 2018–2029 samt de faglige innspillene, til grunn for sin politikk. Dette medlem viser til at Venstre i sitt alternative budsjett foreslår bevilget 1 500 mill. kroner ut over regjeringens forslag til vedlikehold og fornying av jernbanen. Dette vil gi en total bevilgning til fornying av jernbanen på 3,6 mrd. kroner, og er nok til å forhindre at etterslepet på jernbanen øker. Bevilgningen er stor nok til at etterslepet reduseres med om lag 200 mill. kroner.

Dette medlem viser til at regjeringens forslag til investeringsnivå for jernbanen er godt, men er bekymret for utsettelsen av elektrifiseringen av Trønder- og Meråkerbanen. Dette medlem deler vurderingen om at man bør finne løsninger som får ned kostnadsveksten på 600 mill. kroner for prosjektet, men mener en bør klare å finne løsninger på dette og få igangsatt prosjektet i løpet av 2018. Dette medlem viser til Venstres alternative budsjett, der det bevilges 200 mill. kroner til en oppstart av elektrifisering på strekningen i 2018.

Dette medlem viser til at jernbanen mellom Hamar og Kongsvinger er viktig for gods- og tømmertransporten for sentrale deler av landet. Dette medlem bevilger derfor 15 mill. kroner til planlegging av elektrifisering av strekningen, slik at byggestart kan skje i 2019–2020.

Dette medlem foreslår å øke bevilgningene til investeringer i jernbanen med totalt 215 mill. kroner.

Dette medlem mener en økt satsing på kollektivtransport i byene er helt nødvendig, dersom vi skal nå målene i klimaforliket og oppnå målet om nullvekst i persontrafikken i byene. Dette medlem viser således til at det i grunnlagsdokumentet til Nasjonal transportplan stadfestes et samlet investeringsbehov på 280 mrd. kroner for å nå dette målet. Byene skal ta sin andel av ansvaret for å investere i infrastruktur og andre tiltak som fremmer økt bruk av kollektiv, sykkel og gange, men staten er nødt til å bidra i betydelig grad. Dette medlem understreker at belønningsordningen for bedre kollektivtransport er et viktig bidrag for å øke investeringene i kollektivtransport i byene, og bevilger 368,5 mill. kroner til denne, ut over regjeringens forslag. Samlet bevilgning til belønningsordningen blir på 1 mrd. kroner for 2018 med Venstres alternative budsjett.

Dette medlem vil starte planleggingen av baneløsning på Nedre Romerike i Akershus og skinnegående transport på Ullandhaug i Stavanger og foreslår bevilget totalt 15 mill. kroner til planlegging av disse prosjektene.

Dette medlem viser til at økt bruk av sykkel er svært god samfunnsøkonomi, da nytten ved å legge til rette for sykling er mer enn 4–5 ganger høyere enn kostnaden ved å bygge sykkelveien. Dette medlem er kritisk til regjeringens kutt i sykkelatsingen og viser til at det nylig er vedtatt mål i behandlingen av Nasjonal transportplan om 8 pst. sykkelandel på landsbasis, og 20 pst. sykkelandel i byene. Dette medlem viser til at regjeringens forslag til bevilgning til sykkel ligger godt under det som ble vedtatt i Nasjonal transportplan i juni i år. På denne bakgrunn foreslår dette medlem 369,4 mill. kroner til gang- og sykkel ut over regjeringens budsjettforslag. Dette fordeles med 195,8 mill. kroner til tiltak til gående og syklende over Statens vegvesens ansvarsområde og 173,6 mill. kroner til belønningsordningen for gang- og sykkelvei, som Venstre fikk gjennomslag for i behandlingen av budsjettet for 2014.

Dette medlem vil også peke på behovet for at det utvikles og legges til rette for en mer miljøvennlig samferdsel. Transportsektoren bør kutte minimum 50 pst. utslipp innen 2030. Det er særlig viktig å ta i bruk ny og miljøvennlig teknologi og miljøvennlige drivstoff. Dette medlem viser til at Forskningsrådets program Maroff, Energix og Transport2025 er underfinansiert, og vil styrke denne forskningen med 50 mill. kroner.

Dette medlem viser til enigheten om å bevilge 1 mill. kroner til Norsk Hydrogenforum, Skedsmo i revidert nasjonalbudsjett for 2017. Venstre viderefører denne satsingen i sitt alternative budsjett for 2018.

Dette medlem mener utskiftningen av vare- og lastebiler til nullutslippsbiler går for sakte, og påpeker at dette dels skyldes mangel på insentiver, dels mangel på modellutvalg. Dette medlem mener at det må stimuleres til overgang til nullutslipp også for disse kjøretøyene, og foreslår at det bevilges 150 mill. kroner til et tilskudd til vare- og lastebiler med nullutslipp. Alternativt kan det etableres en negativ engangsavgift for disse kjøretøyene.

Dette medlem mener fornybart drivstoff er et viktig ledd i overgangen til nullutslippssamfunnet. Dette medlem har som mål å øke fornybare drivstoff sin konkurranseevne mot fossile alternativ. Dette medlem foreslår bevilget 150 mill. kroner i tilskudd til fornybart drivstoff i bransjer som har hatt lav CO₂-avgift. Dette gjøres for å kompensere for økt CO₂-avgift gjeldende blant annet for skipsfart.

Dette medlem viser til Grønn skattekomisjon sitt forslag om å implementere satellittbasert vegprising for tungtransporten. Dette medlem peker på at denne løsningen finnes i andre europeiske land, og vil utrede dette i Norge. Dette medlem foreslår bevilget 10 mill. kroner til en utredning av satellittbasert veipricing.

Dette medlem viser til at Florø havn har et sterkt behov for utbedring, og mener det er viktig å sikre utgraving/utdyping av Florø havn fra 16 til 20 meters dybde. Dette medlem mener dette er et viktig tiltak for å sikre arbeidsplasser i Florø og omegn og ønsker derfor omprioritering av 40 mill. kroner fra tiltakspakken til kommuner på Sør- og Vestlandet til dette formålet. Totalt foreslår dette medlem bevilgning av 40 mill. kroner til utbedring av Florø havn.

Dette medlem viser til at tilskuddsordningen for overføring av gods til vei og sjø er en suksess. Dette medlem støtter ikke regjeringens forslag om å kutte i denne bevilgningen for 2018, og reverserer kuttet med 6,8 mill. kroner.

Dette medlem mener det vil være hensiktsmessig å opprette et felles kontor for innkjøp av fergetjenester for fylkeskommuner langs kysten, og bevilger 5 mill. kroner til dette.

Dette medlem viser til at det er stor båt- og fergetrafikk i indre Oslofjord, og at dette bidrar til dårlig luftkvalitet og en betydelig andel klimagassutslipp. Dette medlem mener det er et stort potensiale for elektrifisering av fergetrafikken i dette området, og mener regjeringen bør vurdere et statlig bidrag til realiseringen av utslippsfri båtrute i Oslofjorden i samarbeid med Oslo, Akershus og Buskerud fylkeskommuner.

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 prosent 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 reversere regjeringens kuttforslag til denne ordningen og øke denne satsingen. Dette medlem forslår å øke denne bevilgningen med 80,3 mill. kroner og foreslår bevilget totalt 150 mill. kroner til dette formålet for 2018.

Dette medlem er opptatt av å sikre opprustningen av E39 gjennom Møre og Romsdal. Dette medlem vil fremskynde byggestart for strekningen Betna Stormyra på E39 og mener regjeringen bør ta medfinansieringsansvar, slik at byggingen kan starte i 2018.

Dette medlem viser til at det har vært en positiv nedgang i utslippene fra tunge kjøretøy de senere årene.

Produsentene av tyngre kjøretøy har i større grad enn for lette kjøretøy hatt en vellykket implementering av teknologi som renser avgassene under kjøring. Dette medlem vil påpeke at eldre, tyngre kjøretøy slipper ut betydelige mengder farlige avgasser som bidrar til dårlig luftkvalitet og økte klimagassutslipp under kjøring. Dette medlem mener regjeringen bør iverksette nødvendige tiltak og krav som sikrer at lastebiler og tungtransport som kjører i Norge, oppfyller kravene til minimum euroklasse 4 eller bedre.

Dette medlem mener regjeringen bør endre forskrift om gebyr for bruk av piggdekk og tilleggsgebyr § 4, slik at den enkelte kommune selv kan bestemme gebyrets størrelse.

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

Tiltak	Bokført mill. kr.
Norsk Hydrogenforum, Skedsmo	1,0
Utredning av satellittbasert veipricing	10,0
Amorf, Energix og Transport 2025	50,0
Tiltak for gående og syklende	195,8
Tilskudd til gang- og sykkelveier	173,6
Tilskudd til oppretting av felles kontor for innkjøp av fergetjenester for fylkeskommuner langs kysten	5,0
Belønningsordning for bedre kollektivtransport	368,5
Planleggingsmidler Romeriksbanen	10,0
Planleggingsmidler skinnegående transport, Ullandhaug, Stavanger	5,0
Tilskudd til vare- og lastebiler med nullutslipp	150,0
Tilskudd til fornybart drivstoff i bransjer som har hatt lav CO ₂ -avgift	150,0
Jernbane, drift og vedlikehold	1 500,0
Elektrifisering, Hamar-Kongsvinger	15,0
Investeringer, jernbane	200,0
Utbedring av Florø Havn	40,0
Tilskudd for overføring av gods fra veg til sjø	6,8
Tilskudd til bredbåndsutbygging	80,3
Mva-kompensasjon, regionale flyruter	-18,0
Riksveginvesteringer	-750,0
Mva-kompensasjon, riksvegferjer	-4,0
Reduserte bompenger	-516,4
Mva-kompensasjon, NSB	-62,0
Sum endringsforslag rammeområde 17: Transport og kommunikasjon	1 610,6

3. Samferdselsdepartementet – budsjettkapitler og komiteens merknader til disse

Komiteen viser til at utbytteposter og avdragsposter blir behandlet av finanskomiteen under rammeområde 23, jf. Innst. 3 S (2017–2018), 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 tar regjeringens budsjettforslag til følge.

3.1 Kap. 1300 og kap. 4300 Samferdselsdepartementet

Bevilgningen under kap. 1300 dekker Samferdselsdepartementets driftsutgifter inkludert utgifter til stillingen som samferdselsråd i Brussel, utgifter til utredninger i forbindelse med modernisering av sektoren, tilskudd til miljø-/oljevernbase i Lofoten/Vesterålen, tilskudd til trafikksikkerhetsformål, tilskudd til internasjonale organisasjoner, tilskudd til samferdselsberedskap og tilskudd til Redningsselskapet og Telemuseet.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til behandlingen av Nasjonal transportplan 2018–2029, jf. Innst. 460 S (2016–2017), der en samlet komité uttalte:

«Komiteen viser til at ekspressbusstilbudet mange steder er det eneste fylkeskryssende kollektivmiddelet, og andre steder er ekspressbussene et viktig supplement til toget. Komiteen er tilfreds med at NTP slår fast at det skal føres en liberal ekspressbusspolitikk.

Komiteen merker seg at det har vært en nedgang i antall passasjerer for ekspressbussrutene de siste årene, og ber regjeringen vurdere grep for å styrke ekspressbussenes rammevilkår i forbindelse med ny handlingsplan for kollektivtrafikk. Dette bør blant annet innbefatte hvordan dagens løyveforvaltning og behovsprøving skal ivaretas både frem til 2020 og etter at regionreformen er gjennomført.»

Disse medlemmer legger dette fortsatt til grunn og vil nok en gang understreke ekspressbussenes viktige rolle i kollektivtilbudet. Etter disse medlemmers oppfatning bør staten bidra til å styrke ekspressbussenes rolle.

Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om at det innføres en ordning der staten kompenserer busselskapene for sosiale rabatter på ekspressbussruter (rabatt for barn, studenter, pensjonister, vernepliktige o.l.).»

Post 71 Tilskudd til trafikksikkerhetsformål

Komiteen merker seg at trafikksikkerhetsarbeidet som involverer flere organisasjoner og kommuner, er viktig, og at deres arbeid er sentralt for å nå nullvisjonen for hardt skadde og drepte i trafikken.

Komiteen viser videre til at nullvisjonen forutsetter at transportsystemet innrettes slik at det både fremmer trafikksikker atferd og beskytter mot fatale konsekvenser av farlig kjøring. Komiteen merker seg at den teknologiske utviklingen vil bidra betydelig til økt trafikksikkerhet.

TRYGG TRAFIKK

Komiteen merker seg det nasjonale trafikksikkerhetsarbeidet til Trygg Trafikk, særlig når det gjelder arbeidet for trafikkopplæring av barn og unge. Komiteen peker på at holdningsskapende og forebyggende trafikksikkerhetsarbeid er et langsiktig og krevende arbeid som krever innsats over tid.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til budsjettavtalen mellom regjeringspartiene, Venstre og Kristelig Folkeparti der det bevilges ytterligere seks mill. kroner til Trygg Trafikk i 2018 for å styrke det trafikkantrettede trafikksikkerhetsarbeidet.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til nullvisjonen om hardt skadde og drepte i trafikken. Trygg Trafikk bidrar med flere nyttige tiltak samt holdningsskapende arbeid. Det er etter disse medlemmers syn viktig at Trygg Trafikk kan fortsette sitt arbeid og bidra til ytterligere reduksjon i antall skadde og drepte i trafikken. Disse medlemmer viser til Arbeiderpartiets alternative budsjett, hvor Trygg trafikk får 6 mill. kroner mer enn i regjeringens budsjettproposisjon.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti registrerer at regjeringen foreslår samme bevilgning til Trygg Trafikk som foregående år. Dette betyr i praksis en nedgang i støtten. Det vil ramme innsatsen relatert til trafikkopplæring av barn og unge, kunnskapsformidling om risikoatferd samt bistand til fylkeskommuner og kommuner i forbindelse med godkjenningsordningen Trafikksikker kommune. Dette er tiltak som løftes frem som svært positive bidrag i Meld. St. 40 (2015–2016) og Nasjonal transportplan 2018–2029, herunder Barnas transportplan. Dette medlem viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative statsbudsjett, hvor det foreslås å øke støtten til Trygg Trafikk med 3 mill. kroner.

NORSK HYDROGENFORUM

Komiteen understreker viktigheten av å satse på hydrogen som energibærer for å nå nullutslippssamfunnet. For å lykkes med dette er det etter komiteens syn avgjørende at det satses på hydrogenteknologi i årene som kommer.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at det er stor interesse for å ta i bruk hydrogendrevne kjøretøy og skip, og mener staten må ha virkemidler som bygger opp under en slik utvikling. Disse medlemmer er av den oppfatning at Enovas støtteordninger for økt bruk av hydrogen i transport-

sektoren er for dårlige, både deres kjøretøyprogram og deres hydrogenstasjonsstøtte.

Disse medlemmer mener Norsk Hydrogenforum på Kjeller i Akershus gjør et viktig arbeid for å legge til rette for mer bruk av hydrogen, og at forumet bør tilføres 1 mill. kroner i 2018.

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

«Stortinget ber regjeringen utvikle og utvide Enovas støtteordninger, slik at de i langt større grad bidrar til å ta i bruk hydrogen som energibærer i transportsektoren.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til budsjettavtalen mellom regjeringspartiene, Venstre og Kristelig Folkeparti, der det bevilges 1 mill. kroner til Norsk Hydrogenforum, Skedsmo i revidert nasjonalbudsjett 2017. Flertallet foreslår å videreføre denne satsingen i budsjettforliket 2018.

Post 74 Tilskudd til Redningsselskapet

Komiteen viser til at Redningsselskapet spiller en avgjørende rolle i sjøsikkerhet og redningsarbeid. Komiteen støtter opp om statlig tilskudd til Redningsselskapet. Komiteen viser til at redningstjenesten i Norge er organisert som et samarbeid mellom offentlige etater, private og frivillige organisasjoner. Redningsselskapet er en landsdekkende humanitær, frivillig organisasjon, og komiteen vil understreke organisasjonens rolle i å engasjere frivillige til å gjøre en avgjørende innsats for sjøsikkerheten her til lands.

Komiteen understreker at Redningsselskapet fyller et stort beredskapsbehov. Organisasjonen er en viktig beredskapsressurs og utfører søk, rednings- og hjelpetjeneste langs vår lange kyst. Både hovedredningssentralene og alle de som ferdes på sjøen, i næring eller fritid, har en stor trygghet i organisasjonens beredskap og tilstedeværelse. Oppdragsmengden for organisasjonen er økende. Komiteen er kjent med at antall oppdrag i perioden 2005–2016 er doblet til 7 500 i året.

Komiteen ønsker at Redningsselskapets aktivitet opprettholdes minst på nåværende nivå, og merker seg at regjeringen foreslår en bevilgning på 83,5 mill. kroner til Redningsselskapet for 2018, samme beløp som foreslått for 2017 og 2016. Komiteen merker seg at bevilgningene til Redningsselskapet med dette ikke vil ha blitt prisjustert på tre år. Komiteen er ellers oppmerksom på at finansieringen av Redningsselskapet er sårbar med hensyn til svingninger i overskuddet fra Norsk Tipping.

Komiteen forutsetter at dersom EFTA-domstolens dom 23. september 2015 om differensiert arbeidsgiveravgift for ambuleringer virksomheter ikke er full-

stendig avklart og til fordel for Redningsselskapet i budsjettperioden, vil regjeringen komme tilbake med forslag om kompensasjon for arbeidsgiveravgiften i revidert nasjonalbudsjett, slik det ble gjort de to siste årene.

Komiteen peker på Kystverkets sjøsikkerhetsanalyse, som viser en forventet trafikkvekst langs kysten på 41 pst. innen 2040, og at den ventede trafikkøkningen er størst i nordområdene. Komiteen mener Redningsselskapet gjør en viktig jobb for sjøsikkerheten langs kysten vår.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, i enighet med Kristelig Folkeparti, ønsker å styrke sjøsikkerheten i Finnmark og Nord-Norge og viser til budsjettforliket 2018, der det bevilges ytterligere 10 mill. kroner for å kunne drifte en ny redningsskøyte i Mehamn.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til sitt alternative budsjett, der det foreslås å øke bevilgningene til Redningsselskapet med 10 mill. kroner til drift av ei ny redningsskøyte i Mehamn i Finnmark.

Medlemene i komiteen fra Senterpartiet viser til Senterpartiet sitt alternative budsjett, der det er foreslått løyvd 10 mill. kroner til redningsskøyte i Finnmark/Mehamn.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative statsbudsjett, hvor det foreslås 10 mill. kroner til ny redningsskøyte i Mehamn.

Post 75 Tilskudd til Telemuseet

Komiteen mener det er viktig å finne en langsiktig løsning for Telemuseet, både organisatorisk og økonomisk. Telemuseet har tatt vare på store museale samlinger og har dokumentert norsk telehistorie i over 150 år. Etter komiteens syn er det svært viktig at staten bidrar til å finne løsninger som sikrer dette for fremtiden.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til Telemuseets viktige rolle i å ivareta museale samlinger og kulturminner som dokumenterer norsk telehistorie fra 1885 og frem til i dag. Flertallet viser til Telemuseets behov for ekstra midler fra staten som følge av at Telenor avvirket sitt bidrag, og bevilger 500 000 kroner over kap. 1300 post 75 til museets regionale virksomhet ut over regjeringens forslag til bevilgning i statsbudsjettet for 2018.

Flertallet foreslår at kap. 1300 post 75 økes med 500 000 kroner og bevilges 7,1 mill. kroner. Midlene omdisponeres fra kap. 1352 post 71.

3.2 Kap. 1301 Forskning og utvikling mv.

Det foreslås bevilget 183,2 mill. kroner på dette kapitlet for 2018, jf. Prop. 1 S (2017–2018). Bevilgning i 2017 var 158,8 mill. kroner, jf. saldert budsjett 2017.

Post 21 Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.

NASJONAL REISEVANEUNDERSØKELSE

Komiteen viser til at utredningsprosjektene utgjør et viktig kunnskapsgrunnlag for politikktutformingen.

Komiteen viser til at Samferdselsdepartementet har lagt om rutinen for den nasjonale reisevaneundersøkelsen fra å gjennomføres hvert fjerde år, til kontinuerlig datainnsamling. Reisevaneundersøkelsen er den største undersøkelsen om befolkningens reisevaner, og komiteen understreker betydningen av denne omfattende statistikken som grunnlag for å lage transportmodeller.

TIDSSKRIFTET SAMFERDSEL

Komiteen viser til at tidsskriftet Samferdsel, utgitt av Transportøkonomisk institutt, er det eneste i sitt slag. Tidsskriftet bidrar til kunnskapsformidling og debatt rundt samferdselspolitiske spørsmål. Komiteen merker seg at regjeringen vil bidra med midler til Samferdsel også i 2018, og støtter dette.

Post 50 Samferdselsforskning

Komiteen viser til at det foreslås bevilget 167,3 mill. kroner til samferdselsforskning i 2018, og merker seg at dette er en økning på 24,5 mill. kroner fra saldert budsjett 2017. Bevilgningen vil i sin helhet gå til Norges forskningsråd. Komiteen støtter dette.

Komiteen vil fremheve at god infrastruktur er en grunnpilar i et moderne samfunn.

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

Komiteen viser til at ekom-markedet er i stadig endring, og at det derfor er viktig for departementet å støtte forskning, slik at man kan bedrive god politikktutvikling for sektoren, legge til rette for videre vekst i markedet og ivareta nasjonale interesser.

Komiteen viser til at IKTPLUS er Norges forskningsråds store satsing på IKT og innovasjon. Komiteen vil fremheve viktigheten av IKTPLUS, som styrker kvaliteten og relevansen i norsk IKT-forskning ved å koble investeringene i forskning og utvikling med nasjonale forutsetninger og innovasjon.

Komiteen viser til at Simula Research Laboratory driver grunnleggende forskning innenfor utvalgte om-

råder innen programvare og kommunikasjonsteknologi.

Komiteen mener det er viktig at Samferdselsdepartementet støtter forsknings- og utdanningsvirksomhet innen kommunikasjonsnettverk og digital sikkerhet. Dette handler om kritisk infrastruktur. Vår evne til å forstå og sikre denne infrastrukturen vil bli stadig viktigere i årene som kommer. Komiteen er kjent med at departementet finansierer aktivitet ved to verdensledende forskningssenter under Simula Research Laboratory, og imøteser videre utvikling innen forskning og utdanning på disse feltene.

3.3 Kap. 1310 Flytransport

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Venstre, støtter Samferdselsdepartementets arbeid med å fornye og forbedre luftfartsavtaler som sikrer en god markedstilgang for norske aktører som ønsker å opprette ruter til andre kontinenter.

Post 70 Kjøp av innenlandske flyruter

Komiteen mener det er viktig å sikre et landsdekkende flytransporttilbud gjennom konkurransedyktige rammevilkår for flyselskapene og kjøp av flytransporttjenester.

Komiteen merker seg nedgangen på 39,7 mill. kroner fra saldert budsjett i 2017, som bl.a. skyldes besparelser ved nye anbud på ruter i Nord-Norge og Nord-Trøndelag fra april 2017.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til budsjettforliket mellom regjeringspartiene, Venstre og Kristelig Folkeparti, der CO₂-avgiften økes til 500 kroner per tonn. Flertallet viser videre til budsjettforliket der post 70 Kjøp av innenlandske flyruter kompenseres med 3,4 mill. kroner som følge av økt CO₂-avgift.

Flertallet viser til at regjeringen allerede har tatt initiativ til å utarbeide en luftfartsstrategi, og dette er et arbeid som vil bli startet opp så snart mandat og sammensetningen av utvalget er avgjort. Flertallet vil påpeke at dette er et viktig arbeid som vil danne et godt grunnlag for videre utvikling av norsk luftfart.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at samferdselsminister Solvik-Olsen i april 2017 i et svarbrev til Stortingets transport- og kommunikasjonskomite skrev følgende:

«Jeg tar sikte på å starte arbeidet med å nedsette et utvalg høsten 2017. Utredningen vil være omfattende og det bør påregnes at utvalgsarbeidet vil strekke seg inn i 2019. Jeg vil komme tilbake til hva slags presentasjonsform luftfartsstrategien vil ha.»

Disse medlemmer kan ikke se at noe slikt initiativ er tatt, og mener det haster med å få på plass en helhetlig luftfartsstrategi og at denne legges fram for Stortinget for behandling. Disse medlemmer mener dette arbeidet ikke er gitt høy nok prioritet av regjeringen, og vil derfor på nytt fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utforme en helhetlig luftfartsstrategi for Norge i en egen stortingsmelding.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til behandlingen av Prop. 84 S (2016–2017), jf. Innst. 385 S (2016–2017), der det meddeles at en ikke støtter forslag om å overføre tilskuddene til ulønnsomme flyruter til regionene. Slike kjøp fordrer samordning over fylkesgrensene og må vurderes ut fra nasjonale føringer for samferdselspolitikken.

Disse medlemmer mener det er viktig at en også i framtiden har et godt lufthavnet og at en viderefører Avinor-modellen. Disse medlemmer mener at lufthavner, tårn og navigasjonsutstyr er grunnleggende infrastruktur på linje med veg og bane.

Videre viser disse medlemmer til representantforslag fra stortingsrepresentantene Else-May Botten, Lise Christoffersen, Hugo Bjørnstad, Magne Rommetveit og Eirik Sivertsen om en helhetlig luftfartsstrategi, som ble behandlet i Stortinget i juni 2017 (Dokument 8:85 S (2016–2017), jf. Innst. 437 S (2016–2017)).

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti meiner driftsutgiftene til Leirin flyplass skal dekkast innan Avinor-systemet på same nivå i 2018 som i 2017.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til at en avgift på de mest trafikkerte flyrutene innenlands vil kunne være et effektivt virkemiddel for å sikre lyntogfinansiering i Norge. En slik avgift vil være etter modell fra bompenger, der man iligger avgift på enkelte strekninger hvor midlene går til å finansiere lyntog på de aktuelle strekningene. Dette medlem ber regjeringen legge fram en sak om en slik avgift på strekningene Oslo–Kristiansand, Oslo–Bergen, Oslo–Trondheim, Oslo–Stockholm. På denne bakgrunn fremmer dette medlem følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge fram forslag om en øremerket flyavløsningsavgift mellom de største byene for å finansiere utredning, planlegging og bygging av lyntog i Norge.»

ALTA LUFTHAVN

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Ven-

streparti er kjent med at Alta kommune har tatt initiativ 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 ressursbruk. 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 er lite tilfredse med at man ikke har funnet en omforent løsning på finansiering av denne utvidelsen.

HAMMERFEST LUFTHAVN

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti er kjent med at Avinor vil komme med en rapport til Samferdselsdepartementet med en samfunnsmessig analyse av ny flyplass i Hammerfest rundt årsskiftet 2017/2018.

Disse medlemmer forutsetter at Samferdselsdepartementet følger opp denne saken tidligst mulig i 2018.

FLORØ LUFTHAMN

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti meiner rutene til og frå Florø lufthamn må takast inn igjen i FOT-rutesystemet. Redusert oljeaktivitet knytt til oljebasen i Florø har redusert trafikken til og frå lufthamna, noko som har gjeve eit svekka tilbod som går ut over anna næringsliv i regionen. Desse medlemmene meiner desse rutene må inn igjen i FOT-systemet ved ny anbudsrunde for flytrafikken i Sør-Noreg.

NY LUFTHAVN PÅ HELGELAND VED MO I RANA

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til omtalen i budsjettproposisjonen av ny lufthavn i Mo i Rana, der det tas sikte på oppstart ved bruk av lokale bidrag i første del av planperioden (2018–2023). Flertallet er kjent med at man lokalt er utålmodige med å kunne starte opp med lokale midler. Flertallet mener på denne bakgrunn at det bør tilstrebes å ha en dialog og fremdrift om en gjennomføringsavtale som muliggjør oppstart med lokale midler så snart som mulig.

3.4 Kap. 1311 Tilskudd til regionale flyplasser

Samferdselsdepartementet har inngått avtaler med de regionale, ikke-statlige lufthavnene Ørland, Stord og Notodden om kompensasjon for tjenester av allmenn økonomisk betydning, for årene 2016–2020.

Notodden flyplass

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, er kjent med at det foreligger planer om videreutvikling av Notodden flyplass. Flertallet viser til at flyplassen er viktig for næringslivet i regionen, og er glade for at bevilgningen til drift av tårntjenester ved Notodden flyplass på 8,4 mill. kroner som følge av budsjettforliket mellom regjeringspartiene, Venstre og Kristelig Folkeparti kan bidra til en mer robust og langsiktig utvikling av flyplassen.

Flertallet understreker at bevilgningen på 8,4 mill. kroner kommer som et tillegg til bevilgningen til ikke-statlige flyplasser på 30,1 mill. kroner som skal fordeles på Notodden, Stord og Ørland.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til planer om å videreutvikle Notodden flyplass. Både kommune, fylkeskommune og næringsliv er enige om at drift av tårntjenesten er et viktig grep i denne sammenheng. Disse medlemmer viser til Arbeiderpartiets alternative budsjett, hvor det foreslås bevilget 10 mill. kroner til formålet, 1,6 mill. kroner mer enn i budsjettforliket.

Medlemene i komiteen fra Senterpartiet syner til planar om utvikling av Notodden lufthavn. Disse medlemmene syner til Senterpartiet sitt alternative budsjett, kor det er sett av 8,4 mill. kroner til formålet.

ØRLAND LUFTHAVN

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til at det fra 1. januar 2016 ble innført en ny søknadsbasert tilskuddsordning til ikke-statlige flyplasser. Endringen har medført at tilskuddet for drift av Ørland lufthavn har blitt redusert med 1 mill. kroner fra 3 til 2 mill. kroner. Dette fullfinansierer ikke driftsutgiftene ved Ørland lufthavn. Ørland kommune har store ekstrakostnader ved lufthavna, både i form av utbygging for å opprettholde et flytilbud og ekstra sikkerhetstiltak. Disse medlemmer mener rutetilbud og lufthavndrift i distriktet fortsatt er en statlig oppgave, og ber om at regjeringen følger opp dette med et investeringstilskudd for ekstraordinære utgifter, og ser på beregningsmåten for tilskuddet på nytt.

3.5 Kap. 1313 Luftfartstilsynet

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

Komiteen har merket seg at det for 2018, under post 1, foreslås bevilget 222,3 mill. kroner, mens saldert budsjett for 2017 var 219,8 mill. kroner. I økningen inngår midler til nye oppgaver innen området sikkerhetskontroll, IKT-sikkerhet og en satsing på området ubemannede luftfartøy, også kalt droner.

Komiteen slutter seg til bevilgningen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at det bevilges 222,3 mill. kroner, en økning på 2,5 mill. kroner eller om lag 1 pst. I dette inngår midler til nye oppgaver innen områdene sikkerhetskontroll, IKT-sikkerhet og en satsing på ubemannede luftfartøy (droner). Satsingen på ubemannede luftfartøyer er et område som er i kraftig aktivitetsvekst. Disse medlemmer stiller spørsmål ved om Luftfartstilsynet med denne forsiktige økningen kan utføre den forventede kvaliteten i sine leveranser. Disse medlemmer vil derfor følge utviklingen tett og vurdere om det er behov for endringer.

3.6 Kap. 4312 Avinor AS

Komiteen merker seg at det årlige avdragsbeløpet utgjør 444,4 mill. kroner på lånet fra staten til utbygging av Oslo lufthavn AS.

Komiteen merker seg regjeringens mål om å effektivisere lufthavndriften og tjenesteproduksjonen innen flysikring, bl.a. gjennom økt bruk av konkurranse og gjennom å holde luftfartsavgiftene på et konkurransedyktig nivå.

3.7 Kap. 4313 Luftfartstilsynet

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

Komiteen merker seg at det for 2018 budsjetteres med gebyrinntekter på 138,8 mill. kroner, mens de samme inntektene i saldert budsjett for 2017 var på 136,8 mill. kroner.

3.8 Kap. 1314 Statens havarikommisjon for transport

Komiteen merker seg at Statens havarikommisjon for transport sitt budsjett er foreslått økt med 3,3 pst., til 74,3 mill. kroner. Komiteen vil fremheve Statens havarikommisjon for transport sin viktige rolle med å avdekke ulykkesårsaker, samt ikke minst å foreslå

sikkerhetstilrådingar og tiltak for forebygging av transportulykker. Komiteen merker seg også at Statens havarikommisjon for transport gjennom EUs regelverk har fått en større rolle med å følge opp tilrådingar og rapportere til EU-databaser.

3.9 Kap. 1320 Statens vegvesen

Post 23 Drift og vedlikehold riksveger, trafikant- og kjøretøytilsyn mv.

Komiteen understreker viktigheten av å øke satsingen på vedlikehold for å få mer pålitelighet, bedre trafiksikkerhet og driftssikkerhet på veinettet, i tråd med Nasjonal transportplan 2018–2029. Komiteen merker seg at å redusere vedlikeholdsetterslepet i riksveitunnelene er prioritert.

Komiteen viser til at forsinkede veiprojekt gjerne har sammenheng med betydelig kostnadsøkningar, og merker seg at Statens vegvesen har etablert ekspertgrupper i etaten som skal se nærmere på disse prosjektene.

Komiteen mener at det er viktig å forbedre kostnadsstyringen i veiprojektene.

Komiteen merker seg at Statens vegvesen vil fortsette å arbeide vidare med rammevilkårene for intelligente transportsystemer. Komiteen mener at Norge bør ligge i front på dette området, men understreker samtidig at det er viktig å ta høyde for utfordringar, f.eks. når det gjelder personvern og cyberproblematikk.

Komiteen viser til at målrettet trafiksikkerhetsarbeid gir resultater over tid, selv om tallene for drepte og hardt skadde ved inngangen til 2017 lå høgere enn etappemålet i nullvisjonen. Komiteen mener at trafiksikkerhetsarbeid må prioriteres. Dette inkluderer trafikantrettede tiltak, vedlikehold av infrastruktur, fysiske tiltak og sikrere kjøretøy, i tråd med Nasjonal transportplan 2018–2029.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til budsjettforliket mellom regjeringspartiene, Venstre og Kristelig Folkeparti, der kap. 1320, post 23 vedlikehold vegdekker reduseres med 200 mill. kroner. Flertallet påpeker at vedlikeholdet av riksveger ligger på om lag samme nivå som i 2017.

Medlemene i komiteen frå Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti syner til budsjettforliket 2018, der forlikspartane er samde om å kutte 200 mill. kroner i vegvedlikehald. Desse medlemene meiner eit slikt kutt er svært alvorleg, og er uroa for at kuttet bidreg til auka forfall på riksvegnettet. Desse medlemene syner òg til Senterpartiet sitt alternative budsjett, der vedlikehaldsmidlane er foreslått auka med 40 mill. kroner, øyremerkte til bruvedlikehald.

TRAFIKKSikkerhet

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, deler Arbeiderpartiets bekymring hva gjelder viktigheten av teknisk gode kjøretøy på veiene for å bidra til best mulig trafiksikkerhet. Flertallet viser til at regjeringen i samarbeid med Kristelig Folkeparti og Venstre har prioritert en rekke tiltak for å bedre den tekniske standarden på de lastebiler som kjører på norske veier. Videre viser flertallet til at antall tungtransportkontroller har økt med over 20 pst. bare fra 2015 til 2016. Flertallet viser til at vinterdekkpåbud, kontroll av dekk, kjetting og bremsar etc., tilbakeholdsrett av kjøretøy, inkludert tilhenger, som ikke tilfredsstillar norske krav, samt rett til å bruke hjullås, er områder som det er økt fokus på for å bedre trafiksikkerheten. Flertallet merker seg også at den økte kontrollen med tunge kjøretøy har medført at andelen kjøretøy med mangler og bruksforbud er redusert.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti mener at veksten i antall utenlandske trailere med dårlig standard samt sjåførar med begrensede kjøreferdigheter er urovekkende for trafikken på norske veger. Disse medlemmer viser til at flere forsøk på berging har resultert i at lokale bergingsselskap blir sittende igjen med regningen, fordi utenlandske transportselskaper ikke gjør opp for seg. Disse medlemmer mener kontrollen med disse vogntogene må intensiveres, og ber om at Statens vegvesen prioriterer en økning på 10 mill. kroner til dette formålet innenfor sitt budsjett på post 23.

VEGADMINISTRASJON

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, merker seg at Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti uttrykker bekymring for vedlikeholdsetterslepet på broer, og ber regjeringen om å fremlegge en sak for Stortinget om tilstanden til riks- og fylkesveibroer i Norge. Flertallet viser til svar på skriftlig spørsmål til Samferdselsministeren, Dokument 15:314 (2017–2018), som viser at vedlikeholdsetterslepet på riksvegene har blitt redusert for første gang på flere tiår.

Flertallet påpeker at etter mange tiår med økende forfall på veiinfrastruktur, har dagens regjering i samarbeid med Kristelig Folkeparti og Venstre sikret en betydelig vekst i vedlikeholdssatsingen innen både vei og jernbane. Dette medfører at forfallet nå, samlet sett, går ned. Flertallet viser til at det satses sterkt på tunnelvedlikehold og -fornyng, og at store løft skal gjennomføres også for bruer.

Flertallet påpeker at forfallet til dels er stort, og at mange bruer har hatt nedsatt funksjon i en årrekke. I sum påpekes det både for dårlig oppfølging av Vegvese-

nets systemer og for lave bevilgninger over en lang periode. Flertallet viser til at man i 2013 brukte knapt en halv mrd. kroner på bruer, mens det har økt til rundt 1,3 mrd. kroner de siste par årene. Flertallet viser til at selv om utviklingen går i riktig retning, gjenstår det betydelig arbeid før vedlikeholdsetterslepet er eliminert.

Flertallet viser til at samferdselsministeren i svar på skriftlig spørsmål, Dokument 15:314 (2017–2018), har redegjort for det arbeidet som gjøres for å kontrollere, forebygge og vedlikeholde bruer, samt videre oppfølging av dette arbeidet. Flertallet er fornøyd med de tiltakene som er iverksatt, og har tillit til at samferdselsministeren vil følge opp med ytterligere tiltak om nødvendig, herunder å orientere Stortinget på egnet måte.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til flere artikler i VG i november 2017 som har satt søkelys på tilstanden til bruene på riks- og fylkeveger, og også Statens vegvesen sin oppfølging av rutiner knyttet til kontroll av bruene. Det vises også til departementets svar på spørsmål 898 fra Arbeiderpartiet:

«Samtidig innebærer en så konsentrert satsing på tunnelutbedringer at det innenfor rammen til vedlikehold vil være en underdekning for andre vegelementer. Det må derfor ventes at vedlikeholdsetterslepet vil øke for noen vegobjekter, f.eks. bruer, vegutstyr, dreneringsanlegg og miljøtiltak.»

Som det går fram av svaret fra departementet vil gjeldende prioritering innebære at vedlikeholdsetterslepet på bl.a. bruer vil øke de neste årene.

Disse medlemmer er i lys av dette bekymret for utviklingen og fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen senest i forbindelse med revidert budsjett 2018 legge fram en sak for Stortinget om tilstanden til riks- og fylkesvegbruer i Norge, hvilken strategi regjeringen har for å sikre trygge bruer de neste årene, og hva som gjøres for å sikre betryggende kontrollrutiner i Statens vegvesen på dette området.»

Post 29 Vederlag til OPS-prosjekter

Komiteen har merket seg at det for 2018, under post 29, foreslås bevilget 989,3 mill. kroner, mens saldert budsjett for 2017 var 519 mill. kroner. I økningen inngår midler til nytt prosjekt rv. 3/rv. 25 Ommangsvollen–Grundset/Basthjørnet, Hedmark, jf. Prop. 45 S (2016–2017) om gjennomføring og finansiering av prosjektet.

Komiteen merker seg også at det er lagt til grunn 60 mill. kroner til enkelte tilleggsoppdrag for oppgradering av fire tunneler på E39 Lyngdal–Flekkefjord og fem tunneler på E39 Klett–Bårdshaug.

Komiteen slutter seg til bevilgningsforslaget.

Post 30 Riksveginvesteringer

Komiteen merker seg at det foreslås bevilget 14 137 mill. kroner mens saldert budsjett 2017 var på 14 608,2 mill. kroner. Gjennomsnitt pr. år i gjeldende NTP er på 14 456,5 mill. kroner, og det er lagt til grunn om lag 4 785 mill. kroner i ekstern finansiering.

Komiteen har merket seg at for enkeltprosjekt under post 30 er det lagt til grunn oppstart med forbehold om Stortingets godkjenning, og at de statlige midlene for øvrig vil bli benyttet til å følge opp vedtatte prosjekt.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til budsjettforliket mellom regjeringspartiene, Venstre og Kristelig Folkeparti, som innebærer at post 30 riksveginvesteringer reduseres med totalt 265 mill. kroner. Flertallet viser til at dette gjelder E39 Svegatjørn–Rådalen og E39 Rogfast hvor det foretas en intern omfordeling mellom statlige bidrag og bompenger på totalt 200 mill. kroner. Flertallet understreker at dette ikke har noen betydning for fremdriften av prosjektene.

Flertallet viser til at de resterende 65 mill. kroner kommer fra prosjektet rv. 23 Dagslett–Linnes der anskaffelsesprosessen er satt på vent som følge av endret fremdrift i prosjektet.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til at Stortinget har vedtatt et nullvekstmål, som innebærer at all økning i persontrafikk i de store byene skal tas med sykkel, kollektiv eller gange. En storstilt satsing på nye motorveier står i sterk kontrast, for ikke å si direkte motsetning til, dette målet. Dette medlem viser for eksempel til fagetatens grunnlagsrapport for prosjektet fergefri E39 fra 2016. Den anslår for det første at prosjektet vil koste om lag 340 mrd. kroner i henhold til foreløpige estimater. Det er en sum som kunne finansiert for eksempel en storstilt lyntogutbygging. Rapporten understreker også at prosjektet har en målkonflikt med nullvekstmålet i de store byene. Dette medlem advarer sterkt mot å fortsette investeringer i prosjektet, som etter dette medlems syn, både er et pengesluk og som motarbeider vedtatte mål i klimapolitikken.

Dette medlem støtter tiltak som bidrar til trygge og sikre bruksveier, men går mot alle nye prosjekter som innebærer utbygging av store 4-felts motorveier. Når store veiutbygginger igangsettes, bidrar dette til å undergrave satsingen og trafikkgrunnlaget til jernbanen, det gjør at biltrafikken øker og det fører til store naturinngrep og nedbygging av matjord. Dette medlem viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative statsbudsjett, hvor det foreslås å bevilge 500 mill. kroner mindre til store prosjekter under denne posten og 800 mill. kroner mindre til planlegging og grunnverv av nye riks-

veier. Midlene skal tas fra nye motorveiprosjekter som E18 Lysaker–Strand–Ramstadsletta, i tillegg til å utsette, med sikte på å avslutte, prosjekter som E39 Rogfast og E16 Bjørum–Skaret. Dette medlem viser til at Sosialistisk Venstreparti til gjengjeld foreslår en satsing på totalt 5 mrd. kroner i økte midler til ulike satsinger på miljøvennlig transport i sitt alternative statsbudsjett. Å kutte motorveier og satse på miljøvennlig transport er etter dette medlems syn nødvendig for å kutte utslipp i transportsektoren, nå våre egne klimamål fra klimaforliket og holde våre forpliktelser i Parisavtalen. Dette medlem advarer derfor mot den økte utbyggingen av 4-felts motorveier som dette budsjettet og Nasjonal transportplan 2017–2029, jf. Meld. St. 33 (2016–2017), legger opp til.

FYLKESVEGER

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til at en stor del av dagens fylkesvegnett ble overført til fylkeskommunen i forbindelse med forvaltningsreformen i 2010, uten at regjeringen Stoltenberg la noen plan for hvordan vedlikeholdsetterslepet skulle fjernes. Flertallet viser til at regjeringen Solberg i samarbeid med Kristelig Folkeparti og Venstre har styrket fylkeskommunenes økonomi de siste fire årene, og at veksten i de frie inntektene samlet i kommunesektoren har vært høyere enn under regjeringen Stoltenberg. Flertallet viser til at vegvedlikehold i hovedsak skal dekkes innenfor de ordinære rammene, men at det i tillegg er tilført betydelige midler til fornying av fylkesvegnettet, herunder tunnelfornyning. Flertallet viser også til at fylkeskommunene mottar direkte tilskudd til skredsikring. Flertallet vil samtidig påpeke at det er viktig at fylkeskommunene prioriterer nødvendig vedlikehold og fornying av fylkesveiene innenfor rammetilskuddet.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti merker seg at regjeringen Solberg ikke har forstått at summen av flere tiltak gir en styrket innsats for å ruste opp vegnettet i fylkene. Disse medlemmer viser til at etterslepet på fylkesveger er anslått til 62 mrd. kroner.

Disse medlemmer viser videre til at det nå er 50 pst. større risiko for å bli hardt skadd eller omkomme per kjørte kilometer på fylkesvegnettet enn på riksvegnettet. Disse medlemmer mener det er viktig å styrke fylkeskommunenes mulighet til å redusere etterslepet på fylkesvegnettet.

Naturressursene våre er i distriktet, og infrastrukturen der består i hovedsak av fylkesveger. Den manglende viljen fra regjeringen Solberg til å se helheten i infrastrukturen er til stort hinder for næringsutviklingen og det vi skal leve av i fremtiden.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til Arbeiderpartiets alternative budsjett, hvor det foreslås bevilget 1 mrd. kroner mer til fylkeskommunene.

KABOTASJE

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til det arbeidet regjeringen gjør for å fremme gode og seriøse arbeidsforhold og motvirke sosial dumping og ulovlig kabotasje. Flertallet viser til at kontrollinnsatsen er økt betydelig under denne regjeringen, noe som er viktig for å avdekke ulovligheter. Flertallet merker seg at forslag til nytt mobilitetsdirektiv er til behandling i EU, og vil understreke at det ikke er aktuelt å øke omfanget av kabotasje, og viser til det arbeidet Samferdselsdepartementet gjør i den forbindelse.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti vil peke på at situasjonen innenfor transportsektoren krever politisk mot og handling for å forbedre trafikksikkerheten og konkurransevilkårene i bransjen. Målrettede tiltak må bidra til å stanse utviklingen av sosial dumping og ulovlig kabotasje.

Disse medlemmer understreker at det er ønskelig å fremme gode og seriøse arbeidsforhold, og at det utarbeides tiltak mot arbeidslivskriminalitet.

Disse medlemmer sier seg enig i at det er gjennom samarbeid med partene i arbeidslivet man best kan videreføre en bred og felles innsats mot arbeidslivskriminalitet. Disse medlemmer viser til forslag til nytt mobilitetsdirektiv i EU, hvor lovlig kabotasje utvides fra inntil tre oppdrag på sju dager, til ubegrenset antall oppdrag i inntil fem dager. Dette skaper stor usikkerhet for næringen og kan på sikt medføre at forekomsten av sosial dumping vil øke. Disse medlemmer mener nye kabotasjeregler ikke må innføres i Norge, og at regjeringen må arbeide for at dette ikke blir en realitet.

MODULVOGNTOG

Komiteen viser til at det er vegstrekningen med lavest bruksklasse i veglistene langs transportstrekningen som bestemmer hvor tung tømmerlast som kan fraktes fra skogen til leveringsstedet.

Komiteen viser til at en av de aller største utfordringene er bruken på fylkesvegene som ikke tåler 60 tonn totalvekt.

Komiteen mener derfor at en målrettet satsing på utbedring av flaskehalsen i vegnettet er et viktig tiltak som bidrar til å redusere kostnader samtidig som det gir klimagevinst. Komiteen har merket seg at regjeringen har etablert et flaskehalsprosjekt gjennom NTP 2018–2029.

Komiteen viser til stortingsflertallets støtte til opprettelse av et flaskehalsprosjekt. Det er viktig at flaskehalsprogrammet gis tidlig prioritering i det videre arbeidet med å følge opp NTP for 2018–2029. Komiteen har merket seg at Norges Skogeierforbund, sammen med blant annet Skog-Data AS, utvikler et verktøy som viser hvor mye tømmer som transporteres på ulike vegstrekninger. Dette verktøyet vil være nyttig for å prioritere hvilke flaskehals som bør utbedres først, og vil estimere hvor store innsparinger utbedringene vil medføre.

Komiteen ser med bekymring på at utenlandske bedrifter og transportører nå bruker det norske hovedvegnettet for transport av sine produkter fra utlandet på modulvogntog, mens norske bedrifter ikke får brukt modulvogntog fordi det ikke tillates brukt fra bedriftene og ut til hovedvegnettet.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Venstre, viser til omtale av bruker og modulvogntog i merknad i Stortingets behandling av Skogmeldinga, jf. Innst. 162 S (2016–2017). Flertallet understreker at ved å øke grensene for lengde og vekt for tømmervogntog og modulvogntog har myndighetene bidratt til å styrke skogsbasert næringsliv. Nesten 100 pst. av riksvegnettet er åpnet for 24 meter lange vogntog, og 88 pst. av riksvegnettet er åpnet for 60 tonn totalvekt. For fylkesveger og kommunale veger er ikke situasjonen like bra, og det gjenstår mye arbeid før man kan kjøre med maksimal lengde og vekt på mange vegstrekninger.

Flertallet mener derfor det er viktig at kommuner og fylkeskommuner gjennomgår maksimal vekt og lengde på de vegstrekningene som er viktige innsatsveger for tømmer ut av skogen. Det er først når hele strekninger fra skog til industri kan kjøres med samme vekt og lengde, at vegene fremstår som effektive transportårer.

Flertallet mener det er viktig å styrke godstransporten slik at norsk næringsliv sikres gode konkurransevilkår, og at det legges til rette for økt bruk av større kjøretøy som modulvogntog, slik at transportkostnadene kan reduseres.

Flertallet viser til at 11 sentrale næringsorganisasjoner, i dialog med Statens vegvesen, har pekt ut ti prioriterte vegstrekninger fra norske industribedrifter inn til riksvegnettet som bør åpnes for bruk av modulvogntog. Etter at bruk av modulvogntog ble gjort permanent på hovedvegnettet, gjenstår en del veger inn til hovedvegnettet.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet mener det snarest mulig må finnes en løsning på problemet med modulvogntog,

og viser til henvendelser fra en rekke bedrifter, næringsorganisasjoner og transportbedrifter om saken.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at viktige vegstrekninger fra norske industribedrifter inn til hovedvegnettet snarest mulig tillates for bruk av modulvogntog.»

STORE PROSJEKT

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, merker seg at Arbeiderpartiet i flere merknader viser til Nasjonal transportplan 2018–2029 og foreslår å fremskynde flere vegprosjekter. Flertallet viser til at dette er samme taktikk som ble benyttet ved behandlingen av Nasjonal transportplan 2018–2029, der partiet skulle benytte 5,1 mrd. kroner til å fremskynde 27 vegprosjekter med en samlet kostnadsramme på over 50 mrd. kroner. Det sier seg selv at dette ikke går opp. Flertallet merker seg at Arbeiderpartiet ikke setter av en ekstra krone til vegbygging i sitt budsjettforslag for 2018, og følger dermed ikke opp løftene fra behandlingen av Nasjonal transportplan 2018–2029. På samme måte er det heller ikke mulig å fremskynde vegprosjekter i statsbudsjettet for 2018, slik Arbeiderpartiet forsøker å gi inntrykk av, når partiet ikke setter av mer midler til formålet.

Flertallet viser også til Senterpartiets alternative budsjett, der de skaper inntrykk av at de vil starte opp flere store vegprosjekter i 2018. Dette er prosjekter som i sum er kostnadsregnet til flere milliarder kroner. Flertallet merker seg at Senterpartiet kun setter av 300 mill. kroner til formålet i 2018, og at det er urealistisk å fremskynde så mange prosjekter med så begrensede midler. Flertallet mener at Senterpartiet, på samme måte som Arbeiderpartiet, skaper helt urealistiske forventninger til hva som er mulig å gjennomføre, og at denne formen for budsjettering er urealistisk og misvisende.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til at regjeringen foreslår å bevilge 8,2 mrd. kroner i «store prosjekter» under denne posten i Prop. 1 S (2016–2017), jf. tabell 4.4 på side 69. Dette er om lag 1,6 mrd. kroner over det som er gjennomsnittlig bevilgningsbehov per år i NTP 2018–2023. På den annen side foreslår regjeringen å bevilge 1,584 mrd. kroner til programområdetiltak, noe som er om lag 900 mill. kroner mindre enn det som er det gjennomsnittlige behovet per år i NTP 2018–2023. Dette medlem advarer mot en utvikling der «Store prosjekter» får en større andel av pengene enn det som var tiltenkt i NTP, mens programområdetiltak (som tiltak for gående og

syklende, miljø- og servicetiltak, kollektivtrafikk og universell utforming) får mindre enn det som var tiltenkt fra stortingsflertallet. Dette medlem ber derfor regjeringen sikre at bevilgningene i fremtidige statsbudsjett på programområdetiltak og store prosjekter er i tråd med det som er vedtatt i NTP 2018–2023.

PROGRAMOMRÅDENE

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti merker seg at regjeringen foreslår om lag 800 mill. kroner mindre til programområdetiltakene under ett, enn det som er gjennomsnittlig bevilgningsbehov i henhold til NTP 2018–2023. Dette medlem ber regjeringen sikre i fremtidige statsbudsjett at det ikke bevilges mindre til programområdene enn det som det er lagt opp til i henhold til NTP 2018–2023.

UTBEDRINGSTILTAK

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til at det er store utbedringstiltak langs en rekke veier, som krever økte bevilgninger for å følges opp. Dette medlem viser for eksempel til strekningen E134 mellom Notodden og Saggrenda. Veien har stort behov for utbedring. Ni mennesker har mistet livet i bilulykker der siden 1990. Likevel er ikke strekningen prioritert utbedret i Nasjonal transportplan 2018–2029. Dette medlem mener det haster med å få utbedret veien, og ber regjeringen få inn denne strekningen som en del av prioriteringene i innværende planperiode. Dette medlem viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative statsbudsjett, der det foreslås 100 mill. kroner mer til utbedringstiltak, inkludert nødvendige midler for å sette i gang utbedring av E134 Notodden–Saggrenda.

GÅENDE OG SYKLENDE

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til at økt bruk av sykkel er svært god samfunnsøkonomi, da nytten ved å legge til rette for sykling er mer enn 4–5 ganger høyere enn kostnaden ved å bygge sykkelveien.

Flertallet peker på at det nylig er vedtatt mål i behandlingen av Nasjonal transportplan om 8 pst. sykkelandel på landsbasis, og 20 pst. sykkelandel i byene.

Flertallet mener det må satses mer på bedre tilrettelegging for syklister, med flere og bedre sykkelveier, og viser til budsjettforliket 2018 mellom regjeringspartiene, Venstre og Kristelig Folkeparti, der det bevilges ytterligere 70 mill. kroner til tiltak for gående og syklende.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet ønsker å satse mer på tiltak for gående og syklende og viser til sitt alternative budsjett, der det foreslås å bevilge 70 mill. kroner ut over regjeringens forslag i budsjettproposisjonen til formålet.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til at tiltak for gående og syklende er foreslått redusert fra 490 mill. kroner til 226 mill. kroner i 2018. Dette medlem er overrasket over at regjeringen foreslår å kutte i bevilgningene til tiltak for gående og syklende. Å legge bedre til rette for sykkel- og gangveier er avgjørende både i et folkehelse- og klimaperspektiv. Dette medlem viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative statsbudsjett, hvor det foreslås å øke bevilgningene til tiltak for gående og syklende med 300 mill. kroner.

KOLLEKTIVTILTAK OG UNIVERSELL UTFORMING

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser videre til at kollektivtrafikk i dag ikke er universelt utformet. Kun et fåtall av togstasjoner er universelt utformet. Dette medlem viser til at det er behov for strakstiltak og økt innsats for å bedre situasjonen. Dette medlem viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative statsbudsjett, hvor det foreslås å bevilge 50 mill. kroner mer enn regjeringens forslag til kollektivtrafikk og universell utforming.

PLANLEGGING OG GRUNNERVERV M.M.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til den generelle merknad fra dette medlem under post 30 Riksveginvesteringer, hvor dette medlem argumenterer mot nye store veiutbygginger. Dette medlem viser særlig til at det er avgjørende å stanse all planlegging av store motorveiprojekter som E18 Lysaker–Strand–Ramstadsletta. Dette medlem viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative statsbudsjett, hvor det foreslås å bevilge 800 mill. kroner mindre til dette formålet, nettopp for å stanse store, nye 4-felts motorveiutbygginger.

IKKE-RUTEFORDELTE MIDLER

Medlemene i komiteen fra Senterpartiet syner til VG sine avsløringar om regjeringa og underlagde etatar sin manglande kontroll av brukonstruksjonane på vegnettet. Desse medlemene meiner det er alvorleg at rutiane ikkje er fylgt opp, og særleg skerpande er det at dette gjeld konstruksjonar der svikt og/eller kollaps vil få store konsekvensar med fare for liv og helse. Vidare merkar desse medlemene at i budsjettavtala mellom regjeringspartia og Venstre og Kristeleg Folkeparti så er det kutta 200 mill. kroner i vegvedlikehald. Desse medlemene syner til Senterpartiet sitt alternative budsjett, der vedlikehaldsramma vert oppretthalde og det vert ytt ei tilleggsøyving på 40 mill. kroner til bruedlikehald og kontroll av desse.

Nærmere om investeringsprogrammet

KORRIDOR 1 OSLO–SVINESUND/KORNSJØ

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti meiner ein bør setja igang ein KVVU-prosess for strekninga rv. 22/rv. 111, som skildra i Nasjonal transportplan 2018–2029. Strekninga er viktig både som lokal forflytningsveg og som alternativ omkjøringsveg for eksportindustrien.

Medlemene i komiteen frå Senterpartiet viser til Senterpartiet sitt alternative budsjett, der det er foreslått sett av 5 mill. kroner til dette prosjektet og til rv. 5.

KORRIDOR 2 OSLO–ØRJE/MAGNOR/RIKSÅSEN

E16 Slomarka–Herbergåsen–Nybakk

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til behandlingen av Nasjonal transportplan, der Arbeiderpartiet foreslo 5,1 mrd. kroner til framskyndelse av prosjekter til oppstart i første planperiode (2018–2023), og at E16 Slomarka–Herbergåsen–Nybakk var et av prosjektene som var aktuelle for framskyndelse.

Disse medlemmer viser til at etter at ny 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 på hele strekningen Kløfta–Kongsvinger, noe det har vært bred politisk tilslutning til. Stortinget vedtok allerede i 1997 at det skulle være motorvegstandard mellom Kløfta og Kongsvinger – altså for 20 år siden. I stedet valgte stortingsflertallet ved behandlingen av Nasjonal transportplan i juni 2017 å utsette bygging av vegen.

Disse medlemmer beklager på det sterkeste den usikkerheten som regjeringen og de borgerlige partiene nå har skapt omkring videre utbygging av E16, og finner det høyst oppsiktsvekkende at de ønsker å utsette vegen i mange år.

KORRIDOR 3 OSLO–GRENLAND–KRISTIANSAND–STAVANGER

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til budsjettforliket mellom regjeringspartiene, Venstre og Kristelig Folkeparti, hvor bevilgningene til rv. 23 Dagslett–Linnes er redusert med 65 mill. kroner sammenlignet med regjeringens budsjettproposisjon. I svarbrev fra samferdselsministeren av 29. november 2017 går det fram at endringen skyldes kostnadsøkninger som tilsier at det er nødvendig å gå

gjennom prosjektet på nytt med tanke på eventuelle kostnadsreduksjoner, og at anskaffelsesprosessen er satt på vent. Disse medlemmer slutter seg derfor til denne endringen fra forliket.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at det i statsbudsjettet for 2018 ligger investeringsmidler til videre fremdrift for nytt sykehus i Drammen. Disse medlemmer mener utfordringen med å finne en vegløsning til nytt sykehus fortsatt synes å være uavklart, til tross for at samferdselsminister Solvik-Olsen så sent som i valgkampen i 2017 lovte at en vegløsning skulle komme. Dette er så langt disse medlemmer erfarer, ikke fulgt opp i statsbudsjettet for 2018.

Så vidt disse medlemmer kjenner til, er rundkjøringen i det aktuelle vegkrysset (Brakerøya) en av de mest trafikkerte i fylket. Når anslagsvis 4 000 ansatte, et stort antall pasienter fra Buskerud og Asker og Bærum og utrykningskjøretøyer skal bruke rundkjøringen, kan det uten nye vegløsninger bli trafikkaos.

Disse medlemmer mener derfor at det må sikres en ny og permanent vegløsning for nytt sykehus i Drammen, som samtidig bidrar til at en får gjennomfartstrafikken ut av Drammen sentrum.

Medlemene i komiteen frå Senterpartiet syner til rv. 9, der det i Nasjonal transportplan vart sett av midlar til strekningsvise tiltak. Desse medlemmene syner vidare til Senterpartiet sitt alternative budsjett, kor det er foreslått sett av 10 mill. kroner til strekningsvise tiltak i 2018.

KORRIDOR 4 STAVANGER–BERGEN–ÅLESUND–TRONDHEIM

E39 Betna–Stormyra

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til strekningen E39 Betna–Stormyra i Møre og Romsdal. Dagens vegstrekning har dårlig kurvatur med varierende vegbredde. Europavegen har nedsatt fartsgrense, forårsaker trafikkbelastning i kommunesenteret og gir dårlig trafikkikkerhet. Disse medlemmer viser til at strekningen ifølge handlingsplanen til Statens vegvesen for 2014–2017 skulle hatt oppstart i denne perioden.

Den er fortsatt ikke prioritert av regjeringen Solberg.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til Arbeiderpartiets alternative budsjett for 2018 og foreslår 20 mill. kroner til oppstartsbevilgning for E39 Betna–Stormyra i Møre og Romsdal.

Medlemene i komiteen frå Senterpartiet syner til Nasjonal transportplan, der regjeringa skriv:

«[D]et legges opp til å starte opp prosjektet E39 Betna–Stormyra i første seksårsperiode av planperioden.»

Desse medlemene meiner regjeringa i fleire år har trenert oppstart av dette prosjektet, og at ei startløyving må koma på plass i budsjettet for 2018. Desse medlemene viser til Senterpartiet sitt alternative budsjett, kor det er foreslått 20 mill. kroner til oppstart.

E39 Rogfast og Sveгатjörn–Rådal

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til budsjettforliket mellom regjeringspartiene, Venstre og Kristelig Folkeparti, hvor de statlige bevilgningene til prosjektene E39 Rogfast og E39 Sveгатjörn–Rådal er redusert med 200 mill. kroner sammenlignet med regjeringens budsjettproposisjon. I svarbrev fra samferdselsministeren av 29. november 2017 går det fram at endringen ikke påvirker forholdet mellom statlig bidrag og bompengebidraget i prosjektene og slik sett er å forstå som en teknisk endring. Disse medlemmer slutter seg derfor til disse endringene fra forliket. I tillegg reduseres bevilgningen med 51,9 mill. kroner som følge av reduserte konsulentkjøp og effekten av økt digitalisering og forenkling av planprosesser.

Det vises i denne sammenheng til Arbeiderpartiets alternative opplegg for Nasjonal transportplan 2018–2029, hvor behovet for konkrete tiltak for å redusere kostnadene i sektoren er grundig behandlet, jf. Innst. 460 S (2016–2017). Det vises vidare til at Byggenæringens landsforening har pekt på muligheten for kostnadsreduksjoner på opptil 20 pst. ved digitalisering og riktige kontraktsstrategier.

Rv. 9

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til tidligere uttalelser fra transport- og kommunikasjonskomiteen om kontinuerlig og kostnadseffektiv utbygging av rv. 9 i Setesdal. For å følge opp dette og sikre effektiv anleggsdrift av prosjektet Bjørnarå–Optestøyl legger disse medlemmer til grunn at prosjektet kan åpnes som planlagt i 2019.

E39 Bogstunnelen–Gaular og E39 Byrkjelo–Sandane

Medlemene i komiteen frå Senterpartiet syner til partiet sitt alternative budsjett, der det til E39 Bogstunnelen–Gaular grense og E39 Byrkjelo–Sandane er foreslått høvesvis 20 og 10 mill. kroner til oppstart av førstnemnde og strekningsvise utbetringar på sistnemnde. Desse medlemene meiner det er på høg tid å få fullført målsetjinga om gul midtstripe på E39 gjennom Sogn og Fjordane. Byrkjelo–Sandane har i tillegg til manglande midtstripe fleire krevjande kurvatur-

ar og innsnevringar som medfører trafikkfare og dårleg framkome.

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

E134 Røldal–Seljestad

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til behandlingen av Nasjonal transportplan 2018–2029, jf. Innst. 460 S (2016–2017), der komitéflertallet uttalte følgende:

«Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til at E134 er utpekt som en av hovedveiforbindelsene mellom Østlandet og Vestlandet, og at det viktigste punktet å utbedre på strekningen er Haukelitunnelene. Flertallet viser til at E134 Røldal–Seljestad er prioritert med oppstart og ferdigstillelse i andre periode, som innebærer at statlig finansiering er mulig fra 2024. Flertallet viser til at planarbeidet for strekningen snart vil ferdigstilles, slik at byggestart kan bli tidligere enn dette. Flertallet legger til grunn at bompengebidraget kan benyttes først slik at byggestart for første Haukelitunnel kan bli innenfor første planperiode.»

Disse medlemmer legger dette til grunn og er vidare kjent med at reguleringsplan for prosjektet E134 Røldal (Liamyrene)–Seljestad er ventet vedtatt i Odda kommune sommeren 2018. Disse medlemmer ber om at regjeringens bidrar til fortgang i planarbeidet slik at prosjektet kan startes opp i første planperiode, i tråd med det stortingsflertallet tidligere har uttalt.

E16 Sandvika–Bergen

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti forventar at handlingsprogrammet for NTP 2018–2023 følgjer opp Stortinget si handsaming av Nasjonal transportplan. Fleirtalet sin merknad om omkøring ved Fagernes krev midlar til reguleringsplan og oppstartsmidlar for igangsetjing av arbeid. Komiteen sin fleirtalsmerknad vart stadfesta av statsråd Ketil Solvik-Olsen ved besøk i Valdres den 9. september 2017, men er likevel ikkje ivareteken i framlegget til handlingsprogram som no er på høyring. Desse medlemene forventar at departementet ivaretek fleirtalsmerknadane i det endelege handlingsprogrammet.

Desse medlemene syner til strekninga E16 Voss–Bergen og jernbanestrekninga på same stad. På strekninga har det vore fleire dødsulukker dei siste åra, og fleire hendingar med skred som har medført langvarige vegstengingar.

I Innst. 187 S (2016–2017) i sak om å forsere utbygginga av dette fellesprosjektet fremma Senterpartiet og Arbeiderpartiet følgjande forslag:

«Stortinget ber regjeringen, i tråd med føringene i Nasjonal transportplan 2014–2023, om å legge til rette for mer sammenhengende planlegging og utbygging av større veg- og jernbaneprosjekter og om å gå videre med arbeidet i 'Fellesprosjektet Vossebanen og E16 Voss-Bergen' uten opphold.»

Desse medlemene legg fortsatt dette til grunn.

Medlemene i komiteen frå Senterpartiet meiner prosjektet har for sein framdrift, og viser til Senterpartiet sitt alternative budsjett, kor det er sett av 40 mill. kroner til E16 Bergen–Voss. Desse medlemene viser til at desse midlane er knytte til fellesprosjektet veg/bane, og at midlane må nyttast slik det er mest tenleg for å forsera framdrifta.

Desse medlemene syner til at regjeringa valde rv. 52 over Hemsedalsfjellet som aust–vest-trasé for næringstransport. I utgreiinga frå Statens vegvesen har denne traseen best lønsemd dersom ein får ei effektiv kopling av trafikken frå Sunnmøre og sørover gjennom Sogn og Fjordane. Rapporten peika òg på at ei bruløysing på ferjestrekninga Fodnes–Mannheller i høvesvis Lærdal og Sogndal kommunar gjev god samfunnsnytte. Desse medlemene meiner ei naturleg vidareføring av trasévalet for næringstransport aust–vest vil vere å gjennomføre ei konseptvalutgreiing for strekninga mellom Håbakken (E16/rv. 5) i Lærdal kommune og Skei (rv. 5/E39) i Jølster kommune. Desse medlemene viser til Senterpartiet sitt alternative budsjett, der det er foreslått sett av 5 mill. kroner til dette prosjektet og til rv. 22–rv. 11.

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

Rv. 4 Kjøl–Rotnes

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, viser til behandlingen av Prop. 86 S (2016–2017) Oslopakke 3 – revidert avtale for perioden 2017–2036 og forslag til nytt takstsystem med tids- og miljødifferensierte bompengetakster, jf. Innst. 464 S (2016–2017), der en samlet komite uttalte:

«Komiteen har merket seg at rv. 4 Kjøl–Rotnes er et av prosjektene innenfor Oslopakke 3. Omleggingen av rv. 4 på strekningen Kjøl–Rotnes planlegges i pakken for oppstart i tidsrommet 2019–2020 for å sikre fremkommelighet for kollektivtrafikk og for å realisere tettstedsutvikling i nye Nittedal sentrum (Rotnes-området) i tråd med vedtatt plan for areal og transport i Oslo og Akershus. Komiteen viser til at det er satt av 680 mill. kroner i revidert Oslopakke 3 til bygging av 3 000 meter kollektivfelt fra Kjøl til Rotneskrysset i Nittedal, inkludert 900 m omlegging av rv. 4 i Nittedal sentrum. Komiteen viser til at Oslopakke 3 forutsetter et statlig bidrag på 20 pst., eller 170 mill. kroner. Komiteen mener det er viktig at prosjektet gjennomføres, og at staten skal ta sin andel.

Komiteen vil derfor be regjeringen prioritere midler til strekningen gjennom en omprioritering innenfor post 30 Riksveginvesteringer fra programområdene i første planperiode.»

Flertallet legger fortsatt dette til grunn og ber om at regjeringen følger opp Stortingets intensjoner om statlige bidrag på 20 prosent til rv. 4 Kjøl–Rotnes i første planperiode i Nasjonal transportplan.

Medlemene i komiteen frå Senterpartiet syner til at strekninga rv. 4 Kjøl–Rotnes er prioritert i Oslopakke 3, og at dette er eit viktig prosjekt for å utvikle kommunesenteret i Nittedal kommune. Desse medlemene syner til Senterpartiet sitt alternative budsjett, der det er foreslått sett av 10 mill. kroner i statlege midlar til prosjektet.

E6 Ringeby–Otta

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til behandlingen av statsbudsjettet for 2017, der Arbeiderpartiet fremmet følgende forslag i Stortinget:

«Stortinget ber regjeringen legge til rette for sammenhengende utbygging av E6 på hele strekningen Ringeby–Otta i Oppland.»

Dessverre ble forslaget ikke vedtatt. Disse medlemmer er fortsatt av den oppfatning at første og andre etappe av E6 i Gudbrandsdalen burde vært bygget sammenhengende.

Disse medlemmer viser videre til behandlingen av Nasjonal transportplan, der Arbeiderpartiet foreslo 5,1 mrd. kroner til framskyndelse av prosjekter til oppstart i første planperiode (2018–2023), og at sammenhengende utbygging av E6 Ringeby–Otta var av de prosjektene som var aktuelle for framskyndelse.

Disse medlemmer mener det som har skjedd med utbyggingen av E6 i Gudbrandsdalen, er et eksempel på hvordan vi ikke skal bygge veg i Norge, og finner det høyst beklagelig med den usikkerheten som nå har oppstått omkring bygging av andre etappe.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for utbygging av E6 på hele strekningen Ringeby–Otta i Oppland, i tråd med det som lå til grunn for Stortingets behandling av prosjektet.»

Medlemene i komiteen frå Senterpartiet syner til prosjektet E6 Ringeby–Sjøa og meiner bomselskapet, som allereie er i drift, kan få auka lånerammer slik at prosjektet kjem i gang raskare. Desse medlemene ber regjeringa legge til rette for dette på eigna måte. I tillegg syner desse medlemene til Senterpartiet sitt alternative budsjett, kor Senterpartiet har fo-

reslått 40 mill. kroner til å koma i gang med parsellen Ringebu–Otta.

Desse medlemene syner til rv. 3 i Østerdalen, der det er planlagt strekningsvise utbetringar. Desse medlemene meiner ein må koma i gang med arbeidet raskt, og viser til at Senterpartiet i sitt alternative budsjett foreslår å sette av 10 mill. kroner til denne strekninga.

KORRIDOR 7 TRONDHEIM–BODØ MED ARMER MOT SVERIGE

Medlemene i komiteen frå Senterpartiet syner til Stortinget sitt vedtak 973 av 19. juni 2017:

«Stortinget ber regjeringen sikre en helhetlig sammenhengende gjennomføring av alle delstrekningene som inngår i prosjektet E6 Helgeland nord, og i samarbeid med lokale myndigheter finne løsninger i tråd med de lokale og regionale myndigheters vedtak.»

Vidare syner desse medlemene til at regjeringa i Prop. 1 S (2017–2018) skriv at regjeringa har bede Vegdirektoratet fylgje opp dette vedtaket, og vidare til at opsjonane i vegutviklingskontraktane om ikkje å bygga ut dei to nordlege parsellane ikkje er tekne i bruk, og at departementet vil koma attende til Stortinget på eigna måte om vidare framdrift. Desse medlemene meiner regjeringa burde ha kome lenger i oppfølginga av vedtaket frå juni, og syner til Senterpartiet sitt alternative budsjett, kor det vert foreslått 35 mill. kroner til E6 Helgeland Nord.

E6 Selli–Asp

Medlemene i komiteen frå Senterpartiet syner til E6 Selli–Asp i Nord-Trøndelag, kor prosjektet omfattar bygging av tofelts veg mellom Selli og Asp i Steinkjer kommune. Regjeringa foreslo i NTP å starte opp prosjektet etter 2024. Desse medlemene meiner dette er for seint, i og med at dette prosjektet skulle vori prioritert tidlegare, i den førre NTP. Desse medlemene syner òg til at Senterpartiet i sin alternative NTP prioriterte oppstart i første periode, og fylgjer no opp denne lovnaden med forslag om ei løyving på 20 mill. kroner.

E6 Sørrelva–Borkamo

Medlemene i komiteen frå Senterpartiet syner til Senterpartiet sin merknad i Innst. 460 S (2016–2017) om strekninga E6 Sørrelva–Borkamo i Nordland, og til at Senterpartiet fylgjer opp lovnaden om oppstart i sitt alternative budsjett med forslag om ei løyving på 40 mill. kroner. Desse medlemene meiner det er viktig å sikre oppstart no, slik at ein kan nytta syngiar med utbygginga av rv. 77 Tjernfjellet.

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

E6 Narvik sentrum

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at E6 går gjennom Narvik sentrum, og at denne strekningen har mye tungtrafikk som også forsterkes av trafikken til og fra Ofotbanen, som har sitt endepunkt i Narvik. Videre viser disse medlemmer til at Narvik sentrum har store utfordringer med luftforurensning og at en ved å legge E6 i tunnel utenom sentrum vil løse problemene.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet vil påpeke at ved behandlingen av Nasjonal transportplan 2018–2029 foreslo Arbeiderpartiet 200 mill. kroner til ny tunnel og miljøtiltak i Narvik sentrum.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet vil derfor be om at regjeringen bidrar til fortgang i planarbeidet, og at det snarest mulig igangsettes et arbeid sammen med Nordland fylkeskommune og Narvik kommune om en Bypakke Narvik som inneholder ny tunnel og miljøtiltak gjennom sentrum.

Post 31 Skredsikring riksveger

Medlemene i komiteen frå Senterpartiet syner til at det i forslaget til handlingsprogram frå Statens vegvesen er lagt opp til at skredsikringsmidlar skal fordelast etter både middels og høg skredfaktor. Desse medlemene meiner andelen «høg skredfaktor» må vera retningsgivande for fordelinga. Systemet for utrekning av skredfaktor er objektiv, og desse medlemene meiner dei farlegaste strekningane må prioriterast først.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til Arbeiderpartiets alternative budsjett, hvor det settes av 100 mill. kroner mer enn i regjeringens budsjettproposisjon til skredsikring av riksveger. Disse midlene prioriteres til å starte planleggingen av følgende ni skredsikringsprosjekter om følgende, som i Arbeiderpartiets alternative opplegg for Nasjonal transportplan 2018–2029 ble framskyndet fra siste til første seksårsperiode sammenlignet med regjeringens prioriteringer: rv. 5 Florø–Førde, E39 Skorgedalen, E16 Kvamskleiva, rv. 70 Flatvadura øvre og nedre, rv. 70 Hoelsand, E10 Nappstraumen–Å, E6 Grasnes, E6 Kvænangsfjellet sør og rv. 93 Kløfta.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til den avgjørende betydningen av

trygge riksveger. Det er helt nødvendig for å sikre framkommelighet og for trafikksikkerheten generelt. Dette medlem merker seg at beregninger basert på vegkart.no viser at det finnes totalt 648 km vei som er utsatt for skred i Norge i dag. Med det tempoet regjeringen legger opp til, vil det ta alt for lang tid før vi har tilstrekkelig skredsikring langs våre riksveger. Dette medlem understreker at vi bør bruke mindre penger på nye veiprojekter og heller prioritere å sikre de veiene som allerede eksisterer, slik at de faktisk kan brukes og være trygge. Dette medlem ber derfor regjeringen komme tilbake til Stortinget med en overordnet nasjonal skredsikringsplan for riksveger, som viser hvordan vi kan ta igjen etterslepet på sikring av vei. Dette medlem viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative statsbudsjett, hvor det foreslås å bevilge 100 mill. kroner mer enn regjeringen foreslår til skredsikring av riksveger, som et første ledd i en slik opptrapping.

Post 34 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift

Komiteen merker seg at regjeringen nå foreslår å gjeninnføre differensierte satser for arbeidsgiveravgift fra 1. januar 2018, og at bevilgningen som er foreslått for 2018, i sin helhet vil bli brukt til å videreføre allerede igangsatte infrastrukturtiltak samt utbedre flere mindre flaskehals i Nordland, Troms og Finnmark.

Post 36 E16 over Filefjell

Komiteen viser til at det foreslås bevilget 119,1 mill. kroner i 2018 for å sikre rasjonell framdrift i byggingen av igangsatte delstrekninger. Komiteen er oppatt av at finansieringen legger til rette for effektive, helhetlige prosesser som vil redusere kostnadene på lang sikt.

Post 37 E6 vest for Alta

Komiteen merker seg at det på post 37 foreslås bevilget 135 mill. kroner i 2018 til rasjonell fremdrift i byggingen av igangsatte delstrekninger.

Post 61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene

Komiteen viser til Nasjonal transportplan 2010–2019, der det ble innført en egen rentekompensasjonsordning for transporttiltak i fylkene fra 2010. For 2015–2017 var årlig låneramme på 3 mrd. kroner, og det foreslås ikke ny låneramme i 2018. Komiteen mener at denne ordningen har bidratt til å sikre satsing på transporttiltak i fylkene og til å knytte by og land sammen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti 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 det viktigste 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 formålstjenlig å overføre penger til fylkeskommunene som rammetilskudd.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet vil videre påpeke at et stort flertall av fylkeskommunene taper inntekter etter at regjeringens nye inntektssystem for fylkeskommunene omfordeler fylkeskommunens økonomiske ramme.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til Arbeiderpartiets alternative budsjett, hvor ordningen med rentekompensasjon avvikles, og hvor fylkenes rammetilskudd i stedet styrkes betraktelig sammenlignet med regjeringens budsjettproposisjon.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti understreker betydningen av å satse på fylkesveier for å binde landet sammen og sikre levedyktige lokalsamfunn. Dette medlem viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative statsbudsjett, hvor det foreslås 50 mill. kroner til å øke lånerammen for fylkene til rentekompensasjonsordningen.

Post 62 Skredsikring fylkesveger

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til den avgjørende betydningen av trygge fylkesveger. Dette medlem viser til merknad fra dette medlem under post 31, som understreker viktigheten av skredsikring generelt. Dette medlem viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative statsbudsjett, hvor det foreslås å bevilge 100 mill. kroner mer enn regjeringen til skredsikring av fylkesveger. Dette medlem understreker at 20 mill. kroner av disse ekstra foreslåtte bevilgningene er ment å gå til helt nødvendig sikring av E39 Betna–Stormyra.

Post 63 Tilskudd til gang- og sykkelveger

Komiteen merker seg at det foreslås bevilget 76,4 mill. kroner til tilskuddsordningen for gang- og sykkelveg. Komiteen merker seg at dette er en reduksjon fra 122,5 mill. kroner som ble bevilget i 2017. Komiteen viser til at ordningen er søknadsbasert og betinger en egenandel på minimum 50 pst. fra tilskuddsmottaker. Midlene kan benyttes til fysiske tiltak og tilrettelegging av infrastruktur for mer sykling og gåing på kommunale og fylkeskommunale veger. Dette kan være i form av sykkelfelt, gang- og sykkelveg, sykkelveg med fortau, fortau, utbedring av kryss og sykkelparkering.

Komiteen understreker at utbygging av gang- og sykkelvei i kommunene og langs fylkesveiene er sentralt for å lykkes med nullvekstmålet som regjeringen og stortingsflertallet har støttet opp om i behandlingen av Nasjonal transportplan 2018–2029. Komiteen viser til at det i Nasjonal transportplan ble lagt til grunn en årlig gjennomsnittsbevilgning på 100 mill. kroner på denne posten i perioden 2018–2023.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti understreker viktigheten av å støtte opp om utbygging av gang- og sykkelveger i kommunene. Disse medlemmer er svært kritiske til at regjeringen foreslår å kutte bevilgningene til denne posten og legger seg på et nivå som er under det som er det gjennomsnittlige behovet i denne perioden av Nasjonal transportplan. Disse medlemmer viser videre til Riksrevisjonens Dokument 1 (2017–2018), hvor Riksrevisjonen kommer med følgende kritikk av Samferdselsdepartementet:

«Riksrevisjonen finner det kritikkverdigg at Samferdselsdepartementet ikke har påsett at bevilgningen på kapittel 1320 post 63 tilskudd til gang- og sykkelveger er benyttet som forutsatt. Stortinget har gjennom økt bevilgning prioritert blant annet tilrettelegging av infrastruktur for mer sykling på kommunale- og fylkeskommunale veger. For budsjettåret 2016 er mindreforbruket på 144,4 millioner kroner, noe som utgjør 66 prosent av bevilgningen. Posten har også hatt et mindreforbruk de foregående årene.»

Disse medlemmer viser videre til at søknadsbølene på denne ordningen langt overstiger det som har vært bevilgningen de siste årene. I 2016 ble det søkt om 466 mill. kroner, mens regjeringen kun innvilget søknader for 162 mill. kroner (jf. svar fra Finansdepartementet på budsjettspørsmål nr. 332 fra Sosialistisk Venstreparti). Disse medlemmer mener rapporten fra Riksrevisjonen og mengden av søknader bekrefter regjeringens manglende vilje til å satse tilstrekkelig på gang- og sykkelveier i kommunene. Disse medlemmer ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med en plan for hvordan denne ordningen kan bedres i tråd med Riksrevisjonens kritikk, og hvordan regjeringen vil sikre at kommunene får utbygd tilstrekkelig med gang- og sykkelvei med de bevilgningene regjeringen legger opp til.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative statsbudsjett, hvor det foreslås å bevilge 300 mill. kroner mer enn i regjeringens forslag på denne posten.

Post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester

Komiteen merker seg at det foreslås bevilget 1 234,8 mill. kroner til kjøp av riksvegferjetjenester – en

økning fra 1 143,9 mill. kroner. Komiteen legger til grunn at forslaget sikrer tilstrekkelig kapasitet i riksvegferjedriften til å videreføre dagens rutetilbud og ivareta krav om null- og lavutslippsteknologi ved utlysning av nye anbud. Komiteen merker seg videre at takstene foreslås økt med 2,4 pst. i gjennomsnitt.

Komiteen viser til at det er behov for å fornye ferjeflåten, og er tilfreds med at Statens vegvesen gjennomførte et utredningsarbeid for å utvikle ferjemarkedet fram mot 2050 med sikte på bedre innkjøpsprosesser og konkurranse samt bedre samordning mellom stat og fylkeskommuner gjennom å utforme en nasjonal ferjestrategi og ta i bruk ny teknologi – også innenfor betalingsløsninger. Komiteen støtter regjeringens ambisjon om å sikre at alle nye riksvegferjekontrakter har krav til lav- eller nullutslippsløsninger.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til budsjettforliket 2018 mellom regjeringspartiene, Venstre og Kristelig Folkeparti, der CO₂-avgiften økes til 500 kroner per tonn. Flertallet viser til budsjettforliket, der post 72 Riksvegferjedrift kompenseres med 6,5 mill. kroner som følge av økt CO₂-avgift.

Fleirtallet i komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Framstegspartiet, Senterpartiet og Venstre, meiner ferjeavløsningsordninga er ei god ordning som på sikt sparar samfunnet for store kostnader og miljøutlepp. Samfunnsvinsten er òg stor ved å redusere reisetid og kostnader for folk og næringsliv. Fleirtallet syner til at ordninga over tid har blitt forbetra og utvida.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet og Senterpartiet meiner likevel det er ei stor utfordring at ordninga ikkje kan nyttast til å dekke kapitalkostnader på ferjeavløsningsprosjekt. Desse medlemene meiner det no er på tide å utvide ordninga slik at kapitalkostnadene òg kan dekkast, og at ei slik endring ikkje medfører auka kostnader for staten så lenge ein legg til grunn at ein i staden måtte ha kosta ei ferje.

Desse medlemene fremmar følgjande forslag:

«Stortinget ber regjeringa endre ferjeavløsningsordninga slik at også kapitalkostnader kan dekkast av ordninga, både for riks- og fylkesvegsamband. Endringa vert gjort gjeldande for prosjekt som vert godkjende av departementet etter 1. januar 2018.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at fergesambandet Volda–Folkestad er et viktig samband for gjennomgående riksvegtrafikk. Disse medlemmer understreker at sambandet også

er avgjørende viktig for lokalsambandet for bygdene på sør- og vestsida av Voldsfjorden.

Disse medlemmer støtter omleggingen til ferjemateriell med nullutslipp på sambandet Volda–Folkestad, men understreker på linje med lokale innspill at rutetilbudet minst skal opprettholdes på dagens nivå. Disse medlemmer mener fergetilbudet i sambandet ikke må reduseres, og ber derfor regjeringen vurdere å bruke to nye ferger for å opprettholde et tilbud minst på linje med dagens tilbud.

INNTEKTSSYSTEMET FOR FYLKESFERJESAMBAND

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at regjeringen i sitt forslag til statsbudsjett åpner opp for at nye fergesamband, som for eksempel Aure–Hitra, kan komme inn under kriteriedataene som avgjør størrelsen på tilskudd hver enkelt fylkeskommune mottar fra staten til drift av fergesamband.

Disse medlemmer er fornøyd med avklaringen fra regjeringen, men ser med bekymring på at nye fergesamband ikke skal komme inn under kriteriedataene før etter to års drift. Det vil bety en betydelig merkostnad for fylkeskommunene, som vil gjøre det lite attraktivt å anlegge nye fergesamband. Disse medlemmer ber derfor regjeringen komme tilbake til Stortinget i revidert nasjonalbudsjett med forslag til hvordan nye fergesamband kan inkluderes i kriteriedatasettet fra oppstart, eller at departementet foreslår en egnet overgangsordning for tilskudd til nye fergesamband til disse på naturlig vis er en del av kriteriedatasettet.

3.10 Kap. 4320 Statens vegvesen

Komiteen merker seg at det knyttes en del usikkerhet til budsjetterte inntekter, gebyrer og refusjoner grunnet variasjoner i og omfang av aktiviteter og oppgaver Statens vegvesen har ansvaret for. Inntektsberegningen er foretatt med bakgrunn i erfaringstall.

Komiteen merker seg også at ordningen med kjøp av personlige kjennemerker ikke er inntektsført. Overskuddet vil bli øremerket trafikksikkerhetstiltak, dette siden ordningen er ny. Komiteen tilslutter seg dette.

3.11 Kap. 1321 Nye Veier AS

Komiteen merker seg at for Nye Veier AS er budsjettforslaget på 5,3 mrd. kroner, og at dette er i tråd med opptrappingsplanen for bevilgningene i selskapet i Nasjonal transportplan 2018–2029.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Venstre, viser til at Nye Veier AS har fått et spesielt mandat for å søke å optimalisere nytte og kostnad, og at selskapet allerede har oppnådd effekti-

viseringsgevinster både når det gjelder prosjektkostnader og tidsbruk. Selskapet legger til grunn 20 pst. kostnadsreduksjon uten nyttetap innenfor dagens rammebetingelser.

Flertallet mener at det er viktig å tenke nytt for å optimalisere bygging og vedlikehold av infrastruktur.

Et annet flertall, komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til Arbeiderpartiets og Senterpartiets foreslåtte kutt i Nye Veier AS. Til tross for at kuttet ikke er dramatisk, finner dette flertallet det oppsiktsvekkende at Arbeiderpartiet og Senterpartiet ønsker å kutte i et nystartet selskap som allerede driver rasjonelt, effektivt og strømlinjeformet. Flertallet ønsker å minne om at intensjonen med Nye Veier AS nettopp er å spare det offentlige for store kostnader ved å utfordre det etablerte for å få mer vei for hver bevilget krone. Totalt sett, på porteføljen Nye Veier har fått ansvaret for, sparer samfunnet over 30 mrd. kroner i forhold til tradisjonell måte å bygge veier på i Norge. Flertallet viser til at noe av årsaken til at Nye Veier AS er i stand til å spare betydelige beløp, er nettopp at de er i forkant og effektive på de områdene Arbeiderpartiet mener må effektiviseres.

Flertallet finner det bemerkelsesverdig at Arbeiderpartiet ønsker å spare penger på økt digitalisering i Nye Veier AS, da det allerede er heldigitaliserte anbudsprosesser Nye Veier AS opererer med.

Flertallet ønsker også å presisere at når det gjelder forenkling av planprosesser, er Nye Veier AS i forkant, eksempelvis gjennom interkommunale planprosesser. Interkommunale planprosesser, som plan- og bygningsloven åpner for, gir blant annet betydelige tidsbesparelser, og Nye Veier AS har også fokus på økt effektivitet og fleksibilitet for entreprenørene, som involveres både i større grad og tidligere i planprosessen enn før.

Flertallet er opptatt av at Nye Veier AS skal lykkes, og at de er en attraktiv arbeidsgiver. For å kunne tiltrekke seg dyktige ledere og medarbeidere er det viktig at lønnsnivået er konkurransedyktig i markedet. Disse medlemmene påpeker at om man ser på den totale godtgjøringen, inkludert pensjon og andre ytelser, så er ikke ledere i Nye Veier lønnsdrivende i bransjen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til Arbeiderpartiets alternative budsjett, hvor samlet bevilgning til Nye Veier reduseres med 60 mill. kroner. Det legges til grunn at denne marginale reduksjonen kan gjennomføres ved reduserte konsulentkjøp og effekt av økt digitalisering og forenkling av planprosesser samt reduksjon i lederlønnsnivået i selskapet.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti merker seg at Nye Veier har fått i oppdrag å bygge motorveier i korridorer der jernbanen bør prioriteres, i tillegg til at utbyggingene har store negative konsekvenser for natur og matjord. Dette medlem ser ikke behov for et selskap som skal ha som formål å øke omfanget av motorveitbygging. Dette medlem mener at selskapet ikke skal sette i gang nye prosjekt, og at eksisterende planer skrinlegges i den grad det er praktisk mulig. Dette medlem viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative statsbudsjett, der det foreslås å sette bevilgningene tilbake til om lag det nivået som var i 2017, 3,4 mrd. kroner mindre enn regjeringens forslag. Dette medlem ber også regjeringen legge ned Nye Veier og overføre resterende midler til kap. 1320 post 30.

3.12 Kap. 1323 Vegtilsyn

Komiteen viser til at Vegtilsynet nå har blitt et forvaltningsorgan underlagt Samferdselsdepartementet, der formålet er å sikre uavhengig kontroll og tilsyn med både Statens vegvesen og Nye Veier AS. Komiteen mener det er viktig å ha en uavhengig enhet som kvalitetssikrer arbeidet disse utfører, og som fungerer som en pådriver for et trygt og formålstjenlig veinett.

3.13 Kap. 4322 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.

Komiteen merker seg at bompenginntektene har vært høyere enn årlige innbetalte renter og avdrag, samt at det i 2017 betales et ekstraordinært avdrag. Komiteen er tilfreds med at det legges opp til 75 mill. kroner i avdrag i 2018, i tråd med Norges forventede andel av nettoinntekten, fratrukket rentekostnader.

3.14 Kap 5624 Renter av Svinesundsforbindelsen AS

Komiteen merker seg at Svinesundsforbindelsen AS skal betale renter på det statlige lånet i forbindelse med prosjektet, og at det er budsjettert med 4,0 mill. kroner i renter i 2018.

3.15 Kap. 1330 Særskilte transporttiltak

Post 60 Utvidet TT-ordning for brukere med særskilte behov

Komiteen har merket seg at bevilgninger til nasjonal reisepanlegger og elektronisk billettering nå bevilges over post 76.

Komiteen viser til at det settes av 90,4 mill. kroner til utvidet TT-ordning for brukere med særskilte behov. Dette betyr at den utvidede ordningen videreføres for de syv fylkene som nå er omfattet av denne ordning-

en. I tillegg til Møre og Romsdal, Nord-Trøndelag, Østfold og Aust-Agder omfatter ordningen nå også fylkeskommunene Finnmark, Sogn og Fjordane og Troms.

Komiteen har merket seg at den utvidede ordningen fortrinnsvis omfatter rullestolbrukere og blinde/svaksynte.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Venstre, 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 sansenedsettelse er TT-ordningen viktig for å kunne leve et normalt aktivt hverdagsliv. Flertallet viser til budsjettforliket 2018 mellom regjeringspartiene, Venstre og Kristelig Folkeparti, hvor det bevilges ytterligere 22,5 mill. kroner i halvårsvirkning til den nasjonale TT-ordningen for brukere med særskilte behov, slik at ordningen utvides til nye fylker fra 1. juli 2018. Flertallet viser til at den nasjonale TT-ordningen for brukere med særskilte behov ble gjort gjeldende i fire fylker i 2016 etter budsjettenighet mellom Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, og at den ble utvidet med ytterligere tre fylker i 2017. Flertallet legger til grunn at nye fylker som innlemmes i 2018, inngår i den etablerte ordningen med de kriterier som der gjelder.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti 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 registrerer at TT-ordningen nå er en nasjonal ordning som skal gi brukere med særlige behov et utvidet TT-tilbud, men at ordningen fremdeles bare gir brukere i et fåtalls fylker mulighet til å benytte seg av ordningen. Disse medlemmer har merket seg at det fremdeles er store variasjoner fylkene imellom, og at mange opplever ordningen som mangelfull.

Disse medlemmer vil utvide ordningen til alle fylker.

Medlemene i komiteen frå Senterpartiet syner til at tre fylkeskommunar i perioden 2012–2016 var med i eit forsøksprosjekt som hadde til hensikt å betra TT-ordninga for folk som på grunn av funksjonsnedsettjing har vesentlege vanskar med å reisa kollektivt. Røynsla ute i fylka tyder på at forsøksprosjekta var ein suksess, og at dei har betra livskvaliteten til målgruppa kraftig. No er sju fylker med i denne ordninga. Regjeringa sitt forslag til løyving er ikkje høgt nok til å utvikla ordninga. Dette er for svakt, når ein veit kor velukka forsøka har vore, og kor mykje ordninga har be-

tydd for deltakarane sin livskvalitet. Desse medlemene syner til at Senterpartiet sitt forslag til 2018-løyving er starten på ei større satsing, og forslaget inneber ei utviding av ordninga til fleire brukarar i fleire fylke. Senterpartiet ynskjer gjennom ei opptrapping over fem år å gjere ordninga landsdekkande for brukarar med spesielt sterkt behov. Desse medlemene syner til Senterpartiet sitt alternative budsjett, der det vert foreslått løyvd 22,5 mill. kroner i tillegg til regjerings sitt forslag.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til at kollektivtrafikken i dag har mangelfull tilgjengelighet. Videre understreker dette medlem at selv om kollektivtransporten i fremtiden blir universelt utformet, vil det likevel være noen med funksjonsnedsettelse som ikke kan reise kollektivt. Det innebærer en isolert tilværelse og manglende muligheter til å følge opp egne barn og hindrer et aktivt sosialt liv. Disse menneskene er helt avhengige av en god TT-ordning.

Dette medlem merker seg at det i dag kun er syv fylkeskommuner som deltar i ordningen. For å gjøre dette til en reell nasjonal ordning må flere fylkeskommuner inkluderes. Det krever økte midler til ordningen, noe dette medlem registrerer at regjeringen ikke prioriterer i sitt forslag. Dette medlem viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative statsbudsjett, hvor det foreslås 50 mill. kroner ut over regjeringens forslag til TT-ordningen. Midlene er tenkt å gå til å inkludere flere fylker i ordningen. Dette medlem ønsker også å sette som mål at alle fylker skal være inkludert i ordningen senest innen 2020.

Post 61 Belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. i byområdene

Komiteen har merket seg at postene 61 og 64 må sees i sammenheng, da belønningsordningen gradvis blir lagt inn i bymiljø- og byvekstavtalene. Oslo og Akershus, Bergen, Nord-Jæren og Trondheim får tildelt midler over post 64 Belønningsmidler for bymiljøavtaler og byvekstavtaler. Komiteen vil også påpeke at post 63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter må sees i denne sammenheng.

Komiteen viser til at det bevilges 631,5 mill. kroner til belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. i byområdene. Belønningsordningen skal stimulere til bedre fremkommelighet, miljø og helse i storbyområdene ved å dempe veksten i personbiltransporten, øke antallet kollektivreiser og stimulere til sykling og gange.

Komiteen har merket seg at i 2017 har Kristiansand, Grenland, Tromsø, Bergen, Buskerudbyen og Nedre Glomma belønningsavtaler. Komiteen har

videre merket seg at det i 2017 er inngått nye belønningsavtaler for Kristiansand og Grenland.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til budsjettforliket 2018 mellom regjeringspartiene, Venstre og Kristelig Folkeparti, der denne posten økes med 100 mill. kroner.

Flertallet mener at klimaforliket skal følges opp i transportsektoren. Flertallet mener derfor at utbygging av kollektivtransport er et viktig element i å nå dette målet. Særlig er dette viktig rundt byene, hvor det er et mål at trafikkøkningen skal tas ved hjelp av kollektivtransport, sykkel og gange. Flertallet viser til at det for 2018 bevilges nesten 2,3 mrd. kroner gjennom ulike ordninger for kollektivtransport i storbyområdene. Dette representerer en rekordhøy statlig innsats for bedre kollektivtransport i byområdene.

Flertallet viser til at pengene kan søkes på fra de aktuelle byområdene, til tiltak som bedrer kollektivtilbudet. Midlene kan også benyttes til planlegging av nye kollektivprosjekter.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til Arbeiderpartiets alternative budsjett, hvor det settes av 100 mill. kroner mer enn i regjeringens budsjettproposisjon til belønningsordningen.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti understreker at å få flere til å bruke kollektivtransport i de store byene er en forutsetning for å nå nullvekstmålet som Stortinget har sluttet seg til. Belønningsordningen gir byene mulighet til å satse mer på kollektivprosjekter og dermed til å bidra til å oppfylle Stortingets mål og klimaforliket. Dette medlem understreker at dersom vi skal nå Stortingets mål og klimaforliket for 2020, trengs det en langt større satsing på kollektivtrafikk, også fra statens side, enn det som foreslås fra regjeringen. Dette medlem viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative statsbudsjett, hvor det foreslås å øke bevilgningene til belønningsordningene med 500 mill. kroner ut over regjeringens forslag.

Post 63 Særskilte tilskudd til store kollektivprosjekter

Komiteen viser til at det foreslås bevilget 785 mill. kroner til post 63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter for 2018. Bevilgningen i 2017 var 229,8 mill. kroner, jf. saldert budsjett 2017.

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

Komiteen viser til at den foreslåtte bevilgningen vil dekke 50 pst. av forventede utbyggingskostnader i 2018 for hhv. Metrobuss i Trondheim, Bybane til Fyllingsdalen og Bussveien på Nord-Jæren. Fornebubanen

er omfattet av tilskuddsordningen, men det statlige bidraget til reguleringsplanlegging i 2018 dekkes av ubrukt bevilgning i 2016 og 2017.

Komiteen viser til at det i grunnlagsdokumentet for Nasjonal transportplan 2018–2029 vises til at det innen 2029 bør investeres 280 mrd. kroner i de største byene dersom vi skal unngå vekst i privatbilbruken. Komiteen mener fylkeskommunene og kommunene må ta sin del av dette investeringsansvaret, men er klar på at staten må bidra dersom vi skal nå nullvekstmålet for personbiltrafikken.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til Arbeiderpartiets merknader til Oslopakke 3 og vil bemerke at det er styringsgruppen for Oslopakke 3 som har ansvaret for å planlegge og prioritere prosjektene i pakken. Dette gjelder også valg av løsninger. Flertallet viser for øvrig til at flertallet i Stortinget har lagt til grunn 50 pst. tilskudd til store kollektivtiltak i de fire store byområdene. Dette er i seg selv vesentlig mer enn det som Arbeiderpartiet bidro med da de satt i regjering. Flertallet merker seg at Arbeiderpartiet omtaler dette som «opptil» eller «inntil» 70 pst., noe som tyder på at ambisjonsnivået reelt er betydelig lavere. Det er vanskelig å se at 70 pst. til Romeriksbanen er noe som partiet har dekning for, da partiet mangler en prioritering av prosjektene i NTP 2018–2029.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, mener at det er viktig å slå fast at en framtidig kollektivløsning på Nedre Romerike skal være en baneløsning, altså skinnegående transport.

På denne bakgrunn fremmer flertallet følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen i de videre planene sikre at ny kollektivløsning på Nedre Romerike skal være baneløsning, altså skinnegående transport.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti 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 reduserer forurensende biltrafikk. Disse medlemmer vil også understreke viktigheten av at både privatbilisme og nyttetransport foregår mest mulig rasjonelt og miljøvennlig. 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 traseer og kollektivknutepunkt.

Disse medlemmer vil samtidig peke på viktigheten av at utbygging av jernbanen i storbyområdene koordineres og ses i sammenheng med disse viktige kollektivprosjektene.

Disse medlemmer mener vi må planlegge arbeidsplasser og boligutbygging bedre slik at vi bruker minst mulig tid og ressurser på å reise. Statlige og kommunale arbeidsplasser skal lokaliseres slik at de bidrar til å redusere transportbehovet og fremme kollektivtransport, gange og sykling.

Disse medlemmer vil øke den statlige andelen til store kollektivprosjekter i storbyene til inntil 70 pst., ha en større satsing på fleksibel utbygging av sammenhengende gang- og sykkelveger og vurdere en utvidelse av eksisterende belønningsordning for nye byområder.

Fylkeskommunene og storbyene har ikke i dag økonomi til å håndtere de største investeringene i kollektivtrafikken. Disse medlemmer mener fylkeskommunene og storbyene må settes i stand til å bygge ut mer på egen hånd og gi sin befolkning et bedre tilbud. Disse medlemmer mener at staten skal bidra med inntil 70 pst. av investeringskostnadene i store kollektivutbygginger i storbyområdene og ta et særlig ansvar for utbygging og drift av bybaner og busslinjer med egne traseer, som er avgjørende for gode transportløsninger i storbyene våre.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at de tiltak som regjeringen har lagt inn i NTP som aktuelle for inntil 50 pst. finansiering, har en samlet kostnad på om lag 48 mrd. kroner, hvorav inntil om lag 24 mrd. kroner dekkes av staten. Dersom lokale myndigheter gjør seg kvalifisert for inntil 70 pst. finansiering slik Arbeiderpartiet legger opp til, vil dette gi Oslo, Trondheim, Bergen og Stavanger inntil 9,6 mrd. kroner. Denne styrkingen av finansieringen vil blant annet kunne muliggjøre raskere ferdigstilling av prosjekter, gjøre det mulig å bygge ut en større del av et sammenhengende sykkelveinett i byene eller en ytterligere styrking av kollektivtilbudet gjennom flere avganger. Disse medlemmer viser til Arbeiderpartiets alternative statsbudsjett, hvor posten foreslås økt med 300 mill. kroner for 2018.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til Oslopakke 3 og Nasjonal transportplan 2018–2029 og foreslått opplegg for midler til planlegging av baneløsning for Nedre Romerike (Romeriksbanen). Disse medlemmer mener det er viktig å ha fortgang i planarbeidet for prosjektet, at staten bidrar i planleggingsarbeidet, og at staten bør bidra med inntil 70 pst. av utbyggingskostnadene.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti understreker at det er positivt at det er enig-

het på Stortinget om at staten skal bidra til store kollektivprosjekter, men understreker også at det er behov for større statlige bidrag for å sikre rask fremdrift og muligheten til å gjennomføre de prosjekter byene ser som nødvendige for å oppnå Stortingets nullvekstmål. Dette medlem ønsker derfor at staten skal bidra med opptil 70 pst. av kostnadene ved slike prosjekter. Dette medlem viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative statsbudsjett, hvor det foreslås å bevilge 500 mill. kroner ut over regjeringens forslag som et første ledd i en opptrapping mot at staten dekker inntil 70 pst. av disse kostnadene.

Dette medlem viser til at planleggingen av bybane på Nord-Jæren kom langt før vedtaket ble omgjort av et knappest mulig flertall i fylkestinget, til tross for at alle berørte kommuner hadde vedtak for. Bussveien bygges slik at den skal kunne konverteres til en bybane. Dette medlem ber regjeringen sette i gang denne planleggingen og viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative statsbudsjett, der det er satt av midler til dette.

Dette medlem viser til at for å sikre tilstrekkelig kapasitet på sentrale linjer for kollektivtrafikken i Trondheim vil det være behov for å starte etableringen av en bybane. Rutestrukturen for buss vil endres fra 2019, og det er behov for å utrede en bybane for å sikre kapasitet også i framtiden, som kan fange opp store utbyggings og/eller omformingsprosjekter på strekningen Sluppen–Elgeseter–Nyhavna–Lilleby–Rotvoll med mulig forlengelse til Dragvoll. Dette medlem ber regjeringen sette i gang denne planleggingen og viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative statsbudsjett, der det er satt av midler til dette.

Dette medlem mener at det er viktig at arbeidet med en kollektivløsning for Nedre Romerike er i tråd med Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus, og at kollektivløsningen inngår i et helhetlig transportsystem i regionen. Ikke minst gjelder dette mulighetene for å styrke kollektivdekningen i Grorudalen og Nedre Romerike og gjøre dette området til et felles bo- og arbeidsmarked som i mindre grad enn i dag er basert på bruk av bil. Dette medlem viser i den forbindelse til Oslo bystyres mål om å redusere biltrafikken i Oslo med en tredel innen 2030, noe som forutsetter store endringer i reisevaner i årene fremover. Dette medlem viser til at Oslo kommune har levert en høringsuttalelse hvor kommunen er kritisk til valg av konsept basert på konseptvalgutredningen. Dette medlem deler Oslo kommunes syn og mener det er avgjørende at det arbeides videre med K4 og K3 som innebærer en baneløsning. Dette medlem mener en baneløsning er klart å foretrekke fremfor superbuss, da den både kan bidra til byutvikling langs banestrekningen og samtidig redusere antallet busser på veinettet til sentrum av Oslo. Dette medlem viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative statsbudsjett, hvor det foreslås

å bevilge 10 mill. kroner ut over regjeringens forslag til å fortsette planleggingen av en baneløsning for Romeriksbanen/Ahusbanen.

Post 64 Belønningsmidler til bymiljøavtaler og byvekstavtaler

Komiteen viser til at det foreslås å bevilge 750 mill. kroner i belønningsmidler til bymiljøavtaler og byvekstavtaler.

Komiteen har merket seg at midlene foreslås fordelt med

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

Komiteen har merket seg at for Bergen og Nord-Jæren inngår belønningsmidlene i byvekstavtalene.

Komiteen har videre merket seg at regjeringen varsler at bymiljøavtalene og byvekstavtalene som er inngått, blir reforhandlet i 2018. For Oslo og Akershus og Trondheim innebærer det at bymiljøavtalene blir reforhandlet til byvekstavtaler. Regjeringen vil legge til rette for at forhandlinger med de fem øvrige byområdene som er omfattet av ordningen, kan komme i gang raskt.

Komiteen slutter seg til dette og viser til at byvekstavtaler legger til rette for mer langsiktige prioriteringer og helhetlig virkemiddelbruk.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti understreker viktigheten av å fremme miljøvennlig byutvikling for byene i Norge. I dag er bymiljøavtalene den tydeligste satsingen på miljøvennlig og effektiv byutvikling i samferdselspolitikken. Disse medlemmer mener derfor bymiljøavtalene burde utvides til også mellomstore byer. Disse medlemmer viser til at nullvekstmålet for byene blir foreslått å utvides til å omfatte alle byregioner der miljø- og kapasitetsutfordringene gjør det formålstjenlig å håndtere persontransportveksten med kollektivtransport, sykkel og gange, slik det er vurdert av trafikketatene i faggrunnlaget for ny Nasjonal transportplan. Per i dag har man ikke nok virkemidler til å sikre at målet nås i mellomstore byer. Dette er et argument for å utvide ordningen til mellomstore byer eller alle byer som i dag er aktuelle for bypakker. En utvidelse til flere byområder forutsetter at avtalenes rammeverk tilpasses til et hensiktsmessig nivå ut fra bystørrelse og ulike grader av utfordringer.

Disse medlemmer ber regjeringen vurdere en ny belønningsordning for mindre og mellomstore byer/tettsteder som sikrer statlig (med)finansiering av flere miljørelaterte tiltak, som sykkelveitbygging, etabler-

ing av ladestasjoner, støtte til kjøp av elsykler, energirådgiving for husholdningene, etablering av gode gjenbruks- og gjenvinningsordninger osv. En betingelse for statlig støtte må være at kommunene kartlegger naturverdiene i kommunene og fører en arealpolitikk som reduserer transportomfanget, hindrer vekst i bilbruken og sikrer nærnatur og matjord mot nedbygging. Disse medlemmer mener ordningen bør utredes med tanke på implementering i 2019.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til Arbeiderpartiets alternative opplegg for Nasjonal transportplan 2018–2029. Der ble det blant annet skissert at det, i tråd med blant annet transportetatens grunnlagsmateriale, ville bli vurdert å innlemme flere byer i ordningen med byvekst/bymiljøavtaler. Disse medlemmer mener regjeringen bør gi transportetatene i oppdrag å vurdere om en slik utvidelse, hvilke effekter dette vil kunne gi, samt merkostnader ved en slik utvidet ordning.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative statsbudsjett, der det foreslås å bevilge 600 mill. kroner i friske midler som skal gå til å dekke utgiftene ved utvidelsen av bymiljøavtalene til mellomstore byer som for eksempel Bodø, Tønsberg, Moss, Hamar, Molde, Lillehammer, Gjøvik og Sandefjord.

Post 65 Konkurransen Smartere transport

Komiteen viser til at det foreslås 15 mill. kroner til post 65 Konkurransen Smartere transport. Komiteen merker seg at dette er en oppfølging av Meld. St. 33 (2016–2017) Nasjonal transportplan.

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

Post 70 Kjøp av transporttjenester på strekningen Bergen–Kirkenes

Komiteen vil peke på hvor viktig det er med sjøtransport for gods og lokaltrafikk på strekningen Bergen–Kirkenes. Det foreslås bevilget 700,8 mill. kroner til dette formålet. Gjeldende avtale med Hurtigruten AS gjelder for perioden 2012–2019. Staten har opsjon på å forlenge avtalen inntil ett år.

Avtalen sikrer anløp i 34 havner. I 2016 oppnådde Kystruten Bergen–Kirkenes en regularitet på 94,8 pst., målt i forhold til selskapets ruteplan.

Komiteen merker seg at det er foretatt utlysning av nytt tilbud på denne strekningen, og at anbudsfrist er satt tidlig i 2018.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til Dokument 8:73 S (2017–2018) om anbudet på Kystruten Bergen–Kirkenes, hvor det foreslås at anbudet endres både med hensyn til miljøkrav og krav til arbeidsvilkår. Dette medlem støtter alle forslag i dette representantforslaget og ser frem til behandlingen av dette i Stortinget.

Post 75 Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Venstre, viser til at hovedformålet med tilskuddet er å redusere bompengebelastningen for bilistene. I tillegg er tilskuddet ment å motivere bompengeselskapene til å gjennomføre bompengereformen. Flertallet støtter den foreslåtte bevilgningen på 516,4 mill. kroner.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet merker seg at Arbeiderpartiet foreslår å reversere regjeringens forslag om tilskudd til reduserte bompengetakster utenfor byområdene. Disse medlemmer registrerer at Arbeiderpartiet ikke ønsker å bidra til å lette hverdagen for landets bilister. Videre viser disse medlemmer til at tilskuddsordningen gjelder bompengereduksjon utenfor byområdene, og merker seg at Arbeiderpartiet gjennom forslaget om å reversere tilskuddsordningen ønsker å gjøre det dyrere for de av landets bilister som ferdes i distriktene, å benytte seg av bil som fremkomstmiddel i hverdagen. Disse medlemmer merker seg at mens regjeringens forslag vil lette de økonomiske byrdene for bilister i distriktene, vil Arbeiderpartiet pålegge disse ytterligere byrder og gjøre det vanskelig å benytte seg av bil som fremkomstmiddel i distriktene, der kollektivtilbudet og valgmulighetene som oftest vil være langt færre enn i de sentrale byområdene.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at Høyre- og Fremskrittspartiregjeringens forslag om tilskudd til reduserte bompengetakster utenfor byområdene 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 ordningen virker kompliserende, og at den vil føre til mer byråkrati, noe som også gjenspeiler seg i budsjettsvar fra Finansdepartementet.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet 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 alternative budsjett, hvor bevilgningen til tilskudd til reduserte bompengerakster utenfor byområdene er foreslått ikke videreført. Det vises videre til at Arbeiderpartiets alternative budsjett inneholder mer enn 500 mill. kroner mer enn regjeringens budsjettproposisjon til samferdselsformål, som settes inn på helt konkrete tiltak for befolkningen.

Medlemene i komiteen frå Senterpartiet syner til statsråd Solvik-Olsen sitt svar på skriftleg spørsmål nummer 176 (2017–2018) frå stortingsrepresentant Geir Pollestad (SP), der statsråden opplyser om at bomtakstane berre har blitt redusert på tre av bomstasjonane, 19 har fått høgare prisar, medan 100 har same pris som i 2016. Desse medlemene syner til at Senterpartiet støtta ordninga med reduksjon i bomtakstane i Innst. 13 S (2016–2017). Desse medlemene syner òg til at statsråden i Finansdepartementet lova at løyvinga skulle gi ein reduksjon på minst 10 pst. Desse medlemene meiner ein snarast må sjå ein effekt av ordninga.

Post 76 Reiseplanlegger og elektronisk billettering

Komiteen merker seg at det er opprettet en ny post der det budsjetteres med utgifter til å samordne statens initiativ for å legge til rette for at data samles inn for å tilrettelegge for en nasjonal ruteplanlegger, og at det utvikles en felles nasjonal billetteringsordning. Hensikten er å gjøre det enkelt å reise kollektivt, og enkelt å planlegge reisen, i hele landet. Komiteen har merket seg at det foreslås at det bevilges 50,5 mill. kroner til dette formålet.

Post 77 Kjøp av tjenester fra Entur AS

Komiteen merker seg at det er opprettet en ny post for innkjøp fra det statlig heleide selskapet Entur AS. Komiteen merker seg videre at Entur AS får ansvaret for å levere grunnleggende tjenester knyttet til elektroniske støttesystemer for billettering. Komiteen har merket seg at det foreslås bevilget 13,9 mill. kroner til formålet.

3.16 Kap. 4330 Særskilte transporttiltak

Komiteen viser til at det budsjetteres med 13,9 mill. kroner i gebyrinntekt for tilknytning til og bruk av elektroniske støttesystemer for billettering.

3.17 Kap. 1352 Jernbanedirektoratet

Komiteen viser til at med virkning fra 1. januar 2017 ble Jernbaneverket delt i jernbaneinfrastrukturforetaket Bane NOR SF og Jernbanedirektoratet. Komiteen registrerer at det ikke er noen egne budsjettkapitler for jernbaneinfrastrukturforetaket Bane NOR SF, men at bevilgningene går til Jernbanedirektoratet, som

igjen har avtaler om kjøp av tjenester fra foretaket (postene 71, 72, 73 og 75).

Komiteen viser videre til at bevilgningene til jernbaneformål i regjeringens budsjettframlegg for 2018 er ført annerledes enn for foregående år. Hensyntatt budsjettekniske endringer er budsjettforslaget for 2018 om lag 1 130 mill. kroner høyere enn saldert budsjett 2017.

Komiteen registrerer at det nå er avgjort at statens kjøp av tjenester fra jernbaneinfrastrukturforetaket Bane NOR SF ikke er merverdiavgiftspliktig, og at post 76 derfor utgår fra 2018.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til brev fra LO Stat datert 20. november og sendt både til Stortingets transport- og kommunikasjonskomité og samferdselsministeren som omhandler pensjonsspørsmål i jernbanesektoren. Disse forholdene ble også tatt opp i forbindelse med komiteens budsjett-høring. Av brevet går det fram at Samferdselsdepartementet har gått med på å lukke den eksisterende pensjonsordningen i Statens pensjonskasse for arbeidstakere fra 55 år. Imidlertid konkluderte partene i 2009 ved tilpasning av offentlig tjenstepensjon til ny folketrygd, på bakgrunn av vern av opptjente rettigheter, med at denne grensen måtte settes til minimum 15 år fram til pensjonsalder fordi det er vanskeligere for disse arbeidstakerne å tilpasse seg en ny pensjonsordning. På denne bakgrunn mener LO Stat at grensen for å lukke ordningen bør settes ved 52 år.

Disse medlemmer slutter seg til at dette er et riktig utgangspunkt, og fremmer derfor følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at ved lukking av pensjonsordninger i jernbanesektoren settes grensen ved 52 år, og at regjeringen kommer tilbake til Stortinget dersom en slik endring krever endringer i eksisterende fullmakter.»

Disse medlemmer viser til generelle merknader fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti om konkurranseutsetting av togtrafikken og fremmer derfor følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen stoppe den pågående og framtidige planlagte konkurranseutsettingen av togtrafikken i Norge.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til Arbeiderpartiets og Senterpartiets alternative budsjetter, hvor det kuttes i overføringen til Jernbanedirektoratet som følge av reduserte kostnader som igjen skyldes stopp i konkurranseutsetting av togtrafikk, reduserte konsulentkjøp mv.,

jf. også eget forslag om å stoppe videre konkurranseutsetting av togtrafikken i Norge.

Kjørevegavgift

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til behandlingen av Nasjonal transportplan 2018–2019, jf. Innst. 460 S (2016–2017), der komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet fremmet følgende forslag som dessverre ikke ble vedtatt:

«Stortinget ber regjeringen foreta en gjennomgang av ordningen med kjørevegsavgift for godstransport på jernbane, i den hensikt å unngå at noen bedrifter eller transportører rammes urimelig hardt.»

Disse medlemmer er fortsatt av den oppfatning at planlagte økninger i kjørevegsavgifter/baneavgifter/infrastrukturavgifter for gods på jernbane ser ut til å slå uheldig ut. Disse medlemmer er kritiske til hvordan baneavgifter for godstransport på jernbane vil slå negativt ut for mange aktører, og er uenige med regjeringen i spørsmålet om innføring av nye baneavgifter, og frykter at nye avgifter vil medføre mindre gods på jernbane.

Disse medlemmer er gjort kjent med at innretningen av baneavgiften for gods på jernbane endres fra 2018, og at avgiftsnivået etter hvert vil mangedobles, noe disse medlemmer frykter vil medføre mindre gods på jernbane.

Videre viser disse medlemmer til høringene i transport- og kommunikasjonskomiteen om budsjettet for 2018, der en rekke organisasjoner uttalte seg kritisk til planlagte nye baneavgifter for gods på jernbane. Dette var både arbeidsgiverorganisasjoner, arbeidstakerorganisasjoner, næringsorganisasjoner, miljøorganisasjoner og organisasjoner som representerer transportbedrifter og samlasterer. Disse medlemmer viser også til at Posten Norge har uttalt seg meget kritisk til en økning i baneavgift for godstransport på jernbane, og at selskapet frykter at avgiften vil gi dyrere togtransport og kan medføre at godsvolum vil bli flyttet fra tog til bil.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

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

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti peker på at nordmenn flyr ti ganger mer enn gjennomsnittet i Europa, og at innenriksrutene er noen av de mest trafikkerte i vår verdensdel. Dette medlem mener det må være et mål på sikt å erstatte den enorme flytrafikken med lyntog mellom de store byene i Norge og til Stockholm og København. Dette medlem merker seg at for å konkurrere med fly må

lyntog tog ha en fart på 250–300 km/timen. For å få lønnsomhet i planen er det dessuten viktig å legge opp til et sambrukskonsept, der skinnene skal brukes til både langdistanse, regiontog og godstrafikk. Intercity er første del av utbyggingen.

Dette medlem viser også til at høyhastighetsutredningene fra Jernbaneverket og fra Norsk Bane med Deutsche Bahn International begge kom til at inntektene fra lyntog ville dekke både drift og vedlikehold av banen. Med bl.a. inkludering av godstrafikk, flere stasjoner og mer overført flytrafikk fant sistnevnte at inntektene også ville dekke nedbetaling av investeringer. I tillegg til de nærings- og samfunnsmessige virkningene vil i så fall drift og kanskje også utbygging av høyhastighetsbaner i et flerbrukskonsept kunne kundefinansieres. Det vil da kunne frigjøre midler til en raskere og bredere utbygging av jernbane i Norge.

Dette medlem ber derfor om at det snarest mulig igangsettes en ekstern kvalitetssikring (KS1) av disse to lyntogutredningene, som et grunnlag for oppfølgende, nye utredninger.

Dette medlem viser til at i vedtatt NTP 2018–2029 bes det om et

«strategidokument for den videre utviklingen av jernbanen i Norge hvor alle nye jernbanestrekninger planlegges slik at de vil kunne inngå i et høyhastighetsnett mot Bergen, Trondheim, Göteborg og videre ut i Europa. For å unngå feilinvesteringer i det vi bygger må alle strekningsvise utredninger gjøres nå.»(kap 3.4.3)

Stortinget slo også fast at

«fremtidige jernbanestrekninger skal planlegges slik at de vil kunne inngå i et fremtidig høyhastighetsnett (kap 4.2.3)».

Dette medlem mener at dagens bit-for-bit-planlegging ofte gir dyre og uhensiktsmessige løsninger, med flaskehalsen som blir begrensende for fremtidig kapasitet, konkurransedyktighet og lønnsomhet. Helhetlig planlegging av hele strekninger for et kommende høyhastighetsnett vil gi helt andre muligheter for kostnadskontroll, konkurransedyktighet og inntjening.

For å få dette til ønsker dette medlem å etablere et nytt, statlig selskap under navnet «Nye Baner». Selskapet skal stå for planlegging og gjennomføring av disse langsiktige utbyggingene. Jernbanen skal ha samme mulighet til langsiktig finansiering av utbygginger som Avinor og bompengeselskapene, slik at kostnadene kan fordeles over hele investeringsenes levetid.

På denne bakgrunn fremmer dette medlem følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge frem en sak om opprettelse av et statlig selskap 'Nye Baner', som skal ha ansvar for utredning, planlegging og utbygging av lyn-

tog mellom de store byene i Norge og til Stockholm og København.»

Post 21 Spesielle driftsutgifter – planer og utredninger

Medlemene i komiteen frå Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti syner til at ein vurderer avvikling av togleiarsentralen i Narvik. Desse medlemene støttar ikkje ei slik nedlegging og ber regjeringa behalde denne funksjonen i Narvik.

Post 71 Drift og vedlikehold

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til at vedlikeholdsetterslepet på jernbaneinfrastruktur har bygget seg opp over flere år i perioden 2005–2014. Ved utgangen av 2014 ble etterslepet beregnet til 18,7 mrd. kroner. Flertallet mener det er viktig å prioritere vedlikehold av eksisterende infrastruktur, og har økt bevilgningene til dette formålet betydelig de siste årene.

Flertallet viser til at budsjettavtalen mellom samarbeidspartiene i 2015 for første gang på flere år sørget for å redusere vedlikeholdsetterslepet på jernbanestrukturen. I 2015 ble den totale reduksjonen på 500 mill. kroner, og i 2016 ble den på 1,1 mrd.. Estimert etterslep ved utgangen av 2017 var 16,7 mrd. 2017-kroner etter å ha om lag doblet seg under den rød-grønne regjeringen.

Flertallet viser til nylig vedtatt Nasjonal transportplan 2018–2029 og at målet for perioden er at vedlikeholdsetterslepet skal reduseres ytterligere fra dagens nivå. Flertallet viser til budsjettforliket for 2018, hvor bevilgningen økes med hele 447,5 mill. kroner.

Flertallet foreslår at 500 000 kroner av budsjettforlikets 447,5 mill. kroner på kap. 1352 post 71 omdisponeres til kap. 1300 post 75 Telemuseet.

Flertallet foreslår at kap. 1352 post 71 økes med 447 mill. kroner ut over regjeringens budsjettforslag for 2018 og bevilges med 8 239 700 000 kroner.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til sitt alternative budsjettopplegg for 2018, der bevilgningene til jernbane foreslås økt med 647,5 mill. kroner, hvorav 447,5 mill. kroner til drift og vedlikehold. Dette er midler som bør gå til økt satsing på korrektivt vedlikehold, forebyggende vedlikehold og fornying, slik at vedlikeholdsetterslepet på jernbanen kan reduseres.

Disse medlemmer viser til spørsmål fra transport- og kommunikasjonskomiteen og påfølgende svar fra samferdselsministeren av 27. november 2017, der det blant annet heter:

«Likevektsnivået for fornying av jernbane, dvs. aktivetsnivået innen fornying som vil holde standarden på jernbanenettet (og dermed vedlikeholdsetterslepet) uendret gjennom året, er beregnet til om lag 3 400 mill.

kr i 2018. Til og med 2017 har Samferdselsdepartementet, etter innspill fra Jernbaneverket/Jernbanedirektoratet og eksterne konsulenter, lagt til grunn et likevektsnivå på om lag 2 mrd. kr. Økningen i likevektsnivået i 2018 på om lag 1,4 mrd. kr fra det tidligere nivået er primært knyttet til oppdaterte kartlegginger av omfanget av overårige infrastrukturkomponenter og oppdaterte priser for å skifte ut disse.

I løpet av 2018 vil derfor vedlikeholdsetterslepet øke med mellom 1 300 mill. kr (dersom kun minimumskravet på 2 100 mill. kr benyttes til fornying) og om lag 800 mill. kr (dersom hele økningen på 447,5 mill. kr fra budsjettforliket benyttes til fornying).»

Disse medlemmer finner det høyst oppsiktsvekkende at en nå har funnet ut at et nytt likevektsnivå for fornying er 1,4 mrd. kroner høyere årlig enn det som tidligere har vært lagt til grunn. Disse medlemmer stiller spørsmål ved hvorfor det stadig finnes nye måter å beregne vedlikeholdsetterslepet på, og at en nå finner ut at det årlig trengs 70 pst. mer for å holde etterslepet på samme nivå, fra rundt 2 mrd. kroner årlig til 3,4 mrd. kroner årlig.

Disse medlemmer viser til at en også tidligere har fått en kraftig beregnet økning i vedlikeholdsetterslepet, ikke nødvendigvis på grunn av bevilgningsnivå, men fordi etatene stadig vekk kommer med nye måter å beregne hvor stort og kostbart vedlikeholdsetterslepet er.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti vil understreke det store etterslepet på vedlikehold av jernbanestrekninger. Derfor ønsker dette medlem en mye større satsing på dette feltet. Det er helt nødvendig for ikke å øke vedlikeholdsetterslepet. Dette medlem viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative statsbudsjett, hvor det foreslås å øke bevilgningene til drift og vedlikehold av jernbane, fornying og godstiltak med 1 100 mill. kroner ut over regjeringens forslag.

Post 72 Kjøp av infrastrukturtenester – planlegging av investeringer

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti registrerer at NTP først i andre planperiode har satt opp midler til planlegging av dobbeltspor på Jærbanen. Dette medlem vil ha på plass planleggingsmidler til dobbeltspor på Jærbanen – helt til Egersund – i første del av NTPs planperiode. Dette medlem viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative statsbudsjett, hvor det foreslås økte bevilgninger til planlegging av jernbanestrekninger. Deler av disse midlene skal fordeles til oppstart av planlegging av Jærbanen. Dette medlem ønsker også oppstart av bygging mot slutten av første planperiode.

Dette medlem ønsker også gjenåpning av Ålgårdbanen og at den planlegges for sammenkopling til framtidig dobbeltspor på Jærbanen. Dette kan generere

et stort antall reisende, kanskje en million reisende vil flytte fra vei til bane ved en slik gjennomføring. En oppstart av planleggingen må skje i første halvdel av planperioden, og Sosialistisk Venstreparti foreslår i sitt alternative statsbudsjett å sette av midler i budsjettet til første oppstart av planleggingen i 2018.

Dette medlem vil gå inn for definitiv byggestart av Ringeriksbanen i 2021 dersom oppstart i 2019 ikke er mulig å gjennomføre.

Dette medlem understreker at det for strekningen Tønsberg–Larvik er viktig med kontinuerlig planlegging og utbygging for å sikre effektiv bruk av samfunnets ressurser og at IC Vestfoldbanen til Skien er ferdig senest i 2032. Planleggingsaktiviteten må derfor ikke reduseres fra 2019 slik det fremgår av budsjettdokumentet. Dette medlem viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative statsbudsjett, hvor det foreslås å øke planleggingsmidlene med 300 mill. kroner, hvor 200 mill. kroner er ment for å øke takten i planleggingen av IC, inkludert ytre IC. Dette medlem forventer at det legges opp til et utbyggingsløp som sikrer to tog i timen til Skien i 2026 i tråd med tidligere ambisjoner for IC Vestfoldbanen.

Dette medlem registrerer at dobbeltsporet Larvik–Porsgrunn fullføres i 2018, men peker også på at det gjenstår framføring av to spor til Porsgrunn stasjon og utvikling av nytt stasjonsområde. Dette knutepunktet er avgjørende for å nå målene i byområdet Grenland og for å få full effekt av investeringen Larvik–Porsgrunn. Dette medlem ønsker at planleggingsmidler blir sikret for dette formålet, eventuelt finansiert gjennom forskuttering av planleggingsmidler til Grenlandsbanen.

Dette medlem registrerer at til tross for ekstra bevilgninger fra komiteen til Bratsbergbanen både for budsjettet i 2016 og i revidert statsbudsjett i år (8 mill. kroner ekstra) er prosjektet fremdeles ikke i gang. Det oppleves at komiteens og Stortingets tidligere vedtak ikke er fulgt opp. Dette medlem ber om byggestart i 2018 med minst de midlene som allerede er stilt til disposisjon, og at eventuelle behov ut over dette sikres i NTP handlingsprogram jernbane 2018–2023.

Dette medlem ønsker forsert planlegging av flere jernbanestrekninger for å bote på flaskehalser, skape nytt potensial for overføring av gods til bane og for lettere trafikkavvikling generelt.

Dette medlem vil derfor sette av planleggingsmidler til Tromsbanen, Ofotbanen, Rånåfoss stasjon, kryssningsspor på Løten, kryssningsspor ved Galterud og Granli på Kongsvingerbanen, plattformforlengelse på Kolbotn stasjon og ulike prosjekter knyttet til ytre intercity. Dette medlem viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative budsjett, hvor det foreslås bevilget midler til disse prosjektene.

Dette medlem understreker behovet for en stortilt jernbanesatsing i Nord-Norge. Jernbanen skal bin-

de Norge sammen, og da må også jernbanen utvides. Dette medlem viser til at Tromsbanen er særlig viktig for både godstransport og persontransport i Nord-Norge.

Dette medlem fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen igangsette en konseptvalgutredning av Tromsbanen.»

Dette medlem vil videre understreke det store behovet for å binde indre og ytre Østfold sammen med gode kollektivløsninger. Østre og vestre jernbanelinje, Rakkestad–Sarpsborg, må forbindes også for persontrafikk, og planlegging for dette må starte i 2018. Dette tiltaket vil ikke få konsekvenser for intercity-utbyggingen ellers. Dette medlem viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative statsbudsjett, hvor det foreslås økte planleggingsmidler som inkluderer oppstart av dette prosjektet.

Post 73 Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til Arbeiderpartiets merknader om mulig oppstart av flere jernbaneprosjekter innenfor en ramme på 200 mill. kroner. Flertallet vil påpeke at Arbeiderpartiet heller ikke her prioriterer mellom tiltakene. Dette er for så vidt i tråd med partiets manglende evne til å prioritere tiltakene i sitt alternative forslag til NTP 2018–2029.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til sitt alternative budsjettopplegg for 2018, der bevilgningene til jernbane foreslås økt med 647,5 mill. kroner, hvorav 200 mill. kroner til investeringer.

Disse medlemmer mener at følgende prosjekter og satsinger er aktuelle for økte bevilgninger ved en slik økning av jernbanens investeringsbudsjett:

- økt satsing på intercity-utbyggingen på Dovrebanen, Østfoldbanen, Vestfoldbanen og Ringeriksbanen
- videre planlegging og anleggsstart for elektrifisering av Trønderbanen/Meråkerbanen
- forsering av tiltak på Gjøvikbanen og Kongsvingerbanen
- kapasitetsøkende tiltak i Oslo-området, herunder planlegging av ny Oslotunnel
- planlegging av dobbeltspor på Jærbanen
- planlegging av dobbeltspor på Ofotbanen

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti vil understreke betydningen av elektrifisering av jernbanestrekninger som i dag trafikkeres av diesellokomotiver. Dette medlem viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative statsbudsjett, hvor det fo-

reslås å bevilge 300 mill. kroner til dette formålet for Meråkerbanen og Trønderbanen. Dette medlem ønsker også elektrifisering av Hønefoss–Follum Bruk i Buskerud og foreslår å bevilge 20 mill. kroner til dette. Dette medlem viser videre til viktigheten av rassikring av jernbanestrekninger, særlig tunneller. Dette medlem viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative statsbudsjett, hvor det foreslås 90 mill. kroner til slike tiltak under posten for jernbaneinvesteringer. Dette medlem viser videre til Riksrevisjonens kritikk av manglende bruk av penger på trafikkøkende tiltak i Oslo-området. Dette medlem viser videre til at departementet i svar på Sosialistisk Venstrepartis spørsmål opplyser at det er rom for å bruke 90 mill. kroner mer enn det regjeringen foreslår på slike tiltak i 2018. Dette medlem understreker den avgjørende betydningen av kapasitetsøkende tiltak i Oslo-området og viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative statsbudsjett, hvor det foreslås å sette av 90 mill. kroner ut over det regjeringen har foreslått til dette formålet under denne posten.

Intercity-strekningene

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

Østfoldbanen

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til tidligere diskusjoner om påkobling av Østfoldbanens østre linje til den nye Follobanen på Ski. En slik påkobling er viktig for å kunne øke kapasiteten og antall tog både på Follobanen og Østfoldbanens vestre og østre linje. Disse medlemmer henstiller til regjeringen om å prioritere arbeidet med påkoblingen, slik at den kan realiseres raskest mulig etter at Follobanen er ferdig.

Disse medlemmer viser til planene for IC-prosjektene Haug–Seut og Seut–Sarpsborg. Disse medlemmer understreker at videre planarbeid med IC til Sarpsborg innen 2026 må inkludere kryssing av Glomma til Hafslund over Sarpsfossen, i tråd med Nasjonal transportplan 2018–2029. Disse medlemmer mener bygging av bruer for både veg og jernbane over fossen bør utføres samtidig, og frykter at en utsettelse her vil kunne bety forsinkelser for hele Bypakke Nedre Glomma og også medføre behov for betydelige ekstramidler til midlertidig restaurering av bruene.

Kongsvingerbanen

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at

Kongsvingerbanen er en viktig grensebane med særlig stor godstrafikk. Satsingen til SJ med et forbedret togtilbud mellom hovedstedene har gitt en solid økning også i persontrafikken på strekningen. I tillegg til at strekningen spiller en viktig rolle i den økende trafikken mellom Alnabru og Narvik, er den nå også ryggraden i det logistikksystemet som sikrer fortsatt omsetning av trevirke i de viktigste skogsområdene i Norge. Etter disse medlemmers syn kan Kongsvingerbanen med relativt enkle tiltak raskt styrke sin posisjon som internasjonal transportkorridor.

Disse medlemmer mener derfor at det bør settes av planleggingsmidler til tiltak på Kongsvingerbanen som beskrevet i den såkalte godspakken i Nasjonal transportplan 2018–2029.

Bergensbanen, herunder Ringeriksbanen

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til Arbeiderpartiets merknader til oppstart av Ringeriksbanen og vil påpeke at prosjektet ligger langt foran hva som var lagt til grunn i NTP 2014–2023. Sitat:

«Det settes av 1,5 mrd. til planlegging og oppstart av Ringeriksbanen i siste seksårsperiode.»

I NTP 2018–29 legges til grunn en kostnadsramme på 26 mrd. kroner til et fellesprosjekt E16/Ringeriksbanen, hvorav Ringeriksbanen utgjør 20,6 mrd. kroner. E16 Sandvika–Hønefoss var ikke med i forrige NTP.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at strekningen Voss–Arna er prioritert til andre planperiode i Nasjonal transportplan. Disse medlemmer mener det er avgjørende å starte planleggingen av denne strekningen så raskt som mulig. Disse medlemmer ber regjeringen gjøre om planene og inkludere Voss–Arna og i første omgang Arna–Stanghelle i første periode av Nasjonal transportplan.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet vil understreke viktigheten av planlegging av Ringeriksbanen, slik at byggingen av denne lenge omdiskuterte banestrekningen snart kan igangsettes. Disse medlemmer viser i så måte til Nasjonal transportplan 2014–2023, der en tok sikte på at bygging av denne viktige IC-strekningen kunne starte i 2018/2019. Dette er utsett av den sittende regjeringen med flere år.

Disse medlemmer forutsetter at arbeidene med Ringeriksbanen startes opp i 2021.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti tar til etterretning at Ringeriksbanen ikke ble vedtatt med byggestart i 2019 som lenge var forutsatt. Dette medlem vil peke på at planarbeidet for dette var klart i tide, og mener utsetting av regjeringen

og stortingsflertallet skyldtes noe helt annet, nemlig en annen prioritering av midler. Dette medlem legger merke til at det i budsjettet nå står «mulig byggestart i 2021/2022» for Ringeriksbanen. Dette medlem vil ha fjernet skråstrek 2022. I Innst. 460 S (2016–2017) mener transportkomiteens flertall at man ved det løpet som er lagt i NTP, «kan realisere byggestart i 2021».

Dovrebanen

Medlemene i komiteen fra Arbeidarpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti er kjende med at Jernbanedirektoratet har mottatte bestilling frå Samferdselsdepartementet om utgreiing av 2-timarsfrekvens og tiltak for å redusere reisetida på Dovrebanen. Eit auka togtilbod på strekninga Oslo–Trondheim vil i tillegg til langdistansetraffikken og i betyddeg grad imøtekoma behovet for lokaltilbod på deler av strekninga. Desse medlemene er opptekne av at ein utarbeider ein heilskapleg plan for naudsynte utbetringar, og at investeringsplanen vert forsert.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at en rekke høringsinstanser under transport- og kommunikasjonskomiteens høringer om budsjettet for 2018 uttrykte bekymring for framdriften i intercity-utbyggingen, og særlig framdriften for prosjektet Kleverud–Sørli på Dovrebanen.

Etter disse medlemmers syn er det viktig å komme i gang med utbyggingen av parsellen Kleverud–Sørli, og disse medlemmer mener derfor at forberedende arbeider, inkludert ny veg til nye Tangen stasjon, bør igangsettes i 2018.

Trønderbanen og Meråkerbanen

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til Arbeiderpartiets merknader til flere av jernbaneprosjektene og vil peke på at en av hovedutfordringene en står overfor, er kostnadsveksten en har sett i transportsektoren gjennom mange år. Det at flere prosjekter blir langt dyrere enn forutsatt, er en utfordring ikke minst med hensyn til gjennomføringen av de største prosjektene. Flertallet vil påpeke at man må holde kostnadsveksten under kontroll. Men samtidig betyr det at de prioriterte prosjektene i Nasjonal transportplan som ble vedtatt i juni 2017, ikke skal skrinlegges. Dette gjelder bl.a. elektrifiseringen av Trønderbanen og Meråkerbanen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti mener det må stilles nødvendige midler til rådighet slik at de første anleggsarbeidene med elektrifisering av Trønder-

banen og Meråkerbanen kan påbegynnes i 2018, i tråd med tidligere planer.

Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for nødvendige midler slik at anleggsarbeidene med elektrifisering av Trønderbanen og Meråkerbanen kan påbegynnes i 2018.»

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti merker seg at hverken regjeringens opprinnelige forslag til statsbudsjett eller budsjettforliket med Venstre og Kristelig Folkeparti valgte å prioritere midler til elektrifisering av Trønder- og Meråkerbanen. Dette medlem synes det er synd at prosjektet, som er klart til gjennomføring, settes på vent. Dette medlem understreker den tverrpolitiske enigheten om at jernbanestrekninger bør elektrifiseres, og er derfor overrasket over at dette prosjektet ikke blir prioritert høyere. Dette medlem viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative statsbudsjett, hvor det foreslås å bevilge 300 mill. kroner til elektrifisering av Trønder- og Meråkerbanen.

Nordlandsbanen

Medlemene i komiteen fra Arbeidarpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti syner til merknader frå Arbeiderpartiet og Senterpartiet i Innst. 460 S (2016–2017). Der vart det understreka at Rana Gruber er den tyngste brukaren av Nordlandsbanen, at malmfrakten er aukande og at det er behov for å forsterka linja for å tola større malmvogner. Desse medlemene vil nok ein gong understreka dette. Desse medlemene meiner vidare det er viktig å auke frekvensen og tilbodet på Saltenpendelen begge vegar, og meiner at dette er eit viktig tiltak for å auke kollektivdelen i Bodø og på Saltenpendelen. Saltenpendelen må vurderast som ein pilot for hydrogentog, for å teste ut fleire miljøvennlege løysningar for tog i Noreg. Desse medlemene syner vidare til at det er viktig å snarast få på plass tilstrekkeleg med kryssingsspor langs Nordlandsbanen slik at ein kan auka kapasiteten. Desse medlemene syner til at Nordlandsbanen er ein av dei første strekningane som vil ta i bruk det nye signal- og sikringssystemet ERTMS. Dette vil gi både auka kapasitet og betre driftsstabilitet for både person- og gods-transport på strekninga.

Tinnosbanen

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti vil også peke på betydningen av at Tinnosbanen settes i stand, ikke bare som en museumsbane og turistbane av stor betydning for turistnæringen i forbindelse med UNESCO-verdensarvområdene Notodden og Rjukan, men

også for tømmertransport, der tømmerterminal på Gransherad må planlegges og bygges.

Jærbanen

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet mener det bør settes av 10 mill. kroner i 2018 til planlegging av dobbeltspor på Jærbanen, og viser i den forbindelse til sitt alternative budsjett, der bevilgningene til planlegging og investeringer på jernbanen foreslås økt med 200 mill. kroner.

3.18 Kap. 1354 Statens jernbanetilsyn

Komiteen viser til at bevilgningene til Jernbanetilsynet i saldert budsjett 2017 var på 91,2 mill. kroner, og at det i regjeringens budsjettframlegg for 2018 er foreslått bevilgninger på 92,2 mill. kroner. Hensyntatt lønns- og prisstigning er dette en reell nedgang i bevilgningene fra 2017 til 2018.

Komiteen forutsetter at Jernbanetilsynet med de foreslåtte bevilgningene er i stand til å videreføre aktivitetsnivået fra 2017 til 2018 slik det er beskrevet i budsjettproposisjonen.

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

3.19 Kap. 4354 Statens jernbanetilsyn

Komiteen har ingen merknader til det fremlagte budsjettforslaget.

3.20 Kap. 1360 Kystverket

Komiteen vil peke på at Norge har en lang kystlinje der forholdene ligger svært godt til rette for sjøtransport, og at det er viktig at en større del av gods-transport på veg kan overføres til sjø i tillegg til bane.

Komiteen viser til at godt utbygde havner og farleder er en forutsetning for dette.

Sjøtransport er dominerende når det gjelder gods-transport ut og inn av Norge med en andel på 80 pst. Innenrikstransporten via sjø utgjør 50 pst. Overføring av gods fra veg til sjø er viktig for å bedre framkommeligheten, øke transportsikkerheten på vegnettet, redusere infrastrukturkostnadene og redusere transportsektorens samlede klima- og miljøpåvirkning.

Komiteen merker seg at for Kystverket er oppfølging av det første året i seksårsperioden av Nasjonal transportplan 2018–2029 11,7 pst.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti registrerer det arbeidet som er gjort i Hammerfest kommune knyttet til prosjektet «Ren Havn» og ber regjeringen sørge for at Kystverket prioriterer dette arbeidet videre.

Ny post Belønningsordning for elferger

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til at Stortinget har sluttet seg til at alle kommende fergeanbud skal ha krav om nullutslippsteknologi (og lavutslippsteknologi) når teknologien tilsier dette. Dette medlem støtter helhjertet opp om dette og mener det er avgjørende at det også iverksettes konkrete tiltak for å støtte opp under denne utviklingen. Dette medlem merker seg at en utfordring ved omlegging til lav- og nullutslippsferger er at dette som oftest medfører noe ekstra kostnader for fylkeskommunen. For å gi et incentiv til fylkeskommunene og belønne dem som følger opp dette, som Hordaland, ønsker dette medlem å innføre en belønningsordning for omlegging til elferger. Ordningen bør utredes og innføres etter lignende modell som belønningsordningen for kollektivtrafikk. Dette medlem viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative statsbudsjett, hvor det foreslås 100 mill. kroner til opprettelsen av en slik ordning. Beløpet er ment som et startbeløp som skal trappes opp etter hvert.

Post 30 Nyanlegg og større vedlikehold

Komiteen viser til vedtak i Innst. 2 S (2017–2018) der det blir gitt fullmakt til forskuttering av havne- og farledsprosjekter, herunder fiskerihavner. Komiteen viser til at mange av disse prosjektene er av stor betydning for utviklingen av havneområder langs hele kysten, og at flere kommuner, sammen med det lokale næringslivet, har signalisert at det er interesse for å forskuttere flere av prosjektene som er prioritert i Nasjonal transportplan 2018–2029. Komiteen mener det er positivt om forskuttering kan bidra til at prosjekter som har stor betydning for utvikling av lokalt næringsliv, på denne måten blir realisert raskere.

Komiteen legger til grunn at søknad om forskuttering sendes Samferdselsdepartementet for vurdering og beslutning, og at følgende prinsipper legges til grunn for at kommuner, fylkeskommuner og næringsliv skal kunne forskuttere havne- og farledsprosjekter:

- Prosjektet er prioritert i Nasjonal transportplan 2018–2029.
- En raskere realisering vil ha positiv effekt på utviklingen av næringslivet i tilknytning til havneområdet, og lokalt næringsliv er en vesentlig aktør i prosjektet.
- Eventuelle overskridelser i prosjektene dekkes av partene som forskutterer, og skal ikke refunderes av staten med mindre overskridelsen kommer som nye krav fra staten.
- Trygg innseiling og nødvendig seilingsdybde i havneområdet tillegges ekstra vekt ved vurderingen av søknadene.
- Renter på det forskutterte beløpet dekkes ikke.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti mener at regjeringens forslag til bevilgninger til fiskerihavner er for lavt og ikke bidrar til en positiv utvikling av havnene langs kysten.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til Arbeiderpartiets alternative budsjett, der det foreslås totalt 160 mill. kroner til planlegging av nyanlegg og større vedlikehold som fordeler seg slik:

- Andenes fiskerihavn 25 mill. kroner
- Kjøllefjord fiskerihavn 25 mill. kroner
- Fosnavåg fiskerihavn 25 mill. kroner
- Kalvåg fiskerihavn 25 mill. kroner
- Kamøyvær havn 20 mill. kroner
- Svalbard havn 20 mill. kroner
- Farled Farsund 20 mill. kroner

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at komitéflertallet ved behandlingen av Nasjonal transportplan (NTP) 2018–2029 uttrykte at det kunne være mulig for kommuner å forskuttere midler til større investeringer i fiskerihavner.

Disse medlemmer er kjent med at det fra flere kommuners side er et ønske om å forskuttere havneprosjekter som ligger inne i NTP, slik at prosjektene kan realiseres raskere. Blant annet kan dette være aktuelt for Engenes fiskerihavn i Ibestad og Senjahopen fiskerihavn i Berg.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om endringer i regelverk og fullmakter slik at kommuner kan forskuttere investeringer i utbygging av fiskerihavner og tilhørende farleder som er prioritert i Nasjonal transportplan.»

Medlemene i komiteen frå Senterpartiet syner til at behovet for farleiltak er stort, og at stortingsfleirtallet ikkje fylgde opp planramma i førre NTP i førre stortingsperiode. Desse medlemene syner til Senterpartiet sin alternative NTP for 2018–2029, der innseglinga til Flora hamn, Engenes fiskerihamn og Kjøllefjord fiskerihamn vart prioritert opp. Desse medlemene syner til Senterpartiet sitt alternative budsjett, der post 30 vert foreslått auka med 30 mill. kroner som skal gå til oppstart av innsegling til Flora hamn og Senjahopen.

Post 60 Tilskudd til fiskerihavneanlegg

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet registrerer at regjeringen har foreslått å nær halvere bevilgningen til fiskerihavner fra 60,5 mill. kro-

ner til 31 mill. kroner. Dette er en svekkelse av infrastrukturen i Norges fiskerihavner.

Disse medlemmer mener at å satse på havneutbygging og fiskerihavner er fremtidsrettet og økonomisk fornuftig, og at våre største naturressurser finnes i kyst- og havområdene.

Disse medlemmer mener at investeringer i, og vedlikehold av, fiskerihavner og farleder fremdeles skal være et statlig ansvar.

Disse medlemmer viser til Arbeiderpartiets alternative budsjett, der det foreslås å øke bevilgningene til kommunale fiskerihavner med 31 mill. kroner ut over forslaget i regjeringens budsjettproposisjon, slik at nivået fra 2017 kan opprettholdes.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at regjeringen foreslår å bevilge 31 mill. kroner til denne ordningen, noe som er en halvering av bevilgningene i 2017. Disse medlemmer viser til at hensikten er å stimulere til lokal og regional næringsutvikling. Disse medlemmer understreker at det er et stort behov for utbedringer av fiskerihavneanlegg, særlig i Nord-Norge. Dette har staten et ansvar for å støtte opp om. Det ble søkt om 469 mill. kroner i 2017 og er foreløpig søkt om 610 mill. kroner i 2018. Disse medlemmer er bekymret over at regjeringen i en slik situasjon kutter heller enn å øke bevilgningene.

Medlemene i komiteen frå Senterpartiet viser til Senterpartiet sitt alternative budsjett, kor det vert foreslått løyvd 46,4 mill. kroner meir til føremålet.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative statsbudsjett, der det foreslås å nær tredoble denne potten ved å øke den med 80 mill. kroner ut over regjeringens forslag.

Post 72 Tilskudd til overføring av gods fra veg til sjø

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet mener at det er nødvendig å styrke denne budsjettposten for å nå målet om å overføre mer gods fra veg til sjø, og viser til Arbeiderpartiets alternative budsjett, hvor denne posten tilføres 9 mill. kroner ut over regjeringens forslag.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti merker seg at graden av oppfyllding av NTP for kystformål er vesentlig lavere enn for vegformål. Kun 11,7 pst. av det som er lovet i NTP, kommer i dette budsjettet, mot 15,6 pst. for vegformål. Dette medlem understreker at det er nødvendig med godsoverføring fra veg til sjø for å redusere klimagassutslipp. Det er derfor uheldig at tilskuddsordningen for godsoverføring fra veg til sjø er foreslått redusert fra 85 mill. kroner

til 75 mill. kroner i regjeringens forslag. Dette medlem viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative statsbudsjett, der det foreslås å øke tilskuddsordningen med 40 mill. kroner.

3.21 Kap. 1362 Oljevern- og miljøsenters i Lofoten og Vesterålen

Det foreslås bevilget 27,3 mill. kroner på kap. 1362 i 2018. Kap. 1362 er nytt i årets budsjett, men det har tidligere vært bevilgninger til arbeidet med en miljø-/oljevernbase under andre poster gjennom flere år.

Komiteen viser til at det skal etableres et oljevern- og miljøsenters i Lofoten og Vesterålen som et kompetansesenters for arbeidet med oljevern og marin forsøpling. Senteret skal fremme kunnskap, utvikle miljøvennlige teknologier og metoder, og samarbeide med fagetater og aktører innenfor områdene.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til at kompetansesenteret lokaliseres i Svolvær i Vågan kommune, med tilhørende FoU/praktiske oppgaver på Fiskebøl i Hadsel kommune.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti syner til at det er foreslått å løyve 27,3 mill. kroner til å etablere eit oljevern- og miljøsenters i Lofoten og Vesterålen.

Desse medlemene er samde i ei delt lokalisering, men meiner samstundes lokaliseringa må tydeleggjerast, slik at senteret vert lokalisert i Vesterålen/Lofoten, med delt etablering i Svolvær i Vågan kommune (kompetansesenters) og Fiskebøl i Hadsel kommune (FoU/praktiske oppgaver).

Desse medlemene meiner senteret skal ha nasjonale oppgåver og internasjonale ambisjonar. Gjennom samarbeid med relevante fagmyndigheiter skal senteret bidra til tilrettelegging for tiltak knytte til oljevern og opprydding av marin plastforsøpling. Desse medlemene meiner óg senteret skal ta ut potensialet knytt til felles kunnskapsgrunnlag og nettverk mellom marin plastforsøpling og oljevern, samt gjenbruk av løysingar og overføringsverdi/spleiselag mellom dei to temaa der dette er hensiktsmessig. Oljevern- og miljøsenters skal vera ein bestillar av tenester og produkt med nasjonalt behov, og med nasjonalt og internasjonalt marknadspotensial. Desse medlemene meiner at senteret skal bidra til at det vert utvikla kommersielle tenester og produkt innan oljevern og marin forsøpling. Utforming av senteret skal gjerast i dialog med kommunane og regionalt næringsliv.

3.22 Kap. 4360 Kystverket

Post 2 Andre inntekter

Komiteen merker seg at post 2 omfatter refusjoner og inntekter fra eksterne og inntekter knyttet til statens beredskap mot akutt forurensning. Komiteen peker på at det budsjetteres med 12 mill. kroner på post 2 i 2018, en økning fra 11,7 mill. kroner i 2017. Komiteen merker seg at det er knyttet en merinntektsfullmakt til posten, jf. forslag til romertallsvedtak II i innstillingen.

3.23 Kap. 1370 Posttjenester

Komiteen viser til at regjeringen vil legge til rette for et likeverdig tilbud av grunnleggende posttjenester og elektroniske kommunikasjonstjenester av høy kvalitet og til rimelige priser over hele landet.

Komiteen viser til at regjeringen foreslår å bevilge 261,7 mill. kroner til posttjenester. Bevilgningen omfatter 96,7 mill. kroner til kontrakten Kvikkas AS for distribusjon av aviser i abonnement på lørdager på steder uten ordinært avisbudnett, og 165 mill. kroner til Posten Norge AS.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til at digitaliseringen skjer svært raskt, og at brevvolu- met er sterkt fallende. Flertallet viser til at regjeringen følger denne utviklingen nøye, og at Samferdselsdepartementet nå får utredet alternative servicenivåer i leveringsplikten og konsekvenser for statlig kjøp av post- og banktjenester. Flertallet imøteser regjeringens vurderinger og ser frem til at dette blir lagt frem for Stortinget på egnet måte etter at utredningen foreligger.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti merker seg at det er stor forskjell mellom Samferdselsdepartementets forslag til betaling for ulønnsomme posttjenester og det Posten Norge fremsetter som beregning. En av forutsetningene når ny postlov ble vedtatt, var at staten skulle betale for ulønnsomme posttjenester, slik at man sikrer et likeverdig posttilbud i hele landet. Disse medlemmer ber derfor om at Samferdselsdepartementet må komme til enighet med Posten Norge om hva som er de reelle merkostnadene.

Disse medlemmer mener at Samferdselsdepartementet snarest må fremlegge en plan over konsekvensene av å opprettholde service og kvalitet på posttjenestene på dagens nivå, og hvilke konsekvenser det vil ha å redusere nivået i fremtiden. Disse medlemmer er opptatt av at det fortsatt i fremtiden skal være gode og likeverdige posttjenester i hele landet, men at nivået på tilbudet må tilpasses etterspørselen etter posttjenester. Disse medlemmer er også opptatt av at Posten Nor-

ge skal få tid til gode omstillingsprosesser, og at myndighetene må sørge for forutsigbarhet for selskapet, de ansatte og kundene.

Medlemene i komiteen frå Senterpartiet syner til at regjeringa ynskjer å slå saman A- og B-post, noko som vil medføra lengre framsendingstid – spesielt i distrikta. Dette rammar utsendinga av riksdekkande aviser og biologisk prøvemateriale. Desse medlemene meiner dette ikkje kan gjennomførast før ein har sikra ordningar som ivaretek éin dags framsendingstid for riksdekkande aviser og biologisk prøvemateriale. Desse medlemene syner til at Senterpartiet i sitt alternative budsjett foreslår å auke det statlege kjøpet av posttenester med 100 mill. kroner for å få til dette, ut over regjeringa sitt forslag.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til at Posten er underfinansiert i regjeringens forslag til statsbudsjett. Det er viktig at Stortinget følger opp med bevilgninger, når Stortinget pålegger posten å ha ombæring fem dager hver uke. Dette medlem viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative statsbudsjett, hvor det foreslås å bevilge 100 mill. kroner mer til posttjenester enn regjeringens forslag.

3.24 Kap. 1380 og 4380 Nasjonal kommunikasjonsmyndighet

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 etterlevs. Videre skal Nkom utøve markeds kontroll av radio- og terminalutstyr, samt utføre løpende oppgaver i forbindelse med sikkerhet og beredskap på ekomområdet.

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 Nkom er satt til å håndheve.

Post 71 Tilskudd til bredbåndsutbygging

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til at bredbånd og effektive IKT-systemer er viktig og helt sentralt for innbyggere og næringsliv i hele landet. Flertallet er derfor glade for at tilskuddet til bredbåndsutbygging økes med 80 mill. kroner for å styrke næringsgrunnlaget i distriktene, i budsjettforliket for 2018 mellom regjeringspartiene, Venstre og Kristelig Folkeparti.

Flertallet viser til at vi i Norge har valgt å la utbyggingen av bredbånd og mobilnett i hovedsak skje på kommersielle vilkår, og at det har vært en suksess. Norge er helt i verdenstoppen på bredbånds- og mobildekning, noe som er et betydelig konkurransefortrinn for norske bedrifter. Flertallet viser til at det i 2016 ble investert mer enn 10 mrd. kroner i ekomnettet. Flertallet er opptatt av å fortsette denne satsingen og vil legge til rette for videre utbygging, bidra til lave utbyggingskostnader gjennom en effektiv graveforskrift og ha en målrettet tilskuddsordning i områder som ikke er kommersielt utbyggbare. Flertallet er også fornøyd med at det i statsbudsjettet for 2018 legges til rette for midler til alternativt kjernenett og fiberkabler til utlandet, og at tilskuddsordningen gjennom budsjettavtalen er økt til 149,7 mill. kroner i 2018.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti syner til budsjettforliket 2018, der løyvinga til tilskot til breibandsbygging vert auka med 80 mill. kroner. Desse medlemene meiner dette er ei svært svak satsing på breibandsutbygging sett i lys av behovet. Desse medlemene syner til at regjeringa har ei målsetjing om 90 pst. dekning, med 100 mbit/s innan 2020. Statsråd Solvik-Olsen har opplyst at dette vil medføre eit behov for statleg medfinansiering på 3,8 mrd. kroner. Desse medlemene vil gjere merksam på at ein med nivået på midlar i budsjettforliket vil ligge langt unna målsetjinga.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet merker seg at det er foreslått en bevilgning på 69,7 mill. kroner, for å bidra til utbygging av bredbånd der det ikke er kommersielt grunnlag for investeringer. Nasjonen går inn i en framtid der det er viktig at man knytter opp så mange husstander og virksomheter som overhodet mulig, og ambisjonene må bli adskillig større for hastigheten på slik utbygging. Disse medlemmer viser til Arbeiderpartiets alternative budsjett, der det foreslås bevilget 500 mill. kroner på denne posten.

MOBIL OG BREDBÅND TIL ALLE

Medlemene i komiteen frå Senterpartiet syner til at regjeringa i sitt framlegg til statsbudsjett kuttar i ordninga som bidreg til betre breibandsdekning i distrikta, frå 138,7 mill. kroner i 2017 til 69,7 mill. kroner i 2018. I 2017-budsjettet kutta òg regjeringa kraftig i same tilskotsordning, men i budsjettavtala med Kristelig Folkeparti og Venstre sørgja dei to partia for å få løyvinga opp til 126 mill. kroner. Desse medlemene syner til at Senterpartiet foreslår, som lova i Senterpartiet sin alternative NTP, å styrkja løyvinga til utbygging av breiband i område kor det ikkje er kommersielt lønnsamt med 430,3 mill. kroner, slik at heile landet har

breibandsdekning i løpet av tolv år. 500 mill. kroner årlig er maksimalt av det som er mogleg i samsvar med den ESA-godkjende ordninga.

Desse medlemene meiner tilgang til moderne ekom-tenester som mobil og breiband er heilt naudsynt, både for privatpersonar og verksemdar. Ekom-tenestene reduserer avstandsulempar, bidreg til å oppretthalda busetting i distrikta og vert viktigare og viktigare for reiselivsnæringane.

Desse medlemene meiner dei som vert ramma av dårleg mobildekning eller ikkje har breiband, har vanskeleg for å gjere seg nytte av både offentlege og private tenester, som det i aukande grad vert føresettt at skal skjje digitalt.

Det er òg store utfordringar knytte til mobildekninnga langs hovedfartsårene våre, mellom anna langs toglinjene. Mobildekning langs toglinjene, i tunnelar og på viktige ferjeruter er naudsynt for å gjere arbeid under reise mogleg. Samstundes vil det gjere det meir attraktivt å velje toget på lengre strekningar. Senterpartiet meiner dekning må inn i anboda for veg- og jernbane, utbetringar og nye anlegg.

Desse medlemene meiner at ein ved bygging av kraftkablar så langt som råd må bidra til at ein samstundes får lagt fiberkablar. Det er viktig med fibertilknying ut frå Noreg, spesielt i ei tid der det vert satsa på grøne datasentre.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til at utbygging av bredbånd i distriktene ikke bare er god IKT-politikk, men god distriktpolitikk, næringspolitikk og miljøpolitikk. Dette medlem viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative statsbudsjett, hvor det foreslås å bevilge 100 mill. kroner mer enn regjeringens forslag til bredbåndsutbygging.

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

4.1 Kap. 541 IKT-politikk

Komiteen merker seg at innbyggernes forventning til digitale tjenester har endret seg raskt de senere år, og at en god tilrettelegging for samfunnsnyttig anvendelse av IKT og en høy grad av digital deltagelse i samfunnet er overordnet viktig.

Komiteen viser til at IKT-politikken griper på tvers av alle samfunnssektorer, og at digitaliseringspotensialet for Norge er tett knyttet til hvorvidt man lykkes i å identifisere sektorovergrepene utfordringer, og å initiere, koordinere og følge opp de tverrgående tiltak.

Komiteen har notert seg at arbeidet med en modernisering av offentlig sektor er godt i gang.

Komiteen merker seg at bevilgninger på 7,2 mill. kroner, post 22 foreslås nyttet til gjennomføring og videreutvikling av IKT-politikken, blant annet til tiltak for å bekjempe digitale skiller i befolkningen, styrking av befolkningens digitale kompetanse og koordinering av Norges interesser i arbeidet med det digitale indre markedet i EU.

Komiteen vil peke på at Norge er blant de land i verden som har høyest digital deltakelse og kompetanse i befolkningen. Utviklingen har gått svært raskt, og det er viktig at myndighetene ser til at det ikke oppstår et klasseskille der noen blir stående utenfor det digitale samfunn. Komiteen ser derfor svært positivt på tiltak som kan bidra til styrking av nødvendig 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 er fornøyd med at det foreslås et driftstilskudd på 3,55 mill. kroner til Seniornett Norge, som arbeider for å styrke den digitale kompetansen blant eldre gjennom opplærings- og informasjonstiltak. Komiteen ser det som svært viktig å arbeide for å få flere over 55 år på nett.

4.2 Kap. 542 Internasjonalt IKT-samarbeid og utviklingsprogram

Komiteen ser positivt på at regjeringen fremhever et mål om at norsk næringsliv og norske fagmiljøer drar nytte av den norske deltakelsen i EU-programmer og bidrar til en mer effektiv, åpen og tillitsbasert forvaltning i Norge. Komiteen merker seg også at den foreslåtte bevilgningen skal bidra til en IKT-politikk for verdiskaping og deltakelse for alle.

Komiteen ser det som viktig at Norge er internasjonalt orientert og deltar i det europeiske samarbeidet på IKT-området. Det ligger et viktig arbeid i å tilpasse regelverk og 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 Norge har deltatt i programmet CEF Digital siden juni 2014. Programmet implementerer og sørger for drift av en rekke grensekryssende digitale tjenester.

Komiteen ser det som svært viktig at tjenestene forenkles og effektiviseres, og at det sikres en trygg utveksling av data mellom myndigheter, næringsliv og privatpersoner i Europa.

Komiteen vil påpeke verdien av en god koordinering av de ulike norske aktører og politiske ansvarsråder innen internasjonalt IKT-samarbeid og vil oppfordre til en aktiv bruk av ulike fora som kan bidra til økt samhandling.

5. Oppfølging av anmodningsvedtak

Komiteen viser til at regjeringen i budsjettproposisjonen gjør rede for oppfølging av i alt 30 anmodningsvedtak under Samferdselsdepartementets ansvarsområde. 28 anmodningsvedtak er gjort i stortingssesjonen 2016–2017, ett anmodningsvedtak er gjort i sesjonen 2015–2016 og ett anmodningsvedtak er gjort i sesjonen 2014–2015.

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

Komiteen har merknader til følgende vedtak:

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til Vedtak 108, pkt. 38 fra 5. desember 2016, som ber regjeringen «legge frem en plan for to timers grunnrute på fjerntogstrekningene Oslo–Bergen, Oslo–Trondheim, og en vurdering av de andre fjerntogstrekningene Oslo–Stockholm, Trondheim–Bodø og Oslo–Gøteborg i forbindelse med utredning av materiellstrategi og kundetilbud i kommende utlysning av trafikkpakker». Disse medlemmer viser til at regjeringen vil følge opp dette anmodningsvedtaket i forbindelse med den varslede strategien for fjernstrekninger som ble vedtatt i Nasjonal transportplan 2018–2029. Disse medlemmer mener det er avgjørende å få fulgt opp dette anmodningsvedtaket så fort som mulig, og ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med en plan for dette i løpet av våren 2018.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til vedtak 957 fra 27. juni 2017 og regjeringens beskrivelse av oppfølgingen av dette vedtaket i Prop. 1 S (2016–2017). Disse medlemmer vil minne regjeringen om at Stortinget i sitt anmodningsvedtak ikke har bedt om regjeringens vurdering av hensiktsmessigheten ved regulering, men derimot fattet et klart vedtak som det forventes at regjeringen følger opp. Disse medlemmer imøteser rapportering om framdrift for å følge opp Stortingets klare vedtak så snart som mulig.

6. Forslag fra mindretall

Rammeuavhengige forslag

Forslag fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om at det innføres en ordning der staten kompenserer busselskapene for sosiale rabatter på ekspressbussruter (rabatt for barn, studenter, pensjonister, vernepliktige o.l.).

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen utvikle og utvide Enovas støtteordninger, slik at de i langt større grad bidrar til å ta i bruk hydrogen som energibærer i transportsektoren.

Forslag 3

Stortinget ber regjeringen utforme en helhetlig luftfartsstrategi for Norge i en egen stortingsmelding.

Forslag 4

Stortinget ber regjeringen senest i forbindelse med revidert budsjett 2018 legge fram en sak for Stortinget om tilstanden til riks- og fylkesvegbruer i Norge, hvilken strategi regjeringen har for å sikre trygge bruer de neste årene, og hva som gjøres for å sikre betryggende kontrollrutiner i Statens vegvesen på dette området.

Forslag 5

Stortinget ber regjeringen sørge for at ved lukking av pensjonsordninger i jernbanesektoren settes grensen ved 52 år, og at regjeringen kommer tilbake til Stortinget dersom en slik endring krever endringer i eksisterende fullmakter.

Forslag 6

Stortinget ber regjeringen stoppe den pågående og framtidige planlagte konkurranseutsettingen av togtrafikken i Norge.

Forslag 7

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

Forslag 8

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om endringer i regelverk og fullmakter slik at kommuner kan forskuttere investeringer i utbygging av fiskerihavner og tilhørende farleder som er prioritert i Nasjonal transportplan.

Forslag fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet:

Forslag 9

Stortinget ber regjeringen sørge for at viktige vegstrekninger fra norske industribedrifter inn til hovedvegnettet snarest mulig tillates for bruk av modulvogntog.

Forslag 10

Stortinget ber regjeringen sørge for utbygging av E6 på hele strekningen Ringeby–Otta i Oppland, i tråd med det som lå til grunn for Stortingets behandling av prosjektet.

Forslag 11

Stortinget ber regjeringa endre ferjeavløysingsordninga slik at også kapitalkostnader kan dekkast av ordninga, både for riks- og fylkesvegsamband. Endringa vert gjort gjeldande for prosjekt som vert godkjende av departementet etter 1. januar 2018.

Forslag fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti:**Forslag 12**

Stortinget ber regjeringen sørge for nødvendige midler slik at anleggsarbeidene med elektrifisering av Trønderbanen og Meråkerbanen kan påbegynnes i 2018.

Forslag fra Sosialistisk Venstreparti:**Forslag 13**

Stortinget ber regjeringen legge fram forslag om en øremerket flyavløsningsavgift mellom de største byene for å finansiere utredning, planlegging og bygging av lyntog i Norge.

Forslag 14

Stortinget ber regjeringen legge frem en sak om opprettelse av et statlig selskap 'Nye Baner', som skal ha ansvar for utredning, planlegging og utbygging av lyntog mellom de store byene i Norge og til Stockholm og København.

Forslag 15

Stortinget ber regjeringen igangsette en konseptvalgutredning av Tromsbanen.

7. Komiteens tilråding

Komiteens tilråding A fremmes av komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre.

B fremmes av komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre.

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

vedtak:

A.

Rammeområde 17**(Transport og kommunikasjon)**

I

På statsbudsjettet for 2018 bevilges under:

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
Utgifter				
541		IKT-politikk		
	22	Samordning av IKT-politikken, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 541 post 70</i>	7 158 000	
	70	Tilskudd til forvaltningsutvikling og samordning av IKT-politikken, <i>kan nyttes under kap. 541 post 22</i>	6 399 000	
542		Internasjonalt IKT-samarbeid og utviklingsprogram		
	1	Driftsutgifter	5 757 000	
	70	Tilskudd til internasjonale program, <i>kan overføres</i>	34 800 000	
1300		Samferdselsdepartementet		
	1	Driftsutgifter	189 999 000	
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	45 200 000	
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	64 000 000	
	72	Tilskudd til samferdselsberedskap	3 100 000	
	74	Tilskudd til Redningsselskapet	93 500 000	
	75	Tilskudd til Telemuseet	7 100 000	
1301		Forskning og utvikling mv.		

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	15 968 000	
	50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	167 014 000	
1310		Flytransport		
	70	Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan overføres</i>	729 100 000	
1311		Tilskudd til regionale flyplasser		
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres</i>	38 500 000	
1313		Luftfartstilsynet		
	1	Driftsutgifter	221 860 000	
1314		Statens havarikommisjon for transport		
	1	Driftsutgifter	74 156 000	
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>	11 759 844 000	
	29	Vederlag til OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	989 300 000	
	30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23, post 29, post 31 og post 72</i>	13 978 000 000	
	31	Skredsikring riksveger, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	638 200 000	
	34	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i>	272 500 000	
	36	E16 over Filefjell, <i>kan overføres</i>	119 100 000	
	37	E6 vest for Alta, <i>kan overføres</i>	135 000 000	
	61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	181 700 000	
	62	Skredsikring fylkesveger, <i>kan overføres</i>	758 700 000	
	63	Tilskudd til gang- og sykkelveger, <i>kan overføres</i>	76 400 000	
	72	Kjøp av riksvegferjetjenester, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	1 241 300 000	
1321		Nye Veier AS		
	70	Tilskudd til Nye Veier AS	5 278 800 000	
1323		Vegtilsynet		
	1	Driftsutgifter	19 059 000	
1330		Særskilte transporttiltak		
	60	Utvidet TT-ordning for brukere med særskilte behov, <i>kan overføres</i>	112 900 000	
	61	Belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. i byområdene, <i>kan overføres, kan nyttes under post 64</i>	731 500 000	
	63	Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter, <i>kan overføres</i>	785 000 000	
	64	Belønningsmidler til bymiljøavtaler og byvekstavtaler, <i>kan overføres</i>	750 000 000	
	65	Konkurransen Smartere transport	15 000 000	
	70	Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen–Kirkenes	700 800 000	
	75	Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene	516 400 000	
	76	Reiseplanlegger og elektronisk billettering	50 500 000	
	77	Kjøp av tjenester fra Entur AS	13 900 000	
1352		Jernbanedirektoratet		
	1	Driftsutgifter	457 458 000	
	21	Spesielle driftsutgifter – planer og utredninger, <i>kan overføres, kan nyttes under post 72</i>	203 301 000	
	70	Kjøp av persontransport med tog, <i>kan overføres</i>	3 484 100 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
	71	Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 72, post 73 og post 74</i>	8 225 456 000	
	72	Kjøp av infrastrukturtenester – planlegging av investeringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 71 og post 73</i>	2 137 800 000	
	73	Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 71, post 72 og post 74</i>	8 892 639 000	
1354		Statens jernbanetilsyn		
	1	Driftsutgifter	71 857 000	
	21	Spesielle driftsutgifter – tilsyn med tau- og kabelbaner og fornøylesinnretninger	20 161 000	
1360		Kystverket		
	1	Driftsutgifter, <i>kan nyttes under post 45</i>	1 692 687 000	
	21	Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres</i>	18 065 000	
	30	Nyanlegg og større vedlikehold, <i>kan overføres</i>	415 400 000	
	34	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i>	39 300 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 1</i>	260 300 000	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres</i>	31 100 000	
	71	Tilskudd til havnesamarbeid	10 600 000	
	72	Tilskudd for overføring av gods fra veg til sjø, <i>kan overføres</i>	75 200 000	
1362		Oljevern- og miljøsentere i Lofoten og Vesterålen		
	50	Tilskudd	27 300 000	
1370		Posttenester		
	70	Kjøp av post- og banktenester	261 700 000	
1380		Nasjonal kommunikasjonsmyndighet		
	1	Driftsutgifter	196 911 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	13 800 000	
	70	Tilskudd til telesikkerhet og -beredskap, <i>kan overføres</i>	183 000 000	
	71	Tilskudd til bredbåndsutbygging, <i>kan overføres</i>	149 700 000	
		Totale utgifter		67 695 349 000
Inntekter				
4300		Samferdselsdepartementet		
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet	2 595 000	
4313		Luftfartstilsynet		
	1	Gebyrinntekter	138 126 000	
4320		Statens vegvesen		
	1	Salgsinntekter m.m.	193 500 000	
	2	Diverse gebyrer	437 653 000	
	3	Refusjoner fra forsikringsselskaper	108 600 000	
4330		Særskilte transporttiltak		
	1	Gebyrer	13 900 000	
4331		Infrastrukturfond		
	85	Avkastning infrastrukturfond	2 053 000 000	
4352		Jernbanedirektoratet		
	1	Innbetalinger til Norsk jernbaneskole og Norsk jernbanemuseum	95 800 000	
4354		Statens jernbanetilsyn		
	1	Gebyrer for tilsyn med tau- og kabelbaner og fornøylesinnretninger	14 300 000	
4360		Kystverket		
	2	Andre inntekter	12 000 000	
4380		Nasjonal kommunikasjonsmyndighet		

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
	1	Diverse gebyrer	599 000	
5619		Renter av lån til Avinor AS		
	80	Renter	39 400 000	
5624		Renter av Svinesundsforbindelsen AS		
	80	Renter	4 000 000	
		Totale inntekter		<u>3 113 473 000</u>

II

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2018 kan:

1.

overskride bevilgningen under	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. 1352 post 1	kap. 4352 post 1
kap. 1354 post 21	kap. 4354 post 1
kap. 1360 postene 1 og 45	kap. 4360 post 2 og kap. 5577 post 74

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

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

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

- dekning av salgsomkostninger forbundet med salget
- oppgradering og vedlikehold av fiskerihavner.

III

Fullmakt til overskridelse

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2018 kan overskride bevilgningen under kap. 1360 Kystverket, post 21 Spesielle driftsutgifter, med inntil 70 mill. kroner per aksjon dersom det er nødvendig å sette i verk tiltak mot akutt forurensing uten opphold og før Kongen kan gi slikt samtykke.

IV

Tilsagnsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2018 kan gi tilsagn om tilskudd ut over gitt bevilgning, men slik at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1352		Jernbanedirektoratet	
	74	Tilskudd til eksterne	1 340 mill. kroner
1360		Kystverket	
	72	Tilskudd for overføring av gods fra veg til sjø	60 mill. kroner
1380		Nasjonal kommunikasjonsmyndighet	
	70	Tilskudd til telesikkerhet og -beredskap, fiberkabler	60 mill. kroner

V

Fullmakt til forskuttering

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2018 kan inngå avtaler om forskuttering av midler ut over gitt bevilgning inntil følgende beløp:

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

Forskutteringene skal refunderes uten kompensasjon for renter og prisstigning.

VI

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser for investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2018 kan:

1.

gjennomføre disse tidligere godkjente investeringsprosjektene:	innenfor en endret kostnadsramme på:
Farriseidet–Porsgrunn	7 559 mill. kroner
E6 Hålogalandsbrua	4 080 mill. kroner
Rv 77 Tjernfjellet	627 mill. kroner

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

2. 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.
3. forplikte staten for fremtidige budsjettår utover gitt bevilgning for prosjekter som ikke er omtalt med kostnadsramme overfor Stortinget inntil følgende beløp:

a.

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år
1352		Jernbanedirektoratet		
	72	Planlegging nye prosjekter	3 000 mill. kroner	1 500 mill. kroner
	73	Investeringer, jernbane	3 000 mill. kroner	1 000 mill. kroner

b.

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser
1320		Statens vegvesen	
	30, 31, 34, 36 og 37	Investeringer, riksveg	3 000 mill. kroner
1360		Kystverket	
	30	Investeringer	120 mill. kroner

VII

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

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2018 kan forplikte staten for fremtidige budsjettår ut over gitt bevilgning inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år
1320		Statens vegvesen		
	23	Drift og vedlikehold	7 200 mill. kroner	2 800 mill. kroner
1352		Jernbanedirektoratet		
	71	Drift og vedlikehold	9 000 mill. kroner	3 000 mill. kroner

VIII

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser ut over budsjettåret for riksvegferjedriften

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2018 kan forplikte staten for fremtidige budsjettår ut over gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester, slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 10 700 mill. kroner, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år, ikke overstiger 1 600 mill. kroner.

IX

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser for Nye Veier AS

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2018 kan forplikte staten for fremtidige budsjettår ut over gitt bevilgning på kap. 1321 Nye Veier AS, post 70 Tilskudd til Nye Veier AS, likevel slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 21 000 mill. kroner og årlige forpliktelser ikke overstiger 5 250 mill. kroner.

X

Salg og bortfeste av fast eiendom

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2018 kan selge og bortfeste fast eiendom inntil en verdi av 50 mill. kroner i hvert enkelt tilfelle.

XI

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

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2018 for det togmateriellet som inngår i sta-

tens kjøp av persontransporttjenester med tog på kap. 1352 Jernbanedirektoratet, post 70 Kjøp av persontransport med tog, kan:

- a. gi en restverdigaranti for bokførte verdier på inntil 7 043 mill. kroner
- b. gi ytterligere restverdigaranti til oppgraderinger og nyinvesteringer innenfor en ramme på inntil 1 191 mill. kroner. Det legges til grunn 75 pst. restverdigaranti.

XII

Opprettelse av post uten bevilgning

Stortinget samtykker i at kap. 1352 Jernbanedirektoratet, post 74 Tilskudd til eksterne, opprettes i statsregnskapet 2018 uten bevilgning.

XIII

Overføringer til og fra reguleringsfond

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2018 kan overføre inntil 10 mill. kroner til eller fra Nasjonal kommunikasjonsmyndighets reguleringsfond.

B.

Rammeuavhengige vedtak

Stortinget ber regjeringen i de videre planene sikre at ny kollektivløsning på Nedre Romerike skal være baneløsning, altså skinnegående transport.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 7. desember 2017

Helge Orten
leder

Solveig Sundbø Abrahamsen

ordf. for kap. 541, 542, og 1320 post 34, 35, 36 og 37, kap. 1380 og 4380

Jonny Finstad

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

Jon Gunnes

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

Øystein Langholm Hansen

ordf. for kap. 1313 og 4513, kap. 1330 post 76 og 77

Nils Aage Jegstad

ordf. for kap. 1330 postene 60, 61 og 64, kap. 4330

Tor André Johnsen

ordf. for kap. 1320 postene 23 og 61, kap. 1323, og kap. 1330 post 75

Kirsti Leitrø

ordf. for kap 1320 post 29 og 30

Siv Mossleth

ordf. for kap. 1320 postene 31 og 62, kap. 1362

Sverre Myrli

ordf. for kap. 1352, 1354 4352 og 4354

Arne Nævra

ordf. for kap. 1300 post 74, kap. 4360 og kap. 1320 post 63

Ivar Odnes

ordf. for kap. 1370

Ingalill Olsen

ordf. for kap. 1330 post 70, kap 1360

Morten Stordalen

ordf. for kap. 1300, 1321 og 4300

Bengt Rune Strifeldt

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

Vedlegg**Brev fra Samferdselsdepartementet til transport- og kommunikasjonskomiteen v/ statsråd Ketil Solvik-Olsen, datert 6. november 2017****Prop. 1 S (2017–2018) Samferdselsdepartementet. Rettinger per 6. november 2017****På side 13, 2. spalte, 2. avsnitt, står det:**

Det er foreslått å løyve 2,2 mrd. kr til Nye Veier AS, i tråd med regjeringas ambisjon om årleg tilskot til selskapet frå og med 2018 på nær 5,3 mrd. kr.

Dette skal være:

Det er foreslått å auke løyvinga til Nye Veier AS med 2,2 mrd. kr, i tråd med regjeringas ambisjon om årleg tilskot til selskapet frå og med 2018 på nær 5,3 mrd. kr.

På side 27/31 i tabeller:

I tabeller som viser inntektsanslagene er inntektsforslaget på kap. 4300 Samferdselsdepartementet feilaktig oppgitt til å være 2 649 (i 1 000 kr). Dette skal være 2 600 (i 1 000 kr), dvs. 2,6 mill. kr i tråd med det som er oppgitt på side 20 og 252, og i forslag til vedtak i Prop. 1 S (2017–2018) Gul bok side 146.

På side 152/153, i avsnittet som går over begge sider, står det:

Regjeringen viderefører satsingen på drift og vedlikehold for å opprettholde infrastrukturens ytelse slik at oppetid og regularitet som et minimum opprettholdes på nivå med resultatene i 2016, med mål om høyere måloppnåelse, jf. tabell 4.26.

Riktig tabell 4.32 blir som følger:

Tabell 4.32 Utbygging av jernbaneinvesteringer i 2018

Prosjekt/tiltak	Kost. ramme	Prognose slutt-kost.	Forbruk t.o.m. 2017	Forslag 2018	Anslag 2019	Mill. kr
						Rest etter 2019
Dovrebanen: Langset–Kleverud	5 357	4 334	3 971	241	122	
Dovrebanen:						
Venjar–Eidsvoll–Langset1		5 740	443	350	1 214	3 733
Vestfoldbanen:						
Holm–Holmestrand–Nykirke	6 645	6 318	6 301	17		
Vestfoldbanen:						
Farriseidet–Porsgrunn	7 559	7 435	6 468	572	83	312
Østfoldbanen:						
Sandbukta–Moss–Såstad ¹		9 249	668	745	1 027	6 809
Vossebanen:						
Arna–Fløen (Ulriken tunnel)	4 597	4 134	2 043	611	544	1 491
Vossebanen: Bergen–Fløen				105		

Dette skal være:

Regjeringen viderefører satsingen på drift og vedlikehold for å opprettholde infrastrukturens ytelse slik at oppetid og regularitet som et minimum opprettholdes på nivå med resultatene i 2016, med mål om høyere måloppnåelse, jf. tabell 4.27.

På side 159, 2. spalte, 1. avsnitt står det:

Avtalen mellom direktoratet og Bane NOR vil beskrive hvilken funksjon og kvalitet infrastrukturen skal ha (ytelse), jf. tabell 1.5.

Dette skal være:

Avtalen mellom direktoratet og Bane NOR vil beskrive hvilken funksjon og kvalitet infrastrukturen skal ha (ytelse), jf. tabell 4.27.

På side 168, i tabell 4.32 står det:

Follobanen: Nytt dobbeltspor Oslo-Ski, Prognose slutt-kost.: 25 997 mill. kr

Dette skal være:

Follobanen: Nytt dobbeltspor Oslo-Ski, Prognose slutt-kost.: 25 800 mill. kr Prop. 1 S (2017-2018) Samferdselsdepartementet. Rettinger per 6. november 2017

"Rest etter 2019", jf. siste kolonne, er for prosjektet oppgitt 397 mill. kr for høyt. Endingen over medfører at summen reduseres ytterligere til 4 092 mill. kr. Riktig "Sum store prosjekter" for "Rest etter 2019" er 16 437 mill. kr.

Prosjekt/tiltak	Kost. ramme	Prognose slutt-kost.	Forbruk t.o.m. 2017	Forslag 2018	Anslag 2019	Mill. kr
						Rest etter 2019
Follobanen:						
Nytt dobbeltspor Oslo–Ski	27 876	25 800	13 853	4 697	3 158	4 092
Sum store prosjekter			33 747	7 338	6 148	16 437
Programområder:				1 558		
Kapasitetsøkende tiltak				854		
Stasjoner og knutepunkter				185		
Tekniske tiltak				169		
Sikkerhet og miljø				350		
Sum utbygging			33 747	8 896		

1 For IC-prosjektene Venjar–Eidsvoll–Langset og Sandbukta–Moss–Såstad legges det ikke fram forslag om kostnadsramme i budsjettframlegget, se de respektive prosjekttalene.

På side 170, 2. spalte, 4. avsnitt står det:

Prognosen for sluttkostnad er 25 997 mill. kr.

Dette skal være:

Prognosen for sluttkostnad er lik styringsrammen.

På side 189, 2. spalte, under Kap. 1361, post 01, står det:

Det foreslås å bevilge 47,5 mill. kr.

Dette skal være:

Det foreslås å bevilge 47,7 mill. kr.

