



STORTINGET

Innst. 380 S

(2017–2018)

Innstilling til Stortinget
frå transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 87 S (2017–2018)

Innstilling frå transport- og kommunikasjonskomiteen om Nokre saker om luftfart, veg, særskilde transporttiltak, kyst og post og telekommunikasjonar

Til Stortinget

Samandrag

Samferdseldepartementet legg i proposisjonen fram nokre saker som gjeld luftfartsformål, vegformål, særskilde transporttiltak, kystforvaltning og post og telekommunikasjonar. Det blir òg gjort greie for oppfølginga av tre oppmodingsvedtak.

Merknader frå komiteen

Komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Øystein Langholm Hansen, Kirsti Leirtrø, Sverre Myrli, og Ingalill Olsen, frå Høgre, Jonny Finstad, Anne Kristine Linnestad, leiaren Helge Orten og Emilie Schäffer, frå Framstegspartiet, Johan Aas, Morten Stordalen og Bengt Rune Strifeldt, frå Senterpartiet, Siv Mossleth og Ivar Odnes, frå Sosialistisk Venstreparti, Arne Nævra, og frå Venstre, Jon Gunnes, viser til Prop. 87 S (2017–2018) Nokre saker om luftfart, veg, særskilde transporttiltak, kyst og post og telekommunikasjonar og slutter seg til de vurderinger som er gjort i proposisjonen med de merknader som følger av denne innstillingen.

Luftfartsformål

Orientering om oppfølging av ADQ-forordningen

Komiteen viser til orienteringen i proposisjonen og merker seg at det er krevende både for Norge og for EU-landene å oppfylle kravene til datakvalitet innen fristene som er satt i ADQ-forordningen, og at ingen av landene klarte å overholde fristen 30. juni 2017. Komiteen viser videre til at Samferdselsdepartementet ikke regner med at den varslede forsinkelsen i innkjøp av datasystem for kunngjøringstjenesten i Avinor vil ha spesielle negative konsekvenser for norsk luftfart.

Orientering om Fagernes lufthamn

Komiteen viser til at Stortinget tidligere har vedtatt at Fagernes lufthamn skal drives som ren charterflyplass av Avinor frem til lokale eiere overtar lufthavnen, men ikke lenger enn til 1. januar 2019. Vedtaket forutsetter at lokalt næringsliv dekker deler av Avinors kostnader i 2017 og 2018. Komiteen registrerer at lokalt næringsliv ikke har ønsket å dekke deler av kostnadene, slik Stortingets vedtak forutsetter, og at det heller ikke er planlagt chartertrafikk på flyplassen i 2018. Komiteen merker seg derfor at Avinor vil stenge Fagernes lufthamn fra 1. juli 2018.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til Stortingets vedtak i Innst. 132 S (2015–2016) der det ble lagt til rette for en overgangsordning, der Avinor skulle videreføre Fagernes lufthamn Leirin som en charterflyplass frem til 1. januar 2019, under forutsetning av at lokale aktører dekket deler av regningen for driften av flyplassen i 2017 og 2018. Flertallet viser til at Avinor og Samferdselsdepartementet siden 2016 har hatt

dialog med lokale aktører om lokalt eierskap og drift, men at man ikke har kommet frem til en løsning basert på de forutsetningene Stortinget la i sitt vedtak. Det er ikke planlagt chartertrafikk i 2018, og grunnlaget for fortsatt drift er derfor ikke til stede. Flertallet støtter derfor Samferdselsdepartementets vurdering å stenge flyplassen med virkning fra 1. juli 2018, dvs. et halvt år tidligere enn det Stortingets vedtak la til grunn. Flertallet mener det vil være lite hensiktsmessig bruk av offentlige midler å videreføre fortsatt drift i andre halvår 2018 all den tid det ikke er planlagt trafikk i denne perioden. Flertallet viser til at selv om flyplassen stenges 1. juli 2018, vil det likevel være grunnlag for andre aktører til å ta over drift og eierskap etter denne datoen.

Flertallet merker seg at Arbeiderpartiet og Senterpartiet på nytt tar opp forslaget om å videreføre Fagernes lufthavn Leirin som statlig eid flyplass med driftsansvar tillagt Avinor. Flertallet er forundret over at Arbeiderpartiet og Senterpartiet ikke tar inn over seg at grunnlaget for fortsatt rutedrift ved flyplassen ikke lenger er til stede, og at det så langt ikke har vært tilstrekkelig kommersiell interesse for å få på plass en ordning med charterflyvninger. Flertallet mener derfor at det vil være lite hensiktsmessig å videreføre driften av flyplassen på dette grunnlaget, og at Arbeiderpartiet og Senterpartiet med sitt forslag legger opp til en uhensiktsmessig bruk av offentlige midler.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet ser med beklagelse på den situasjonen regjeringen og stortingsflertallet har satt Fagernes lufthavn Leirin i. Først vedtok de å kutte ut det daglige rutetilbudet, og deretter startet de nedbyggingen av driften av selve flyplassen. Disse medlemmer var motstandere av å kutte ut rutedriften på Fagernes lufthavn Leirin og mente også at staten gjennom Avinor skulle stå for driften av flyplassen. At regjeringen først kuttet ut rutetilbudet og nå vil stenge flyplassen fra 1. juli 2018, er svært beklagelig for hele regionen.

Disse medlemmer viser til behandlingen av statsbudsjettet for 2015, jf. Innst. 13 S (2014–2015), der Arbeiderpartiet og Senterpartiet blant annet uttalte følgende:

«Disse medlemmer ønsker å opprettholde Fagernes lufthavn Leirin som en statlig eid flyplass med driftsansvar tillagt Avinor som i dag. Disse medlemmer ønsker også å videreføre flyruta Fagernes–Oslo. Etter disse medlemmers oppfatning henger diskusjonen om flyruta Fagernes–Oslo, spørsmålet om eierskap og driftsansvar for flyplassen og satsingen på økt chartertrafikk sammen. Skal regionen lykkes med satsingen på økt chartertrafikk, er det viktig at Fagernes lufthavn Leirin har stabile rammebetingelser og forutsigbart driftskonsept.

Disse medlemmer er uenig med regjeringspartiene og deres støttepartier i at flyruta Fagernes–Oslo skal avvikles og uenig i at det statlige eierskapet til Fagernes lufthavn Leirin skal vurderes.»

Etter disse medlemmers oppfatning var det helt urealistisk å se for seg at regionen og lokalt næringsliv skulle stå for driften av Fagernes lufthavn Leirin. Dessverre nådde regjeringen fram med sin distriktsfendtlige politikk, med støtte fra Venstre og Kristelig Folkeparti. En rekke talspersoner fra de fire samarbeidende partiene var klare i sine uttalelser om at det skulle satses på Fagernes lufthavn Leirin, og at bekymringene fra opposisjonen var «svartmaling», et uttrykk som samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen blant annet brukte i et harmdirrende innlegg i Oppland Arbeiderblad 16. desember 2015.

Disse medlemmer konstaterer at det åpenbart var full berettigelse bak opposisjonens skepsis til regjeringens vilje til å satse på Fagernes lufthavn Leirin. Disse medlemmer konstaterer at politikken som er ført etter 2013, medfører at Valdres nå står uten flyrute og operativ flyplass, noe disse medlemmer ikke kan støtte.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen videreføre Fagernes lufthavn Leirin som statlig eid flyplass med driftsansvar tillagt Avinor inntil annet driftsselskap er etablert.»

Vegformål

E6 Skarvberg tunnelen i Finnmark

Komiteen viser til gjennomført KS2 for dette prosjektet og oppdatert kostnadsramme på 898 mill. kroner og styringsramme på 816 mill. kroner. Komiteen registrerer at det legges opp til anleggsstart i 2018 og ferdigstillelse i 2021.

Rv. 23 Dagslett–Linnes i Buskerud

Komiteen viser til at det ved behandling av Prop. 146 S (2017–2018) var forutsatt oppstart av prosjektet rv. 23 Dagslett–Linnes i april 2018, og at det er gjennomført prosjektering, grunnerverv og annet forberedende arbeid for en samlet sum av 360 mill. Bompengeselskapet har tatt opp lån på 250 mill. kroner i henhold til finansieringsplanen. Komiteen merker seg at det er avdekt stor kostnadsøkning i prosjektet, og at ny prognose er på 3 150 mill. kroner, i hovedsak på grunn av mer krevende grunnforhold enn tidligere forutsatt og nye krav til områdestabilisering og flomsikring. Komiteen merker seg videre at Samferdselsdepartementet mener at prosjektet må sees i sammenheng med det videre arbeidet med rv. 23 Linnes–kryss E18, som er forutsatt gjennomført i andre periode av Nasjonal transportplan. Også for dette prosjektet viser de foreløpige anslagene at kostnadene er vesentlige høyere enn forutsatt. Ko-

komiteen viser til at Samferdselsdepartementet anbefaler å gjennomføre videre planlegging og utbygging av rv. 23 Dagslett-kryss E18 som ett samlet prosjekt, og at en samlet og sammenhengende utbygging kan bidra til en mer kostnadseffektiv gjennomføring. Komiteen merker seg at Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget med et samlet opplegg for utbygging og finansiering av rv. 23 Dagslett-kryss E18 og hvordan gjelden til bompengeselskapet skal håndteres.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til at Samferdselsdepartementet ønsker å se utbygging og finansiering av rv. 23 Dagslett-kryss E18 som ett samlet prosjekt, og at det kan bety en mer helhetlig og kostnadseffektiv gjennomføring. Flertallet er opptatt av at prosjektet skal ha god fremdrift, og vil be Samferdselsdepartementet komme tilbake til Stortinget med et samlet opplegg for utbygging og finansiering så raskt det lar seg gjøre.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti vil understreke alvoret i denne saken. Lokalbefolkningen, spesielt ved Lahell, har ventet på en løsning av de enorme problemene med gjennomgangstrafikken i årevis. Hele trafikken som ledes gjennom Oslofjordtunnelen, fra Sverige og Østfold, og som skal vestover, passerer i stor grad her. De skal til Drammensområdet eller videre mot Vestlandet (via E134) eller Sørlandet via E18 gjennom Drammen. En del av trafikken skal også nordover.

Disse medlemmer vil påpeke at det dreier seg om rundt 18 000 ÅDT, hvorav anslagsvis tre tusen lastebiler med tungtransport som passerer boligstrøk med fartsgrense 50 km/t.

Disse medlemmer vil understreke at det nå er politisk enighet i kommunen om dette ene alternativet, tunnel gjennom Viken helt fram til E18. Disse medlemmer vil vise til brev fra Lier kommune ved ordfører Gunn Cecilie Ringdal av 31. mai 2018 til Samferdselsdepartementet der det blant annet står:

«I tillegg til rv23s nasjonale og regionale betydning, må Lier kommune ivareta sine lokale interesser ved å kreve at kun den løsningen som skjermer lokalmiljøet best mulig ved tunnel helt fram til E18 blir utredet videre. Lier har nasjonale og lokale verdier som skal beskyttes; landets beste landbruksjord, natur, landskap, og lokale verdier i bomiljøer, skoler og næringsareal. Lier mener det er viktig at utredningsinnsatsen nå målrettes mot Vikeralternativet, og at utredning av de andre, svært negative alternativene for lokalsamfunnet i Lier opphører.

Det legges til grunn at allerede bevilgede midler til prosjektet opprettholdes, og at planlegging og oppstartstidspunkt gis høy prioritet.»

Disse medlemmer er enig i kommunepolitikernes klare mening om at kun Vikeralternativet nå skal utredes videre. Andre alternativer må legges bort, både av hensyn til hurtigst mulig framdrift og miljøbelastningene med de andre løsningene.

Disse medlemmer vil understreke dette vegprosjektets helt åpenbare viktighet, både lokalt, regionalt og nasjonalt.

Disse medlemmer vil be regjeringen prioritere dette prosjektet, både mht. ferdigstillelse av planarbeid og påbegynnning av byggearbeid.

Disse medlemmer ber regjeringen sørge for at dette prosjektet, som nå trolig vil hete E134 Dagslett – E18, nå får tilført nødvendige midler i kommende statsbudsjett.

Justering av porteføljen til Nye Veier AS

Komiteen viser til at Samferdselsdepartementet tilrår at prosjektet E6 Kolomoen–Ensbjølvi blir utvidet til å omfatte strekningen videre til Øyer, og at det legges til grunn å bygge en sammenhengende motorvei med fartsgrense 110 km/t helt frem til Øyer. Komiteen slutter seg til vurderingene fra Samferdselsdepartementet og legger til grunn at dette vil gi en mer helhetlig utbygging og en naturlig overgang til prosjektet Øyer–Tretten.

Bypakke Bergen i Hordaland – tidspunkt for rushtidstakster

Komiteen merker seg rettingen i tabell 6.2 på side 8 i Prop. 11 S (2017–2018) og at rushtidstakstene på ettermiddagen skal gjelde fra kl. 14.30 til kl. 16.30 i tråd med lokalpolitiske vedtak og som i dag.

Særlige transporttiltak

Nye avtaler om leveranse av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen–Kirkenes

Komiteen merker seg at det er inngått avtaler med Havila Holding AS og Hurtigruten AS om sjøtransporttjenester på strekningen Bergen–Kirkenes (kyststrømen), og at opsjonen om å forlenge dagens avtale med Hurtigruten AS med ett år blir benyttet.

Kystforvaltning

Videre arbeid med U-864 ved Fedje

Komiteen merker seg at støttefyltingen har satt seg over en periode på halvannet år og at konklusjonen fra Kystverket er at støttefyltingen har stabilisert skråningen. Komiteen viser til at regjeringen vil komme tilbake til Stortinget på egnet måte om miljøtiltak for vraket av U-864.

Post og telekommunikasjoner

Endring av innretning på bredbåndstilskuddsordningen

Komiteen viser til at bredbåndsutbyggingen i Norge i hovedsak er markedsbasert og at tilskuddordningen er beregnet på de områdene det ikke er tilstrekkelig kommersielt grunnlag for utbygging. På bakgrunn av tilbakemeldinger fra fylkeskommunene, blir det foreslått å forenkle måten midlene skal tildeles på, og gi fylkeskommunene mer innflytelse og forutsigbarhet. Komiteen merker seg at endringene innebærer at Nkom fastsetter en økonomisk ramme til hvert fylke ut fra en fordelingsnøkkel, at fylkeskommunene prioriterer prosjekt innenfor denne rammen, og at husstander som ikke har tilbud om bredbånd med minst 10 Mbit/s, skal prioriteres. Komiteen slutter seg til disse endringene.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at en rekke kommuner og fylkeskommuner har uttalt at dagens tilskuddsordning til bredbåndsutbygging er svært tungvinn og byråkratisk, og at mange derfor la være å søke om midler. Det er derfor grunn til å tro at det reelle behov for midler til bredbåndsutbygging er betydelig høyere enn summen av innkomne søknader. Disse medlemmer vil understreke at den varslede endringen i tilskuddsordningen må medføre en enklere og mindre byråkratisk ordning.

Oppmodingsvedtak

Komiteen viser til Samferdselsdepartementets redegjørelse for oppfølgingen av tre oppmodingsvedtak – vedtak nr. 45 (2017–2018), vedtak nr. 65 (2017–2018) og vedtak nr. 108 (2016–2017), vedtakspunkt 2c.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Venstre, slutter seg til de vurderingene som er gjort, og de konkrete beslutningene som følger av oppfølgingen.

Flertallet viser til at båttrutene er fylkeskommunenes ansvar, og at det må være opp til fylkeskommunene å nyttiggjøre seg det virkemiddelapparatet som er tilgjengelig for omlegging til utslippsfri teknologi. Flertallet viser for øvrig til redegjørelsen fra Samferdselsdepartementet om de ordningene som eksisterer, og at det er rimelig å forvente at fylkeskommunene gjør egne vurderinger av hvordan disse ordningene kan bidra til realiseringen av utslippsfri båttransport, i samspill med virkemiddelapparatet og myndighetene for øvrig.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til

stortingsvedtak nr. 45 (2017–2018) av 4. desember 2017 der Stortinget fattet vedtak om at regjeringen skulle

«[...] vurdere om og hvordan det offentlige virkemiddelapparat kan bidra til realisering av en utslippsfri båt rute i Oslofjorden i samarbeid med berørte fylkeskommuner [...]»

Disse medlemmer kan ikke se at regjeringen har foretatt seg noe konkret som skulle innebære at en er noe nærmere en realisering av en utslippsfri båt rute i Oslofjorden, og fremmer derfor følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen gjennom det offentlige virkemiddelapparatet bidra til realisering av en utslippsfri båt rute i Oslofjorden i samarbeid med berørte fylkeskommuner.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti vil vise til at det foreligger en utredning (av 11. august 2017) på oppdrag av Oslo, Akershus og Buskerud, om mulighetene for nullutslippsfartøyer for indre Oslofjord. Denne konkluderer med at det er mulig å få på plass nullutslippsløsninger før nåværende anbudsperiode går ut. Her konkluderes det blant annet slik:

«Anskaffelse av en nullutslippsbåt med batteriløsning vil kunne gjennomføres som en ordinær anbuds-konkurranse etter lov og forskrift om offentlige anskaffelser.

Dersom man går videre med en pilot for hydrogen anbefales det at man tar i bruk innovative anskaffelsesformer etter anskaffelsesregelverket, enten konkurranse om innovasjonspartnerskap eller konkurransepreget dialog.»

Disse medlemmer peker på at rapporten beskriver utfordringer i anvendelsen av teknologien, og at spesielt anvendelse av hydrogen har stort potensial, men samtidig vil kreve en viss testperiode. Disse medlemmer understreker derfor at staten bør være medvirker og bidragsyter for innfasing av den nye teknologien på disse hurtigbåtene, som har karakter av pilotprosjekt.

Forslag fra mindretal

Forslag fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen videreføre Fagernes flyplass Leirin som statlig eid flyplass med driftsansvar til lagt Avinor inntil annet driftsselskap er etablert.

Forslag fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti:*Forslag 2*

Stortinget ber regjeringen gjennom det offentlige virkemiddelapparatet bidra til realisering av en utslippsfri båt rute i Oslofjorden i samarbeid med berørte fylkeskommuner.

Tilråding frå komiteen

Tilrådinga frå komiteen vert fremja av ein samla komité.

Komiteen syner til proposisjonen og til det som står ovanfor, og rår Stortinget til å gjere følgjande

vedtak:

Stortinget samtykkjer i at Samferdselsdepartementet i 2018 kan:

Starte opp dette investeringsprosjektet:	Innanfor ei kostnadsramme på:
E69 Skarvberg tunnelen	898 mill. kroner

Fullmakta gjeld òg plikter som blir inngått i seinare budsjettår, innanfor kostnadsramma for prosjektet. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å prisjustere kostnadsramma i seinare år.

Oslo, transport- og kommunikasjonskomiteen, den 5. juni 2018

Helge Orten

leiar og ordførar

