



STORTINGET

Innst. 13 S

(2018–2019)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 1 S (2018–2019) og Prop. 1 S Tillegg 1 (2018–2019)

Innhold

Side

| | | |
|-----------|--|----|
| 1. | Sammendrag | 1 |
| 2. | Komiteens hovedprioriteringer for rammeområde 17 | 4 |
| 2.2 | Generelle merknader fra komiteen..... | 6 |
| 2.2.1 | Generelle merknader fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre..... | 6 |
| 2.2.2 | Generelle merknader fra Arbeiderpartiet | 9 |
| 2.2.3 | Generelle merknader fra Senterpartiet | 11 |
| 2.2.4 | Generelle merknader fra Sosialistisk Venstreparti..... | 14 |
| 3. | Samferdselsdepartementet – budsjettkapitler og komiteens merknader til disse | 15 |
| 3.1 | Kap. 1300 og kap. 4300 Samferdselsdepartementet | 15 |
| 3.2 | Kap. 1301 Forskning og utvikling mv..... | 16 |
| 3.2 | Post 21 Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv. | 16 |
| 3.3 | Kap. 1310 Flytransport | 17 |
| 3.4 | Kap. 1311 Tilskudd til regionale flyplasser | 20 |
| 3.4 | Post 71 Tilskudd til ikke-statlige flyplasser..... | 20 |
| 3.5 | Kap. 1313 Luftfartstilsynet | 20 |
| 3.6 | Kap. 4313 Luftfartstilsynet | 20 |
| 3.7 | Kap. 1314 Statens havarikommisjon for transport..... | 20 |
| 3.8 | Kap. 1320 Statens vegvesen | 20 |
| 3.8 | Utstederforskrift..... | 20 |
| 3.9 | Kap. 4320 Statens vegvesen | 29 |
| 3.10 | Kap. 1321 Nye Veier AS..... | 29 |
| 3.11 | Kap. 1323 Vegtilsyn | 29 |
| 3.12 | Kap. 4322 Svinesundsforbindelsen AS | 30 |
| 3.13 | Kap. 5619 Renter av lån til Oslo Lufthavn AS..... | 30 |
| 3.14 | Kap. 5624 Renter av Svinesundsforbindelsen AS..... | 30 |
| 3.15 | Kap. 1330 Særskilte transporttiltak..... | 30 |
| 3.15 | Post 60 Utvidet TT-ordning for brukere med særskilte behov | 30 |
| 3.16 | Kap. 4330 Særskilte transporttiltak..... | 33 |
| 3.17 | Kap. 4331 Infrastrukturfond | 33 |
| 3.18 | Kap. 1352 Jernbanedirektoratet | 33 |
| 3.19 | Kap. 1353 NSB AS..... | 42 |
| 3.19 | Post 70 Tilskudd til pensjonsforpliktelser..... | 42 |
| 3.20 | Kap. 1354 Statens jernbanetilsyn..... | 42 |
| 3.21 | Kap. 1357 Mantena AS..... | 42 |
| 3.21 | Post 72 Tilskudd til pensjonsforpliktelser..... | 42 |
| 3.22 | Kap. 1360 Kystverket | 42 |
| 3.23 | Kap. 1362 Oljevern- og miljøsentere i Lofoten og Vesterålen..... | 46 |
| 3.24 | Kap. 4360 Kystverket..... | 46 |
| 3.24 | Post 2 Andre inntekter..... | 46 |
| 3.25 | Kap. 1370 Posttjenester..... | 46 |
| 3.26 | Kap. 1380 og 4380 Nasjonal kommunikasjonsmyndighet | 47 |
| 4. | Kommunal- og moderniseringsdepartementet – IT-politikk. Budsjettkapitler og komiteens merknader til disse | 48 |
| 4.2 | Kap. 542 Internasjonalt IT-samarbeid og utviklingsprogram..... | 48 |
| 5. | Oppfølging av anmodningsvedtak | 48 |
| 6. | Omtale av særlige tema | 48 |
| 7. | Forslag fra mindretall | 49 |
| 8. | Komiteens tilråding | 49 |

VEDLEGG 1

Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråd Jon Georg Dale til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 2. november 2018

VEDLEGG til VEDLEGG 1

Vedlegg til Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråd Jon Georg Dale til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 2. november 2018

VEDLEGG 2

Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråd Jon Georg Dale til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 6. november 2018

VEDLEGG 3

Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråd Jon Georg Dale til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 9. november 2018

VEDLEGG 4

Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråd Jon Georg Dale til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 15. november 2018

VEDLEGG 5

Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråd Jon Georg Dale til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 26. november 2018

VEDLEGG 6

Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråd Jon Georg Dale til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 26. november 2018



STORTINGET

Innst. 13 S

(2018–2019)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 1 S (2018–2019) og Prop. 1 S Tillegg 1 (2018–2019)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2019, kapitler under Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet (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 Høyre, Solveig Sundbø Abrahamsen, Jonny

Finstad, Nils Aage Jegstad og lederen Helge Orten, fra Fremskrittspartiet, Tor André Johnsen, Dagfinn Henrik Olsen og Morten Stordalen, fra Senterpartiet, Bengt Fasteraune og Siv Mossleth, fra Sosialistisk Venstreparti, Arne Nævra, og fra Venstre, Jon Gunnes, viser til at rammeområde 17 på statsbudsjettet for 2019 omfatter inntekts- og utgiftskapitler under Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Videre viser komiteen til Prop. 1 S Tillegg 1 (2018–2019). Endringene foreslått i Prop. 1 S Tillegg 1 (2018–2019) er innarbeidet i det følgende.

Tabellen nedenfor viser budsjettforslaget Prop. 1 S (2018–2019) og Prop. 1 S Tillegg 1 (2018–2019) fra regjeringen Solberg for rammeområde 17.

Oversikt over budsjettkapitler og poster i rammeområde 17

| | | | Prop. 1 S med Tillegg 1 (2018–2019) |
|---|-------------|---|--|
| Kap. | Post | Formål | |
| Utgifter | | | |
| <i>Kommunal- og moderniseringsdepartementet</i> | | | |
| 541 | | IT-politikk | |
| | 22 | Utvikling, gjennomføring og samordning av IT-politikken, <i>kan overføres, kan nyttes under post 70</i> | 7 329 000 |
| | 70 | Forvaltningsutvikling og samordning av IT-politikken, <i>kan nyttes under post 22</i> | 8 029 000 |
| 542 | | Internasjonalt IT-samarbeid | |
| | 1 | Driftsutgifter | 4 795 000 |
| | 70 | Internasjonale program, <i>kan overføres</i> | 46 408 000 |

| | | | Prop. 1 S med Tillegg 1 |
|---------------------------------|-------------|---|--------------------------------|
| Kap. | Post | Formål | (2018–2019) |
| <i>Samferdselsdepartementet</i> | | | |
| 1300 | | Samferdselsdepartementet | |
| | 1 | Driftsutgifter | 194 811 000 |
| | 70 | Tilskudd til internasjonale organisasjoner | 42 000 000 |
| | 71 | Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv. | 64 000 000 |
| | 72 | Tilskudd til samferdselsberedskap | 3 000 000 |
| | 75 | Tilskudd til Norsk Teknisk Museum | 7 100 000 |
| | 76 | Tilbakebetaling NELS-samarbeidet | 3 100 000 |
| 1301 | | Forskning og utvikling mv. | |
| | 21 | Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv. | 16 000 000 |
| | 50 | Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i> | 179 000 000 |
| 1310 | | Flytransport | |
| | 70 | Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan overføres</i> | 717 400 000 |
| 1311 | | Tilskudd til regionale flyplasser | |
| | 71 | Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres</i> | 31 000 000 |
| 1313 | | Luftfartstilsynet | |
| | 1 | Driftsutgifter | 229 900 000 |
| 1314 | | Statens havarikommisjon for transport | |
| | 1 | Driftsutgifter | 76 700 000 |
| 1320 | | Statens vegvesen | |
| | 1 | Driftsutgifter | 4 334 900 000 |
| | 22 | Drift og vedlikehold av riksveier, <i>kan overføres, kan nyttes under post 29 og post 30</i> | 6 731 800 000 |
| | 28 | Trafikant- og kjøretøytilsyn, <i>kan overføres</i> | 2 179 500 000 |
| | 29 | OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i> | 1 631 400 000 |
| | 30 | Riksveiinvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 22, post 29 og post 31</i> | 12 555 200 000 |
| | 31 | Skredsikring riksveier, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i> | 1 093 400 000 |
| | 34 | Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i> | 18 300 000 |
| | 36 | E16 over Filefjell, <i>kan overføres</i> | 179 700 000 |
| | 61 | Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene | 264 500 000 |
| | 62 | Skredsikring fylkesveier, <i>kan overføres</i> | 776 900 000 |
| | 63 | Tilskudd til gang- og sykkelveier, <i>kan overføres</i> | 78 500 000 |
| | 64 | Utbedring på fylkesveier for tømmertransport | 25 000 000 |
| | 72 | Kjøp av riksveiferjetjenester, <i>kan overføres</i> | 1 277 300 000 |
| | 73 | Tilskudd for reduserte bompengeretakster utenfor byområdene | 531 400 000 |
| 1321 | | Nye Veier AS | |
| | 70 | Tilskudd til Nye Veier AS | 5 431 900 000 |
| 1323 | | Vegtilsynet | |
| | 1 | Driftsutgifter | 19 000 000 |
| 1330 | | Særskilte transporttiltak | |
| | 60 | Utvidet TT-ordning for brukere med særskilte behov, <i>kan overføres</i> | 139 200 000 |
| | 61 | Belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. i byområdene, <i>kan overføres, kan nyttes under post 64</i> | 752 000 000 |
| | 63 | Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter, <i>kan overføres</i> | 1 532 000 000 |
| | 64 | Belønningsmidler til bymiljøavtaler og byvekstavtaler, <i>kan overføres</i> | 771 000 000 |
| | 65 | Konkurransen Smartere transport, <i>kan overføres</i> | 15 400 000 |
| | 70 | Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen–Kirkenes | 725 100 000 |
| | 76 | Reiseplanlegger og elektronisk billettering, <i>kan overføres</i> | 34 100 000 |

| | | | Prop. 1 S med Tillegg 1 |
|------------------------------------|-------------|--|--------------------------------|
| Kap. | Post | Formål | (2018–2019) |
| | 77 | Kjøp av tjenester fra Entur AS | 14 200 000 |
| 1352 | | Jernbanedirektoratet | |
| | 1 | Driftsutgifter | 468 500 000 |
| | 21 | Spesielle driftsutgifter – planer og utredninger, <i>kan overføres, kan nyttes under post 72</i> | 208 200 000 |
| | 70 | Kjøp av persontransport med tog, <i>kan overføres</i> | 4 195 100 000 |
| | 71 | Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 72, post 73 og post 74</i> | 8 423 500 000 |
| | 72 | Kjøp av infrastrukturtenester – planlegging av investeringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 71 og post 73</i> | 2 153 000 000 |
| | 73 | Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 71, post 72 og post 74</i> | 9 988 700 000 |
| 1353 | | NSB AS | |
| | 70 | Tilskudd til pensjonsforpliktelser | 490 300 000 |
| 1354 | | Statens jernbanetilsyn | |
| | 1 | Driftsutgifter | 73 500 000 |
| | 21 | Spesielle driftsutgifter – tilsyn med tau- og kabelbaner og fornyelsesinnretninger | 20 600 000 |
| 1357 | | Mantena AS | |
| | 72 | Tilskudd til pensjonsforpliktelser | 390 400 000 |
| 1360 | | Kystverket | |
| | 1 | Driftsutgifter, <i>kan nyttes under post 45</i> | 1 715 100 000 |
| | 21 | Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres</i> | 44 000 000 |
| | 30 | Nyanlegg og større vedlikehold, <i>kan overføres</i> | 358 500 000 |
| | 34 | Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i> | 40 200 000 |
| | 45 | Større utstørsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 1</i> | 270 500 000 |
| | 60 | Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres</i> | 42 000 000 |
| | 71 | Tilskudd til havnesamarbeid | 10 900 000 |
| | 72 | Tilskudd for overføring av gods fra vei til sjø, <i>kan overføres</i> | 77 400 000 |
| | 73 | Tilskudd til effektive og miljøvennlige havner, <i>kan overføres</i> | 50 000 000 |
| 1362 | | Senter for oljevern og marint miljø | |
| | 50 | Tilskudd | 27 300 000 |
| 1370 | | Posttjenester | |
| | 70 | Kjøp av post- og banktjenester, <i>kan overføres</i> | 617 400 000 |
| 1380 | | Nasjonal kommunikasjonsmyndighet | |
| | 1 | Driftsutgifter | 224 600 000 |
| | 45 | Større utstørsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i> | 16 400 000 |
| | 70 | Tilskudd til telesikkerhet og -beredskap, <i>kan overføres</i> | 183 000 000 |
| | 71 | Tilskudd til bredbåndsutbygging, <i>kan overføres</i> | 99 750 000 |
| | 72 | Tidlig frigjøring av 700 MHz-båndet, <i>kan overføres</i> | 150 000 000 |
| Sum utgifter rammeområde 17 | | | 73 081 122 000 |

Inntekter

Inntekter under departementene

| | | | |
|-------------|---|--|-------------|
| 4300 | | Samferdselsdepartementet | |
| | 1 | Refusjon fra Utenriksdepartementet | 2 700 000 |
| 4313 | | Luftfartstilsynet | |
| | 1 | Gebyrinntekter | 141 100 000 |
| 4320 | | Statens vegvesen | |
| | 1 | Salgsinntekter m.m. | 220 000 000 |

| Kap. | Post | Formål | Prop. 1 S med Tillegg 1 (2018–2019) |
|-------------------------------------|------|--|--|
| | 2 | Diverse gebyrer | 500 000 000 |
| | 3 | Refusjoner fra forsikringsselskaper | 111 700 000 |
| 4330 | | Særskilte transporttiltak | |
| | 1 | Gebyrer | 14 200 000 |
| 4331 | | Infrastrukturfond | |
| | 85 | Avkastning infrastrukturfond | 2 053 000 000 |
| 4352 | | Jernbanedirektoratet | |
| | 1 | Innbetalinger til Norsk jernbaneskole og Norsk jernbanemuseum ... | 98 600 000 |
| 4354 | | Statens jernbanetilsyn | |
| | 1 | Gebyrer for tilsyn med tau- og kabelbaner og fornøyelsesinnretninger | 14 700 000 |
| 4360 | | Kystverket | |
| | 2 | Andre inntekter | 12 300 000 |
| 4380 | | Nasjonal kommunikasjonsmyndighet | |
| | 1 | Diverse gebyrer | 600 000 |
| <i>Renter og utbytte mv.</i> | | | |
| 5619 | | Renter av lån til Avinor AS | |
| | 80 | Renter | 30 300 000 |
| 5624 | | Renter av Svinesundsforbindelsen AS | |
| | 80 | Renter | 3 000 000 |
| Sum inntekter rammeområde 17 | | | 3 202 200 000 |
| Netto rammeområde 17 | | | 69 878 922 000 |

2. Komiteens hovedprioriteringer for rammeområde 17

2.1 Stortingets vedtak for rammeområde 17 og oppsummering av forslag

Komiteen viser til at det den 20. november 2018 ble inngått avtale om statsbudsjettet for 2019 mellom Kristelig Folkeparti og regjeringspartiene Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre.

Komiteen viser til behandlingen av Innst. 2 S (2018–2019) med løse forslag 3. desember 2018, samt til de respektive merknader i denne innstillingen.

Komiteen har merket seg at ved vedtak i Stortinget 3. desember 2018 er netto rammebeløp for rammeområde 17 fastsatt til 69 803 922 000 kroner, jf. Innst. 2 S (2018–2019).

Etterfølgende tabell gir en oversikt over budsjettforslaget fra Høyre, Fremskrittspartiet, Venstre og Kristelig Folkeparti innenfor vedtatt ramme. Videre framgår budsjettforslagene fra henholdsvis Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti. Endringer i tabellen er i forhold til Prop. 1 S (2018–2019) med Tillegg 1 og viser kapittel og poster der det er endringer sammenliknet med disse.

| Kap. | Post | Formål | Prop. 1 S med Tillegg 1 | H, FrP, V, KrF | A | Sp | SV |
|--|------|--|----------------------------|-------------------|-----------|-----------|------------|
| Utgifter (i tusen kroner) Rammeområde 17 | | | | | | | |
| 1300 | | Samferdselsdepartementet | | | | | |
| | 1 | Driftsutgifter | 194 811 | 194 811 | 189 811 | 189 011 | 194 811 |
| | | | | (0) | (-5 000) | (-5 800) | (0) |
| | 70 | Tilskudd til internasjonale organisasjoner | 42 000 | 42 000 | 42 000 | 29 700 | 42 000 |
| | | | | (0) | (0) | (-12 300) | (0) |
| | 71 | Tilskudd til trafiksikkerhetsformål mv. | 64 000 | 69 000 | 74 000 | 64 000 | 69 000 |
| | | | | (+5 000) | (+10 000) | (0) | (+5 000) |
| 1310 | | Flytransport | | | | | |
| | 70 | Kjøp av innenlandske flyruter | 717 400 | 717 400 | 717 400 | 737 400 | 907 400 |
| | | | | (0) | (0) | (+20 000) | (+190 000) |
| 1311 | | Tilskudd til regionale flyplasser | | | | | |

| Kap. | Post | Formål | Prop. 1 S med Tillegg 1 | H, FrP, V, KrF | A | Sp | SV |
|-------------|------|---|----------------------------|-------------------------|--------------------------|--------------------------|---------------------------|
| | 71 | Tilskudd til ikke-statlige flyplasser | 31 000 | 45 000 (+14 000) | 46 000 (+15 000) | 39 300 (+8 300) | 31 000 (0) |
| 1320 | | Statens vegvesen | | | | | |
| | 1 | Driftsutgifter | 4 334 900 | 4 334 900 (0) | 4 264 900 (-70 000) | 4 313 300 (-21 600) | 4 334 900 (0) |
| | 22 | Drift og vedlikehold av riksveier | 6 731 800 | 6 631 800 (-100 000) | 6 731 800 (0) | 6 731 800 (0) | 6 731 800 (0) |
| | 30 | Riksveiinvesteringer | 12 555 200 | 12 555 200 (0) | 12 635 200 (+80 000) | 12 755 200 (+200 000) | 12 185 200 (-370 000) |
| | 31 | Skredsikring riksveier | 1 093 400 | 1 043 400 (-50 000) | 1 293 400 (+200 000) | 1 093 400 (0) | 1 193 400 (+100 000) |
| | 36 | E16 over Filefjell | 179 700 | 85 700 (-94 000) | 133 700 (-46 000) | 179 700 (0) | 179 700 (0) |
| | 61 | Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene | 264 500 | 264 500 (0) | 0 (-264 500) | 264 500 (0) | 314 500 (+50 000) |
| | 62 | Skredsikring fylkesveier | 776 900 | 776 900 (0) | 976 900 (+200 000) | 876 900 (+100 000) | 976 900 (+200 000) |
| | 63 | Tilskudd til gang- og sykkelveier | 78 500 | 78 500 (0) | 78 500 (0) | 78 500 (0) | 278 500 (+200 000) |
| | 73 | Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene | 531 400 | 531 400 (0) | 531 400 (0) | 531 400 (0) | 0 (-531 400) |
| 1321 | | Nye Veier AS | | | | | |
| | 70 | Tilskudd til Nye Veier AS | 5 431 900 | 5 431 900 (0) | 5 417 900 (-14 000) | 5 431 900 (0) | 1 731 900 (-3 700 000) |
| 1330 | | Særskilte transporttiltak | | | | | |
| | 60 | Utvidet TT-ordning for brukere med særskilte behov | 139 200 | 184 200 (+45 000) | 184 200 (+45 000) | 139 200 (0) | 279 200 (+140 000) |
| | 61 | Belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. i byområdene | 752 000 | 752 000 (0) | 752 000 (0) | 752 000 (0) | 1 152 000 (+400 000) |
| | 63 | Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter | 1 532 000 | 1 532 000 (0) | 2 032 000 (+500 000) | 1 532 000 (0) | 2 147 000 (+615 000) |
| | 64 | Belønningsmidler til bymiljøavtaler og byvekstavtaler | 771 000 | 771 000 (0) | 771 000 (0) | 771 000 (0) | 1 271 000 (+500 000) |
| | 66 | Kollektivtransport i distriktene | 0 | 0 (0) | 0 (0) | 20 000 (+20 000) | 0 (0) |
| | 68 | Tilskudd til pendlerparkering | 0 | 0 (0) | 0 (0) | 20 000 (+20 000) | 0 (0) |
| 1352 | | Jernbanedirektoratet | | | | | |
| | 1 | Driftsutgifter | 468 500 | 468 500 (0) | 463 500 (-5 000) | 443 500 (-25 000) | 468 500 (0) |
| | 70 | Kjøp av persontransport med tog | 4 195 100 | 4 195 100 (0) | 4 195 100 (0) | 4 195 100 (0) | 4 475 100 (+280 000) |
| | 71 | Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold | 8 423 500 | 8 423 500 (0) | 8 623 500 (+200 000) | 7 948 500 (-475 000) | 9 123 500 (+700 000) |
| | 72 | Kjøp av infrastrukturtenester – planlegging av investeringer | 2 153 000 | 2 153 000 (0) | 2 203 000 (+50 000) | 2 173 000 (+20 000) | 2 753 000 (+600 000) |
| | 73 | Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer | 9 988 700 | 9 988 700 (0) | 10 118 700 (+130 000) | 10 238 700 (+250 000) | 10 388 700 (+400 000) |
| | 74 | Tilskuddsordning for godstransport på jernbane | 0 | 0 (0) | 100 000 (+100 000) | 0 (0) | 0 (0) |

| Kap. | Post | Formål | Prop. 1 S med Tillegg 1 | H, FrP, V, KrF | A | Sp | SV |
|---|------|---|----------------------------|---------------------------------------|--|--|---------------------------------------|
| 1360 | | Kystverket | | | | | |
| | 1 | Driftsutgifter | 1 715 100 | 1 715 100 (0) | 1 715 100 (0) | 1 706 500 (-8 600) | 1 715 100 (0) |
| | 30 | Nyanlegg og større vedlikehold | 358 500 | 378 500 (+20 000) | 473 500 (+115 000) | 438 500 (+80 000) | 388 500 (+30 000) |
| | 34 | Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift | 40 200 | 25 200 (-15 000) | 25 200 (-15 000) | 40 200 (0) | 40 200 (0) |
| | 60 | Tilskudd til fiskerihavneanlegg | 42 000 | 42 000 (0) | 92 000 (+50 000) | 62 000 (+20 000) | 92 000 (+50 000) |
| | 71 | Tilskudd til havnesamarbeid | 10 900 | 10 900 (0) | 15 900 (+5 000) | 10 900 (0) | 10 900 (0) |
| | 72 | Tilskudd for overføring av gods fra vei til sjø | 77 400 | 77 400 (0) | 100 000 (+22 600) | 102 400 (+25 000) | 107 400 (+30 000) |
| | 73 | Tilskudd til effektive og miljøvennlige havner | 50 000 | 50 000 (0) | 50 000 (0) | 50 000 (0) | 100 000 (+50 000) |
| 1370 | | Posttjenester | | | | | |
| | 70 | Kjøp av post- og banktjenester | 617 400 | 617 400 (0) | 534 400 (-83 000) | 617 400 (0) | 617 400 (0) |
| 1380 | | Nasjonal kommunikasjonsmyndighet | | | | | |
| | 1 | Driftsutgifter | 224 600 | 224 600 (0) | 224 600 (0) | 220 100 (-4 500) | 224 600 (0) |
| | 71 | Tilskudd til bredbåndsutbygging | 99 750 | 199 750 (+100 000) | 500 050 (+400 300) | 500 000 (+400 250) | 199 750 (+100 000) |
| | | Sum utgifter | 73 081 122 | 73 006 122 (-75 000) | 74 701 522 (+1 620 400) | 73 691 872 (+610 750) | 73 119 722 (+38 600) |
| Inntekter (i tusen kroner) Rammeområde 17 | | | | | | | |
| | | Sum inntekter | 3 202 200 | 3 202 200 (0) | 3 202 200 (0) | 3 202 200 (0) | 3 202 200 (0) |
| | | Sum netto | 69 878 922 | 69 803 922 (-75 000) | 71 499 322 (+1 620 400) | 70 489 672 (+610 750) | 69 917 522 (+38 600) |

2.2 Generelle merknader fra komiteen

2.2.1 Generelle merknader fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiets og Venstre, viser til at ambisjonene for en storstilt og nødvendig utbygging av infrastruktur følges opp i forslaget til statsbudsjett for 2019. Samferdselsbudsjettet er økt med 75 pst. siden 2013.

Effektive vei- og baneløsninger er viktig for å kunne ta hele landet i bruk til næringsvirksomhet og bosetting. Næringslivet trenger effektive transportkorridorer for å få produktene frem til markedet, og det er en forutsetning for å kunne danne velfungerende bo- og arbeidsmarkedsregioner.

Det har lenge vært et betydelig etterslep på utbygging i både vei- og jernbanesektorene. Regjeringen er godt i gang med nødvendige investeringer for å sikre en

trygg, effektiv og fremtidsrettet veitransport, med bl.a. utbygging av firefelts motorveier på E6, E18 og E39.

Tilsvarende fortsetter utbyggingen av Intercity-strekningene for å sikre bedre kapasitet på våre viktigste banestrekninger, samtidig som det er full fremdrift i planleggingen av Ringeriksbanen som også inngår i et omfattende prosjekt hvor E16 Sandvika–Hønefoss er med.

Flertallet mener det er like viktig å ta vare på den infrastrukturen vi allerede har, som å bygge nytt.

Derfor har det vært viktig å bruke mer midler på vedlikehold av både vei og bane. Regjeringen har økt satsingen kraftig på vedlikehold av og investering i veier. Med denne regjeringen ble vedlikeholdsetterslepet på riksveinet redusert for første gang på flere tiår i 2015. Med budsjettforslaget fra 2019 er det dermed femte året på rad at regjeringen reduserer vedlikeholdsetterslepet på vei. Flertallet viser til at regjeringen over tid har styrket satsingen på vedlikeholdet av jernbanen. Bevilg-

ningene er økt hvert år siden regjeringen tiltrådte. For 2019 er bevilgningene som foreslås mer enn dobbelt så store som det den rød-grønne regjeringen la opp til, det vil si over 6,2 mrd. kroner.

Prioritering av infrastrukturbygging og vedlikehold gir kortere reisetid, tryggere veier og en jernbane med bedre punktlighet. Det bidrar også til økt økonomisk aktivitet, flere jobber og lavere kostnader for bedriftene rundt i landet.

Flertallet vil imidlertid understreke at det fremdeles er store, grunnleggende utfordringer knyttet til kostnadene i de store samferdselsprosjektene. Den kostnaden som Stortinget tidligere har lagt til grunn når de har vedtatt Nasjonal transportplan, har ofte vist seg å være fundamentalt lavere enn endelig kostnadsramme for prosjektene. Flertallet mener dette gir grunn til bekymring, fordi både regjeringens og Stortingets ambisjon med Nasjonal transportplan er å få realisert alle prosjektene i planen. Realisering av disse prosjektene er nødvendig for å løse utfordringer knyttet til innbyggernes behov for mobilitet og næringslivets behov for frakting av gods. Flertallet ønsker derfor å fremheve at den eneste måten å få realisert alle prosjektene i en meget ambisiøs Nasjonal transportplan på, er å holde seg til kostnadsanslagene som lå til grunn for planen. I for stor utstrekning endres prosjektenes omfang underveis, fordyrende innspill legges til, og dermed øker kostnadene. Flertallet er av den oppfatning at både Stortinget, regjeringen og de ulike aktørene som styrer utbygging av infrastruktur i Norge, fremdeles har en jobb å gjøre for å bidra til at det er tilstrekkelige incentiver til å holde seg til kostnadsrammene og sikre at vi løser de faktiske behovene i samferdselssektoren i Norge.

VEI- OG BOMPENGEREFORM

Flertallet viser til at veireformen med opprettelsen av veiselskapet Nye Veier AS er vellykket. Selskapet er godt i gang med utviklingen av sin oppstartsportefølje med viktige strekninger på E6, E18 og E39. Flertallet mener at tradisjonell norsk veiutbygging med små delstrekninger har vært kostnadskrevende og ineffektiv. Nye Veier AS sørger nå for sammenhengende utbygging av viktige motorveistrekninger. Dette gir oss raskere utbygging av hovedveier til lavere kostnader. Veiselskapet ligger an til å kunne redusere kostnadene med så mye som 20 pst. sammenliknet med tidligere beregningsgrunnlag. Flertallet mener dette skaper rom for ytterligere utbygging av møtefrie hovedveier og at det kan være aktuelt å utvide selskapets portefølje. Flertallet vil fremheve at finansieringen av Nye Veier AS gjøres i tråd med forutsetningene for selskapet.

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

Videre sørger den etablerte kompensasjonsordningen for bomprosjekter for at takstene i allerede etablerte bomprosjekter, som omfattes av ordningen, reduseres med inntil 10 pst.

Flertallet vil videre vise til at bompengerreformen, med reduksjon av antallet bomselskaper fra 60 til 5, også er med på å redusere driftskostnadene slik at mer av pengene går til vei fremfor administrasjon.

Flertallet vil fremheve at utviklingen med større riksveiinvesteringer fortsetter i forslaget til statsbudsjettet for 2019. Lavere administrasjons- og finansieringskostnader knyttet til bompengeneinnkreving, vil gi effekter som skal komme alle landets bilister til gode gjennom lavere bomtakster eller kortere nedbetalingstid.

TRYGGERE VEIER

Flertallet mener at utbygging av nye møtefrie veier samt godt veivedlikehold og redusert vedlikeholdsetterslep er noe av det viktigste vi kan gjøre for å bedre trafikksikkerheten for alle trafikantgrupper.

Flertallet viser til at betydelige økninger i riksveiinvesteringer har gitt oss mye ny møtefri vei, og dette fortsetter i forslag til statsbudsjett for 2019. Veiselskapet er gitt en viktig rolle i utbyggingen av sentrale deler av hovedveinettet.

Flertallet viser til at det har vært viktig for regjeringen å prioritere godt veivedlikehold og redusert vedlikeholdsetterslep for veisektoren. Vedlikeholdsetterslepet reduseres ytterligere i statsbudsjettforslaget for 2019, og dette er også en viktig del av regjeringens prioritering av trafikksikkerhet. Arbeidet for å nå nullvisjonen for hardt skadde og drepte i trafikken står sentralt i regjeringens arbeid. Utviklingen over flere år nå viser at langsiktig arbeid for trafikksikkerhet gir resultater. For 2017 hadde Norge det laveste tallet for drepte og hardt skadde i trafikken på 70 år.

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

Flertallet mener det er viktig å prioritere infrastruktur som bedrer sikkerheten for barn og unge i trafikken, og vil i den sammenheng peke på at utbygging av gang- og sykkelstier er svært viktig. Flertallet viser til regjeringens arbeid med å gjøre det enklere og rimeligere for kommuner og fylkeskommuner å legge til rette for mer utvikling av gang- og sykkelstier gjennom å sikre at man lokalt kan bestemme standard og utforming.

KUNDETILPASSET TOGTILBUD

Flertallet viser til at den vedtatte jernbanereformen vil styrke jernbanenes konkurransekraft gjennom

klarere ansvarsforhold, bedre kundeorientering og mer effektiv organisering.

Flertallet mener at ny infrastruktur, godt vedlikehold og nye togsett vil bidra til å gjøre jernbanen til et mer konkurransedyktig alternativ for folks daglige reiser.

Flertallet viser til at forslaget til statsbudsjett for 2019 fortsetter prioriteringen av Intercity-utbyggingen og full fremdrift i planleggingen av Ringeriksbanen, som vil gi betydelig kapasitetsøkning i områder med mange reisende. Flertallet viser til at oppstart på InterCity-prosjekter på Vestfoldbanen prioriteres, Nykirke-Barkåker samt Drammen-Kobbervikdalen. Pågående store investeringsprosjekter som Follobanen videreføres. Det er videre prioritering av det viktige arbeidet med innfasing av signalsystemet ERTMS. Dette arbeidet skal bytte ut 336 gamle signalanlegg som har utdatert teknologi, og erstatte disse med databasert ERTMS-anlegg som vil gi en mer stabil jernbane med høyere punktlighet, økt sikkerhet og på sikt også mer kapasitet. ERTMS (European Rail Traffic Management System) er en felles europeisk standard, som i tillegg til å forenkle samtrafikken vesentlig nedover i Europa også vil gjøre alle krysningsspor åpne hele døgnet, fordi alt automatiseres. Med dette moderniseres hele det norske jernbanesystemet.

Mer dobbeltsporet jernbane rundt byområdene vil gi en nødvendig kapasitetsøkning og driftsstabilitet på strekningene med stort trafikkgrunnlag. Flertallet vil i denne sammenheng vise til at jernbanen har en positiv trafikkutvikling. Det er en god utvikling både for antall reisende og i kundetilfredshet. Antall togavganger er økende, og det ble registrert nær 74 millioner togreiser i 2017. Dette er 11 millioner mer enn i 2012.

Flertallet viser til at det er et behov for både mer togmateriell og en modernisering. Investeringer i nytt materiell har pågått over flere år. I statsbudsjettet for 2019 blir det faset inn nye tog på Vossebanen og på Østlandet. Dette vil bidra til bedre kapasitet på flere banestrekninger og bedre komfort for de reisende.

Flertallet mener at godt vedlikehold av jernbaneinfrastruktur er av stor betydning både for punktlighet og for å unngå driftsavbrudd. Godt vedlikehold av jernbanen har avgjørende betydning for å styrke konkurransekraften til jernbanen for godstrafikk. Flertallet viser til at regjeringen over tid har styrket satsingen på vedlikeholdet av jernbanen. Bevilgningene er økt hvert år siden regjeringen tiltrådte. For 2019 er bevilgningene som foreslås over dobbelt så store som det den rød-grønne regjeringen la opp til, det vil si over 6,2 mrd. kroner.

Flertallet mener at økt bruk av konkurranse om å drive togtenester bidrar til et mer kundeorientert togtilbud, innovasjon samt bidrar til et styrket togtilbud for tilgjengelige ressurser. Flertallet viser til at konkur-

ranse er gjennomført for trafikkkpakke sør, og det er prosesser i gang for henholdsvis trafikkkpakke vest og nord.

Flertallet viser til at det er en ambisjon å føre mer av godstransporten fra vei til sjø og bane. Jernbanen har et særlig fortrinn i konkurransen ved transport av store volum over lengre strekninger. For godstrafikk er særlig pålitelighet og punktlighet viktig for å være konkurransedyktig. Videre må det være god kapasitet, og etablering av krysningsspor er i denne sammenheng viktig. Flertallet viser til at godstiltak i alle transportkorridorer på jernbanenettet er prioritert i Nasjonal transportplan 2018–2029.

LAVERE UTSLIPP

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

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

Flertallet vil i denne sammenheng fremheve utviklingen i nybilsalget i Norge. Innretningen på engangsavgiften er gradvis endret slik at det er utslipp som i større grad beskattes. Effektagiften er avvirket og vektavgiften er redusert. Flertallet viser til at lavere avgifter har bidratt til at folk kjøper biler med lavere utslipp. Økt nybilsalg har også den fordel at trafiksikkerhet blir bedre.

Det er en høy innfasing av null- og lavutslippsbiler i det norske markedet, og det ligger an til at biler med null utslipp kan nå 25 pst. markedsandel for 2018. Flertallet viser til at Norge har et mål om at utslipp fra nye personbiler ikke skal overstige et gjennomsnitt på 85 g CO₂/km i 2020. Gjennomsnittlig CO₂-utslipp for alle første gangsregistrerte nye personbiler i 2017 var 82 g/km, og 85-gramsmålet ble dermed nådd tre år før tiden. Første halvår 2018 er nivået på 75 g/km. Flertallet vil videre vise til at det i tiden fremover vil bli tilgjengelig flere modeller med null og lavt utslipp i markedet. Flertallet vil også fremheve at i regjeringens politiske plattform er fastslått at endringene i engangsavgiften skal videreføres slik at utslipp skal bety mer og bilens vekt mindre for avgiftsberegningen. Flertallet vil også vise til at det følger av regjeringens politiske plattform at skattefordelene for elbil når det gjelder engangsavgift og merverdiavgift, skal videreføres hele perioden for å nå 2025-målet.

Flertallet mener at Enova har en viktig rolle i å legge til rette for praktisk bruk av ny teknologi i trans-

portsektoren, som utrulling av ladestasjoner langs hovedferdselsårene.

Flertallet viser til den økte prioriteringen av utbygging av kollektivtrafikk i særlig byområdene i forslaget til statsbudsjett. Bymiljøavtalene og byvekstavtalene skal gjøre kollektivtilbudet sterkere. Bedre fleksibilitet i rutetilbudet vil gjøre at flere vil kunne velge kollektivtransport til dagligreisen. Det er også viktig å bedre kapasiteten i det etablerte transportsystemet i byområdene.

Flertallet vil fremheve at satsingen på kollektivtransport samt gang- og sykkelveier øker med om lag 45 pst. i forslaget til statsbudsjett for 2019. Dette betyr at konkurransekraften til kollektivtransporten bedres. Sammenliknet med 2018 ligger det an til nærmest doubling av tilskudd til store kollektivprosjekt i de største byområdene.

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

SJØTRANSPORT

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

Flertallet vil i denne sammenheng vise til at det er etablert ordninger for å stimulere til økt godstransport på sjø. Statlig tilskudd til kommunalt havnesamarbeid ble etablert i 2015, og fra 2017 ble det innført en ordning for tilskudd til overføring av gods fra vei til sjø. Flertallet viser til at i statsbudsjettet for 2019 etableres det en ny ordning for tilskudd til investeringer i effektive og miljøvennlige havner.

Flertallet viser til at konkurranseutsettingen av tilbringertjenesten for los som ble gjennomført i 2016, fortsatt forventes å gi kostnadseffektivisering sammenliknet med gammel ordning. Tidligere reduksjon av losberedskapsavgiften videreføres i 2019.

Flertallet vil fremheve at havne- og farledsprosjektene innseiling Ålesund og innseiling Vannavalen startes opp i 2019. Fiskerihavnprosjektene Gjerdsвика og Breivikbotn ferdigstilles.

Flertallet viser til at det i forbindelse med behandlingen av statsbudsjettet for 2018 ble etablert en forskutteringsordning for fiskerihavns- og farledsprosjekter som er en del av Nasjonal transportplan 2018–2029. Flertallet vil bemerke at 9 av 20 fiskerihavnprosjekter i transportplanen har søkt på ordningen i 2018.

Flertallet viser til regjeringens politiske plattform der det fremkommer at programmet for Grønn skipsfart skal videreutvikles til å omfatte nullutslipps- og hybridløsninger for ulike fartøykategorier innen 2030. Flertallet vil i denne sammenheng videre vise til at regjeringen har igangsatt et arbeid med en handlingsplan for grønn skipsfart som har som formål å samle og forsterke politikken for et grønt skifte i skipsfarten.

LUFTFART

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

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

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

Flertallet viser til at aktiviteten rundt utviklingen av elektriske fly er økende, og en rekke aktører i bransjen er nå i gang med elflyprosjekter. Flertallet viser til omtale i Meld. St. 33 (2016–2017) Nasjonal transportplan om at Avinor mener det er grunnlag for et prosjekt for å vurdere helelektriske eller hybridfly til kommersiell luftfart. Avinor skal nå utvikle et program for introduksjon av elektriske fly.

BREDBÅND

Flertallet viser til at det er prioritering av telesikkerhet og beredskap i ekomnettene i statsbudsjettet for 2019. Det legges også til rette for 5G-mobilnett i Norge, og det settes av 150 mill. kroner for slik tilrettelegging og for avanserte mobiltjenester. Med etablering av 5G kan bredbåndstilbudet til befolkningen styrkes, og det gir mulighet for tjenesteproduksjon på tvers av sektorer. Flertallet er videre opptatt av god tilrettelegging for utbygging av bredbåndstjenester og viser i denne forbindelse til endringer som er gjennomført i ledningsforkriften som gjør det vesentlig enklere og billigere å bygge ut bredbånd. Flertallet vil videre bemerke det betydelige bidraget til utvikling av bredbåndsinfrastruktur som gjøres av bransjen.

2.2.2 Generelle merknader fra Arbeiderpartiet

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet peker på at transport, kommunikasjon og

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

På disse områdene møter disse medlemmer en for passiv regjering. Derfor vil disse medlemmer styrke kollektivtransport og jernbane, fortsette utbyggingen av bredbåndsnett over hele landet, styrke fiskeri- og kystinfrastruktur i våre kystsamfunn, og øke sikkerheten på veiene, blant annet i form av større innsats på flom- og skredsikring.

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

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

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

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

Disse medlemmer peker på at den rød-grønne satsingen på jernbanen har gitt resultater. NSB kan vise til passasjervekst, høyere kundetilfredshet og bedre punktlighet de siste årene. Disse medlemmer sier et klart nei til regjeringens politikk for å splitte opp og privatisere norsk jernbane, og vil motsette seg et salg av

Flytoget AS. På samme måte sier disse medlemmer også nei til EUs fjerde jernbanepakke. Disse medlemmer mener at vedlikeholdet på jernbanen skal styrkes, fremfor å skjule lavere budsjettbevilgninger bak nye organisasjonsstrukturer og forsøk på systematisk pulverisering av det politiske ansvaret for jernbaneutviklingen.

Disse medlemmer viser til ambisjonene i Nasjonal transportplan (NTP) 2018–2029 og finner det skuffende at regjeringen allerede velger å skyve på investeringer, planlegging og igangsetting av store jernbaneutbygginger i de folketette områdene på Østlandet. Disse medlemmer registrerer en tilsvarende tiltaksløshet hos regjeringen når det gjelder å følge opp NTPs ambisjoner om elektrifisering av Trønderbanen og Meråkerbanen innen første fireårsperiode.

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

Disse medlemmer peker på at klimaendringer skaper nye utfordringer for tryg og sikker ferdsel, og stiller seg derfor kritiske til at regjeringen ikke prioriterer rassikring høyere. Disse medlemmer viser til at skredsikring av riks- og fylkesveger var en av Arbeiderpartiets hovedprioriteringer i NTP 2018–2029, og foreslår derfor en styrking av dette området også i 2019. Dette vil gi mulighet til å starte opp planleggingen av en rekke nye skredsikringsprosjekt for å gi folk en tryggere hverdag.

Disse medlemmer mener at innenfor fiskeri og havbruk, skipsfart og maritim næring, petroleum og fornybar energi ligger et stort potensial for framtidig verdiskaping og nye lønnsomme arbeidsplasser langs hele kysten. Mulighetene for etablering av næringsliv, arbeidsplasser og frakt av gods langs kysten bør de neste årene bli mye bedre. Disse medlemmer finner det derfor uheldig at regjeringen heller ikke i 2019-budsjettet prioriterer fiskerihavner og kystinfrastruktur og reelt kutter i Kystverkets budsjett. Disse medlemmer følger opp Arbeiderpartiets alternative opplegg for NTP

2018–2029 med en betydelig økning til investeringer i fiskerihavner og havne- og farledstiltak for 2019.

Disse medlemmer går inn for følgende endringer til regjeringens budsjettproposisjon:

| Kap. | Post | Beskrivelse | Mill. kroner |
|------------|------|--|-----------------|
| 1300 | 1 | Samferdselsdepartementet – stopp av jernbanereform | -5,00 |
| | 71 | Trygg trafikk | 10,00 |
| 1311 | 71 | Notodden lufthavn: 9 mill. kroner Stord lufthavn: 3 mill. kroner Ørland lufthavn: 3 mill. kroner | 15,00 |
| 1320 | 1 | Statens vegvesen – enklere planprosesser/digitalisering | -70,00 |
| | 30 | Tiltak for gående og syklende | 40,00 |
| | 30 | Trafikksikkerhetstiltak | 40,00 |
| | 31 | Skredsikring, riksveier | 200,00 |
| | 36 | Bevilgningsendring, E16 Filefjell | -96,00 |
| | 36 | E16 Turtnes–Øye | 50,00 |
| | 61 | Rentekompensasjonsordningen for fylkeskommunene | -264,50 |
| | 62 | Skredsikring fylkesveier | 200,00 |
| 1321 | 70 | Tilskudd til Nye Veier AS –enklere planprosesser/digitalisering | -14,00 |
| 1330 | 60 | Utvidet TT-ordning for brukere med særskilte behov | 45,00 |
| | 63 | Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter | 500,00 |
| 1352 | 1 | Jernbanedirektoratet – stopp av anbudsutsetting/jernbanereform | -5,00 |
| 1352 | 71 | Jernbane, drift og vedlikehold | 200,00 |
| | 72 | Jernbane, planlegging | 50,00 |
| | 73 | Elektrifisering av Trønderbanen og Meråkerbanen | 50,00 |
| | 73 | Godstiltak jernbane | 80,00 |
| | 74 | Tilskuddsordning for godstransport på jernbane (Innføres fra 1. juli 2019) | 100,00 |
| 1360 | 30 | Andenes fiskerihavn: 20 mill. kroner Stad skipstunnel: 30 mill. kroner Kjøllefjord fiskerihavn: 25 mill. kroner Bømlo fiskerihavn: 25 mill. kroner Generell styrking, fiskerihavner: 15 mill. kroner | 115,00 |
| | 34 | Utsettelse, utbedring av innseiling Leirpollen, Tana | -15 |
| | 60 | Tilskudd til kommunale fiskerihavneanlegg | 50,00 |
| | 71 | Tilskudd til havnesamarbeid | 5,00 |
| | 72 | Tilskudd til overføring av gods fra vei til sjø | 22,60 |
| 1370 | 70 | UPU-refusjon til Posten | -83,00 |
| 1380 | 71 | Tilskudd til bredbåndsutbygging | 400,30 |
| Sum | | | 1 620,40 |

2.2.3 Generelle merknader fra Senterpartiet

TRYGG OG EFFEKTIV TRANSPORT I HELE LANDET

Samferdselspolitikk

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til at det er Senterpartiets mål å gi Norge den sikreste, mest effektive og mest miljøvennlige infrastrukturen i vår verdensdel. Senterpartiets budsjettforslag vil sikre en bedre gjennomføring av Nasjonal transportplan (NTP) i hele landet.

Regjeringens samferdselsbudsjett ser ikke hele Norge. Fylkesveier og rassikring nedprioriteres, det kuttes i bredbåndsutbyggingen og i midler til kystinfrastruktur.

Senterpartiet foreslår tydeligere grep for å sikre utbygging av framtidsrettet infrastruktur i hele landet.

Effektivt og trygt veinett

Disse medlemmer vil understreke at nye veiløsninger i utgangspunktet blir tryggere veiløsninger, og viser til at Senterpartiet har initiert en storstilt satsing på veiutbygginger og kollektivløsninger som på sikt vil kunne gi et tryggere transportsystem.

Disse medlemmer mener det er nødvendig å sikre en bedre oppfylling av NTP når det gjelder investeringer i riks- og fylkesveinettet. Det har over tid oppstått et betydelig forfall på fylkesveinettet. For trafikantene er det viktig med et sammenhengende, godt veinett, uav-

hengig av hvilket forvaltningsnivå som eier den veien de kjører på. En romsligere økonomi for kommuner og fylkeskommuner, slik Senterpartiet foreslår, innebærer en kraftig styrking av kommunesektorens evne til å drive vedlikehold på kommunale og fylkeskommunale veier.

Senterpartiet viser til at Senterpartiet i sitt alternative budsjett foreslår en økning av tilskuddet til riksveiin-

vesteringer med 200 mill. kroner ut over regjeringens forslag. Dette gjør det mulig å forsere noen strategisk viktige veistrekninger som regjeringen dessverre ikke har fulgt opp tilstrekkelig. Det er særlig viktig å innrette bevilgningen slik at det utløses potensielle synergier av det store apparatet for veibygging og vedlikehold som er utplassert mange steder i 2018.

| Vegnummer | Strekning | Beløp | Tiltak |
|---------------|----------------------------------|-------------|---------------|
| E39 | Bogstunnelen–Gaular grense | 20 mill. kr | (Oppstart) |
| Rv. 5 | Håbakken–Skei | 4 mill. kr | (KVU) |
| Rv. 22–rv. 11 | KVU ny veg | 3 mill. kr | (KVU) |
| E16–E6 | Sognefjellstunnelene | 3 mill. kr | (KVU) |
| Rv. 3 | Østerdalen | 10 mill. kr | (Utbedringer) |
| Rv. 9 | Strekningsvise tiltak | 10 mill. kr | (Utbedringer) |
| E16 | Voss–Bergen K5 | 40 mill. kr | (Oppstart) |
| E6 | Ringebu–Otta | 40 mill. kr | (Oppstart) |
| E6 | Helgelang nord, Dunderlandsdalen | 35 mill. kr | (Oppstart) |
| E6 | Sørelva–Borkamo | 35 mill. kr | (Oppstart) |

Satsing på fylkesveiene

Disse medlemmer viser til at KS og flere har ropt varsko om vedlikeholdsetterslepet på fylkesveinettet. Senterpartiet har i 2018 fremmet forslag om et eget vedlikeholdsprogram for fylkesveinettet, i tråd med fagetatenes anbefalinger. Dessverre stemte høyrepartiene dette ned i Stortinget. Disse medlemmer viser til at Senterpartiet foreslår en økning av rammetilskuddet til fylkeskommunene, der 1 mrd. kroner er tiltenkt økt vedlikehold av fylkesveier, herunder midler for å oppfylle nye krav som følge av tunnelsikkerhetsforskriften.

Disse medlemmer mener en av de store svakhetene ved regjeringens samferdselspolitikk er at den ikke tar rasutfordringene på alvor. Faren for ras er en uhyggelig realitet for veifarende i mange deler av landet. Senterpartiet foreslår derfor å øke bevilgningene til rasikring på fylkesveier med 100 mill. kroner.

Bedre jernbane gir positiv klimaeffekt

Disse medlemmer mener de mange trailerne som frakter gods på norske veier er en fare for trafikksikkerheten. De fører til stor veislitasje og til økte klimautslipp. Cargonett, som en stor godstransportør, har varslet kutt i godstrafikk på bane. I en tid hvor godstransporten forventes å øke kraftig, mener disse medlemmer det vil være strategisk viktig med en kraftig satsing på godstrafikken på jernbane og sjø. Dette vil kunne redusere antall ulykker, og Norge vil være bedre i stand til å nå målene for utslippsreduksjoner fra transportsektoren. For å oppnå dette er det behov for å øke regulariteten for godstransport på jernbane – særlig på de lange transportstrekningene mellom landsdelene der det i dag er store utfordringer.

Disse medlemmer viser til at Senterpartiet i sitt alternative budsjett foreslår å styrke investeringene i jernbanenettet med 250 mill. kroner. I dette ligger oppstart av elektrifisering av Trønderbanen, planlegging av nye prosjekter på Dovrebanen og 100 mill. kroner til godstiltak.

Elektrifisering av Trønderbanen omfatter om lag 200 km jernbane på dagens trasé fra Trondheim til Hell, videre til Steinkjer og Storlien (Meråkerbanen), samt Stavne–Leangenbanen. KS2-rapporten tilrår en kostnadsramme på 4,25 mrd. kroner.

Disse medlemmer viser til at regjeringen ikke prioriterer oppstart av prosjektet verken i 2018 eller i 2019, men vil fortsette å planlegge et allerede planlagt prosjekt. Senterpartiet vil starte bygging, og innfrir våre lovnader ved å foreslå en oppstartsbevilgning på 150 mill. kroner for 2019.

Kystløftet

Disse medlemmer vil styrke utbyggingen av havner og farleder for å kunne få mer gods over på sjø. Disse medlemmer følger med det opp Senterpartiets alternative NTP-forslag ved å foreslå å øke rammen til havne- og farledstiltak med 80 mill. kroner for 2019. I dette ligger 20 mill. kroner til oppstartsarbeider på Stad skipstunnel. Andenes og Sørvær havn ligger også inne.

Disse medlemmer viser til at Senterpartiet følger opp nærskipfartsstrategien ved å videreføre rammen i den foreslåtte godsoverføringsordningen. Disse medlemmer mener likevel ordningen må justeres.

Disse medlemmer mener utbygging av fiskerihavner er avgjørende for økt verdiskaping basert på fis-

keriressursene og bosetting i hele landet. Disse medlemmer viser til at Senterpartiet øker tilskuddsposten til fiskerihavner med 20 mill. kroner utover regjeringens forslag.

Utslippskutt i byene

Disse medlemmer mener lokale luftutslipp må reduseres, og at dette må gjøres ved innfasing av ny teknologi. Vi foreslår derfor å videreføre Elbilfordelene. Senterpartiet ønsker et CO₂-fond for næringstransporten etter modell fra NOx-fondet, slik at det blir mer lønnsomt for næringslivet å investere i ny teknologi. Disse medlemmer mener dette er mer målrettede tiltak enn å skru ytterligere til med bompenger som rammer vanlige folk som har behov for den fleksibiliteten som bilen gir for å få hverdagen til å gå i hop.

Satsing på innfartsparkeringer

Disse medlemmer viser til at regjeringen i flere år har forverret pendlernes kår. Denne ekstrabelastningen burde pendlerne vært spart for. Mange dagpendlere sliter allerede med lang reisevei – en belastning som mange steder blir forverret av utilstrekkelig kollektivtilbud og køer på innfartsveiene til de store byområdene. Disse medlemmer viser til at Senterpartiet i sitt alternative budsjettforslag vil rette opp noen av de skatte-skjerpelsene regjeringen har innført.

Mange pendlere sliter i dag med overbelastet infrastruktur i de største byregionene, blant annet mangel på gode overganger mellom bil og kollektivtransport. For å sikre at de største bo- og arbeidsmarkedsregionene fungerer, er det nødvendig å prioritere pendlernes behov på en helt annen måte enn i dag.

Et spesielt viktig tiltak for å gjøre vekslingen mellom bil og kollektivtransport bedre, er å styrke kapasiteten for parkering ved strategisk viktige kollektivknutepunkter. Målsettingen bør være å tilføre de sentrale stoppestedene rundt de største byene 8 000 nye parkeringsplasser. Disse medlemmer viser til at Senterpartiet foreslår å sette av 20 mill. kroner til konkret planleggingsarbeid for pendlerparkering i de fire største byregionene: Oslo, Bergen, Trondheim og Stavanger. Dette er også en viktig bymiljøatsing ved at færre biler trenger å kjøre inn i byene, samt at andelen kollektivbrukere øker.

Kortbanenettet, distriktenes hurtigtog

Disse medlemmer mener kortbanenettet og FOT-rutene er avgjørende for bosetting og verdiskaping i hele landet. Dessverre ser vi at regjeringen i de nye anbudene har lagt opp til økte billettpriser. Flyseteavgiften rammer de korte rutene i distriktene uforholdsmessig hardt. Disse medlemmer viser til at Senterpartiet foreslår å kutte denne avgiften for fly under 20 tonn, slik at de kommersielle rutene kan bli opprettholdt og styr-

ket. Dette er en satsing på 100 mill. kroner på kortbanenettet.

Disse medlemmer mener det må være et godt flytilbud i hele landet, både når det gjelder frekvens, men også pris. Disse medlemmer viser til at Senterpartiet foreslår å sette av 20 mill. kroner i sitt alternative budsjettforslag til prisreduksjon på billetter på rutene som staten har ansvar for.

Disse medlemmer viser til at ved mange av de mindre flyplassene er parkeringsprisene på Avinors parkeringsplasser satt urimelig høyt. Senterpartiet viser til sitt forslag i Avinormeldinga i 2017 om at parkeringsprisene må være lave der det ikke er et reelt kollektivalternativ for tilkomst til flyplassen.

Mobil og bredbånd til alle

Disse medlemmer viser til at regjeringen vil kutte ordningen som bidrar til bedre bredbåndsdekning i distriktene ned til 99,7 mill. kroner. Disse medlemmer viser til at Senterpartiet foreslår, som og ble lovet i Senterpartiets alternative NTP-forslag, å styrke bevilgningen til utbygging av bredbånd i områder hvor det ikke er kommersielt lønnsomt med 400,3 mill. kroner, slik at hele landet har bredbåndsdekning i løp av 9 år. Dette er maksimalt av det som er mulig i henhold til EØS-avtalens grense på 500 mill. kroner årlig.

Tilgang til moderne ekom-tjenester som mobil og bredbånd er blitt en nødvendighet, både for privatpersoner og bedrifter. Ekom-tjenestene reduserer avstandsulemper og bidrar til å opprettholde bosetting i distriktene, og blir viktigere og viktigere for reiselivsnæringene.

De som rammes av dårlig mobildekning, eller ikke har bredbånd, har vanskelig for å gjøre seg nytte av tjenester det private og offentlige tilbyr, og som det i økende grad forutsettes at skal skje digitalt.

Disse medlemmer viser til at det er store utfordringer knyttet til mobildekningen langs hovedfartsårene, blant annet langs toglinjene. Mobildekning langs toglinjene, i tunneler og på viktige ferjeruter er vesentlig for å gjøre arbeid under reise mulig. Samtidig vil det gjøre det mer attraktivt å velge toget som reisemiddel over lengre strekk. Disse medlemmer mener dekning må inn i anbudene for vei- og jernbaneutbedringer og nye anlegg.

Disse medlemmer mener at regjeringen, så langt som mulig, må bidra til at en samtidig får lagt fiberkabler ved bygging av kraftkabler. Det er viktig med fibertilknytning ut fra landet, spesielt i en tid der det satses på grønne datasentre der Norge har naturlige konkurransefortrinn.

Kollektivsatsing i distriktene

Disse medlemmer viser til at regjeringen i 2015 avvirket tilskuddsordningen for kollektivtrafikk i dis-

triktene (KID-ordningen). I perioden 2007–2015 har Samferdselsdepartementet tildelt 154 mill. kroner til kollektivtransportprosjekter over hele landet. I de årene ordningen varte, har i gjennomsnitt 12 av 19 fylkeskommuner årlig gjennomført tiltak på hver 2,8 mill. kroner i året.

Disse medlemmer viser til at ordningen gjorde det mulig for fylkene å teste nye modeller for kollektivtrafikk i spredtbygde strøk, for eksempel med modeller hvor taxi tas i bruk for å bringe folk til buss/tog. Regjeringen setter nå strek for prosjektet, og erstatter det med kun en regional veileder for brukervennlig og sømløs kollektivtransport.

Fordi tilskuddsordningen gjør kollektivtransporten i distriktene mer effektiv og klimavennlig, samtidig som den bedrer reisemulighetene for mange i spredtbygde strøk, foreslår Senterpartiet å bevilge 20 mill. kroner til ordningen i 2019. Det legges opp til at fylkene kan søke penger til forsøksprosjekter og igangsettingstiltak.

TT-forsøk

Disse medlemmer viser til at tre fylkeskommuner i perioden 2012–2016 var med i et forsøksprosjekt som har hatt til hensikt å bedre TT-ordningen for folk som på grunn av funksjonsnedsettelse har vesentlige vansker med å reise kollektivt. Den foreløpige evalueringen av prosjektet ute i fylkene tyder på at forsøksprosjektene har vært en suksess, og at de har bedret livskvaliteten til målgruppen på en fundamental måte. Nå dekker ordningen åtte fylker. Disse medlemmer viser til at Senterpartiet foreslår å videreføre satsingen som ligger i budsjettet.

Posten – fortsatt omstilling

Disse medlemmer viser til at i statsbudsjettet for 2018 fikk Posten et stort kutt i tildelingen, noe disse medlemmer var uenig i. Disse medlemmer er glade for at regjeringen vil opprettholde postomdeling fem dager i uken i 2019, men mener likevel det er urovekkende at Posten vil redusere omdelingen til 2,5 dag – en omlegging som Senterpartiet ikke støtter. Disse medlemmer mener Posten må starte opp igjen med lørdagsomdeling av aviser, og at dagens ordning med et eget selskap som drifter dette på langt nær er tilfredsstillende. Dette vil også kunne være en fordel for sending av biologiske prøver i helsevesenet der en nå har måttet bygge opp separate løsninger.

2.2.4 Generelle merknader fra Sosialistisk Venstreparti

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til at effektiv og miljøvennlig transport er helt avgjørende for at folk skal komme seg rundt i hverdagen og for at Norge skal klare å kutte utslipp og bekjempe klimaendringene. Transportsektoren står for

om lag en tredel av alle klimagassutslipp i Norge, og disse skal halveres innen 2030. For å få til dette mener dette medlem det er behov for en radikal omfordeling av samferdselsbudsjettet. Dette medlem viser til at det foreslås å bevilge over fire og en halv mrd. kroner mer på miljøvennlig transport enn regjeringen i Sosialistisk Venstrepartis alternative statsbudsjett. Dette medlem viser til at inndekningen hentes ved å foreslå kutt i miljøfiendtlige motorveiprosjekter. I tillegg intensiveres arbeidet med å fase ut det fossile drivstoffet både på vei, til sjøs og på skinner.

JERNBANE TIL PERSONTRANSPORT OG GODS

Dette medlem vil at jernbanen binder byer og landsdeler sammen, som erstatning for firefelts motorveier og fly. Dette medlem viser til at Sosialistisk Venstreparti foreslår å bevilge to mrd. kroner mer til jernbanen. De midlene foreslår dette medlem å bruke på blant annet å planlegge InterCity raskere, elektrifisere Trønderbanen, sette i gang pilotprosjekt med hydrogentog, ta igjen vedlikeholdsetterslepet og å gjøre billettene billigere for studenter. InterCity-strekninger på jernbanen må bygges slik at de kan inngå som del av en framtidig høyhastighetsbane. Nordmenn flyr ti ganger mer enn gjennomsnittet i Europa. Dette medlem vil på sikt erstatte flytrafikk mellom de store byene i Norge med lyntog. En ny lyntogutredning med føringer og forutsetninger som er bedre enn den gamle, må derfor på plass. Dette medlem viser til at godstrafikken på vei er beregnet til å doble seg innen 2050. Godstransport på jernbanen sakter akterut, og fraktselskapene sliter med å få overskudd. Riksrevisjonen har påpekt at Stortingets mål om å få gods fra vei til bane ikke blir nådd med de rammebetingelsene som eksisterer. Sammen med flere andre tiltak foreslår Sosialistisk Venstreparti i sitt alternative statsbudsjett en ny støtteordning for gods på bane. Det er viktig for klima og for trafikksikkerhet.

ØVRIG KOLLEKTIV, SYKKEL OG GANGE

Dette medlem viser til at norske byer og tettsteder må bli mindre bilbaserte og mer framkommelige og trivelige for folk. Færre skal trenge bilen til jobb, barnehage og skole. Da må satsingen på kollektivtrafikk, sykkel og gange trappes kraftig opp. Dette medlem vil at staten øker støtten til store kollektivinvesteringer. I tillegg vil Sosialistisk Venstreparti utvide statens tilbud om byvekstavtaler og kollektivstøtte til flere byer. Dette medlem viser til at Sosialistisk Venstreparti foreslår å øke støtten til kollektivtiltak med 1,7 mrd. kroner ut over regjeringens forslag. Dessuten vil dette medlem ta et kraftgrep for sykkelveier både på riks- og fylkesveier. Dette medlem viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative statsbudsjett hvor det foreslås å øke bevilgningene til dette formålet med 400 mill. kroner.

ELEKTRISK TRANSPORT PÅ ALLE FELT

Dette medlem viser til at selv med en storstilt kollektivsatsing, vil mange fremdeles trenge bil. Elektriske biler har etter hvert stor rekkevidde og kommer i så mange varianter at de er reelle alternativer både som privat- og varebil. Dette medlem viser til at Sosialistisk Venstrepartis mål er at ni av ti nye biler som selges i 2021 er nullutslippsbiler, og med forslagene som presenteres i Sosialistisk Venstrepartis alternative statsbudsjett, vil vi være i rute for å nå dette målet. Dette medlem viser til at Sosialistisk Venstreparti foreslår i sitt alternative statsbudsjett å vri bilavgiftene slik at det lønner seg å velge utslippsfritt, og at det foreslås å bevilge penger til å bygge flere ladestasjoner, særlig i borettslag og sameier. Elektrisk drevne ferger er også på full fart inn i trafikk i Norge, og det samme gjelder elektriske lastebiler og anleggsmaskiner. Gjennom regler, avgiftspolitik og støttetiltak, vil dette medlem fremskynde omstillingen av hele transportsektoren mot nullutslipp. Dette medlem vil blant annet kompensere fylkeskommunene for de økte utgiftene en overgang til nullutslippsferger innebærer. Dette gjøres gjennom øremerkede midler i kommunebudsjettet.

Trygge bruksveier og bredbånd til alle nye motorveier skaper mer privatbilisme og økte klimagassutslipp, og de er arealkrevende og dyre. I tillegg til å prioritere kollektivtransport i hele landet, foreslår Sosialistisk Venstreparti i sitt alternative statsbudsjett å satse på utbedring av eksisterende vei og trafikksikring av riks- og fylkesveier i distriktene. Rask nettilgang for alle er viktig for bosetting og næringsutvikling overalt i landet. Dette medlem viser til at Sosialistisk Venstreparti foreslår å trappe opp støtten til bredbåndutbygging.

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 (2018–2019), og videre at kap. 5577 Sektoravgifter, post 74 Sektoravgifter Kystverket og post 75 Sektoravgifter for Nasjonal kommunikasjonsmyndighet 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 stillin-

gen 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 Redningselskapet og Telemuseet.

Komiteen viser til at det er satt ned et ekspertutvalg for å analysere innvirkningen av ny teknologi for fremtidens transportinfrastruktur. Komiteen legger til grunn at det er viktig å videreutvikle infrastruktur og transportløsninger basert på moderne teknologi. Komiteen vil videre fremheve det lokale trafikksikkerhetsarbeidet som gjøres av mange kommuner og organisasjoner, samt prisen «Årets trafikksikkerhetskommune» som kan inspirere kommuner til innsats på området.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til den store og nødvendige omorganiseringen av jernbanen som har foregått de siste årene. Dette har ført til klarere ansvarsforhold, sterkere kundeorientering og mer effektiv organisering. Det har vært en sterk vekst i antall passasjerer som bruker toget. Det forventes ytterligere vekst, samt betydelige besparelser, når jernbanereformens konkurranseutsetting av drift av togtjenester blir gjennomført.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til de store beløpene som de siste årene er gått med til omorganisering av jernbanen som en del av den såkalte jernbanereformen. Disse medlemmer er motstandere av den såkalte jernbanereformen og ønsker ikke å bruke milliardbeløp på å rigge et voldsomt administrativt apparat.

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

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet ønsker å stoppe arbeidet med jernbanereformen og konkurranseutsetting av flere strekninger, og kutter derfor i tildelingene til dette formålet.

Vilkår for drosjenæringen

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet registrerer at regjeringen foreslår å fjerne fordelen for drosjer i vektkomponenten i engangsavgiften. Arbeiderpartiet og Senterpartiet er imot dette.

Disse medlemmer peker på drosjens viktige rolle i det kollektive reisetilbudet, og understreker at regjeringens politikk innebærer en dramatisk og uventet kostnadsøkning for en næring med mange arbeidsplasser, og som allerede sliter med lønnsomheten.

Disse medlemmer mener drosjens rolle i den kollektive persontransporten bidrar til at samfunnet vårt fungerer, at gamle og syke får et transporttilbud, at bevegelsehemmede barn kommer seg på skolen og at pasienter kommer til legebehandling. Drosjens tilstedeværelse over hele landet representerer i seg selv en trygghet og en samfunnsmessig beredskap som ikke må undervurderes.

Disse medlemmer viser til Norges Taxiforbunds utregninger, som viser at regjeringens politikk får som konsekvens at innkjøp av en VW Caravelle 2.0 TSI med en vekt på 1 908 kg som drosjebil i 2019, vil føre til at vektkomponenten i engangsavgiften blir 144 194 kroner, mot 56 825 kroner i 2018. Tilsvarende vil et innkjøp av en Mercedes-Benz Sprinter drosjebil på 2 400 kg føre til at vektkomponenten i engangsavgiften blir 257 467 kr i 2019, mot 101 465 kroner i 2018. Regjeringens målrettede avgiftsøkning for drosjenæringen kommer i tillegg til økningen i CO₂-avgiften og NO_x-avgiften.

Post 71 Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til budsjettavtalen med Kristelig Folkeparti der bevilgningen til Trygg Trafikk blir økt med 5 mill. kroner. Flertallet har merket seg at Trygg Trafikk gjør et viktig arbeid for å styrke trafikksikkerheten gjennom konkrete prosjekter og holdningsskapende arbeid, og at de ekstra midlene primært skal brukes på arbeidet med trafikksikkerhet for barn og unge.

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 budsjettoplegg, hvor Trygg Trafikk får 10 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 god-

kjenningsordningen 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 5 mill. kroner.

Post 74 Tilskudd til Redningsselskapet

Komiteen viser til at ansvaret for statens tilskudd til Redningsselskapet overføres fra Samferdselsdepartementet til Justis- og beredskapsdepartementet fra 1. januar 2019. Komiteen viser til at tilskuddet i 2017 bidro til å opprettholde Redningsselskapets innsats innen den aksjonsrettede redningstjenesten og det ulykkesforebyggende arbeidet, og dekket en del av selskapets driftsutgifter med søk- og redningsberedskap.

3.2 Kap. 1301 Forskning og utvikling mv.

Post 21 Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.

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

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

Komiteen viser til at tidsskriftet Samferdsel utgitt av Transportøkonomisk institutt er det eneste av sitt slag. Tidsskriftet bidrar til kunnskapsformidling og debatt rundt samferdselspolitiske spørsmål. Komiteen merker seg at regjeringen vil bidra med midler til Samferdsel også i 2019, og støtter dette.

Post 50 Samferdselsforskning

Komiteen viser til at det foreslås bevilget 179 mill. kroner til samferdselsforskning i 2019 og merker seg at dette er en økning på om lag 12 mill. kroner fra saldert budsjett 2018. Komiteen merker seg at 10 mill. kroner av dette er foreslått til økt satsing på den nye næringsrettede transportforsknings- og pilotordningen Pilot-T, og komiteen støtter dette. Komiteen vil fremheve potensialet som ligger i å styrke næringslivets bidrag til å løse transportsektorens utfordringer.

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

Komiteen vil videre fremheve at Samferdselsdepartementets bevilgning innen forskning og utvikling bidrar til å støtte opp under flere av de prioriterte områ-

dene i Meld. St. 7 (2014–2015) Langtidsplanen for forskning og høyere utdanning 2015–2024, Meld. St. 27 (2015–2016) Digital agenda for Norge, Meld. St. 33 (2016–2017) Nasjonal transportplan 2018–2029 og i den nye Meld. St. 4 (2018–2019) Langtidsplan for forskning og høyere utdanning 2019–2028.

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

Komiteen vil også fremheve 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 så man kan bedrive god politikkutvikling for sektoren, legge til rette for videre vekst i markedet og ivareta nasjonale interesser.

Komiteen viser til at Simula Research Laboratory driver grunnleggende forskning innenfor utvalgte områder innenfor programvare og kommunikasjonsteknologi.

Komiteen vil understreke viktigheten av samferdselsforskning for å finne nye mobilitets-/transportløsninger tilpasset et digitalisert samfunn med stadig økende oppmerksomhet omkring lav-/nullutslipp. Etter komiteens syn må midlene til samferdselsforskning trappes opp i årene som kommer.

Standardisering innen mobilitet og smarte byer

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet har registrert at det er vanskelig å få støtte til standardiseringsarbeid på området mobilitet og smarte byer. Det må bli mulig å få støtte til internasjonalt standardiseringsarbeid innenfor programmet for digitalisering av transporttjenester, Pilot-T, som forvaltes av Forskningsrådet.

Disse medlemmer peker på behovet for å legge til rette for nasjonale standardiseringsstrategier i bransjer hvor våre fremste konkurrenter internasjonalt allerede tenker langsiktig og industrielt. Disse medlemmer viser til at Standard Norge anslår at 40 pst. av produktivitetsveksten i Norge og 30 pst. av veksten i BNP skyldes standardisering.

Disse medlemmer mener det bør legges til rette for at dekning av utgifter i forbindelse med deltakelse i internasjonalt standardiseringsarbeid fra 2019 skal være et definert formål innenfor Pilot-T-ordningen.

3.3 Kap. 1310 Flytransport

Det foreslås bevilget 717,4 mill. kroner på kap. 1310.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, mener det skal være attraktivt for flyselskap å drive virksomhet i Norge og at det skal være rammevilkår slik at det meste av det innenlandske rutetilbudet kan drives på kommersielle vilkår. Flertallet viser til at et utvalg nå skal gjennomføre en utredning av norsk luftfart. Flertallet vil i denne sammenheng påpeke viktigheten av at norske selskaper må ha like gode rammebetingelser – og muligheter som andre europeiske selskaper på det internasjonale markedet.

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

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til at nordmenn flyr mer enn de fleste andre i Europa. Dette medlem er mot å bygge ut en tredje rullebane på Gardermoen som vil øke flykapasiteten ytterligere. Dette medlem mener det er viktig å legge til rette for at flytrafikken blir utkonkurrert på strekninger der tog kan erstatte fly, for eksempel mellom de største byene i Norge. Samtidig understreker dette medlem at det er viktig å opprettholde et godt og konkurransedyktig flytilbud på de strekningene der det ikke finnes gode alternativ, langs kortbanenettet, og ønsker å styrke dette økonomisk for å sikre et godt samferdselstilbud i hele landet.

Hammerfest lufthavn

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, er svært tilfredse med at Samferdselsdepartementet den 26. oktober i år beskrev samfunns mål og ga Avinor mandat til å gjennomføre en konseptvalgutredning (KVU) av lufthavnløsninger for Hammerfestområdet, med målsetting om at utredningen skal være klar til å sendes på høring i mai 2019.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til at Hammerfest lufthavn på det meste har 80–85 flybevegelser i døgnet, og dermed er Avinors niende mest trafikkerte lufthavn. Lufthavna hadde i 2017 164 000 terminalpassasjerer, i tillegg kommer transittpassasjerer. Lufthavna har en kunnigjort banelengde på 866/890 meter for avgang. Værforholdene ved dagens lufthavn gjør at regulariteten blir dårlig. Lufthavna er «trangbodd», og det gjøres akutte tiltak med utfyllinger for å gi en forsvarlig trafikkflyt på lufthavna. For tiden foregår det arbeid med konseptvalgutredning (KVU) som nylig er bestilt av SD og igangsatt i Avinor. Det haster nå med å få en avklaring når det gjelder bygging av ny flyplass. Det eneste områ-

det som ut fra værmessige forhold er aktuelt er Grøtnes, der det er 98,5 pst. regularitet.

Bodø lufthavn

Komiteen viser til Meld. St. 33 (2016–2017) Nasjonal transportplan 2018–2029, hvor Stortinget enstemmig ga tilslutning til flytting av Bodø lufthavn for å realisere store arealer til fremtidig byutvikling. Videre at

«[s]taten vil gå i dialog med Bodø kommune og Nordland fylkeskommune om lokale bidrag til prosjektet, herunder lokale myndigheters rolle i eiendomsutviklingen av eksisterende lufthavnarealer.»

Komiteen viser til at kommuneloven har begrensninger for kommunalt låneopptak og medfinansiering, og videre at overtakelsen av så store arealer vil være utfordrende i en mellomperiode for Bodø kommune.

På denne bakgrunn ber komiteen om at regjeringen arbeider videre med en løsning som kan sikre det lokale bidraget til prosjektet.

Alta lufthavn

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til Alta kommunes initiativ til å utnytte synergier fra ulike samferdselsprosjekt, ved at fyllmasser fra E6-utbyggingen har blitt deponert ved Alta lufthavn. Det er samtidig viktig å understreke viktigheten av at flyplassutvidelser forankres i helhetlige strategier for det enkelte flyplassområdet – gitt av Avinor som flyplasseier. Flertallet avventer slike strategiske planer.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti er kjent med at Alta kommune med støtte fra Finnmark fylkeskommune har fått godkjenning til å bruke steinmasser fra utbyggingen av E6 vest for Alta til utfylling i sjø, jf. Avinors rapport av 11. november 2012.

Disse medlemmer er kjent med at det ved visse værforhold innføres restriksjoner for hvor stor vekt de største flyene kan ta av med.

Videre er disse medlemmer kjent med at Alta kommune tok initiativ overfor Statens vegvesen, for å få til en avtale om å benytte massene fra E6-utbyggingen til å utvide flyplassen med vel 200 meter i vestlig retning. Disse massene er nå på plass. Gjenbruk av masser til samfunnsnyttige formål, slik det er gjort i Alta, er etter disse medlemmers mening svært god samfunnsøkonomi.

Disse medlemmer viser til at Alta kommune har forskuttert dette arbeidet gjennom låneopptak, og ber derfor regjeringen om en statlig finansiering via Avinor eller på andre måter, for å dekke kommunens utlegg på vel 30 mill. kroner i budsjettåret 2019.

Disse medlemmer ber videre om at regjeringen sikrer ferdigstillelse av utvidelsen ved Alta lufthavn.

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.»

Mo i Rana lufthavn

Komiteen viser til at et flertall i fjorårets budsjettinstilling viste til at man tar sikte på oppstart av bygging av ny lufthavn i Mo i Rana med bruk av lokale bidrag i første del av planperioden til NTP (2018–2023). Komiteen er kjent med at man lokalt er utålmodige med å kunne starte opp med lokale midler. Komiteen 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.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti mener departementet må følge opp dette, og få nødvendige avtaler på plass slik at fremdriften i prosjektet ikke forsinkes.

Omlagging av flypassasjeravgiften

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, registrerer at Arbeiderpartiet går imot å senke flypassasjeravgiften for blant annet innenlandsflyvninger, og det fremstår da underlig at Arbeiderpartiet samtidig prøver å angripe regjeringspartiene når det gjelder vilkårene for norske småflyplasser. Flertallet påpeker at redusert flypassasjeravgift for innenrikstrafikken er et viktig grep for å bedre konkurransekraften.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet går imot regjeringens forslag til omlagging av flypassasjeravgiften. Omlaggingen gir ingen reell forbedring i vilkårene for småflyplassene i distriktene og heller ingen dokumentert virkning på klimautslippene. En kraftig økning av avgiften for langdistansefly ut av Europa svekker i tillegg Gardermoen som utgangspunkt for interkontinentale flyvninger. Svekkelse av Gardermoen vil igjen kunne ha en negativ effekt på Avinors inntekter.

En svekkelse av Gardermoen som utgangspunkt for interkontinentale flyvninger vil også påvirke kapasiteten for flytransport av fersk laks, særlig til det asiatiske markedet. Flyttes fraktkapasitet til København, vil det innebære økt transport på vogntog og økte klimautslipp.

Disse medlemmer merker seg at ruter til Tyrkia ender opp med høy sats. Det betyr at ett av de viktigste framtidige knutepunktene for flyvninger til Asia og Midtøsten, den nye flyplassen i Istanbul, vil bli belastet med høy sats, noe som betyr at direkteruter til Tyrkia kan bli flyttet fra Norge til andre flyplasser i Europa.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til at Senterpartiet har i 2018 fremmet forslag om å gjennomføre en samlet gjennomgang og endring av luftfartsavgiftssystemet for å sikre at fly med liten setekapasitet ikke har høyere avgifter per seteplass enn større fly, og slik styrke tilbudet på kortbanenettet. Regjeringspartiene, med støtte fra Kristelig Folkeparti, avviste forslaget og påsto at de allerede har erkjent og ivaretatt behovet for en gjennomgang av luftfartsavgiftene, og i dette budsjettforslaget fremlegges gjennomgangen til å bli minus 8 kroner i passasjeravgiften. Disse medlemmer mener at denne reduksjonen er ubetydelig, og viser til at Senterpartiet nå foreslår å kutte denne avgiften fullstendig for fly under 20 tonn, slik at de kommersielle rutene kan bli opprettholdt og styrket. Dette er en satsing på 100 mill. kroner på kortbanenettet.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative budsjett der det foreslås å øke satsen på flypassasjeravgiften til 90 kroner innad i Europa og til 300 kroner på flyvninger over 2 500 km. Disse endringene vil gi avgiften et bedre klimaperspektiv. Dette medlem viser til merknad i denne innstillingen under kjøp av innenlands flyruter hvor det vises til at kortbanenettet blir kompensert med 190 mill. kroner i økt støtte.

Post 70 Kjøp av innenlandske flyruter

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti har merket seg at bevilgningene til kjøp av innenlandske flyruter (FOT-ruter) reduseres fra 2018 til 2019, og finner dette noe merkelig all den tid det er stort behov for bedre flytilbud mange steder i landet vårt.

Disse medlemmer viser til at regjeringspartiene under stortingsbehandlingen av regionreformen den 8. juni 2017, mot bl.a. disse partiers stemmer, vedtok å overføre ansvaret for kjøp av innenlandske flyruter til fylkeskommunene. Disse medlemmer forutsetter at overføringene til fylkeskommunene styrkes før kjøp av FOT-rutene blir overført til fylkeskommunene.

Disse medlemmer viser videre til at det i statsråd den 5. oktober 2018 ble oppnevnt et luftfartsutvalg. I utvalgets mandat står følgende:

«Globaliseringen av luftfartsmarkedet har ikke gitt samme utslag på innenriksmarkedet som i utenlands-

trafikken. I det norske markedet er det konkurranse mellom SAS og Norwegian på de fleste hovedrutene, men det er foreløpig ikke innslag av konkurranse fra utenlandske flyselskap på innenriksrutene. Gjennom ordningen med Forpliktelser til offentlig tjenesteytelse (FOT) kjøper staten et flyrutetilbud på ruter som ikke er lønnsomme på kommersielt grunnlag. Med unntak av helikopterruta mellom Bodø og Værøy er Widerøe eneste leverandør. Produktivitetskommisjonen nevner markedet for flytransport, spesifisert som konkurranse på kortbanenettet, som et marked med konkurranseutfordringer. Utvalget skal vurdere i hvilken grad globaliseringen har påvirket det innenlandske markedet, og hvordan konkurransen fungerer på innenlandsrutene. Utvalget skal gi en oversikt over regelverk og andre ordninger som kan virke konkurransehemmende, og eventuelt foreslå tiltak.»

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at overføring av kjøp av innenlandske flyruter (FOT-ruter) utsettes til regjeringens luftfartsutvalg har avgitt innstilling og saken er forelagt Stortinget til behandling.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, erfarer at de nye regionene ser frem til å få overført nye oppgaver gjennom regionreformen, og merker seg dermed med overraskelse at Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti på område etter område motarbeider regjeringens intensjoner om å overføre mer makt og myndighet til lokalt folkevalgt nivå. Arbeiderpartiets, Senterpartiets og Sosialistisk Venstrepartis forslag om å utsette overføring av kjøp av innenlands flyruter (FOT-ruter) kan derfor ikke ansees som annet enn et nytt forsøk på obstruksjon av reformen. Endringer som regjeringen og Stortinget eventuelt måtte ønske som følge av Luftfartsutvalgets konklusjoner, vil da skje uavhengig av organisering i stat eller region.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til Senterpartiets alternative budsjett hvor beløpet til kjøp av statlige ruter økes med 20 mill. kroner. Disse medlemmer mener det er høye priser på mange flyvninger, og ønsker en reduksjon i prisene på ruter i FOT-systemet.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative statsbudsjett hvor det foreslås å øke den lave satsen for flyavgifter til 90 kroner. Dette medlem understreker at denne økningen ikke skal gå ut over tilbudet på kortbanenettet. Dette medlem ønsker derfor å kompensere kortbanenettet mot avgiftsøkningen, som også ble gjort da flypassasjeravgiften ble innført. Dette medlem viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative statsbudsjett hvor det foreslås å bevilge 190 mill. kroner mer til kjøp av innenlandske flyruter for å kompensere

for avgiftsøkningen. Dette medlem understreker at innretningen på fordelingen av midlene må tas i dialog med aktørene på kortbanenettet for å sikre en mest mulig treffsikker løsning.

3.4 Kap. 1311 Tilskudd til regionale flyplasser

Post 71 Tilskudd til ikke-statlige flyplasser

Det foreslås bevilget 31 mill. kroner på kap. 1311 post 71.

Komiteen viser til at Samferdselsdepartementet har inngått avtale med de regionale ikke-statlige flyplassene ved Notodden, Stord og Ørland om kompensasjon for tjenester av allmenn økonomisk betydning for årene 2016–2020. Komiteen viser videre til at når denne ordningen overføres til fylkeskommunene gjennom regionreformen, vil Samferdselsdepartementet ikke inngå nye kontrakter for perioden etter 2020.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til budsjettavtalen med Kristelig Folkeparti og øker bevilgningen til ikke-statlige flyplasser med 14 mill. kroner, hvorav 8,6 mill. kroner til Notodden flyplass og 5,4 mill. kroner til Arendal lufthavn Gullknapp. Flertallet understreker at økningen i rammen skal benyttes til drift av tårntjenestene og andre kostnader til drift og investeringer ved disse flyplassene.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet foreslår å øke disse tilskuddene med 15 mill. kroner, slik at posten blir på 46 mill. kroner. Disse midlene fordeles med en økning på 9 mill. kroner til Notodden lufthavn, 3 mill. kroner til Ørland lufthavn og 3 mill. kroner til Stord lufthavn.

Videre mener disse medlemmer at ved overføringen av ansvaret for tilskudd til ikke-statlige flyplasser til fylkeskommunene, skal staten styrke fylkeskommunenes økonomi slik at de er i stand til å håndtere oppgavene.

Medlemene i komiteen fra Senterpartiet syner til planar om utvikling av Notodden lufthavn. Disse medlemene syner til Senterpartiet sitt alternative budsjett, kor det er auka med 8,3 mill. kroner til formålet.

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 2019, under post 1, foreslås bevilget 229,9 mill. kroner, mens saldert budsjett for 2018 var 221,86 mill. kroner. I økningen

inngår midler til nye oppgaver innen området sikkerhetskontroll, IKT-sikkerhet og en satsing på droner.

3.6 Kap. 4313 Luftfartstilsynet

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

Komiteen merker seg at det for 2019 budsjetteres med gebyrinntekter på 141,1 mill. kroner, mens de samme inntektene i saldert budsjett for 2018 var på 138,126 mill. kroner.

3.7 Kap. 1314 Statens havarikommisjon for transport

Komiteen merker seg at Statens havarikommisjon for transport sitt budsjett er foreslått økt fra 74,156 mill. kroner til 76,7 mill. kroner. Komiteen vil fremheve kommisjonens viktige rolle i å avdekke ulykkesårsaker, samt komme med tilrådninger og tiltak for forebygging av transportulykker.

3.8 Kap. 1320 Statens vegvesen

Utstederforskrift

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til bompengereformen omtalt i bl.a. Meld. St. 25 (2014–2015) På rett vei og Vegdirektoratets offentlige høring av forslag til forskrift om utstedervirksomhet for bompenger og ferjebilletter (Utstederforskriften). Disse medlemmer støtter det store flertallet av høringssvar som mener forskriften fortsatt må til late integrert utstedervirksomhet, og kan ikke se behov for å innføre et strengere regelverk enn hva EETS-forskriften krever. Det å fortsatt ha mulighet for integrert utstedervirksomhet vil redusere risiko og usikkerhet.

Disse medlemmer peker i tillegg på at fylkeskommunene har sterke interesser knyttet til bompengedevirksomheten, og bærer en betydelig økonomisk risiko knyttet til garantiordningene. Det forutsettes derfor, uansett løsning, at fylkeskommunene er representert i det samordningsorganet som skal opprettes.

Post 1 Driftsutgifter

Det foreslås bevilget 4 334,9 mill. kroner på kap. 1320 post 1.

Komiteen merker seg at bevilgningsforslaget omfatter ordinære driftsutgifter samt midler til FOU, Norsk vegmuseum og forvaltning av riks- og fylkesveier. Komiteen vil her understreke at Statens vegvesen er gitt et bredt spekter av oppgaver i veisektoren, fra planlegging av Nasjonal transportplan til sikkerhetskontroll av vei, tunneler og broer samt beredskapsinfrastruktur.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til sine forslag ved behandlingen av Nasjonal transportplan 2018–2029, der partiet foreslo enklere planprosesser og økt bruk av digitale løsninger i vegsektoren. På denne bakgrunn foreslår disse medlemmer å redusere Statens vegvesens driftsutgifter med 70 mill. kroner.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, merker seg at Arbeiderpartiet foreslår å redusere Statens vegvesens handlingsrom og legger til grunn umiddelbare effekter av enklere planprosesser og digitalisering. Flertallet viser til at dette gjøres uten faglig begrunnelse eller dokumentasjon på hvordan dette tenkes løst i praksis.

Post 22 Drift og vedlikehold av riksveier

Det foreslås bevilget 6 731,8 mill. kroner på kap. 1320 post 22.

Komiteen har merket seg at det i 2019 legges opp til å utbedre om lag 100 km riksvei slik at bredden blir god nok til å tilfredsstille kravet til gul midtlinje. Komiteen vil fremheve at vedlikeholdsetterslepet på riksveier reduseres videre for 2019. Komiteen viser til at 2015 var det første året der vedlikeholdsetterslepet viste en nedgang etter mange år med vekst. Samlet vil vedlikeholdsetterslepet være redusert med 7 mrd. kroner på riksveier siden 2015.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til budsjettavtalen med Kristelig Folkeparti og reduserer bevilgningen til drift og vedlikehold av riksveger med 100 mill. kroner for 2019. Flertallet viser til at vedlikeholdsetterslepet for 2019 blir betydelig redusert selv med denne justeringen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til budsjettavtalen mellom regjeringspartiene og Kristelig Folkeparti, der bevilgningen til vedlikehold av vegdekker reduseres med 100 mill. kroner. Disse medlemmer finner et slikt kutt høyst oppsiktsvekkende, all den tid det ikke argumenteres for hvorfor kuttet foretas. Disse medlemmer mener det er viktig å sørge for at vedlikeholdsetterslepet på landets veger ikke øker, og mener derfor at det ikke er riktig å kutte bevilgningene til drift og vedlikehold av riksveger. Disse medlemmer støtter derfor ikke kuttet i vedlikehold av vegdekker på 100 mill. kroner.

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

Komiteen viser til at post 23 drift og vedlikehold riksveger, trafikant- og kjøretøytilsyn mv. er avvirket, og at det nå er opprettet tre andre poster som erstatning.

Post 28 Trafikant- og kjøretøytilsyn

Det foreslås bevilget 2 179,5 mill. kroner på kap. 1320 post 28.

Komiteen merker seg at det er målene etablert for Nasjonal transportplan 2018–2029 som prioriteres. Komiteen legger til grunn at midlene prioriteres til tiltak som gir god ressursutnyttelse og trafikk sikkerhetseffekt. Komiteen merker seg prioriteringen av tungbilsektoren i trafikk sikkerhetsarbeidet. Komiteen støtter prioriteringen av målrettet utekontroll med tungbilsektoren for å bidra til like konkurransevilkår i transportbransjen og økt trafikk sikkerhet.

Komiteen mener det er viktig at arbeidet med å motvirke juks med både teoretiske og praktiske prøver i føreropplæringen prioriteres og vil i denne sammenheng fremheve arbeidet med bedre identifikasjonskontroll. Komiteen mener at Statens vegvesens trafikkstasjoner skal utvikles til å bli servicebedrifter som har søkelys på kundenes behov, og vil understreke viktigheten av likeverdig praksis av kjøretøyteknisk regelverk over hele landet.

Post 29 OPS-prosjekter

Komiteen merker seg at det foreslås bevilget 1 631,4 mill. kroner i vederlag og avsetning til OPS-prosjekter i 2019.

Av dette er 500 mill. kroner satt av til det nye OPS-prosjektet rv. 3/rv. 25 Ommangsvollen–Grundset/Basthjørnet i Hedmark, hvor kontrakt ble inngått i mai 2018, jf. Prop. 45 S (2016–2017).

Videre merker komiteen seg at vederlag for tidligere etablerte OPS-prosjekt utgjør

- 164,8 mill. kroner, E39 Klett–Bårdshaug, Trøndelag, med avtale til 2030
- 291,5 mill. kroner, E39 Lyngdal–Flekkefjord, Vest-Agder, med avtale til 2031
- 348,4 mill. kroner, E18 Grimstad–Kristiansand, Aust-Agder, med avtale til 2034

Det er også lagt til grunn om lag 400 mill. kroner til å oppgradere fire tunneler på OPS-strekningen E39 Lyngdal–Flekkefjord og 5 tunneler på strekningen E39 Klett–Bårdshaug i Trøndelag.

Post 30 Riksveiinvesteringer

Komiteen merker seg at posten videreføres med unntak av underpost 30.9 Ikke rutefordelte midler og overheadutgifter.

Totalt er det foreslått 12 555,2 mill. kroner til riksveginvesteringer i 2019. Dette er en nedgang på 1 133,3 mill. kroner fra 2018, og 1 684,6 mill. kroner under gjennomsnitt per år i første NTP-periode 2018–23.

Komiteen merker seg videre at det til store prosjekter foreslås 6 802 mill. kroner, og at det er lagt til grunn om lag 3 700 mill. kroner i ekstern finansiering.

Til bymiljøavtaler og byvekstavtaler foreslås det innenfor post 30 659,7 mill. kroner som skal brukes til å etablere sammenhengende sykkelveinett og kollektivtiltak i byområder som har inngått bymiljø/byvekstavtaler.

Komiteen merker seg at statlig finansiering gjennom særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter og belønningssmidler bevilges over kap. 1330 post 63 og 64.

Videre merker komiteen seg at posten programområdetiltak er delt inn i følgende tiltak: utbedringstiltak, tiltak for gående og syklende, trafikksikkerhetstiltak, miljø og servicetiltak og kollektivtrafikk/universell utforming. Totalt utgjør dette 1 982,7 mill. kroner, og det er i tillegg lagt til grunn om lag 550 mill. kroner i ekstern finansiering.

Komiteen merker seg også at det er satt av midler til forberedende arbeider på OPS-prosjektene rv. 555 Sotrasambandet og E10/rv. 85 i Troms og Nordland, og midler til forberedende arbeider på prosjektet E18 i Ski og Ås kommuner. For øvrig blir de statlige midlene brukt til å følge opp allerede vedtatte prosjekter.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til behandlingen av Meld. St. 33 (2016–2017), jamfør Innst. 460 S (2016–2017) Nasjonal transportplan 2018–2029 og Arbeiderpartiets omtale av nye veiprojekter som ønskes inn i transportplanen og følgende oversikt over veiprojekter som skulle fremskyndes til første del av planperioden.

- E16 Nærøydalen (Hylland–Sleen)
- E6 Nordkjosbotn–Hatteng
- E6 Ulsvågskaret
- E6 Kråkmofjellet sør
- E6 Sørelva–Borkamo
- E6 Selli- Asp
- E6 Ringebu–Otta
- E134 Vågsliid–Røldal
- E134 Strømsåstunnelen, nytt tunneløp
- E16 Ringveg øst, Arna–Vågsbotn
- E134 Røldal–Seljestad
- E39 Vegsund–Breivika
- E39 Bogstunnelen–Gaular grense
- E39 Vågsbotn–Klauvaneset
- E39 i Sogn og Fjordane, strekningsvise tiltak (Byrkjelo–Sandane)
- Rv. 23 Linnes–Kryss E18
- E39 Ålgård–Hove

- E39 Smiene–Harestad
- E16 Slomarka–Herbergåsen–Nybygg
- Rv. 22 Bru over Glomma
- E6 Manglerudprosjektet

Flertallet vil bemerke at Arbeiderpartiet i sitt alternative statsbudsjett for 2019 ikke følger opp sine løfter om mer investeringsmidler til vei og fremskyndelse av veiprojekter i gjeldende nasjonale transportplan.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet registrerer at regjeringens partiene har behov for å vise til at Arbeiderpartiet i Nasjonal transportplan 2018–2029 har større ramme til vegformål enn regjeringen, noe Arbeiderpartiet også har i budsjettet for 2019. Disse medlemmer finner det oppsiktsvekkende at regjeringens partiene feilinformerte og fremstiller det som om Arbeiderpartiet har lovet at de nevnte vegprosjektene «skulle fremskyndes til første del av planperioden». Den riktige formuleringen fra Arbeiderpartiets merknader i innstillingen til Nasjonal transportplan er at de nevnte prosjektene var aktuelle «å vurdere for fremskyndelse til oppstart i løpet av første seksårsperiode». Arbeiderpartiet satte i Nasjonal transportplan av 5,1 mrd. kroner ut over regjeringens forslag til fremskyndelse av vegprosjekter, noe som selvsagt ikke er nok til å finansiere alle de nevnte vegprosjektene, noe som heller aldri ble lovet.

Disse medlemmer synes det er synd at regjeringens partiene gjør den politiske debatten simplere ved å spre usannheter om andre partier. Disse medlemmer er likevel tilfredse med at regjeringens partiene tar med denne listen over vegprosjekter, da dette er vegprosjekter som lå inne i Stoltenberg-regjeringens transportplan i 2013, men som ble utsatt eller utelatt fra Solberg-regjeringens transportplan i 2017. Det er bra at offentligheten igjen påminnes alle vegprosjekter denne regjeringen har utsatt.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til Senterpartiets alternative budsjett, hvor riksveiiinvesteringer økes med 200 mill. kroner. Disse medlemmer mener flere viktige prosjekter må utredes og igangsettes, og viser videre til de korridorvise omtalene i innstillingen.

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 og sikring av veiene mellom fergesambandene. 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 viser til Dokument 8:23 S (2018–2019) der det foreslås autonome ferger som et selvstendig alternativ til undersjøiske tunneller og broer. Dette medlem støtter tiltak som bidrar til trygge og sikre bruksveier, men går mot alle nye prosjekter som innebærer utbygging av store firefelts motorveier, særlig der det konkurrerer med jernbanen. Når store veiutbygginger igangsettes, bidrar dette til å undergrave satsingen og trafikkgrunnetil til jernbanen, noe som gjør at biltrafikken øker og 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 200 mill. kroner mindre til planlegging og grunnverv av nye riksveier. Dette medlem viser til at Sosialistisk Venstreparti til gjengjeld foreslår totalt 5 mrd. kroner i økte midler til ulike satsinger på miljøvennlig transport i sitt alternative statsbudsjett.

FYLKESVEIER

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at etterslepet på fylkesveinet er anslått til å være over 60 mrd. kroner. Videre viser disse medlemmer til at Senterpartiet tidligere har fremmet representantforslag om et eget vedlikeholdsprogram for fylkesveinet.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til at Senterpartiet har satt av 1 mrd. kroner til dette i sitt alternative budsjett.

KABOTASJE

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at det er en stor utfordring med sosial dumping i transportnæringen. Disse medlemmer viser til forslag fra Sosialistisk Venstreparti, Dokument 8:22 S (2018–2019), og tilhørende merknader og forslag.

STORE PROSJEKTER

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 til Sosialistisk Ven-

strepartis alternative statsbudsjett, hvor det foreslås å bevilge 500 mill. kroner mindre til store riksveiprosjekter, nettopp for å stanse store, nye firefelts motorveiutbygginger.

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 til Sosialistisk Venstrepartis alternative statsbudsjett, der det foreslås 100 mill. kroner mer til utbedringstiltak.

GÅENDE OG SYKLENDE

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, vil påpeke at utbygging av gang- og sykkelveier er og har vært et betydelig satsingsområde for regjeringen de siste årene, spesielt i storbyområdene gjennom bymiljø- og byvekstavtalene. Flertallet fremhever at det innenfor post 30 foreslås 659,7 mill. kroner til bymiljø- og byvekstavtaler som bl.a. skal brukes til å etablere sammenhengende sykkelveinett i byområdene som er omfattet av disse avtalene. I tillegg gir Klimasatsordningen (gjennom Klima- og miljødepartementet) og tilskuddsordningen til gang- og sykkelveier kommuner og fylkeskommuner anledning til å søke om midler til konkrete tiltak for bedre tilrettelegging for gående og syklende. Flertallet poengterer at det også gjennom nye riks- og fylkesveiprosjekter etableres gode sykkel- og gangveier. Flertallet fremhever at disse tiltakene til sammen gir en betydelig satsing på gang- og sykkelveier.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til Arbeiderpartiets alternative budsjett, hvor det foreslås å øke bevilgningene til tiltak for gående og syklende med 40 mill. kroner.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til at tiltak for gående og syklende er redusert de siste årene. Dette medlem understreker at 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 200 mill. kroner.

TRAFIKKSIKKERHETSTILTAK

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til sitt alternative budsjettopplegg, hvor det foreslås å øke bevilgningene til trafiksikkerhetstiltak over post 30 med 40 mill. kroner ut over forslaget i budsjettproposisjonen.

KOLLEKTIVTILTAK OG UNIVERSELL UTFORMING

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser videre til at kollektivtrafikk i dag ikke 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 30 mill. kroner mer enn regjeringens forslag til kollektivtrafikk og universell utforming. Midlene skal blant annet gå til innkjøp av ramper for rullestoler til tog og utvikling av talegjenkjenningssystem for kollektivtrafikken.

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 til Sosialistisk Venstrepartis alternative statsbudsjett, hvor det foreslås å bevilge 200 mill. kroner mindre til dette formålet, nettopp for å stanse store, nye firefelts motorveiutbygginger.

Dette medlem viser til at det skal lages reguleringsplaner til E6 Manglerudprosjektet i Oslo og E18 Ramstadsletta–Slependen i Akershus. Dette medlem viser til at dette er kapasitetsøkende motorveier ut av Oslo som vil bidra til å øke biltrafikken og binde opp statlige og lokale midler til veiutvidelse. Dette medlem er ikke motstander av utbedringer av hele eller deler av strekningen, men ikke der det innebærer kapasitetsutvidelse. Dette medlem ber regjeringen respektere de lokalpolitiske ønskene om å stanse E18 Ramstadsletta–Slependen og stoppe eller nedskalere andre kapasitetsutvidende motorveiprosjekter inn mot de store byene i Norge, som Manglerudprosjektet.

Nærmere om investeringsprogrammet

KORRIDOR 3 OSLO–GRENLAND–KRISTIANSAND–STAVANGER *Rv.19 Moss*

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til at det i budsjettet for 2019 er satt av planleggingsmidler bl.a. til rv. 19 i Moss. I denne sammenheng er det viktig å samordne planene med byggingen av ny jernbane gjennom byen. Flertallet vil derfor påpeke viktigheten av at planarbeidet med delstrekninger av rv.19 ikke blir forsinket.

Rv. 9 Besteland–Helle

Komiteen viser til tidligere uttalelser fra komiteen med ønske om kontinuerlig og kostnadseffektiv utbygging av rv. 9, og til Stortingets vedtak om det samme. Strekningen Besteland–Helle kan igangsettes i 2019, un-

der forutsetning av godkjent reguleringsplan og kostnadsramme, samt lokal finansiering for 2019.

Eigerøy bru

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, viser til at Eigerøy bru i Eigersund kommune i Rogaland ikke ivaretar dagens krav til effektiv transport og trafiksikkerhet. Den utgjør en flaskehals for lokalt næringsliv, særlig ved at det nå er innført vektbegrensninger. Ny bro er vedtatt i gjeldende Nasjonal transportplan (NTP) i planperioden 2024–2029 med en kostnad på 310 mill. kroner. Flertallet ønsker en vurdering av broen som et fornyingsprosjekt på bakgrunn av de endrede forutsetningene med vektbegrensninger.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti ber regjeringen igangsette planlegging, prosjektering og bygging av ny Eigerøy bru så raskt som mulig. Brua er gammel og slitt, og er den eneste samferdselsåre mellom Sør-Vestlandets viktigste havn for bl.a. fiskeindustri og landing av vindmøller. I tillegg er det mellom 2 500 og 3 000 arbeidsplasser i fiskeindustri og leverandørindustri til olje- og gassnæringen. Brua ligger inne i andre planperiode i NTP, men det er nå lagt vektbegrensninger på brua. Kommune og næringsliv er positive til å forsuttere økonomisk om det er påkrevd. Eigersund kommune har omstillingsstatus, og det er viktig at staten stiller opp for å sikre næringsutvikling både på kort og langs sikt. Ny Eigerøy bru må anses som et vedlikeholdsprosjekt, som med nye opplysninger bør kunne vurderes flyttes frem i NTP.

KORRIDOR 4 STAVANGER–BERGEN–ÅLESUND–TRONDHEIM *E39 Vågsbotn–Klauvaneset og E39 Eikefet–Romarheim bru*

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at kostnadsøkning var forklaringen på at mange av prosjektene ble skjøvet ut i tid eller at planavgrensningene er endret ved behandlingen av Nasjonal transportplan. Disse medlemmer mener det i mange av prosjektene er aktuelt med tidligere oppstart enn i siste seksårsperiode, slik det er foreslått av regjeringen. Dette avhenger av hvor langt planarbeidene har kommet, og om det i tilfelle kan være aktuelt å la bompengeselskapet finansiere byggeplan og byggestart, eventuelt tillate forhåndsinnkreving eller parallellinnkreving. Disse medlemmer vil peke på at det bør være mulig med byggestart tidligere enn 2024 for E39 Vågsbotn–Klauvaneset og E39 Eikefet–Romarheim bru i Hordaland.

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

E16 Bergen–Voss og Vossabana

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet og Senterpartiet syner til at strekninga er svært utsett for skred og ulukker, og at regjeringa Stoltenberg II sette i gong ein KVVU for å finne den beste løysinga for veg og bane på denne strekninga. KVVU-arbeidet er avslutta, og dei fleste er samde om at K5-alternativet er det beste.

Medlemene i komiteen frå Senterpartiet meiner ein no må koma i gang med dette arbeidet, og syner til at Senterpartiet har sett av 40 mill. kroner til oppstart av dette arbeidet.

Desse medlemene viser til at regjeringa i aust-vest-utgreiinga slo fast at fjellovergangen Hemsedalsfjellet var den beste traseen for næringstransporten aust–vest. I utgreiinga kom det fram at dette alternative har høgast samfunnsnytte dersom ferjestrekningen Fodnes–Mannheller vert avløyst med bru. Desse medlemene meiner difor dette må greiast ut nærare og syner til at Senterpartiet har sett av 4 mill. kroner til arbeidet med KVVU for strekninga Håbakken i Lærdal kommune til Skei i Jølster kommune.

Desse medlemene syner til at dagens regjering ikkje har fulgt opp førre NTP når det gjeld ein KVVU for Sognefjellstunnelane. Sognefjellstunnelane vil kunne gje samband mellom Sogn/Vestlandet/Bergen og Oppland/Nord-Gudbrandsdalen/Trondheim utan store fjordkryssingar. Ei slik løysing vil òg utløyse nye arbeidsmarknadsregionar og transportruter som ikkje finst i dag. Desse medlemene meiner ei slik utgreiing i form av ein KVVU er på høg tid, og set av 3 mill. kroner til dette arbeidet.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til at det vil utvikles reguleringsplan for fellesprosjektet E16 Stanghelle–Arna/Vossebanen i Hordaland. Dette medlem viser til vedtaket fra Hordaland fylkeskommune om vidare planlegging av utbyggingen på strekningen. Vedtaket sier blant annet at det

«(...) ut i frå regionale mål ikkje er ønskeleg eller naudsynt å leggje til rette for framtidig 4 felt på E16 mellom Trengereid og Stanghelle. Kapasiteten vil vere tilstrekkeleg i overskødeleg framtid med 2 felt på strekninga.»

Dette medlem mener det er viktig å lytte til og støtte innspillet fra Hordaland, og mener at vei og jernbane må bygges ut samtidig. Det er uheldig om vei bygges før jernbane, og om man starter opp med de delene av veien som er minst rasfarlig. Dette medlem understreker vidare viktigheten av å sikre fullfinansiering

av jernbanedelen i dette prosjektet, og at det bør vedtas i første halvdel av inneværende NTP-periode.

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

E6 Ringeby–Otta

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet mener departementet bør iverksette en detaljprosjektering for snarest mulig byggestart for gjenstående parseller på E6 Ringeby–Otta, jf. Prop. 51 S (2012–2013), der en helhetlig utbygging i Gudbrandsdalen står beskrevet.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser i den forbindelse til Senterpartiets alternative budsjett hvor det er foreslått 40 mill. kroner til strekningen E6 Ringeby–Otta.

KORRIDOR 7 TRONDHEIM–BODØ MED ARMER MOT SVERIGE

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 synergjar med utbygginga av rv. 77 Tjernfjellet som skal ferdigstillast i 2019.

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

E8 Sørbotn–Laukslett (Ramfjorden)

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til rapport fra Nye veier og Statens vegvesen og vedtak i Troms fylkesting og formannskapet i Tromsø kommune. Disse medlemmer vil anbefale at regjeringen går i dialog med Tromsø kommune og Troms fylkeskommune, for å sikre rask realisering, uten nedskalert standard. Valg av trasé langs vestre side av Ramfjorden bør vurderes.

Post 31 Skredsikring riksveier

Komiteen viser til at det settes av 1 093,4 mill. kroner til skredsikring av riksveier.

Komiteen merker seg at det innenfor rammen prioriteres midler til anleggsstart for skredsikringsprosjektet rv. 5 Kjøsnesfjorden i Sogn og Fjordane og videreføring av prosjektet rv. 13 Vik–Vangsnes i samme fylke. Det settes av midler til sluttoppgjør i prosjektet rv. 13 Deildo i Hordaland og til restfinansiering av prosjektet E136 Vågstrandstunnelen i Møre og Romsdal. Prosjektet E6 Indre Nordnes–Skardalen i Troms fullføres innen-

for rammen, og prosjektet E69 Skarvberg tunnelen i Finnmark videreføres.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til Arbeiderpartiets alternative budsjett hvor det settes av 200 mill. kroner mer enn regjeringens budsjettproposisjon til skredsikring av riksveger. Mer flom og ras gjør at flere strekninger bør prioriteres.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til den avgjørende betydningen av trygge riksveier. Det er helt nødvendig for å sikre framkommelighet og for trafikksikkerheten generelt. 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 riksveier, 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 riksveier, som et første ledd i en slik opptrapping.

E69 Skarvberg tunnelen

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til budsjettavtalen med Kristelig Folkeparti og reduserer bevilgningen til prosjektet E69 Skarvberg tunnelen med 50 mill. kroner. Flertallet merker seg at anleggsstart er noe utsatt og at budsjettert beløp for 2019 er tilpasset nye forutsetninger.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti støtter ikke budsjettavtalen mellom regjeringspartiene og Kristelig Folkeparti, hvor de reduserer bevilgningen til prosjektet E69 Skarvberg tunnelen med 50 mill. kroner. Prosjektet trenger bevilgninger for å bli ferdigstilt i henhold til planen.

Disse medlemmer mener Skarvberg tunnelen må realiseres raskest mulig.

E45–Finskegrensen

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet mener det er viktig å styrke godstransporten slik at norsk næringsliv sikres gode konkurransevilkår ved at det legges til rette for økt bruk av større kjøretøy som modulvogntog, slik at transportkostnadene reduseres. En slik styrking må komme hele landet til del.

I den forbindelse viser komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti til behovet for ras- og skredsikring av

veistrekningen Kløfta på E45, og viser videre til at de er kjent med at dette arbeidet allerede er ferdig planlagt. Disse medlemmer ber derfor regjeringen forsere igangsettingen av ras- og skredsikring på denne svært viktige nærings- og transportstrekningen i veikorridor E45–Finskegrensen.

Post 34 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift

Komiteen viser til at det foreslås bevilget 18,3 mill. kroner. Bevilgningen i 2019 blir i sin helhet brukt til å sluttfinansiere prosjektet rv. 77 Tjernfjellet i Nordland. Prosjektet ventes åpnet for trafikk høsten 2019.

Post 36 E16 over Filefjell

Komiteen viser til at det foreslås bevilget 179,7 mill. kroner for å sikre rasjonell fremdrift i byggingen av igangsatte delstrekninger. Utbyggingen av E16 over Filefjell omfatter strekningen mellom Øye i Vang kommune i Oppland og Borlaug i Lærdal kommune i Sogn og Fjordane. Prosjektet er delt inn i delstrekningene:

- Øye–Eidsbru (planlagt åpnet for trafikk i mars 2019).
- Eidsbru–Varpe bru (åpnet for trafikk i 2012).
- Varpe bru–Otrøosen–Smedalsosen (åpnet for trafikk i september 2017).
- Smeldalsosen–Maristova–Borlaug (åpnet for trafikk i 2014).

Komiteen merker seg at det prioriteres å videreføre utbyggingen av delstrekningen Øye–Eidsbru i Oppland.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til budsjettavtalen med Kristelig Folkeparti og reduserer bevilgningen til prosjektet E16 Filefjell med 94 mill. kroner. Flertallet viser til Prop. 17 S (2018–2019) Endringer i statsbudsjettet under Samferdselsdepartementet, der det vises til at prosjektet har bedre fremdrift enn forutsatt, og at det blir satt av 130 mill. kroner ekstra i 2018. Økte bevilgninger i 2018 gjør at restbehovet blir redusert. Reduksjonen i bevilgningen for 2019 påvirker ikke tidspunktet for åpningen av prosjektet.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til budsjettavtalen mellom regjeringspartiene og Kristelig Folkeparti der bevilgningen til E16 Øye–Eidsbru, som er en del av Filefjellprosjektet, reduseres med 94 mill. kroner. Videre viser disse medlemmer til svar fra samferdselsministeren på budsjettspørsmål, der det framkommer at bevilgningsreduksjonen ikke medfører forsinkelser i prosjektet. Med denne forsikringen støtter disse medlemmer bevilgningsreduksjonen på E16 Øye–Eidsbru, og foreslår samtidig at 50 mill. kroner av besparelsen overføres E16 Turtnes–Øye.

Disse medlemmer viser til at når E16 Filefjell-prosjektet er ferdig utbygd, vil det stå igjen omtrent tre kilometer med vesentlig dårligere veg på strekningen Turtnes–Øye. Ifølge Statens vegvesen vil det bli langt billigere å bygge strekningen Turtnes–Øye sammen med strekningen Øye–Eidsbru, enn å bygge den for seg på et senere tidspunkt. Statens vegvesen har utarbeidet reguleringsplan for strekningen Turtnes–Øye som er vedtatt av Vang kommunestyre. I anbudet for Øye–Eidsbru er det tatt med en opsjon for bygging av Turtnes–Øye. All fornuft tilsier at det er riktig å bygge ut strekningen nå.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet setter derfor av 50 mill. kroner i sitt alternative budsjett til oppstart av dette prosjektet i 2019.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at E16 Filefjell-prosjektet utvides til også å omfatte strekningen Turtnes–Øye i Vang kommune.»

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet mener frigjorte midler på 94 mill. kroner må benyttes til oppstart av strekningen E16 Øye–Turtnes. Dersom det er midler til overs må disse benyttes på strekningsvise utbedringer på E16 i Oppland.

Post 61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene

Det foreslås bevilget 264,5 mill. kroner på kap. 1320 post 61.

Komiteen viser til at rentekompensasjonsordning for transporttiltak i fylkene ble innført i 2010, og at lånerammen for årene 2010–2014 var 2 mrd. kroner og for årene 2015–2017 var 3 mrd. kroner. Det foreslås ikke ny låneramme for 2019. Komiteen har merket seg at behovet for bevilgninger avhenger av rentenivå.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til at ordningen med rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene ble avvirket med virkning for budsjettåret 2018. Flertallet er likevel opptatt av at allerede inngåtte forpliktelser følges opp og er fornøyd med at det er satt av 264,5 mill. kroner til dette formålet i budsjettet for 2019. Flertallet merker seg at Arbeiderpartiet i sitt alternative budsjett ikke bare avvirket ordningen, men også gir det tilbakevirkende kraft. Det betyr at Arbeiderpartiet ikke vil følge opp inngåtte forpliktelser i en ordning de selv var med på å etablere, og gjennom dette svekker den fylkeskommunale økonomien i 2019 med et beløp tilsvarende 264,5 mill. kroner. En videreføring av dette prinsippet vil få betydelige økonomiske konsekvenser også for kommende budsjettår.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti vil understreke at fylkesvegene 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 fylkesveger.

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.

Disse medlemmer 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 mener at ordningen med rentekompensasjon bør avvikles, og at fylkeskommunens rammetilskudd i stedet må 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 fylkesveier

Komiteen viser til at det settes av 776,9 mill. kroner til skredsikring av fylkesveier.

Komiteen merker seg at statlige midler til skredsikringstiltak på fylkesveinettet tildeles som tilskudd til fylkeskommunene, og at fylkeskommunene også mottar refusjon av merverdiavgift for sine investeringer.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til Arbeiderpartiets alternative budsjett-opplegg hvor det settes av 200 mill. kroner mer enn i regjeringens budsjettproposisjon til skredsikring av fylkesveger. Mer ras og flom gjør at behovet for skredsikring øker for å bidra til trygge veger.

Medlemene i komiteen frå Senterpartiet syner til Senterpartiet sitt alternative budsjett der løyvinga til skredsikring på fylkesvegnettet er auka med 100 mill. kroner.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til den avgjørende betydningen av trygge fylkesveger. Dette medlem viser til sin merknad under post 31, som understreker viktigheten

av skredsikring generelt. Dette medlem viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative statsbudsjett, hvor det foreslås å bevilge 200 mill. kroner mer enn regjeringen til skredsikring av fylkesveger.

Post 63 Tilskudd til gang- og sykkelveier

Komiteen merker seg at det foreslås bevilget 78,5 mill. kroner til tilskuddsordningen for gang- og sykkelvei. Komiteen merker seg at forslaget er noe høyere enn bevilgningen for 2018, men betydelig mindre enn bevilgningen på 92,5 mill. kroner som ble bevilget i 2017. 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. 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 veier. Dette kan være i form av sykkelfelt, gang- og sykkelvei, sykkelvei med fortau, fortau, utbedring av kryss og sykkelparkering. Komiteen viser til at regjeringen foreslår å opprette en tilsagnsfullmakt for ansvar på 40 mill. kroner, jf. forslag til romertallsvedtak. Komiteen viser til at regjeringen mener fullmakten legger til rette for en mer effektiv forvaltning av ordningen ved at det kan gis forpliktende tilsagn til prosjekter som går over flere år.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti understreker viktigheten av å støtte opp om utbygging av gang- og sykkelveger i kommunene. Dette medlem viser til at søknadsbeløpene fra kommunene er betydelig høyere enn det som har vært bevilget de siste årene. Dette medlem viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative statsbudsjett hvor det foreslås å bevilge 200 mill. kroner mer enn regjeringens forslag.

Post 64 Utbedring på fylkesveier for tømmertransport

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

Komiteen viser til at det i Meld. St. 33 (2016–2017) Nasjonal transportplan 2018–2029 ble lagt til grunn en tilskuddsordning som omfatter flaskehals for tømmervogntog på fylkesveinettet. Komiteen har merket seg at midlene skal bidra til en funksjonell og effektiv tømmertransport. Komiteen viser til at det blant annet legges opp til å finansiere forsterkningstiltak på bruer som ikke tåler 60 tonn totalvekt. Komiteen har også merket seg at Statens vegvesen arbeider

med forslag til program for tilskuddsordningen basert på innspill for skog og trenæringen.

Post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester

Komiteen merker seg at det foreslås bevilget 1 277,3 mill. kroner til kjøp av riksvegferjetjenester og at nivået for 2018 videreføres neste år. Komiteen legger til grunn at forslaget sikrer tilstrekkelig kapasitet i riksvegferjedriften til å videreføre dagens rutetilbud og ivaretar krav om null- og lavutslippsteknologi ved utlysning av nye tilbud. Komiteen merker seg videre at takstene foreslås økt med 2,7 pst. i snitt. Komiteen er tilfreds med at det i framtidige tilbud tas sikte på god balanse mellom å stimulere til utvikling og implementering av ny og fremtidsrettet teknologi, samtidig som eksisterende fartøy utnyttes på en fornuftig måte. Komiteen merker seg også at det tas sikte på å utforme en nasjonal ferjestrategi hvor Statens vegvesen skal ha en koordinerende rolle, samt at det tas i bruk AutoPass for ferje fra høsten 2018.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at flere fylkeskommuner har betydelige ekstrautgifter knyttet til omstillingen til elferger. Særlig Hordaland har vært et foregangsfylke i omstillingen. Disse medlemmer viser til at staten burde bidra til å støtte opp når fylker ligger foran i grønn næringsutvikling.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative statsbudsjett hvor det foreslås å bevilge 200 mill. kroner til øremerkede midler til dette formålet over fylkeskommunerammen. Dette medlem viser til merknader fra Sosialistisk Venstreparti i Prop. 1 S (2018–2019) Kapitler fordelt til kommunal- og moderniseringsdepartementet hvor dette er argumentert nærmere for.

Post 73 Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene

Det foreslås bevilget 531,4 mill. kroner på kap. 1320 post 73.

Komiteen viser til at 40 prosjekter har fått tilsagn om reduserte bompengesatser etter ordningen. Komiteen viser videre til at tilskuddsordningen for lavere bompengesatser gjelder bomprosjekter utenfor byområdene og der bompengelopplegget ble lagt frem for Stortinget før utgangen av 2016. Komiteen har merket seg at for to av prosjektene som har fått tilskudd, er takstreduksjonen ennå ikke gjennomført.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til at regjeringens 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 veiprojektene. Dette medlem vil påpeke at det ikke vil bli bygget mer vei for de midlene regjeringen bevilger til denne ordningen. Dette medlem mener at den foreslåtte ordningen virker kompliserende, og at den vil føre til mer byråkrati.

3.9 Kap. 4320 Statens vegvesen

Komiteen merker seg at det er budsjettert med 220 mill. kroner i salgsinntekter, 500 mill. kroner i gebyrer og 111,7 mill. kroner i refusjoner fra forsikringselskaper, totalt 831,7 mill. kroner for kapitlet. Komiteen merker seg videre at inntekter fra salg av personlige kjennemerker i 2017 ga et overskudd på 19,5 mill. kroner, men at det forventes at dette flater ut og budsjetterer med et overskudd på 7 mill. kroner i 2019. Komiteen er tilfreds med at overskuddet fortsatt går til trafiksikkerhetstiltak.

3.10 Kap. 1321 Nye Veier AS

Det foreslås bevilget 5 431,9 mill. kroner på kap. 1320.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til at etableringen av veiselskapet Nye Veier AS var en viktig del av veireformen. Veiselskapet skal planlegge, bygge, drifte og vedlikeholde viktige hovedveier i Norge. Flertallet vil også fremheve at veiselskapet skal sikre helhetlig og kostnadseffektiv utbygging og drift av sine tildelte veiprojekter. Flertallet har merket seg at regjeringen har fulgt opp føringen om et langsiktig bevilgningsnivå på 5 mrd. 2016-kroner fra og med budsjettet for 2018 som følges opp videre for 2019.

Flertallet viser til at veiselskapet for 2019 har avtalt utbyggingsaktivitet på flere av hovedveiprojektene på E6, E18 og E39. Flertallet har merket seg at prosjektene som det er inngått avtale om, sikrer helhetlig utbygging av firefelts motorveier. Selskapet prioriterer rekkefølgen for utbyggingene etter samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Flertallet har videre merket seg at frem til prosjektene blir prioritert for utbygging arbeider veiselskapet målrettet for å øke nytten av prosjektene. Dette gjøres ved å øke hastigheten på veien og redusere kostnader.

Flertallet viser til at Nye Veier AS mener at kostnadene på utbyggingsporteføljen kan reduseres med inntil 20 pst., og at dette kan gi besparelser på inntil 30 mrd. kroner. Flertallet viser videre til at selskapet mener det muliggjør utbygging av hele porteføljen på ned mot tolv år som er langt raskere enn hva som tidligere har vært lagt til grunn.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til sine forslag ved behandlingen av Nasjonal transportplan 2018–2029, der partiet foreslo enklere planprosesser og økt bruk av digitale løsninger i vegsektoren. På denne bakgrunn foreslår disse medlemmer å redusere Nye Veiers driftsutgifter med 14 mill. kroner.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, merker seg at Arbeiderpartiet foreslår å redusere Nye Veiers handlingsrom og forventer økt digitalisering av Veiselskapet som allerede benytter digitaliserte anbudsprosesser. Flertallet viser også til at det forventes videre forenkling av planprosesser der Nye Veier allerede ligger langt fremme med bruk av interkommunale planprosesser, samt tidlig involvering av entreprenørene i veiprojektene. Nye Veiers grep i planleggingen gir resultater som tidsbesparelser og økt fleksibilitet.

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 motorveiutbygging. Dette medlem mener at selskapet ikke skal sette i gang nye prosjekter, 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, 3,7 mrd. kroner mindre enn regjeringens forslag. Dette medlem ber også regjeringen legge ned Nye Veier og overføre resterende midler til kap. 1320 post 30.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, merker seg at Sosialistisk Venstreparti ønsker å gjennomføre dramatiske kutt i hovedveiutbyggingen i Norge og kutter milliarder i bevilgningene i tillegg til å legge ned veiselskapet Nye Veier. Etter flertallets oppfatning vil en slik nedstengning av sentral infrastrukturutbygging innebære betydelig økt arbeidsledighet når aktivitetene stopper opp samtidig som det vil være flere halvferdige veiutbygginger der naturinngrep er gjennomført. Flertallet viser videre til at når hovedveiutbyggingen stopper opp og ikke tilpasses trafikkmengden, vil dette kunne føre til flere alvorlige ulykker og høyere utslipp som følge av mer køkjøring.

3.11 Kap. 1323 Vegtilsyn

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

Komiteen viser til at Vegtilsynets viktigste oppgave for 2019 er å sørge for at Statens vegvesen og Nye

Veier AS oppfyller de krav som er satt. Formålet er å ivareta sikkerheten på riksveinettet. Komiteen vil fremme at god kvalitet på veiene har avgjørende betydning for trafikksikkerheten for alle trafikanter. Vegtilsynet skal videre føre tilsyn med tilbydere av trafikkinformasjon. Komiteen vil også vise til at Vegtilsynet ble fristilt og omdannet til eget forvaltningsorgan fra 1. januar 2017.

3.12 Kap. 4322 Svinesundsforbindelsen AS

Komiteen merker seg at Sveriges og Norges nettogjeld i prosjektet utgjorde henholdsvis 192,9 og 281,2 mill. norske kroner ved utløpet av 2017, og at nettoinntektene fra bompenggeinnkrevningen skal fordeles mellom Norge og Sverige tilsvarende fordelingen av nettogjeld. Komiteen konstaterer at Samferdselsdepartementet legger til grunn at Norges andel av nettoinntektene i 2019 blir i overkant av 80 mill. kroner, og at det legges opp til at selskapet betaler 80 mill. kroner i avdrag i 2019 i tråd med Norges forventede andel av nettoinntekten.

3.13 Kap. 5619 Renter av lån til Oslo Lufthavn AS

Det foreslås bevilget 30,3 mill. kroner på kap. 5619 post 80.

Komiteen merker seg at i henhold til vilkårene i låneavtalen mellom staten og Oslo Lufthavn AS legges det til grunn at renter av statens lån til selskapet vil utgjøre 30,3 mill. kroner i 2019.

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 3 mill. kroner i renter for dette i 2019.

3.15 Kap. 1330 Særskilte transporttiltak

Post 60 Utvidet TT-ordning for brukere med særskilte behov

Komiteen viser til at det settes av 139,2 mill. kroner til utvidet TT-ordning for brukere med særskilt behov. Dette betyr at den utvidede ordningen videreføres for de åtte fylkene som nå er omfattet av denne ordningen: Aust-Agder, Finnmark, Møre og Romsdal, Sogn og Fjordane, Troms, Trøndelag, Østfold og Vestfold.

Komiteen har merket seg at ved utgangen av 2017 var ca. 3 400 brukere i syv fylker omfattet av den utvidede TT-ordningen. Fylkeskommunene som da var omfattet av ordningen, rapporterer at brukerne er fornøyd. Samtidig rapporteres det om at det er et mindreforbruk på 30,6 mill. kroner. Det tilsvarer 42 pst. av bevilgningene. Komiteen har i denne forbindelse mer-

ket seg at dette kan skyldes at ordningen har vært lite kjent, og at det tar tid å innarbeide den.

Komiteen vil vise til at det i forbindelse med regionreformen skjer en endring i fylkesstrukturen. Komiteen har merket seg at i arbeidet med oppgaveoverføringer til fylkeskommunene er den statlige tilskuddsordningen for utvidet TT-tilbud foreslått innlemmet i rammen til de nye regionene, men ikke før ordningen er blitt finansiert som en nasjonal ordning. Komiteen legger til grunn at dette vurderes i forbindelse med budsjettet for 2020.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til budsjettavtalen med Kristelig Folkeparti og øker rammen for TT-ordningen med 45 mill. kroner. Dette betyr en ytterligere opptrapping av bevilgningen med en halvårsvirkning, slik at ordningen kan utvides til å gjelde flere fylker fra 1. juli 2019, med mål om å etablere en nasjonal ordning.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at TT-ordningen er ment for dem som ikke kan benytte ordinær kollektivtransport eller egen bil. For synshemmede og andre funksjonshemmede er TT-ordningen viktig for å kunne leve et normalt aktivt hverdagsliv. Disse medlemmer ønsker derfor en utvidelse av antall fylker, med det formål å få en likeverdig nasjonal ordning i alle fylker innen kort tid, og viser til sitt alternative budsjettopplegg hvor rammen økes med 45 mill. kroner ut over regjeringens budsjettproposisjon.

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 åtte 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 den utvidede 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.

Dette medlem viser til at det er behov for rimeligere kollektivtransport for ungdom. Dette medlem

foreslår å bevilge 100 mill. kroner til dette formål i sitt alternative statsbudsjett.

Post 61 Belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. i byområdene

Komiteen viser til at postene 61, 63 og 64 må sees i sammenheng, da belønningsordningen gradvis blir lagt inn i bymiljø- og byvekstavtalene. I tillegg er det foreslått å bevilge 659,7 mill. kroner over riksveibudsjettet kap. 1320 post 30. Til sammen utgjør dette over 3,7 mrd. kroner til tiltak i de ni største byområdene, en økning på nær 50 pst. fra saldert budsjett 2018.

Komiteen viser til at det bevilges 752 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 behovet for mer langsiktige prioriteringer og helhetlig virkemiddelbruk fører til at belønningsordningen gradvis fases ut, men at midlene videreføres i bymiljøavtalene og byvekstavtalene.

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 400 mill. kroner ut over regjeringens forslag.

Post 63 Særskilte tilskudd til store kollektivprosjekter

Komiteen viser til at det foreslås bevilget 1 532 mill. kroner til post 63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter for 2019. Bevilgning i 2018 var 785 mill. kroner, jf. saldert budsjett 2018. Komiteen merker seg at dette er en økning på om lag 95 pst. fra 2018.

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

Komiteen viser til at den foreslåtte bevilgningen vil dekke 50 pst. av kostnadene av forventede utbyggingskostnader i 2019 for hhv. Metrobuss i Trondheim, Bybane til Fyllingsdalen og Bussveien på Nord-Jæren, samt Fornebubanen i Oslo og Akershus.

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

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

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti vil øke den statlige andelen til store kollektivprosjekter i storbyene til 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 i dag ikke 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 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. Med Arbeiderpartiets og Sosialistisk Venstrepartis opplegg vil dette gi Oslo, Trondheim, Bergen og Stavanger inntil 9,6 mrd. kroner mer. Denne styrkingen i finansieringen vil blant annet kunne muliggjøre raske 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, eller redusert bompengandelen.

Disse medlemmer viser videre til beskrivelsen i Prop. 1 S (2018–2019) vedrørende Metrobuss i Trondheim og Bussveien på Nord-Jæren hvor det nå vises til at etter reforhandlinger av byvekstavtaler skal statens bidrag beregnes inklusive mva. på riksveier og eksklusiv mva. på fylkesveier. Dette var ikke en del av forutsetningene som var lagt til grunn i Nasjonal transportplan, og heller ikke ved behandling av miljøpakke Trondheim og bypakke Nord-Jæren. En slik beregning vil gi Trøndelag og Rogaland langt mindre enn 50 pst. statlig bidrag på investeringskostnadene.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til Arbeiderpartiets alternative budsjettopplegg hvor posten økes med 500 mill. kroner for 2019.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti understreker at det er positivt at det er enighet 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 70 pst. av kostnadene ved slike prosjekter. Dette medlem viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative statsbudsjett, hvor det foreslås å bevilge 615 mill. kroner ut over regjeringens forslag. Dette medlem understreker at disse midlene for 2019 særlig vil gå til Bussveien på Nord-Jæren, Bybanen til Fyllingsdalen og Fornebubanen i Oslo og Akershus.

Post 64 Belønningsmidler til bymiljøavtaler og byvekstavtaler

Komiteen viser til at det foreslås å bevilge 771 mill. kroner til belønningsmidler til bymiljøavtaler og byvekstavtaler.

Komiteen har merket seg at 750 mill. kroner 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 videre merket seg at det nå pågår reforhandlinger av bymiljøavtalene og byvekstavtalene i de fire byområdene. Det legges også til rette for at de øvrige fem byområdene kommer i gang med sine forhandlinger. Komiteen merker seg at ubrukte midler på post 61 og 64 kan nyttes til nye eller reforhandlede byvekstavtaler. Komiteen slutter seg til dette og viser til at byvekstavtaler legger til rette for mer langsiktige prioriteringer og helhetlig virkemiddelbruk.

Komiteens medlem fra 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. Dette medlem mener derfor bymiljøavtalene burde utvides til også mellomstore byer. Dette medlem 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. Dette medlem ber regjeringen etablere en ny belønningsordning for mindre og mellomstore byer/tettsteder som sikrer statlig (med)finansiering av flere miljørelaterte tiltak, som sykkelveitbygging, eta-

blering av ladestasjoner, støtte til kjøp av elsykler, energirådgivning 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.

Dette medlem viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative statsbudsjett, der det foreslås å bevilge 500 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.

Dette medlem understreker at for å nå målet om å kutte 50 pst. av utslippene i transportsektoren før 2030 er man avhengig av at staten og regjeringen er en pådriver for omstilling. Dette medlem synes derfor det er problematisk at staten har en mindre ambisiøs politikk for å redusere biltrafikk enn flere av de største byene i Norge. Mens regjeringen har et mål om nullvekst i biltrafikken, har nå Oslo, Bergen og Trondheim alle mål om redusert biltrafikk. Dette medlem mener det er helt nødvendig å redusere biltrafikken kraftig i byområdene før 2030, både for å nå klimamålene og for å skape bedre byer med plass til alle. Dette medlem understreker at selv målet om at 100 pst. av nybilsalget er nullutslippsbiler i 2025 nås, vil etter all sannsynlighet det store flertallet av biler på norske veier være fossilbiler. For å lykkes med å redusere biltrafikken må staten ha et mål om å redusere personbiltrafikken. Dette medlem mener det er helt nødvendig at staten har minst like ambisiøse målsettinger for de største byene som de største byene har selv. Dette medlem mener derfor det er nødvendig å skjerpe nullvekstmålet for de største byene Oslo, Bergen og Trondheim. Dette medlem understreker at et slikt skjerpet mål vil måtte legges til grunn i videre vurderinger av veitbygging og kollektivsatsing i byene.

På denne bakgrunn fremmer dette medlem følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen skjerpe nullvekstmålet og legge til grunn et mål om å skjerpe den totale personbiltrafikken kraftig for byene Oslo, Bergen og Trondheim. Regjeringen skal gå i dialog med byene for å finne et ambisiøst og realistisk mål.»

Post 65 Konkurransen Smartere transport

Komiteen viser til at det foreslås 15,4 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 kre-

ve godt samarbeid mellom både offentlige og private aktører.

Post 70 Kjøp av transporttjenester på strekningen Bergen–Kirkenes

Komiteen viser til at departementet har utløst opsjon på ett ekstra år med Hurtigruten AS, i tråd med avtalen. Det er videre avtalt en større godtgjøring i begynnelsen av avtaleperioden for Kyststruten, med gradvis nedtrapping over resten av perioden.

Komiteen er glad for at Kyststruten er sikret anløp i alle 34 havner også for perioden 2021–2029 gjennom avtale med Hurtigruten AS og Havila Holding AS. Formålet med statens kjøp er å sikre et daglig tilbud mellom Bergen og Kirkenes for distansereisende og gods-trafikk nord for Tromsø. Komiteen mener at det er svært viktig at Kyststruten opprettholder en god regularitet, både for reisende og logistikken knyttet til godstrafikk.

Post 76 Reiseplanlegger og elektronisk billettering

Komiteen merker seg at det budsjetteres med utgifter til å samordne data for å tilrettelegge for en nasjonal ruteplanlegger, og at det utvikles en felles nasjonal billetteringsordning. Komiteen har merket seg at det foreslås at det bevilges 34,1 mill. kroner til dette formålet. Dette er en reduksjon på 16,4 mill. kroner i forhold til fjoråret, som var etableringsår for tjenesten.

Post 77 Kjøp av tjenester fra Entur AS

Komiteen merker seg at det budsjetteres med bevilgning til det statlig heleide selskapet Entur AS. Selskapet skal samordne reiseplanlegging og billettering, og det legges opp til at selskapet overtar ansvaret for å levere grunnleggende tjenester knyttet til elektroniske støttesystemer for billettering. I de grunnleggende tjenestene inngår bl.a. tjenester for å ivareta at billettsystemene som kollektivoperatørene benytter, er i henhold til fastsatte standarder og tjenester knyttet til administrasjon og sikkerhet for interoperable billetteringsplattformer, som reisekort og mobilbilletter. De grunnleggende tjenestene omfatter også håndtering av transaksjoner og nødvendig infrastruktur knyttet til dette. Komiteen har merket seg at det foreslås bevilget 14,2 mill. kroner til formålet.

3.16 Kap. 4330 Særskilte transporttiltak

Komiteen viser til at det budsjetteres med 14,2 mill. kroner i gebyrinntekt for tilknytning til og bruk av elektroniske støttesystemer for billettering.

3.17 Kap. 4331 Infrastrukturfond

Komiteen merker seg at det foreslås bevilgning fra Infrastrukturfondet. Det er avkastningen fra fondet som foreslås bevilget til ulike formål, og fondet foreslås

forrentet med samme rente som rente på statsobligasjoner med ti års bindingstid. Det foreslås bevilget 2,053 mill. kroner fra fondet for 2019, noe som er det samme som for 2017 og 2018.

Komiteen konstaterer at regjeringens plassering i bank gir dårligere avkastning enn i Statens pensjonsfond.

3.18 Kap. 1352 Jernbanedirektoratet

Komiteen viser til at med virkning fra 1. januar 2017 ble Jernbaneverket delt i jernbaneinfrastrukturforetaket Bane NOR SF og Jernbanedirektoratet.

Komiteen har merket seg at budsjettforslaget for 2019 medfører en økning over Jernbanedirektoratets budsjettposter på omtrent 2 mrd. kroner sammenlignet med saldert budsjett for 2018.

Komiteen viser til Prop. 1 S Tillegg 1 (2018–2019) som ble lagt fram av regjeringen 9. november 2018. Regjeringen foreslår her å øke bevilgningen til post 70 Kjøp av persontransport med tog med 450 mill. kroner, mot tilsvarende reduksjon i post 71 Kjøp av infrastruktur-tjenester – drift og vedlikehold. Grunnen til reduksjonen i bevilgningen til drift og vedlikehold er en økning av inntekter fra infrastrukturavgifter på samme beløp.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til hvilket tungvint system som nå er innført på jernbanen i Norge. Det tas inn infrastrukturavgifter fra tog, noe som gjør at inntektene til Bane NOR øker. Når inntektene øker, blir bevilgningene til Bane NOR tilsvarende redusert. Imidlertid øker togselskapenes utgifter, som er de som betaler avgiftene, og togselskapene må så få disse utgiftene refundert. Dette kompliserte systemet er bare en runddans der de ulike enhetene sender penger til hverandre. Et slikt system tilfører ingen merverdi til jernbanen. Snarere medfører det betydelige administrasjonskostnader og effektivitetstap i organisasjonen.

Disse medlemmer er kritiske til hvordan økte infrastruktur-/baneavgifter for godstransport på jernbane vil slå negativt ut for mange aktører, og er uenige med regjeringen i spørsmålet om innføring av nye baneavgifter. Disse medlemmer frykter at nye avgifter vil medføre mindre gods på jernbane.

Disse medlemmer er gjort kjent med at innretningen av baneavgifter for gods på jernbane er endret og at avgiftsnivået etter hvert vil mangedobles. Disse medlemmer registrerer at nye avgifter allerede medfører at jernbanen tar en mindre godsandel.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

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

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til Arbeiderpartiets, Senterpartiets og Sosialistisk Venstrepartis merknad og vil påpeke at partiene nok en gang går imot en nødvendig modernisering av en offentlig tjeneste. Hovedformålet med jernbanereformen er å legge til rette for en velfungerende jernbanesektor, der plasseringen av hovedoppgavene til de enkelte aktørene rendyrkes, slik at det blir samsvar mellom oppgaver og virkemidler. Reformen skal gi passasjerer og næringsliv et bedre togtilbud og legge til rette for at jernbanesektoren er bedre rustet til å møte fremtiden. Reformen er også beregnet å gi en økonomisk gevinst på 3,1 mrd. kroner fram mot 2025. Dette tilsvarer en gjennomsnittlig årlig gevinst på 443 mill. kroner over syv år. Flertallet viser til at innføring av kjøreveisavgifter gir et bilde av hva det koster å bruke infrastrukturen og påpeker at det i en tidlig fase vil være nødvendig med en kompensasjonsordning for å sikre at transport på bane blir foretrukket på lengre avstander.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti vil av miljøhensyn prioritere fram jernbanen i norsk samferdselspolitikk, og plusser på rundt to milliarder kroner i sitt alternative budsjett til jernbanetiltak.

Dette medlem registrerer at regjeringen foreslår samlet nær 21,7 mrd. kroner til NTP-formål på jernbane i 2019. I proposisjonen står det:

«Med bevilgningen på 20,5 mrd. kr i 2018 innebærer dette at oppfølgingsgraden av de økonomiske rammene i Nasjonal transportplan for første seksårsperiode (2018–2023) er 28 pst. etter to år. Med gradvis opptrapping vil budsjettforslaget for det enkelte formål ligge under gjennomsnittet (33,3 pst. av planrammen) det andre året».

Dette medlem mener det er kritikkverdig at ikke gjennomsnittet for planrammen kan holdes, men forutsetter at de neste års budsjetter dermed må ligge betydelig over gjennomsnittet.

Dette medlem har registrert hvordan regjeringen med hurtigtogs fart ønsker å omforme norsk jernbaneforvaltning i tråd med Jernbanereformen der det blant annet lyses ut anbud på privat drift av jernbanestrekninger. Dette medlem mener det er et stort feilgrep at så viktig infrastruktur som det norske jernbaneliknet ikke eies og driftes av det offentlige.

Vedtatte mål for jernbanesatsingen, bl.a. gjennom IC, ligger derimot an til å bli utsatt med flere år. Det er etter dette medlems syn like kritikkverdig. Dette medlem ønsker å styrke IC-satsingen og henviser til

Sosialistisk Venstrepartis alternative budsjett for både planlegging og utbygging av IC-strekninger.

Post 1 Driftsutgifter

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til den store og nødvendige omorganiseringen av jernbanen som har foregått de siste årene. Dette har ført til klarere ansvarsforhold, sterkere kundeorientering og mer effektiv organisering. Det har vært en sterk vekst i antall passasjerer som bruker toget. Det forventes ytterligere vekst, samt betydelige besparelser, når jernbanereformens konkurranseutsetting av drift av tog tjenester blir gjennomført.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til de store beløpene som de siste årene er gått med til omorganisering av jernbanen som en del av den såkalte jernbanereformen. Disse medlemmer er motstandere av den såkalte jernbanereformen og ønsker ikke å bruke milliardbeløp på å rigge et voldsomt administrativt apparat.

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

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet ønsker å stoppe arbeidet med jernbanereformen og konkurranseutsetting av flere strekninger, og kutter derfor i tildelingene til dette formålet.

Post 70 Kjøp av persontransport med tog

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti vil peke på at tiden nå er inne for å sette hydrogendrevet tog inn som pilot på en av våre strekninger med dieseldrevne tog. Norge har gode forutsetninger for dette, og vi kan høste erfaringer fra lengre forsøksdrift, og nå full drift, av hydrogentog i Tyskland. Disse medlemmer vil for øvrig vise til Dokument 8:21 S (2018–2019).

Disse medlemmer vil også peke på behovet for flere og bedre sykkelplasser på togene. Godt tilrettelagte og praktiske muligheter for å ta med sykkel på tog er et annet konkurransefortrinn toget har i forhold til de fleste andre transportformer, og må oppprioriteres ved vurderingene under innkjøp og tilpasning av nye togsett.

Disse medlemmer vil påpeke at mye kan gjøres, med relativt små midler, for å bedre forholdene for pendlere. Kapasiteten på skinnene er der, men mangel på togkapasitet eller ikke optimale ruteplaner resulterer i at pendlere bruker bil eller annen transport i stedet.

Disse medlemmer kjenner f.eks. til at det er en lokal misnøye med at reisende på Saltenpendelen som skal på jobb i Fauske og reiser fra Bodø om morgenen, ikke har tidlig nok avganger. Noe av det samme problemet gjelder på returen.

Disse medlemmer vil peke på at det i desember 2018 åpner nytt stopp og kryssingsspor på Oteråga stasjon. Det er en unik sjanse til å revurdere frekvens og avgangstider for Saltenpendelen.

Disse medlemmer kjenner til at alle ansvarlige etater i jernbaneledelsen i Norge i mange år har mottatt henvendelser om dette forholdet.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti har satt av 20 mill. kroner i alternativt budsjett for å komme i gang med dette.

Dette medlem peker på betydningen av å gjøre jernbanen attraktiv for stadig nye reisende. Derfor ønsker dette medlem å pålegge 50 pst. studentrabatt på månedskort og enkeltbilletter på NSB, og vil sette av 200 mill. kroner til dette.

Dette medlem vil understreke at ett av togets store konkurransefortrinn er muligheten til å sove på nattog. Det er imidlertid sprenget kapasitet på sovevogner. Dette medlem avsetter derfor 60 mill. kroner i alternativt budsjett til innkjøp av to nye sovevogner for å øke kapasiteten på Dovrebanen og Bergensbanen.

Post 71 Kjøp av infrastrukturtenester – Drift og vedlikehold

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet registrerer at med regjeringens budsjettforslag vil vedlikeholdsetterslepet på jernbane øke fra 2018 til 2019. Disse medlemmer registrerer videre at dette ikke er tydelig kommunisert fra regjeringen i noe av materialet som ble presentert ved fremleggelsen av statsbudsjettet.

Disse medlemmer viser til Arbeiderpartiets alternative budsjettopplegg for 2019, og ønsker å øke bevilgningene til drift og vedlikehold på jernbanen med 200 mill. kroner ut over regjeringens budsjettforslag.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti vil understreke behovet for å ta igjen etterslepet på vedlikehold av jernbanen. Mangel på vedlikehold er viktig årsak til mange forsinkelser og misnøye hos de reisende.

Mangel på internettilgang på mange togstrekninger er presserende og ødelegger mye for jernbanens konkurransefortrinn. Dette gjelder ikke minst på Nordlandsbanen. Disse medlemmer forstår den irritasjonen mange reisende på Nordlandsbanen og Rørosbanen føler når begrunnelsen for ikke å bli prioritert

(som område 3 og 4 i Jernbanedirektoratets utredning) er som følger:

«Prioritet tre og fire anbefales ikke å bli bygget med dekning som gir kapasitet i henhold til ambisjonsnivå. Det er fordi teknologiutviklingen innenfor telekommunikasjon skjer hurtig. Det er vanskelig å forutse utviklingen innen telekommunikasjon. Erfaringen hittil har vist at bransjen stadig utvikler løsninger som evner å utnytte eksisterende infrastruktur bedre og bedre. Derfor er det smart å avvente bygging av kapasitet i henhold til ambisjonsnivå på de strekningene som har lavest prioritet, noe som kan gi kostnadsbesparelse.»

Disse medlemmer kan ikke se at det er noen store geografiske forskjeller på teknologiutviklingen mellom norske landsdeler. Disse medlemmer mener det er viktig å sikre internettilgang på alle togstrekninger for å gjøre tog til et attraktivt tilbud.

Disse medlemmer vil anmode regjeringen om å vurdere mulige pålegg og krav til mobilselskapene for infrastrukturutbygginger for nettilgang langs jernbanestrekninger. Dette kan vurderes separat eller i tilknytning til lisenstildelinger og auksjoner.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til at det i Sosialistisk Venstrepartis alternative budsjett settes av 500 mill. kroner mer til vedlikehold og internettilgang enn regjeringens forslag.

Post 72 Kjøp av infrastrukturtenester – planlegging av investeringer

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

Disse medlemmer viser til at det eksempelvis ikke er satt av øremerkede midler til planlegging av nytt dobbeltspor mellom Tønsberg og Larvik i 2019, noe som bekreftes i svar på budsjettsspørsmål i brev fra samferdselsministeren av 6. november 2018.

Disse medlemmer viser til Arbeiderpartiets alternative budsjettforslag for 2019, og ønsker å øke bevilgningene til planlegging av InterCity-utbyggingen, dobbeltspor på Jærbanen og strekningen Arna–Voss med 50 mill. kroner ut over regjeringens budsjettforslag.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti ønsker forsert planlegging av flere jernbanestrekninger for å bote på flaskehals, skape nytt potensial for overføring av gods til bane og for lettere trafikkavvikling generelt.

For å hindre utsettelse av indre og ytre Intercity som Tønsberg–Larvik, Åkersvika–Brumunddal, reguleringsplan Stokke–Sandefjord, økt planlegging Oslo–Hamar, Hamar–Lillehammer og for å igangsette planleg-

ging på sammenkobling Vestfoldbanen og Sørlandsbanen, KVV av Tromsbanen, KVV Oslo–Stockholm og Oslo–Gøteborg, må budsjettet styrkes på disse postene.

Disse medlemmer vil understreke Randsfjordbanens store potensial for passasjertransport på strekningen Hønefoss–Hokksund og videre mot Drammen/Oslo. I dag er det ikke togstopp på de fleste stasjoner, og toget er i praksis null alternativ for store pendlergrupper mot Drammen. Disse medlemmer er enig med Modum næringsråd og berørte kommuner som alle understreker betydningen av en opprusting – av hensyn til både næringsliv, miljø og tettstedsutvikling.

Disse medlemmer vil også understreke grenbanenes store betydning og behovet for utbedringer på disse. Planskilt kryssing på Asker stasjon er for eksempel svært viktig for Spikkestadbanen. Det mangler fullverdig sporforbindelse mellom Askerbanen og Spikkestadbanen. Lengre kjøretid for linje L1 langs Drammenbanen fører til at mange reisende til/fra Spikkestad velger å bytte til raskere tog i Asker, med forsinkelse og irritasjon for en stor passasjergruppe som resultat. Det er her potensial for sterk vekst i passasjertrafikken, og Cevitas konkluderte i en utredning i 2016 med en netto nåverdi på 1,9 mrd. kroner (etter investeringer på 155 mill. kroner).

Disse medlemmer vil også understreke behovet for viktige utbedringer og kryssingsspor på Kongsvingerbanen, og tilsvinger i Elverum og på Kongsvinger. Disse må stå ferdige til Solørbanen skal fjernstyres i 2024. Disse medlemmer vil også påpeke at Norsenga tømmerterminal på Kongsvinger representerer en flaskehals i tømmertransporten, og er langt underdimensjonert for dagens godsbyrde. En ny terminal bør snarest få topp prioritet, også i budsjettene.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative budsjett, der det legges inn 1 mrd. kroner ekstra til planlegging og utbygging av jernbanestrekninger.

Dette medlem 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. Dette medlem viser til alternativt budsjett for Sosialistisk Venstreparti der det settes av midler.

Dette medlem vil understreke behovet for universell utforming av flere viktige togstasjoner og vil peke på Nationaltheatret, Skøyen og Asker stasjon, og setter av midler til dette i alternativt budsjett.

Dette medlem ønsker å skape et attraktivt og landsdekkende togtilbud for passasjerer og gods gjennom moderne høyhastighetsbaner. Nordmenn flyr to ganger mer innenriks enn ellers i Europa og reiser nest mest med bil per innbygger i Europa. Tall fra Den inter-

nasjonale jernbaneunionen viser at 80 pst. vil velge tog framfor fly når en har reisetider med tog på to og en halv time eller raskere. Derfor er lyntog et viktig middel for å få ned klimagassutslipp.

Dette medlem mener lyntog vil styrke distrikterne og gi større bo- og arbeidsmarkedsregioner. Samtidig vil det på sikt være et viktig klimatiltak. I motsetning til fly har tog flere stopp og stasjoner underveis, slik en kan styrke samfunns- og næringsutvikling i større deler av landet.

Dette medlem vil understreke at godstrafikken på bane har et skrikende behov for styrket kapasitet, kvalitet og regularitet, og i samband med persontrafikk danner dette et godt markedsgrunnlag for konkurransedyktige lyntogbaner i et flerbrukskonsept.

Dette medlem viser også til at høyhastighetsutredningene fra Jernbaneverket og fra Norsk Bane med Deutsche Bahn International begge kom til at inntektene fra lyntog ville dekke både drift og vedlikehold av banen. Med bl.a. inkludering av godstrafikk, flere stasjoner 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 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, Gøteborg og videre ut i Europa. For å unngå feilinvesteringer i det vi bygger må alle strekningsvise utredninger gjøres nå.» (kap. 3.4.3)

Både Norsk Bane og Oslo–Stockholm 2:55 mener at liknende forhold også kan gjelde Oslo–Stockholm. En slik kundefinansiering av høyhastighetsbaner i et flerbrukskonsept vil kunne frigjøre midler til en raskere og bredere utbygging av jernbanen i Norge.

Dette medlem viser til at flere regionale sammenslutninger nå samarbeider for realisering av høyhastighetsbaner. Det gjelder bl.a. bredt sammensatte lyntogforum i Rogaland, Hordaland, Telemark og Møre og Romsdal, lyntogforum Gudbrandsdalen/Mjøsa under etablering, Jernbaneforum Sør med Sørvestbanen og ulike lokale og regionale initiativ for Oslo–Stockholm og Oslo–Gøteborg/København.

Dette medlem mener at den forrige høyhastighetsutredningen bygde på feil premisser. Dette gjaldt både antall stopp, utelatelse av gods og vurderinger av kurver/dynamisk hastighet. En ny lyntogutredning med føringer og forutsetninger som er bedre enn den gamle må derfor på plass.

Dette medlem 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 også gi helt andre muligheter for kostnadskontroll.

Dette medlem vil be om en umiddelbar oppfølging av vedtak om høyhastighetsbaner i NTP 2018–2019. En effektiv måte å gjøre dette på kan være gjennom en kvalitetssikring av foreliggende høyhastighetsutredninger fra Jernbaneverket og Norsk Bane.

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 investeringenes 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.»

Dette medlem viser til sitt alternative statsbudsjett der det er foreslått å øke bevilgningene til planlegging av jernbanestrekninger, inkludert indre og ytre InterCity med 600 mill. kroner.

YTRE INTERCITY SØR FOR TØNSBERG

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, merker seg at det i budsjettokumentet ikke står noe spesifikt om planleggingsmidler for strekningen syd for Tønsberg, Tønsberg–Larvik. Flertallet vil understreke viktigheten av at dette planleggingsarbeidet har en effektiv fremdrift og ikke risikerer å stoppe opp som følge av manglende midler. Dette av hensyn til arealplanleggingen i disse områdene og en kontinuerlig fremdrift for å nytte seg av samfunnets ressurser. Flertallet vil derfor henstille til at dette planleggingsarbeidet prioriteres innenfor de rammer som er lagt, uten at øvrig fremdrift i andre prosjekter reduseres.

Post 73 Kjøp av infrastruktur tjenester – investeringer

INTERCITY-STREKNINGENE

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til sitt forslag ved behandlingen av Nasjonal transportplan 2018–2029 om at de da gjeldende

ambisjonene for utbygging av de fire InterCity-strekningene skulle videreføres, og forslag om at InterCity-utbyggingen skulle tilføres mer midler i planperioden.

Disse medlemmer registrerer at følgene av regjeringens jernbanepolitikk er at ambisjonene for utbygging av dobbeltspor på de fire InterCity-strekningene på Østlandet er nedjustert i handlingsprogrammet for jernbanesektoren som ble fastsatt sommeren 2018.

Østfoldbanen

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, 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.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til planene for InterCity-prosjektene Haug–Seut og Seut–Sarpsborg. Disse medlemmer understreker at videre planarbeid for InterCity til Sarpsborg 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 By-pakke Nedre Glomma, og også medføre behov for betydelige ekstramidler til midlertidig restaurering av bruene.

Kongsvingerbanen

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, 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 komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti sitt 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 Kongsvingerba-

nen som beskrevet i den såkalte godspakken i Nasjonal transportplan 2018–2029.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser i så måte til sitt alternative budsjettopplegg for 2019, og ønsker å sette av 20 mill. kroner til investeringstiltak for godstrafikk på Dovrebanen, Rørosbanen, Gjøvikbanen og Kongsvingerbanen. I tillegg ønsker disse medlemmer å sette av 10 mill. kroner til utbygging av Norsenga tømmerterminal på Kongsvinger.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative statsbudsjett der det er foreslått å øke bevilgningene til planlegging og investeringer i jernbanestrekninger med 1 mrd. kroner. Dette medlem viser til at deler av disse midlene skal gå til utbygging av Norsenga tømmerterminal og andre godstiltak på Kongsvingerbanen.

Bergensbanen, herunder Ringeriksbanen

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, vil vise til Arbeiderpartiets merknader om Ringeriksbanen hvor det vises til Nasjonal transportplan 2014–2023 der det påstås at byggingen av Ringeriksbanen skulle starte i 2018/2019. Dette er ikke riktig. Flertallet viser i denne forbindelse til at E16 og Ringeriksbanen har blitt kraftig fremskyndet i Nasjonal transportplan 2018–2029 sammenlignet med Nasjonal transportplan 2014–2023. Konkret lå det inne 1,5 mrd. kroner til Ringeriksbanen og 0 kroner til E16 i Nasjonal transportplan 2014–2023. I Nasjonal transportplan 2018–2029 er prosjektene fullfinansiert, og det ligger i den sammenlignbare perioden 2018–2023 om lag fire ganger så store statlige midler til Ringeriksbanen og mulighet til å bruke inntil 3,2 mrd. kroner i forskutterte bompenger på E16. Flertallet mener dette, kombinert med alle grep som er tatt for raskere planlegging, vil kunne bidra til å fremskynde prosjektet vesentlig sammenlignet med Nasjonal transportplan 2014–2023.

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.

Disse medlemmer 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 InterCity-strekningen kunne starte i 2018/2019. Dette er utsatt av den sittende regjeringen med flere år.

Disse medlemmer legger til grunn at utbygging av Ringeriksbanen startes opp i 2021, som forutsatt ved Stortingets behandling av Nasjonal transportplan.

Disse medlemmer vil også påpeke at Ringeriksbanen flere ganger har fått utsatt byggestart til tross for regjeringens løfter – først med start 2019, så 2021/22. Disse medlemmer forutsetter at regjeringen nå sikrer midler og kapasitet til å slå fast byggestart i 2021. Disse medlemmer vil understreke behovet for å korte ned reisetiden mellom Oslo og Bergen, og utbygging fra begge ender (Ringeriksbanen og Voss–Arna) er avgjørende viktig for å starte denne nedkortingen.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstrepartis prinsipielle syn er at moderne jernbane i to spor alltid må bygges før firefelts motorvei på samme strekning, slik at man deretter kan vurdere behov og størrelse på veien etterpå. Motsatt rekkefølge eller samtidig bygging vil i stor grad slå vekk passasjergrunnlaget for jernbanen, med mindre miljøgevinst som resultat.

På denne bakgrunn fremmer dette medlem følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fortsette planleggingen av Ringeriksbanen som et rent jernbaneprosjekt, og utsette eventuell bygging av vei langs samme strekning. Midlene som spares i 2019 ved å stanse planleggingen av veien, overføres til andre jernbaneformål.»

Dovrebanen

Medlemene i komiteen fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti er kjende med at Jernbanedirektoratet har mottatte bestilling fra Samferdselsdepartementet om utgreiing av 2-timersfrekvens og tiltak for å redusere reisetida på Dovrebanen. Eit auka togtilbod på strekninga Oslo–Trondheim vil i tillegg til langdistansetraffikken og i betydleg 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. Disse medlemmer mener at godstransport og to timers frekvens må sees under ett. Utredningen må være på plass i 2019. Disse medlemmer mener kapasitetsøkende tiltak med lange kryssingsspor må prioriteres. Strekningen sør for Lillehammer må sees i sammenheng med InterCity-utbyggingen, pågående veiutbygging og utbygging for gods. Planlegging Hamar–Lillehammer må starte i 2019 for at strekningen skal være ferdig som forutsatt i NTP.

Disse medlemmer viser til at det nok en gang er uttrykt bekymring for framdriften for det viktige Inter-

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

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til sitt alternative budsjettforslag for 2019, og ønsker å sette av 20 mill. kroner til investeringstiltak for godstrafikk på Dovrebanen, Rørosbanen, Gjøvikbanen og Kongsvingerbanen.

Nordlandsbanen

Komiteen vil vise til at Saltenpendelen har blitt en lokal suksess. Komiteen vil understreke at gode kommunikasjoner er avgjørende for å oppnå velfungerende bo- og arbeidsmarkedsregioner. Saltenpendelen er, etter komiteens syn, et godt eksempel på et slikt tiltak.

Komiteen er opptatt av å forbedre tilbudet på Saltenpendelen slik at det kan være et godt alternativ til bil, og vil be regjeringen vurdere tiltak som kan gjøre tilbudet mer attraktivt for pendlerne.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti syner til merknader frå Arbeidarpartiet 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 løysingar 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 godstransport på strekninga.

Disse medlemmer er gjort kjent med at mobildekningen for de reisende på Nordlandsbanen mange steder er svært mangelfull, og henstiller til regjeringen og alle dens underliggende virksomheter å finne løsnin-ger på dette.

Ofotbanen

Komiteen understreker Ofotbanens betydning for godstransport i Norge. Målt i tonn går i dag om lag 2/3 av godstransporten på jernbane i Norge på Ofotbanen. I tillegg til malmtransporten er banen viktig for fiskeri- og havbruksnæringene, samt øvrig godstransport mellom Sør- og Nord-Norge.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, registrerer med glede at mange av investeringstiltakene på Ofotbanen fra Nasjonal transportplan 2014–2023 er gjennomført, og kapasiteten på banen har økt. Flertallet viser til at de største kapasitetsproblemene på Ofotbanen ligger på svensk side, og at Trafikverket nå er i gang med planlegging av dobbeltspor på 45 km av strekningen. Planen skal ferdigstilles i 2018. Videre er flertallet tilfreds med at Jernbanedirektoratet følger opp og har satt av midler til konsekvensutredning av dobbeltspor på norsk side i 2019.

Flertallet er kjent med at nye kapasitetsutfordringer på Ofotbanen vil oppstå som følge av forventet vekst innenfor særlig malm- og sjømatnæringene, og at det også etter hvert vil bli behov for tiltak på Narvik stasjon.

Flertallet viser til at Jernbaneverket i samarbeid med svenske myndigheter flere ganger har utredet utbygging av dobbeltspor på Ofotbanen med sikte på økt kapasitet. Felles samarbeid på myndighetsnivå mellom Norge og Sverige blir fortsatt viktig for å oppnå god fremdrift i kapasitetsøkning på Ofotbanen. Flertallet viser også til positive utredninger knyttet til alternative finansieringsløsninger for utbygging av Ofotbanen og anser dette fremdeles som en interessant alternativ finansieringsmulighet.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti understreker viktigheten av Ofotbanen som transportåre for dagligvarer til Nord-Norge og for eksport av fersk fisk fra landsdelen. Kapasiteten på banen er under press, og det er uheldig at midler til nytt påkrevet kryssingsspor ved Narvik stasjon ikke er en del av regjeringens budsjettforslag.

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

Disse medlemmer understreker viktigheten av at en på norsk side innleder samarbeid med svenske

myndigheter om utredninger knyttet til både utbygging og finansiering av dobbeltspor på Ofofbanen, inkludert mulige alternative finansieringsløsninger.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til sitt alternative budsjettopplegg, og foreslår at det i 2019 bevilges 25 mill. kroner til nytt kryssningsspor ved Narvik stasjon.

Raumabanen

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti vil fremheve viktigheten av fortsatt godstransport på Raumabanen sammen med satsing på turisttog for å styrke driftsgrunnlaget på banen. Raumabanen bør også vurderes som en aktuell pilot for utprøving av hydrogen som drivstoff.

Trønderbanen og Meråkerbanen

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til at i årets statsbudsjett er det satt av 10 mill. kroner til planlegging av kapasitetsøkende tiltak på Trønderbanen med nye kryssningsspor på strekningen Stjørdal–Steinkjer og elektrifisering på strekningen Trondheim–Stjørdal og Meråkerbanen. Flertallet viser også til vedtak i revidert budsjett i 2018 om innkjøp av bimodale tog, og ber regjeringen følge opp vedtaket slik at frekvensøkning med halvtimesavganger på Trønderbanen kan gjennomføres.

Målet med elektrifisering og modernisering av Trønderbanen er at flere passasjerer kan benytte dette togtilbudet som følge av økt frekvens og økt togkapasitet, samtidig som det vil gi en reduksjon av klimagassutslippene på strekningen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti finner det høyst oppsiktsvekkende at regjeringen heller ikke i 2019 setter av midler for å komme i gang med elektrifiseringen av Trønderbanen og Meråkerbanen. Etter disse medlemmers syn må det nå stilles nødvendige midler til rådighet slik at de første anleggsarbeidene med elektrifisering av Trønderbanen og Meråkerbanen kan påbegynnes i 2019, og viser i så måte til transport- og kommunikasjonskomiteens reise til Trøndelag 5. og 6. november 2018, der dette ble formidlet unisont. Her ble det også formidlet at det trengs i størrelsesorden 50 mill. kroner for å komme i gang med elektrifiseringen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til Arbeiderpartiets alternative budsjettforslag for 2019, og ønsker å øke bevilgningene til jernbaneinvesteringer med 130 mill. kroner ut over regjeringens budsjettforslag, hvorav 50 mill. kroner settes

av til å komme i gang med elektrifisering av Trønderbanen og Meråkerbanen.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til Senterpartiets alternative budsjett hvor det settes av inntil 150 mill. kroner til elektrifisering av Trønder- og Meråkerbanen.

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

«Stortinget ber regjeringen sørge for nødvendige midler slik at elektrifisering av Trønderbanen og Meråkerbanen kan startes opp i 2019.»

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 foreslås å bevilge 200 mill. kroner til dette formål for Trønder- og Meråkerbanen.

GODS

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, vil vise til at en i gjeldende Nasjonal transportplan 2018–2029 legger til grunn at en skal bruke 18 mrd. kroner på en godspakke som består av mange ulike tiltak, blant annet lengre kryssningsspor og flere kryssningsspor med samtidig innkjøring. Dette må også sees i sammenheng med økt kapasitet på terminalene og effektivisering av disse. Flertallet stiller seg positive til at departementet har satt i gang en prosess som en mellomløsning frem til tiltakene i godspakken begynner å virke, men vil be departementet vurdere behovet for å sette inn strakstiltak allerede nå. Flertallet vil i denne sammenheng vise til Arbeiderpartiets merknad og vise til partiets merknader i innstillingen til Nasjonal transportplan 2018–2029 hvor partiet omprioriterte 2 mrd. kroner fra godspakken til InterCity-tiltak.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti mener det er behov for å intensivere arbeidet med å legge til rette for mer gods på jernbane. Etter disse medlemmers syn er det derfor behov for å øke bevilgningene til infrastrukturtiltak på jernbanen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til Arbeiderpartiets alternative budsjettopplegg for 2019, og ønsker å øke bevilgningene til jernbaneinvesteringer med 130 mill. kroner ut over regjeringens budsjettforslag, hvorav 80 mill. kroner settes

av til tiltak for å styrke godstrafikken. Midlene fordeles slik:

| | |
|--|-----------------|
| Kryssingsspor Narvik stasjon | 25 mill. kroner |
| Godstiltak Bergensbanen og Sørlandsbanen | 15 mill. kroner |
| Godstiltak Dovrebanen, Rørosbanen, Gjøvikbanen og Kongsvingerbanen | 20 mill. kroner |
| Godstiltak Nordlandsbanen/Trønderbanen | 10 mill. kroner |
| Norsenga tømmerterminal, Kongsvinger | 10 mill. kroner |
| Til sammen | 80 mill. kroner |

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti vil peke på at flere tiltak i Jernbanedirektoratets godspakke ikke er prioritert i statsbudsjettet. Dette gjelder f.eks. midler til Narvik stasjon og Narvikterminalen som på forhånd var prioritert av næringslivet som «lavthengende frukt» for økt gods på jernbane.

Dette medlem mener at Narvik stasjon og kapasiteten på Narvikterminalen må sees i sammenheng og er gjensidig avhengig av hverandre. Fremdriften er slik at nye midler må bevilges for 2019 dersom prosjektene skal ferdigstilles som planlagt i 2022. En sporlengde er revet på Narvik stasjon for at oppgradering og forbedring skulle gjennomføres nå. Om ikke midler bevilges for 2019 (beregnet 130 mill. kroner), vil pågående arbeid stoppe opp.

Til dette formål, elektrifisering av Trønderbanen og andre utbyggingstiltak har dette medlem plusset på 400 mill. kroner i sitt alternative budsjett.

POST 74 TILSKUDDSORDNING FOR GODSTRANSPORT PÅ JERNBANE (NY)

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til den dramatiske situasjonen for godstransport på jernbane. Etter disse medlemmers syn må det etableres en insentiv-/støtteordning for overføring av gods fra veg til jernbane. Disse medlemmer har registrert at representanter fra transportnæringen, fagbevegelsen og miljøbevegelsen har formidlet at det trengs i størrelsesorden 200 mill. kroner på årsbasis til en slik insentiv-/støtteordning. Disse medlemmer ser det vil ta noe tid å etablere en slik ordning, men mener alvorlig i situasjonen gjør at et slikt arbeid må intensiveres og derfor bør kunne gjennomføres i første halvår 2019, og at en insentiv-/støtteordning kan være på plass med virkning fra 1. juli 2019.

Komiteen peker på at transport av gods har økt betydelig, og prognosene tilsier at godstransport kommer til å øke betydelig de kommende årene. Hvordan varene fraktes, og hvordan transportnæringen innrettes, er helt avgjørende for å nå klimamålene Stortinget har sluttet seg til. Det er også viktig å bedre trafikksikkerhet og framkommelighet på norske veier i tillegg til

å sikre anstendige lønns- og arbeidsvilkår for alle som jobber i transportnæringen.

Komiteen viser til at det er viktig å se overføring av gods fra vei til sjø og bane i sammenheng. Det er nødvendig å sette inn virkemidler som bedrer konkurransevnen til gods på bane, samtidig som man tar tak i sosial dumping og brudd på regelverket i den useriøse delen av lastebilnæringen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at regjeringen i Jeløya-erklæringen har gjentatt det tverrpolitiske målet om at minst 30 pst. av gods på strekninger over 300 km skal overføres til sjø og bane. Samtidig varsler selskapene som frakter gods på bane, at de må kutte i ansatte og dermed i godsmengden de frakter. CargoNet, som har en markedsandel på nær 70 pst. av all godstrafikk på bane, varslet i september 2018 at de vil kutte rundt 50 årsverk og redusere trafikken med opptil 20 pst.

Disse medlemmer viser til at dette er en varslet krise for gods på bane. Riksrevisjonen undersøkte regjeringens innsats for å overføre gods til bane og konkluderte med at «målet om overføring av godstransport fra vei til sjø og bane er ikke nådd».

Disse medlemmer peker på at næringslivet i Nordland i økende grad etterspør jernbane som transportløsning. Toget har store fortrinn på de lange avstandene til og fra Nord-Norge og er et viktig, miljøvennlig supplement til sjøtransporten. Disse medlemmer understreker viktigheten av å etablere sømløse kombinasjoner mellom båt og bane, spesielt i Nord-Norge-linjen.

ACE Green har kartlagt store potensielle volum både i sørlig og nordlig retning som er kvantifisert til en mulig dobling av godstrafikken på Nordlandsbanen (+ 0,5 mill. tonn/år).

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til Arbeiderpartiets alternative budsjett-opplegg for 2019, og foreslår at det i 2019 bevilges 100 mill. kroner til en ny insentiv-/støtteordning for overføring av gods fra veg til jernbane, med virkning fra 1. juli 2019.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til at etablering av Nord-Norge-linjen mellom Bodø og Tromsø vil styrke den grønne korridoren mellom sør og nord, men det forutsetter selvsagt også at jernbanen er konkurransedyktig og velfungerende.

Dette medlem mener at jernbanen bør være ryggraden i godstransporten på land i vår nordlige landsdel, og opprusting og videre utbygging må forseres.

Dette medlem viser til Dokument 8:22 S (2018–2019) der en rekke tiltak blir foreslått. Et av de aller viktigste grepene er at vi må få en miljøstøtteordning for gods på bane som kan kompensere for den økende kjøreveisavgiften (baneavgiften). Dette er i tråd med ønskene fra næringen selv.

Dette medlem vil vise til at det settes av 200 mill. kroner i Sosialistisk Venstrepartis alternative statsbudsjett til dette.

3.19 Kap. 1353 NSB AS

Post 70 Tilskudd til pensjonsforpliktelser

Komiteen viser til at bevilgningsforslaget er et engangstilskudd til NSB BA for å dekke pensjonsforpliktelser ved utmelding av Statens pensjonskasse, og at dette skal dekke de kostnader som ikke dekkes av avsetninger til pensjon i selskapets egne regnskaper på utmeldingstidspunktet 31. desember 2018.

3.20 Kap. 1354 Statens jernbanetilsyn

Komiteen viser til at bevilgningene til Jernbanetilsynet i saldert budsjett for 2018 var på 92 mill. kroner og at det i regjeringens budsjettframlegg for 2019 er foreslått bevilgninger på 94,1 mill. kroner. Hensyntatt lønns- og prisstigning er dette en liten reell nedgang i bevilgningene fra 2018 til 2019.

Komiteen forutsetter at Jernbanetilsynet med de foreslåtte bevilgningene er i stand til å videreføre aktivitetsnivået fra 2018 til 2019, 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.

3.21 Kap. 1357 Mantena AS

Post 72 Tilskudd til pensjonsforpliktelser

Komiteen viser til at bevilgningsforslaget er et engangstilskudd til Mantena AS for å dekke pensjonsforpliktelser ved utmelding av Statens pensjonskasse, og at dette skal dekke de kostnader som ikke dekkes av avsetninger til pensjon i selskapets egne regnskaper på utmeldingstidspunktet 31. desember 2018.

3.22 Kap. 1360 Kystverket

Komiteen viser til at kap. 1360 Kystverket har fått en økning på 2,6 pst. Deflatoren er på 2,8, så kap. 1360 har en realnedgang på 0,2 prosentpoeng.

Posten nyanlegg og større vedlikehold er foreslått redusert med 56,9 mill. kroner. De påbegynte havneutbedringene i Breivikbotn, Hasvik kommune i Finnmark og Gjerdsvika i Sande kommune, Møre og Romsdal, ferdigstilles i 2019. Det skal foretas farledsutbedringer i innseilingen til Grenland, Bodø, Ålesund og Vannavalen, hvorav de to sistnevnte ferdigstilles i 2019 og de førstnevnte i 2020. Ansvaret for fiskerihavner skal fra 1. januar 2020 overføres til fylkeskommunene.

Tilskudd til kommunale fiskerihavner er foreslått økt med 11 mill. kroner.

Tilskudd til overføring av gods fra vei til sjø utgjør 77,4 mill. kroner. Komiteen viser til at Riksrevisjonen har påpekt behov for tiltak for å nå Stortingets mål. Midlene må brukes slik at det fører til at godsoverføring reelt overføres fra norske veger og til sjø, samt har en nytteeffekt for samfunnet.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til at ett av målene for overføring av fiskerihavnene er å styrke regionene som samfunnsutviklere. Helhetlig regional transportplanlegging vil styrke transportnæringens rolle i lokal samfunnsutvikling. Flertallet er svært fornøyd med at regjeringen vil sette av 10 mill. kroner som regionene kan disponere til ferdigprosjektering av planlagte fiskerihavnetiltak som ligger inne som tiltak i Nasjonal transportplan. Disse midlene vil, sammen med tilgangen til Kystverkets prosjektportefølje, sikre kontinuitet i planleggingen av fiskerihavner.

Flertallet registrerer at regionene er positive til overføring av nye oppgaver, og er tilfredse med at regionene allerede nå kan starte kompetanseoppbygging og forberedelser til overføringen av fiskerihavner.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti vil påpeke at Kystverket har ansvar for bevaring av fyrstasjoner og fyrhistorie som en del av vår felles kulturarv. Kystverket skal arbeide for bedre forvaltning, formidling og allment tilgjengelig ny bruk av fyrstasjonene. Arbeidet skal utføres i samarbeid med Kystmuseene og Norsk Fyrhistorisk Forening.

Disse medlemmer mener dette arbeidet må styrkes i årene framover.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet er opptatt av at kystnasjonen Norge skal styrke infrastrukturen både med hensyn til å bygge fiskerihavner, samt utbedring og fornyelse av farledene. Arbeiderpartiet foreslår derfor å øke satsingen på

kystrelaterte prosjekter innenfor kap. 1360 med totalt 177,6 mill. kroner ut over forslaget i budsjettproposisjonen.

Disse medlemmer konstaterer at regjeringen følger opp sin politikk knyttet til å overføre ansvar for statlige fiskerihavner til regionalt nivå, til tross for at dette ansvaret ikke gjøres gjeldende før 1. januar 2020. Disse medlemmer har tidligere påpekt at en statlig fraskrivelse av dette ansvaret uten en overgangsfase, kan føre til at vi får flere år uten igangsatte fiskerihavneprosjekter. Kystverket har avsluttet sin planleggingsvirksomhet etter vedtak i Stortinget.

Disse medlemmer mener at fiskerihavner og fortsatt utbygging av fiskerihavner er viktig infrastruktur hvor staten må se til at utbygging skjer i hele landet, og at opparbeidet kompetanse i Kystverket må ivaretas.

Post 21 Spesielle driftsutgifter

U-864

Komiteen viser til at Kystverket anbefaler å tildekke U-864, og at regjeringen legger til grunn oppstart av dette arbeidet i 2019. Komiteen viser også til at det lokalt er stor bekymring for konsekvensene av at kvikksølvet ikke blir fjernet, og at det i noen fagmiljøer blir hevdet at det er mulig å heve hele eller deler av lasten, og at dette kan gjøres på en forsvarlig måte. Komiteen vil derfor be regjeringen vurdere om det har tilkommet ny informasjon eller ny teknologi som tilsier at heving av hele eller deler av lasten er miljømessig forsvarlig, før arbeidet med tildekking iverksettes.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti registrerer at regjeringen nå vil starte arbeidet med å tildekke området i tilknytning til ubåten U-864 utenfor Fedje. Disse medlemmer mener at en må forsøke å fjerne mest mulig av kvikksølvlaster om bord før ubåten tildekkes. Disse medlemmer mener det er svært viktig med et tilstrekkelig beslutningsgrunnlag i en så alvorlig sak, hvor det foreligger fare for irreversibel og omfattende miljøskade. Disse medlemmer forutsetter at de faglige uenighetene belyses i sin fulle bredde og at også de ledende fagmiljøer trekkes inn, og fremmer med den bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake med en egen sak om håndteringen av ubåt U-864 utenfor Fedje, der det også blir vurdert å fjerne mest mulig av kvikksølvlaster om bord før området tildekkes.»

Post 30 Nyanlegg og større vedlikehold

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti registrerer at regjeringen reduserer post 30

med 29,9 mill. kroner. Breivikbotn fiskerihavn, Hasvik kommune, Finnmark, og Gjerdsvika fiskerihavn, Sande kommune, Møre og Romsdal, planlegges ferdigstilt i 2019. Det er innført en forskutteringsordning for fiskerihavner- og farledsprojekter innenfor en ramme på 350 mill. kroner ut over gitt bevilgning. 9 av 20 fiskerihavnerelaterte prosjekter i Nasjonal transportplan 2018–2029 har søkt på ordningen. Kun tre prosjekter har fått midler. Disse medlemmer viser til komiteens budsjett høring 17. oktober 2018, hvor KS Bedrift Havn meddelte at tiden er inne for et farledsløft.

Disse medlemmer viser til at ved behandlingen av statsbudsjettet for 2018 ble det vedtatt en ordning for forskuttering av midler til fiskerihavner og farleder for inntil 350 mill. kroner i 2018 (vedtak XLII). I statsbudsjettet for 2019 er det foreslått inntil 350 mill. kroner for 2019 til forskutteringsordningen (forslag V). Disse medlemmer mener det er skapt usikkerhet om det er 350 mill. kroner for 2018 og 350 mill. kroner for 2019, til sammen 700 mill. kroner – eller om det bare er totalt 350 mill. kroner. Disse medlemmer viser i så måte til svar fra samferdselsministeren på budsjettspørsmål, der det framkommer at totalbeløpet for 2018 og 2019 er 350 mill. kroner.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2019 kan inngå avtaler om forskuttering av midler ut over gitt bevilgning på kap. 1360 post 30 Nyanlegg og større vedlikehold, fiskerihavner og farleder, på inntil 700 mill. kroner.»

Disse medlemmer registrerer at det har vært stor interesse knyttet til forskutteringsordningen for fiskeri- og farledsprojekter, der det kom inn totalt 11 søknader med en samlet verdi på 1,3 mrd. kroner. Flere av søknadene, blant annet Mo i Rana havn, gjelder farledsprojekter som er svært viktige for å sikre økt verdiskaping og mer gods på sjøen. I tildelingen for 2018 ble fiskerihavneprosjekter prioritert. Disse medlemmer mener at farledsprojekter også bør kunne falle inn under ordningen med forskuttering.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet mener at med en økning i rammen for forskuttering i 2019, slik Arbeiderpartiet foreslår i sitt alternative budsjettopplegg, vil flere prosjekter kunne realiseres tidligere – både havneprosjekter og farledsprojekter.

Disse medlemmer mener at dette viser at behovet for midler til fiskerihavneprosjekter er stort og at regjeringen ikke prioriterer disse oppgavene i tilstrekkelig grad. I Arbeiderpartiets alternative budsjettopplegg bevilges 115 mill. kroner i tillegg til kap. 1360 post 30. Disse fordeles med 20 mill. kroner til Andenes fiskerihavn, 25 mill. kroner til Kjøllefjord fiskerihavn, 25

mill. kroner til Bømlo fiskerihavn, 30 mill. kroner til Stad skipstunnel og 15 mill. kroner til en generell styrking av posten.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til at regjeringen har opprettet en forskutteringsordning, men at innretningen er slik at den ikke kan benyttes av Andenes havn. Disse medlemmer mener dette er uheldig, spesielt når regjeringen ikke setter av penger til denne havnen utenom ordningen.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti mener at regjeringens forslag til bevilgninger til fiskerihavner er for lavt og ikke bidrar til en positiv utvikling av havnene langs kysten. Dette medlem viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative statsbudsjett hvor det foreslås å bevilge 30 mill. kroner mer til dette formål.

STAD SKIPSTUNNEL

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til budsjettavtalen med Kristelig Folkeparti der det er enighet om å bevilge 20 mill. kroner til å sikre videre fremdrift i prosjekteringen av Stad skipstunnel, med sikte på å gjennomføre prosjektet i tråd med de rammene som er satt i Nasjonal transportplan 2018–2029.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet peker på at Stadhavet er et farlig havstykke som bremser regulariteten på mange typer frakt til sjøs. Fiskebåter, forbåter, brønnbåter og annen type varetransport blir liggende og vente på gunstige værforhold. Bygging av Stad skipstunnel vil bidra til å øke tryggheten for alle som ferdes på Stadhavet, slik at mer gods naturlig kan fraktes med båt i stedet for på vegene. Dette kan bidra til å nå de klimamålene som er satt. Arbeiderpartiet har i sitt alternative budsjettopplegg satt av 30 mill. kroner til planlegging av Stad skipstunnel. Prosjektet er vedtatt med oppstart i første seksårsperiode i Nasjonal transportplan (2018–2029).

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til Senterpartiets alternative budsjett der det er satt av 20 mill. kroner til Stad skipstunnel.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til at Stad skipstunnel kan ha store miljømessige gevinster, samtidig som KS2 pekte på at prosjektet blir langt dyrere enn planlagt, samtidig som Hurtigruten har meldt at de etter all sannsynlighet ikke vil bruke tunnelen. Dette medlem understreker at det er viktig å ha et godt kunnskapsgrunnlag før startbevilgning for prosjektet gis og ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med en oppdatert kostnadsplan og gjennomgang av alle mulige miljøgevinster

Post 34 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til budsjettavtalen med Kristelig Folkeparti og reduserer rammen til post 34 med 15 mill. kroner for 2019. Flertallet merker seg at arbeidet med innseiling til Leirpollen i Tana er forsinket, og tidligst kan starte sent i 2019. Dette er ett av prosjektene som har fått midler som kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift i 2014. Differensiert arbeidsgiveravgift er nå gjeninnført, og prosjekter som har fått klarsignal til oppstart, vil få nødvendige bevilgninger til de er ferdige.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti er forundret over denne regjeringens manglende vilje til å satse på kyst- og havnetiltak, og registrerer at et svakt budsjett for Kystverket svekkes ytterligere gjennom budsjettforliket med Kristelig Folkeparti.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til budsjettavtalen mellom regjeringspartiene og Kristelig Folkeparti der bevilgningen til prosjektet innseiling Leirpollen i Tana reduseres med 15 mill. kroner.

Videre viser disse medlemmer til svar fra samferdselsministeren på budsjettspørsmål, der det framkommer at bevilgningsreduksjonen ikke medfører forsinkelser i prosjektet. Med denne forsikringen støtter disse medlemmer bevilgningsreduksjonen til prosjektet i Tana, men vil samtidig foreslå at disse midlene i stedet omdisponeres til post 30 på Kystverkets budsjett – Nyanlegg og større vedlikehold.

Disse medlemmer viser for øvrig til Arbeiderpartiets budsjettforslag der bevilgninger kyst og havn styrkes betraktelig.

Post 60 Tilskudd til fiskerihavneanlegg

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at det er et stort behov for tilskudd til kommunale fiskerihavner. Dette er en søknadsbasert ordning som kan gi støtte til inntil 50 pst. av søknadssummen. Arbeiderpartiet foreslår i sitt alternative budsjett å øke denne posten med 50 mill. kroner for å styrke utbyggingen av mindre fiskerihavner langs hele kysten.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet mener utbygging av fiskerihavner er avgjørende for økt verdiskaping basert på fiskeriressursene og bosetting i hele landet. Disse medlemmer viser til at Senterpartiet øker tilskuddsposten til fiskerihavner med 20 mill. kroner ut over regjeringens forslag. Videre viser disse medlemmer til Senterpartiets forslag om at fiskerihavner fortsatt skal være et statlig ansvar. Disse

medlemmer mener regjeringen med sitt budsjettforslag viser at de ikke ønsker en satsing forut for overføring til fylkeskommunene, og mener det er uheldig at fylkeskommunene overtar prioriterte prosjekter som det så langt ikke har vært midler til å finansiere.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til at regjeringen foreslår å bevilge mindre til dette formål enn nivået i 2017, samtidig som det over flere år har vært søkt om flere ganger så mye i støtte som det som har vært bevilget fra regjeringen. Dette medlem viser til at hensikten er å stimulere til lokal og regional næringsutvikling. Dette medlem 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. Dette medlem er bekymret over at regjeringen i en slik situasjon legger seg betydelig under det som er det reelle behovet for tilskudd. Dette medlem viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative statsbudsjett, der det foreslås å mer enn doble denne potten ved å øke den med 50 mill. kroner ut over regjeringens forslag.

Post 71 Tilskudd til havnesamarbeid

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet mener at ordningen med havnesamarbeid ikke er tilstrekkelig utnyttet. Stortinget har vedtatt at mer gods skal overføres fra veg til sjø og bane, og ordningen skal legge til rette for økt konkurransevne og styrking av havnenes samarbeidsløsninger. Dette tilskuddet har som formål å stimulere til økt transport via sjø. Arbeiderpartiet styrker i sitt alternative budsjett denne ordningen med 5 mill. kroner.

Post 72 Tilskudd til overføring av gods fra veg til sjø

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti syner til at flåten som handterer innanriks gods-transport på sjø er gammal. Innan bulksegmentet vert gjennomsnittsalderen på båtar anslått til 35 år. Dette gjev grunnlag for å hevde at utskifting av denne flåten til båtar med ny teknologi vil gje lægre klimagassutslepp. Skal ein lukkast med ei slik utskifting, treng næringslønssem og langsiktigheit til å kunne byggja eigenkapital. Desse medlemene meiner staten, som er ein stor kunde gjennom ulike etatar, må nytte innkjøpsmakta si for å sikre dette. I tillegg kan ein ved tildeling av konsesjonar innan havbruk setje krav om at ein del av transporten knytt til nærings skal nytte sjøvegen i staden for landtransport.

På bakgrunn av dette fremmar desse medlemene følgjande forslag:

«Stortinget ber regjeringa gjennomføre justeringar i tilskotsordninga for godsoverføring frå veg til sjø slik at

den i større grad kjem innanriks sjøtransport til gode ved å setja eit tak på kor stort beløp kvar søknad kan støttast med, og å reservere ein del av løyvinga til transport innan norsk territorialfarvatn.»

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet og Senterpartiet syner til tilskotsordninga for godsoverføring til sjø som vart innført i 2017. Så langt har få selskap fått nytte av ordninga, og det er i hovudsak store selskap som har fått tilskot til ruter ut av landet. Årsaka til dette er at andelen last overført per søknad har vore vekta høgt i tildelinga, og i den siste for 2018 har andel gods per krone vore vekta høgt.

Desse medlemene ser at dette kan sjå ut som ei riktig prioritering, men at den er noko kortsiktig. Å bygge opp nærskipfarten og dei rutene som går i norsk territorialfarvatn vil truleg vere viktigare på lengre sikt. Å få etablert eit betre fast rutenett langs kysten, samt sikre det som er, meiner desse medlemene må bli prioritert framover. Denne ordninga kan og bør nyttast til dette. Ved å setje eit tak for kor mykje som kan tildelast kvart prosjekt, anslagsvis mellom 5 og 10 mill. kroner, og ein andel av den samla potten bør vere øyremerket innanriks kystfart, kan ein bidra til å sikre og utvikle norsk skipsfart.

Desse medlemene merkar seg og at nokre av dei som har fått tildelt midlar har trekt søknadene sine, og meiner då at dei andre søkjarane raskt må vurderast på nytt slik at ein får prosjekt i gang og at midlane vert nytta. Det kan gjerast ved at prosjekt som ikkje når opp i hovudtildelinga, vert prioriterte slik at ledige midlar raskt kan kome dei til nytte utan at det er behov for nye søknadsrundar.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet mener at det er viktig å finne treffsikre incentivordninger som fungerer slik at en kan nå målet om en større mengde gods som fraktes sjøvegen, uten at det er konkurransevridende for andre aktører.

Kystrederiene har i et notat av 6. november 2018 kommentert tildelingen av tilskuddsmidlene for 2018 og skriver der at tildelingen har vakt forundring i næringsgen. Kystrederiene skriver:

«Enkelte av tildelingene gikk på forlengelse av eksisterende rute med ekstra anløp i Oslofjorden. Det ble gitt tilskudd til linjer hvor det allerede var innarbeidet aktører i på samme distanse. Slike tilskudd vil virke direkte konkurransevridende. På andre søknader som fikk avslag var det vanskelig å forstå begrunnelsen for avslaget».

Ved neste tildelingsrunde kommenterer Kystrederiene tildelingen blant annet slik:

«Tildelingen av Hav Line går til et nytt konsept for et prosessfartøy som på reisen fra Vestlandet til Hirtshals

vil foreta slakting og pakking av laks som ellers ville ha blitt bearbeidet i Norge og transportert med bil.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet peker på Riksrevisjonens skarpe kritikk av manglende måloppnåelse knyttet til Stortingets vedtak om økt overføring av gods fra veg til sjø og bane. En overføring fra veg til sjø vil gi positiv klimaeffekt, bedre fremkommelighet og bedre miljøeffekt og er et viktig mål. Arbeiderpartiet styrker denne posten med 22,6 mill. kroner i sitt alternative budsjett, slik at total bevilgning blir 100 mill. kroner.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti merker seg at med regjeringens forslag så underoppfyller de det årlige gjennomsnittet av det som ble lovet i NTP. 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 på et lavere nivå enn årssnittet for NTP. Dette medlem viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative statsbudsjett, der det foreslås å øke tilskuddsordningen med 30 mill. kroner.

Post 73 Tilskudd til effektive og miljøvennlige havner

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti er positiv til at det er opprettet en egen tilskuddsordning med det siktemål å gjøre havnene mer effektive og miljøvennlige. Dette medlem understreker at dette er et viktig formål, og mener at regjeringens forslag til bevilgning er langt lavere enn det reelle behovet. Dette medlem viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative statsbudsjett hvor det foreslås å bevilge 50 mill. kroner ut over regjeringens forslag til dette formål.

3.23 Kap. 1362 Oljevern- og miljøsenter i Lofoten og Vesterålen

Komiteen viser til at det settes av 27,3 mill. kroner til Senter for oljevern og marint miljø (SOMM). Senteret er lokalisert i Svolvær i Vågan kommune i Nordland, og startet opp i februar 2018. Det skal også etableres virksomhet på Fiskebøl i Hadsel kommune i samme fylke.

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

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at Senter for oljevern og marint miljø skal ha delt lokalisering mellom Svolvær i Vågan

kommune (kompetansesenter) og Fiskebøl i Hadsel kommune (med tilhørende FoU/praktiske oppgaver). Den delen av SOMM som skal ligge i Vågan er på plass, og i løpet av 2019 må også lokaliteter og oppgaver i Hadsel på plass.

SOMM skal ha nasjonale oppgaver og internasjonale ambisjoner. Gjennom samarbeid med relevante fagmyndigheter og aktører innen området skal senteret bidra til tilrettelegging for tiltak knyttet til oljevern og opprydding av marin plastforsøpling. SOMM skal også ta ut potensialet knyttet til felles kunnskapsgrunnlag og nettverk mellom marin plastforsøpling og oljevern, samt gjenbruk av løsninger og overføringsverdi/spleiselag mellom de to temaene der dette er hensiktsmessig.

SOMM skal være en bestiller og utfører av tjenester og produkter med nasjonalt behov, og med nasjonalt og internasjonalt markedspotensial. SOMM skal bidra til at det blir utviklet kommersielle tjenester og produkter innen oljevern og marin forsøpling. Utviklingen av senteret skal skje i dialog med kommunene og regionalt næringsliv.

3.24 Kap. 4360 Kystverket

Post 2 Andre inntekter

Komiteen viser til at denne posten omfatter refusjoner og inntekter fra eksterne og inntekter knyttet til statens beredskap mot akutt forurensning. Komiteen viser til at regjeringen budsjetterer med 12,3 mill. kroner i slike inntekter i 2019. Komiteen merker seg at det er knyttet en merinntektsfullmakt til posten, jf. forslag til romertallsvedtak i innstillingen.

3.25 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 617,4 mill. kroner til posttjenester. Bevilgningen omfatter 83,4 mill. kroner til kontrakten med Easy2You-Logistikk og Transport AS for omdeling av aviser på lørdager, og 534 mill. kroner til Posten Norge AS. Dette vil i 2019 sikre at alle får post levert fem dager i uken.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til at digitaliseringen av samfunnet skjer svært raskt, og behovet for å sende brevpost går kraftig ned. Resultatet av sterkt fallende brevolum er at det i statsbudsjettet for 2019 bevilges statlig kjøp av posttjenester på 617,4 mill. kroner. Flertallet er kjent med at departementet har hatt forslag til endringer i postloven på høring og at regjeringen tar sikte på å legge frem forslag for Stortinget før årsskiftet.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til forslaget om endringer i postloven som har vært på høring og som regjeringen har varslet at kommer til Stortinget i løpet av 2018. Disse medlemmer er svært kritisk til å kutte antall ombæringsdager til 2,5, men vil kommentere nærmere og fremme egne forslag i forbindelse med saken når den foreligger for Stortinget.

3.26 Kap. 1380 og 4380 Nasjonal kommunikasjonsmyndighet

Komiteen viser til at det foreslås å øke bevilgningen fra 196,9 mill. kroner i 2018 til 224,6 mill. kroner i 2019. Komiteen merker seg at økningen skyldes satsingene på forenklet fiberutbygging og IKT-sikkerhet og -beredskap, samt økning knyttet til tilsynsoppgaver etter ny lov om elektroniske tillitstjenester. Komiteen merker seg at disse satsingene innebærer elleve nye årsverk i Nasjonal kommunikasjonsmyndighet og 8,8 mill. kroner for å styrke sikkerhets- og beredskapsarbeidet. Komiteen merker seg 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 har etaten ansvar for markedskontroll av radio- og terminalutstyr og utfører løpende oppgaver i forbindelse med sikkerhet og beredskap på ekommarkedet. Etaten representerer også norske interesser internasjonalt på post- og ekomområdet.

Post 45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold

Komiteen viser til at det foreslås bevilget 16,4 mill. kroner. Det er en økning på 2,6 mill. kroner fra saldert budsjett 2018. Komiteen merker seg at bevilgningen bl.a. vil brukes til måleutstyr til tilsynsvirksomhet på frekvensområdet, videreutvikling av Nasjonal kommunikasjonsmyndighets IT-løsninger og IT-utstyr og til utvikling av analysemodeller som benyttes i etatens arbeid med reguleringen av ekommarkedet.

Post 70 Tilskudd til telesikkerhet og beredskap

Komiteen viser til at det foreslås bevilget 183 mill. kroner, en videreføring fra saldert budsjett 2018. Komiteen merker seg at bevilgningen skal brukes til å sikre avtaler om sikkerhet og beredskap. Komiteen merker seg at regjeringen argumenterer med at ekstremvær, og ikke minst økt avhengighet av elektronisk kommunikasjon, gjør at det er behov for å styrke beredskapsevnen og øke robustheten i ekomnettene. Komiteen merker seg at bevilgningene også brukes til programmet Forsterket ekom som innebærer at det utpekes ett område i den enkelte kommune som er særlig viktig for lokal krisehåndtering. Komiteen viser til at midlene også skal benyttes til å spesifisere og igangsette

en pilot for et alternativt kjernenett og å legge til rette for fiberkabler til utlandet.

Post 71 Tilskudd til bredbåndsutbygging

Komiteen viser til at det foreslås bevilget 99,8 mill. kroner. Tilskuddet skal bidra til utbygging av bredbånd i geografiske områder der det ikke er kommersielt grunnlag for investeringer.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti merker seg at dette er en reduksjon fra 149,7 mill. kroner som ble bevilget i 2018.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til budsjettavtalen med Kristelig Folkeparti, der rammen for tilskudd til bredbåndsutbygging blir øket med 100 mill. kroner. Samlet ramme etter økningen er etter dette 199,8 mill. kroner, som er en økning på 50,1 mill. kroner sammenlignet med budsjettet for 2018. Flertallet viser til at en økning av tilskuddet vil bety at flere prosjekter i områder der det ellers ikke er kommersielt grunnlag for utbygging, kan iverksettes. Samtidig er det viktig at kommunene gjør sin del av jobben ved å utarbeide gode bredbåndsplanner, legger til rette for tilgang for fiberkabel i offentlig infrastruktur og følger ledningsforskriften slik at kostnadene ved utbygging blir så lave som mulig.

Flertallet viser til at utbyggingen av mobil- og bredbåndsnettet i hovedsak skjer på kommersielle vilkår, og at det har vært bred politisk tilslutning til en slik modell. Den kommersielle utbyggingen har sikret betydelige investeringer i mobil- og bredbåndsnettet over mange år, i 2017 på 8,35 mrd. kroner, og investeringstallene forventes å forbli på et svært høyt nivå også i 2018 og 2019.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet mener regjeringen har en utilstrekkelig satsing på bredbånd i områder som ikke er kommersielt interessante for private utbyggere. Vi går inn i en framtid der utbygging av 5G-nett vil føre til et stort behov for bredbånd. Derfor har Arbeiderpartiet og Senterpartiet i sine alternative budsjetter foreslått en økning på 400,3 mill. kroner ut over budsjettforslaget fra regjeringen. Arbeiderpartiet og Senterpartiet foreslår at det bevilges 500 mill. kroner i tilskudd til ikke-kommersiell utbygging av bredbånd.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til at utbygging av bredbånd i distriktene ikke bare er god IKT-politikk, men god distriktspolitikk, 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 – IT-politikk. Budsjettkapitler og komiteens merknader til disse

4.1 Kap. 541 IT-politikk

Komiteen viser til at bevilgningen på 15,3 mill. kroner skal benyttes til gjennomføring og videreutvikling av IT-politikken. Midlene skal benyttes til tiltak som skal bekjempe digitale skiller i befolkningen, styrking av befolkningens digitale kompetanse og koordinering av Norges interesser i arbeidet med det digitale indre markedet i EU. Bevilgningen skal også bidra til å nå målene om at forvaltningen i Norge er effektiv, åpen, samordnet og har høy tillit i befolkningen, og at digitaliseringen i samfunnet gir gode vilkår for deltakelse, verdiskaping og innovasjon i offentlig og privat sektor.

Komiteen viser til brev fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet av 13. november 2018.

Det fremgår av departementets brev at det ikke er riktig at saken ble sendt på høring sommeren 2018 og at saken er planlagt sendt på høring i løpet av november. Komiteen er kjent med at saken ble sendt på høring 29. november 2018.

4.2 Kap. 542 Internasjonalt IT-samarbeid og utviklingsprogram

Komiteen viser til at forslaget til bevilgningen på 51,2 mill. kroner gjelder EU-programmer som Norge tar del i etter EØS-avtalen, og som er knyttet til utviklingen av informasjonssamfunnet og elektronisk forvaltning. Bevilgningsforslaget dekker programkontingenter og andre utgifter til EU-programmer, samt etterslep fra avsluttende EU-programmer. Årlig medlemskontingent for norsk deltakelse i EU-programmer fastsettes i euro av EU-kommisjonen på grunnlag av ventet fremdrift under det enkelte program.

5. Oppfølging av anmodningsvedtak

Komiteen viser til at regjeringen i budsjettproposisjonen gjør rede for oppfølging av i alt 20 anmodningsvedtak under Samferdselsdepartementets ansvarsområde.

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

Komiteen har merknader til følgende vedtak:

Vedtaks 263

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til anmodningsvedtak nr. 263 av 14. desember 2017, om at

staten i de videre planene må sikre at kollektivløsning på Nedre Romerike skal være baneløsning, altså skinnegående transport. Disse medlemmer legger fortsatt dette til grunn, og ber regjeringen følge opp dette videre.

Vedtaks 838

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til at Sosialistisk Venstrepartis syn på oppfølgingen av dette anmodningsvedtaket vil komme frem i merknader til Meld. St. 6 (2018–2019) som behandles av kommunal- og forvaltningskomiteen.

Vedtaks 957

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti merker seg at regjeringen ikke vil følge opp vedtak nr. 957, og viser til et annet vedtak om samme tema som ble vedtatt i Meld. St. 41 (2016–2017) Klimastrategi for 2030 – norsk omstilling i europeisk samarbeid. Disse medlemmer viser til at vedtaket som ble gjort i Meld. St. 41, ikke er tilsvarende vedtak 957. I vedtak 957 har Stortinget eksplisitt bedt om at det skulle gjøres endringer i krav om offentlige anskaffelser om at nullutslippssferger måtte benyttes der det er mulig. I vedtaket fra Meld. St. 41 (2016–2017) står det ikke spesifisert noe om lov om offentlige anskaffelser. Disse medlemmer understreker derfor at dette er to forskjellige vedtak, og ber regjeringen følge opp vedtak 957 og faktisk utarbeide krav i forskrift til lov om offentlige anskaffelser om at alle nye ferger og rutebåter benytter lav- eller nullutslippsteknologi når situasjonen tilsier at det er mulig.

6. Omtale av særlige tema

6.1 Samfunnssikkerhet

Komiteen viser til transport- og kommunikasjonskomiteens fylkesreise til Trøndelag 5. og 6. november 2018, der det fra Forsvarets side ble orientert om erfaringene fra militærøvelsen Trident Juncture 18. Ifølge orienteringen er det nå ikke lenger mulig å bruke en rekke norske jernbanestasjoner som tidligere ble brukt for transport av forsvarsmateriell til dette formålet. Det ble blant annet vist til manglende lasteramper. Det ble også orientert om at en rekke viktige vegbruer ikke er dimensjonert for Forsvaret, og det ble særlig vist til Finnmark. Komiteen mener samferdselssektorens betydning som en del av totalforsvaret må sterkere vektlegges – både for veg, jernbane, flyplasser og havner. Etter komiteens syn må dette vektlegges sterkere ved neste rullering av Nasjonal transportplan.

Komiteen fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sikre at transportsektorens rolle som en del av totalforsvaret blir hensyntatt i arbeidet med rullering av Nasjonal transportplan.»

7. Forslag fra mindretall

Rammeuavhengige forslag

Forslag fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen sørge for at overføring av kjøp av innenlandske flyruter (FOT-ruter) utsettes til regjeringens luftfartsutvalg har avgitt innstilling og saken er forelagt Stortinget til behandling.

Forslag 2

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

Forslag 3

Stortinget ber regjeringen sørge for nødvendige midler slik at elektrifisering av Trønderbanen og Meråkerbanen kan startes opp i 2019.

Forslag 4

Stortinget ber regjeringen komme tilbake med en egen sak om håndteringen av ubåt U-864 utenfor Fedje, der det også blir vurdert å fjerne mest mulig av kvikksølvlasten om bord før området tildekkes.

Forslag 5

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2019 kan inngå avtaler om forskuttering av midler ut over gitt bevilgning på kap. 1360 post 30 Nyanlegg og større vedlikehold, fiskerihavner og farleder, på inntil 700 mill. kroner.

Forslag 6

Stortinget ber regjeringa gjennomføre justeringar i tilskotsordninga for godsoverføring frå veg til sjø slik at den i større grad kjem innanriks sjøtransport til gode ved å setja eit tak på kor stort beløp kvar søknad kan støttast med, og å reservere ein del av løyvinga til transport innan norsk territorialfarvatn.

Forslag fra Arbeiderpartiet:

Forslag 7

Stortinget ber regjeringen sørge for at E16 Filefjellprosjektet utvides til også å omfatte strekningen Turtne-Øye i Vang kommune.

Forslag fra Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 8

Stortinget ber regjeringen skjerpe nullvekstmålet og legge til grunn et mål om å skjerpe den totale personbiltrafikken kraftig for byene Oslo, Bergen og Trond-

heim. Regjeringen skal gå i dialog med byene for å finne et ambisiøst og realistisk mål.

Forslag 9

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 10

Stortinget ber regjeringen fortsette planleggingen av Ringeriksbanen som et rent jernbaneprojekt, og utsette eventuell bygging av vei langs samme strekning. Midlene som spares i 2019 ved å stanse planleggingen av veien, overføres til andre jernbaneformål.

8. Komiteens tilråding

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

Komiteens tilråding II, III og IV fremmes av en samlet komité.

Komiteens tilråding V fremmes av komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre. Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet støtter tilråding V subsidiært.

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

Komiteens tilråding VII og VIII fremmes av en samlet komité.

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

Komiteens tilråding X, XI, XII og XIII fremmes av en samlet komité.

Komiteens tilråding B (rammeuavhengig vedtak) fremmes av en samlet komité.

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

vedtak:

A.

Rammeområde 17
(Transport og kommunikasjon)

I

På statsbudsjettet for 2019 bevilges under:

| Kap. | Post | Formål | Kroner | Kroner |
|----------|------|---|----------------|--------|
| Utgifter | | | | |
| 541 | | IT-politikk | | |
| | 22 | Utvikling, gjennomføring og samordning av IT-politikken, <i>kan overføres, kan nyttes under post 70</i> | 7 329 000 | |
| | 70 | Forvaltningsutvikling og samordning av IT-politikken, <i>kan nyttes under post 22</i> | 8 029 000 | |
| 542 | | Internasjonalt IT-samarbeid | | |
| | 1 | Driftsutgifter | 4 795 000 | |
| | 70 | Internasjonale program, <i>kan overføres</i> | 46 408 000 | |
| 1300 | | Samferdselsdepartementet | | |
| | 1 | Driftsutgifter | 194 811 000 | |
| | 70 | Tilskudd til internasjonale organisasjoner | 42 000 000 | |
| | 71 | Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv. | 69 000 000 | |
| | 72 | Tilskudd til samferdselsberedskap | 3 000 000 | |
| | 75 | Tilskudd til Norsk Teknisk Museum | 7 100 000 | |
| | 76 | Tilbakebetaling NELS-samarbeidet | 3 100 000 | |
| 1301 | | Forskning og utvikling mv. | | |
| | 21 | Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv. | 16 000 000 | |
| | 50 | Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i> | 179 000 000 | |
| 1310 | | Flytransport | | |
| | 70 | Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan overføres</i> | 717 400 000 | |
| 1311 | | Tilskudd til regionale flyplasser | | |
| | 71 | Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres</i> | 45 000 000 | |
| 1313 | | Luftfartstilsynet | | |
| | 1 | Driftsutgifter | 229 900 000 | |
| 1314 | | Statens havarikommisjon for transport | | |
| | 1 | Driftsutgifter | 76 700 000 | |
| 1320 | | Statens vegvesen | | |
| | 1 | Driftsutgifter | 4 334 900 000 | |
| | 22 | Drift og vedlikehold av riksveier, <i>kan overføres, kan nyttes under post 29 og post 30</i> | 6 631 800 000 | |
| | 28 | Trafikant- og kjøretøytilsyn, <i>kan overføres</i> | 2 179 500 000 | |
| | 29 | OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i> | 1 631 400 000 | |
| | 30 | Riksveinvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 22, post 29 og post 31</i> | 12 555 200 000 | |
| | 31 | Skredsikring riksveier, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i> | 1 043 400 000 | |
| | 34 | Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i> | 18 300 000 | |
| | 36 | E16 over Filefjell, <i>kan overføres</i> | 85 700 000 | |
| | 61 | Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene | 264 500 000 | |
| | 62 | Skredsikring fylkesveier, <i>kan overføres</i> | 776 900 000 | |

| Kap. | Post | Formål | Kroner | Kroner |
|------|------|--|---------------|--------|
| | 63 | Tilskudd til gang- og sykkelveier, <i>kan overføres</i> | 78 500 000 | |
| | 64 | Utbedring på fylkesveier for tømmertransport | 25 000 000 | |
| | 72 | Kjøp av riksveiferjetjenester, <i>kan overføres</i> | 1 277 300 000 | |
| | 73 | Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene | 531 400 000 | |
| 1321 | | Nye Veier AS | | |
| | 70 | Tilskudd til Nye Veier AS | 5 431 900 000 | |
| 1323 | | Vegtilsynet | | |
| | 1 | Driftsutgifter | 19 000 000 | |
| 1330 | | Særskilte transporttiltak | | |
| | 60 | Utvidet TT-ordning for brukere med særskilte behov, <i>kan overføres</i> | 184 200 000 | |
| | 61 | Belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. i byområdene, <i>kan overføres, kan nyttes under post 64</i> | 752 000 000 | |
| | 63 | Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter, <i>kan overføres</i> | 1 532 000 000 | |
| | 64 | Belønningsmidler til bymiljøavtaler og byvekstavtaler, <i>kan overføres</i> | 771 000 000 | |
| | 65 | Konkurransen Smartere transport, <i>kan overføres</i> | 15 400 000 | |
| | 70 | Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen–Kirkenes | 725 100 000 | |
| | 76 | Reiseplanlegger og elektronisk billettering, <i>kan overføres</i> | 34 100 000 | |
| | 77 | Kjøp av tjenester fra Entur AS | 14 200 000 | |
| 1352 | | Jernbanedirektoratet | | |
| | 1 | Driftsutgifter | 468 500 000 | |
| | 21 | Spesielle driftsutgifter – planer og utredninger, <i>kan overføres, kan nyttes under post 72</i> | 208 200 000 | |
| | 70 | Kjøp av persontransport med tog, <i>kan overføres</i> | 4 195 100 000 | |
| | 71 | Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 72, post 73 og post 74</i> | 8 423 500 000 | |
| | 72 | Kjøp av infrastrukturtenester – planlegging av investerin- ger, <i>kan overføres, kan nyttes under post 71 og post 73</i> | 2 153 000 000 | |
| | 73 | Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 71, post 72 og post 74 ...</i> | 9 988 700 000 | |
| 1353 | | NSB AS | | |
| | 70 | Tilskudd til pensjonsforpliktelser | 490 300 000 | |
| 1354 | | Statens jernbanetilsyn | | |
| | 1 | Driftsutgifter | 73 500 000 | |
| | 21 | Spesielle driftsutgifter – tilsyn med tau- og kabelbaner og fornøylesinnretninger | 20 600 000 | |
| 1357 | | Mantena AS | | |
| | 72 | Tilskudd til pensjonsforpliktelser | 390 400 000 | |
| 1360 | | Kystverket | | |
| | 1 | Driftsutgifter, <i>kan nyttes under post 45</i> | 1 715 100 000 | |
| | 21 | Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres</i> | 44 000 000 | |
| | 30 | Nyanlegg og større vedlikehold, <i>kan overføres</i> | 378 500 000 | |
| | 34 | Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i> | 25 200 000 | |
| | 45 | Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 1</i> | 270 500 000 | |
| | 60 | Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres</i> | 42 000 000 | |
| | 71 | Tilskudd til havnesamarbeid | 10 900 000 | |

| Kap. | Post | Formål | Kroner | Kroner |
|------|------|--|-------------|-----------------------|
| | 72 | Tilskudd for overføring av gods fra vei til sjø, <i>kan overføres</i> | 77 400 000 | |
| | 73 | Tilskudd til effektive og miljøvennlige havner, <i>kan overføres</i> | 50 000 000 | |
| 1362 | | Senter for oljevern og marint miljø | | |
| | 50 | Tilskudd | 27 300 000 | |
| 1370 | | Posttjenester | | |
| | 70 | Kjøp av post- og banktjenester, <i>kan overføres</i> | 617 400 000 | |
| 1380 | | Nasjonal kommunikasjonsmyndighet | | |
| | 1 | Driftsutgifter | 224 600 000 | |
| | 45 | Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i> | 16 400 000 | |
| | 70 | Tilskudd til telesikkerhet og -beredskap, <i>kan overføres</i> | 183 000 000 | |
| | 71 | Tilskudd til bredbåndsutbygging, <i>kan overføres</i> | 199 750 000 | |
| | 72 | Tidlig frigjøring av 700 MHz-båndet, <i>kan overføres</i> | 150 000 000 | |
| | | Totale utgifter | | 73 006 122 000 |

Inntekter

| | | | | |
|------|----|---|---------------|----------------------|
| 4300 | | Samferdselsdepartementet | | |
| | 1 | Refusjon fra Utenriksdepartementet | 2 700 000 | |
| 4313 | | Luftfartstilsynet | | |
| | 1 | Gebyrinntekter | 141 100 000 | |
| 4320 | | Statens vegvesen | | |
| | 1 | Salgsinntekter m.m. | 220 000 000 | |
| | 2 | Diverse gebyrer | 500 000 000 | |
| | 3 | Refusjoner fra forsikringsselskaper | 111 700 000 | |
| 4330 | | Særskilte transporttiltak | | |
| | 1 | Gebyrer | 14 200 000 | |
| 4331 | | Infrastrukturfond | | |
| | 85 | Avkastning infrastrukturfond | 2 053 000 000 | |
| 4352 | | Jernbanedirektoratet | | |
| | 1 | Innbetalinger til Norsk jernbaneskole og Norsk jernbane- museum | 98 600 000 | |
| 4354 | | Statens jernbanetilsyn | | |
| | 1 | Gebyrer for tilsyn med tau- og kabelbaner og fornøyelsesinnretninger | 14 700 000 | |
| 4360 | | Kystverket | | |
| | 2 | Andre inntekter | 12 300 000 | |
| 4380 | | Nasjonal kommunikasjonsmyndighet | | |
| | 1 | Diverse gebyrer | 600 000 | |
| 5619 | | Renter av lån til Avinor AS | | |
| | 80 | Renter | 30 300 000 | |
| 5624 | | Renter av Svinesundsforbindelsen AS | | |
| | 80 | Renter | 3 000 000 | |
| | | Totale inntekter | | 3 202 200 000 |

II

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2019 kan:

1.

| overskride bevilgningen under | mot tilsvarende merinntekt under |
|-----------------------------------|----------------------------------|
| kap. 1313 post 1 | kap. 4313 post 2 |
| kap. 1320 postene 1, 22, 28 og 30 | kap. 4320 post 1 |

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

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

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

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

III

Fullmakt til overskridelse

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2019 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 forurensning uten opphold og før Kongen kan gi slikt samtykke.

IV

Tilsagnsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2019 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 |
|------|------|---|--------------------|
| 1320 | | Statens vegvesen | |
| | 63 | Tilskudd til gang- og sykkelveier | 40 mill. kroner |
| 1352 | | Jernbanedirektoratet | |
| | 74 | Tilskudd til eksterne | 1 340 mill. kroner |
| 1380 | | Nasjonal kommunikasjonsmyndighet | |
| | 70 | Tilskudd til telesikkerhet og -beredskap, fiberkabler | 20 mill. kroner |

V

Fullmakter til forskuttering

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2019 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 og 36 | Investeringer, riksvei | 2 600 mill. kroner |
| 1360 | | Kystverket | |
| | 30 | Nyanlegg og større vedlikehold, fiskerihavner og farleder | 350 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 2019 kan:

1.

| | |
|--|---|
| starte opp dette investeringsprosjektet: rv. 5 Kjosnesfjorden | innenfor en kostnadsramme på: 1 331 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

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 | 1 500 mill. kroner |

b.

| Kap. | Post | Betegnelse | Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser |
|------|--------------|------------------------|---|
| 1320 | | Statens vegvesen | |
| | 30, 31 og 36 | Investeringer, riksvei | 3 000 mill. kroner |
| 1360 | | Kystverket | |
| | 21 og 30 | Investeringer | 330 mill. kroner |

VII

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

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2019 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 | | |
| | 22 | Drift og vedlikehold | 8 400 mill. kroner | 2 700 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 riksveiferjedriften

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2019 kan forplikte staten for fremtidige budsjettår ut over gitt bevilgning på kap. 1320 Statens

i Prop. 1 S. Samferdselsdepartementet gis fullmakt til å prisjustere kostnadsrammen i senere år.

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

vegvesen, post 72 Kjøp av riksveiferjetjenester, slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 9 700 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 2019 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 21 600 mill. kroner og årlige forpliktelser ikke overstiger 5 400 mill. kroner.

X

Salg og bortfeste av fast eiendom

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2019 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 2019 for det togmateriellet som inngår i statens kjøp av persontransporttjenester med tog på kap. 1352 Jernbanedirektoratet, post 70 Kjøp av persontransport med tog, kan:

- a. gi en restverdigaranti for bokførte verdier på inntil 7 103 mill. kroner.
- b. gi ytterligere restverdigaranti til oppgraderinger og nyinvesteringer innenfor en ramme på inntil 3 007 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 2019 uten bevilgning.

XIII

Overføringer til og fra reguleringsfond

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2019 kan overføre inntil 10 mill. kroner til eller fra Nasjonal kommunikasjonsmyndighets reguleringsfond.

B.

Rammeuavhengige vedtak

Stortinget ber regjeringen sikre at transportsektorens rolle som en del av totalforsvaret blir hensyntatt i arbeidet med rullering av Nasjonal transportplan.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 4. desember 2018

Helge Orten

leder

Solveig S. Abrahamsen

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

Arne Nævra

ordf. for kap. 1300 post 74, kap. 4360 og kap. 1320 post 63, kap. 1380 og 4380

Nils Aage Jegstad

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

Tor André Johnsen

ordf. for kap. 1320 postene 1, 22, 23, 28, 61, 64 og 73, kap. 1323, og kap. 1330 post 75

Øystein Langholm Hansen

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

Dagfinn Henrik Olsen

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

Sverre Myrli

ordf. for kap. 1352 og 1353, kap. 1354 og 1357 4352 og kap. 4354

Siv Mossleth

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

Kirsti Leirtrø

ordf. for kap 1320 post 29 og 30

Bengt Fasteraune

ordf. for kap. 1370

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

Morten Stordalen

ordf. for kap. 1300, 1321 og 4300

Ingalill Olsen

ordf. for kap. 1330 post 70, kap 1360

VEDLEGG 1

Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråd Jon Georg Dale til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 2. november 2018

Rettingar i Prop. 1 S (2018-2019) for Samferdselsdepartementet

Det er oppdaga enkelte feil i Samferdselsdepartementet sin budsjettproposisjon for 2019.

Desse er gjort greie for i vedlegget

VEDLEGG til VEDLEGG 1

Prop. 1 S (2018-2019) Samferdselsdepartementet. Rettingar pr. 2. november 2018

På side 37, 1. spalte, 1. avsnitt, står det:

Ansvar for statens tilskudd til Redningsselskapet overføres 1. januar 2019 fra Samferdselsdepartementet til Justis- og beredskapsdepartementet, og bevilgningen på 106,2 mill. kr er overført til kap. 455 Redningstjenesten, post 73.

Dette skal vere:

Ansvar for statens tilskudd til Redningsselskapet overføres 1. januar 2019 fra Samferdselsdepartementet til Justis- og beredskapsdepartementet, og bevilgningen på 103,6 mill. kr er overført til kap. 455 Redningstjenesten, post 73.

På side 136, 1. spalte, 5. avsnitt, står det:

Det legges til grunn en samlet ramme på om lag 5,2 mrd. kr til bymiljøavtalen i 2019, inkludert Oslopakke 3.

Dette skal vere:

Det legges til grunn en samlet ramme på om lag 5,4 mrd. kr til bymiljøavtalen i 2019, inkludert Oslopakke 3.

På side 136, 2. spalte, 1. avsnitt, står det:

I 2019 er det lagt opp til å bruke om lag 0,8 mrd. kr i statlige midler og bompenger til tiltak på riksveinettet i Oslo og Akershus, hvorav 460 mill. kr til E16 Sandvika–Wøyen.

Dette skal vere:

I 2019 er det lagt opp til å bruke om lag 1,0 mrd. kr i statlige midler og bompenger til tiltak på riksveinettet i Oslo og Akershus, hvorav 460 mill. kr til E16 Sandvika–Wøyen.

På side 136, 2. spalte, 1. avsnitt, står det:

I rammen til oppfølging av bymiljøavtalen er det lagt inn 170 mill. kr til tiltak for kollektivtrafikk, sykkel og gange langs riksvei på kap. 1320, post 30.

Dette skal vere:

I rammen til oppfølging av bymiljøavtalen er det lagt inn 235 mill. kr til tiltak for kollektivtrafikk, sykkel og gange langs riksvei på kap. 1320, post 30.

På side 136, 2. spalte, 4. avsnitt, står det:

Det er videre lagt opp til å bruke om lag 1 mrd. kr i bompenger til store kollektivtrafikktiltak.

Dette skal vere:

Det er videre lagt opp til å bruke om lag 1 mrd. kr i bompenger til andre store kollektivtrafikktiltak.

På side 137 står det:**Tabell 5.15 Foreløpig forslag til fordeling av midler i 2019**

| | Mill. 2019-kr | | |
|--|---------------|-----------|-------|
| | Budsjett 2019 | | |
| | Stat/lokalt | Bom/annen | Sum |
| <i>Riksvei</i> | | | |
| E16 Sandvika–Wøyen | | 460 | 460 |
| Planlegging | 15 | | 15 |
| Nytt trafikantbetalingssystem (nye bomstasjoner) | | 150 | 150 |
| Bymiljøavtale – programområdetiltak riksvei | 170 | | 170 |
| Sum riksvei | 185 | 610 | 795 |
| Fornebubanen | 391 | 185 | 576 |
| ... | ... | ... | ... |
| Sum | 1 903 | 3 256 | 5 159 |

Dette skal vere:

Tabell 5.15 Foreløpig forslag til fordeling av midler i 2019

| | Mill. 2019-kr | | |
|---|---------------|-----------|-------|
| | Budsjett 2019 | | |
| | Stat/lokalt | Bom/annen | Sum |
| <i>Riksvei</i> | | | |
| E16 Sandvika–Wøyen | | 460 | 460 |
| Planlegging ¹ | 15 | | 15 |
| Nytt trafikantbetalingssystem (nye bomstasjoner) | | 110 | 110 |
| Bymiljøavtale – kollektiv- og sykkeltiltak på rv. | 235 | | 235 |
| Øvrige programområder inkl. planlegging | 190 | | 190 |
| Sum riksvei | 440 | 570 | 1 010 |
| Fornebubanen ² | 391 | 185 | 576 |
| ... | ... | ... | ... |
| Sum | 2 158 | 3 216 | 5 374 |

¹Rv.4 Kjøl-Rotnes og Lysaker Kollektivterminal

² Inkl. 161 mill. kr i billettinntekter/kollektivbidrag (Bom/annen)

På side 147, i tabell 5.22, står det:

| Kap./ Post | Gj.snitt per år NTP 2018-2023 | ... |
|---|-------------------------------------|-----|
| ... | | |
| 65 Konkurransen Smartere transport | 26,4 | ... |
| Sum NTP-formål på kap. 1330 særskilte transporttiltak | 3 028,1 | ... |

Dette skal vere:

| Kap./ Post | Gj.snitt per år NTP 2018-2023 | ... |
|---|-------------------------------------|-----|
| ... | | |
| 65 Konkurransen Smartere transport | 17,6 | ... |
| Sum NTP-formål på kap. 1330 særskilte transporttiltak | 3 019,3 | ... |

På side 165, 1. spalte, 2. avsnitt, 3. setning, står det:

Satsingen på drift og vedlikehold for å opprettholde infrastrukturens ytelse videreføres derfor i 2019, slik at oppetid og regularitet som et minimum kan opprettholdes på nivå med resultatene i 2016, men med mål om høyere måloppnåelse, jf. tabell 5.25.

Dette skal vere:

Satsingen på drift og vedlikehold for å opprettholde infrastrukturens ytelse videreføres derfor i 2019, slik at oppetid og regularitet som et minimum kan opprettholdes på nivå med resultatene i 2017, men med mål om høyere måloppnåelse, jf. tabell 5.25.

På side 176, 1. spalte, 5. avsnitt, står det:

Det foreslås 1 016 mill. kr til videre planlegging av fellesprosjektet Ringeriksbanen/E16 Høgstet–Hønefoss, med sikte på mulig byggestart i 2022.

Dette skal vere:

Det foreslås 1 016 mill. kr til videre planlegging av fellesprosjektet Ringeriksbanen/E16 Høgstet–Hønefoss, med sikte på mulig byggestart i 2021/2022.

På side 178, 2. spalte, 2. avsnitt, står det:

Forventet sluttkostnad er 20 mill. kr.

Dette skal vere:

Forventet sluttkostnad er 320 mill. kr.

På side 179, 1. spalte, 2. avsnitt, står det:

Det planlegges for levering av første togsett i august 2020, med levering av ett togsett hver fjerde uke deretter.

Dette skal vere:

Det planlegges for levering av to togsett i 2021.

På side 210, 1. spalte, 4. avsnitt, står det:

Det foreslås vidare å øke bevilgningen med 8,8 mill. kr for å styrke sikkerhets- og beredskapsarbeidet.

Dette skal vere:

Det foreslås vidare å øke bevilgningen på post 01 med 6,5 mill. kr for å styrke sikkerhets- og beredskapsarbeidet. Deler av økningen på post 45 går også til denne satsningen, som har en total ramme på 8,8 mill. kr.



**DET KONGELEGE
SAMFERDSSELSDEPARTEMENT**

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Dykkar ref

Vår ref

Dato

18/2190-

6. november 2018

**Svar på spørsmål 1-3 og 5-7 til Prop. 1 S (2018–2019)
Samferdselsdepartementet**

Eg viser til komiteen sine spørsmål til Prop. 1 S (2018–2019) for Samferdselsdepartementet. Under følger svar på spørsmåla 1-3 og 5-7. Svaret på spørsmål 4 vil eg komme tilbake til så snart det lar seg gjere.

Spørsmål 1

Hvor mye er satt av til vidare planlegging av dobbeltspor Tønsberg-Larvik i 2019?

Svar på spørsmål 1

Det er ikkje satt av øyramerka midler til vidare planlegging av dobbeltspor Tønsberg–Larvik i 2019. Samferdselsdepartementet har i 2019 prioritert prosjekter som er kommet lenger i planlegginga. Arbeida med kommunedelplan gjennom Hamar og Tønsberg blir vidareført for traséavklaring gjennom byområda, innanfor den samla planleggingsportefølja til Bane NOR.

Spørsmål 2

Med de planene som nå foreligger, når er det forutsatt at dobbeltspor står ferdig til henholdsvis Fredrikstad (Seut), Hamar, Tønsberg, Hønefoss, Halden, Lillehammer og Skien?

Svar på spørsmål 2

Med framdrifta som følgjer av og er skissert i Prop. 1 S (2018–2019) for Samferdselsdepartementet, legg regjeringa opp til å realisere eit styrka togtilbod til Tønsberg i 2025, Hamar i 2026, Hønefoss og Bergen med Ringeriksbanen i 2029, og Sarpsborg i løpet av planperioden for Nasjonal transportplan 2018–2029. For dobbeltspor til Seut ved

Fredrikstad er det behov for noko meir planarbeid før endeleg tidspunkt for slutføring kan fastsetjast.

Utbygginga av dobbeltspor mellom Hamar og Lillehammer på Dovrebanen, Sarpsborg og Halden på Østfoldbanen og Tønsberg og Larvik på Vestfoldbanen vil ev. bli ferdigstilt etter 2029. Den vidare utbygginga av InterCity på Vestfoldbanen frå Tønsberg til Larvik skal etter Nasjonal transportplan 2018-2029 stå ferdig i 2032, medan utbygginga mellom Hamar og Lillehammer på Dovrebana og Sarpsborg og Halden på Østfoldbana er foreslått ferdigstilt til 2034.

Spørsmål 3

Hvor mye er satt av til elektrifisering av Trønderbanen og Meråkerbanen i 2019?

Svar på spørsmål 3

Som omtala i Prop. 1 S (2018-2019) for Samferdselsdepartementet, side 178-179, er det ikkje satt av midlar til elektrifisering av Trønder- og Meråkerbana i 2019. Elektrifisering åleine gir ikkje moglegheit for auka frekvens mellom Trondheim og Steinkjer. Regjeringa har derfor beslutta at ulike tiltak for kapasitetsutviding og tidsinnsparing skal utgreiast nærmare, herunder alternativ som kombinerer tiltak for auka frekvens med full og delvis elektrifisering. Det er satt av 10 mill. kr til slike utgreiinger i 2019.

Spørsmål 5

Hva er utredet hva gjelder å fjerne hele eller deler av kvikksølvlasten om bord i ubåten U-864 utenfor Fedje før vraket tildekkes?

Svar på spørsmål 5

Etter at vraket av U-864 blei funne i 2003 er det vurdert ulike alternativ for handtering av kvikksølvforureininga i og ved vraket. Alternativet med å heve kvikksølvlast frå vraket er vurdert i ei konseptvalutgreiing i 2010/2011, i den eksterne kvalitetssikringa i 2012 av konseptvalutgreiinga, samt i Kystverket sitt forprosjekt frå 2014.

På bakgrunn av handsaminga av Prop. 81 S (2009-2010) *Håndtering av ubåten U-864* i Stortinget, gjennomførte Kystverket i 2010/2011 ei konseptvalutgreiing (KVU) av ulike alternativ for miljøtiltak. Eit av konseptane som blei vurdert, var heving av last og etterfølgjande tildekking. Eit anna konsept var heving av last og mudring av forureina sediment. Med grunnlag i vurderingar av miljørisiko på kort og lang sikt ved dei ulike alternativa, tilrådde Kystverket tildekking av både vrak og forureina havbotn.

Den eksterne kvalitetssikringa (KS1) frå 2012 slutta seg til tilrådinga i konseptvalutgreiinga. Ekstern kvalitetssikrar (EKS) uttala mellom anna at konseptvalutgreiinga "har krevd stort faglig mangfold. EKS mener arbeidet er gjort med grundighet og stor faglig tyngde". Ekstern kvalitetssikrar uttalar òg om Kystverket si tilråding i konseptvalutgreiinga at "Anbefalingene baseres på et meget omfattende utredningsgrunnlag. EKS er den klare oppfatning at dette grunnlaget er tilstrekkelig til å fatte beslutning om konseptvalg. Videre utredning frarådes."

I handsaminga av revidert nasjonalbudsjett for 2012 slutta Stortinget seg til at ein skulle forprosjektare to av alternativa som var vurdert i konseptvalutgreiinga frå 2010/2011. Dette var alternativet med tildekking av vraket og forureina havbotn og alternativet med heving av last og etterfølgjande tildekking.

Kystverket la i arbeidet med forprosjekta for dei to alternativa i 2012-2014 stor vekt på å få ny og betre kunnskap om vraket og lasta. Ein tilsvarande ubåt som er utstilt i Liverpool (U-534), blei undersøkt for å studere detaljar i konstruksjonen av den ytre kjølkassen, der kvikksølvbeholdarane i U-864 var lasta. Det blei gjort nye og meir detaljerte kartleggingar av vrakdelar og av området kring vraket. Ein mudra tilgang til styrbord side av kjølen på akterseksjonen av U-864 for å undersøkje tilstanden til kvikksølvbeholdarane. Dei to romma i kjølen ein fekk tilgang til, var tomme for kvikksølvlast. Det blei òg tatt materialprøver for styrkeberekningar frå trykkskroget og sideplatene til kjølkassa på U-864. Kystverket la òg vekt på å nytte kompetansen i offshore-/subsea-miljøet for å vurdere metodar og utstyr for heving av last. Basert på ny og betre kunnskap om vraket og lasta, og om operasjonelle utfordringar ved ei heving av last, blei det gjort nye og grundigare vurderingar av kor mykje av lasta ein kan forventa å heva. Tidlegare var det i konseptvalutgreiinga frå 2010/2011 vurdert at så mykje som 70-90 % kunne hevast, medan forprosjekta vurderer at ein kan forventa å få heva 25-45 % av lasta.

Kystverket leverte forprosjekta for dei to alternativa tildekking og heving av last med etterfølgjande tildekking, samt si faglege tilråding om miljøtiltak våren 2014. Kystverket si faglege tilråding er tildekking av både vraket med last og forureina havbotnen kring vraket, og med denne tilrådinga har Kystverket lagt avgjerande vekt på miljørisiko. Kystverket vurderer at tildekking har lågast miljørisiko under gjennomføringa av tiltaket og at ho vil sikra like god miljøkvalitet ved vraket som det typiske for nordlege del av Nordsjøen.

Grunnlaget for at regjeringa foreslår tildekking i budsjettforslaget for 2019 er både at dei aller siste faglege undersøkingane viser at støttefyllinga frå 2016 no er stabil, og undersøkinga frå 2014 som viste at ei eventuell heving av lasta vil vera ein svært risikabel operasjon. Om ein skal heve last frå kjølen til vraket, må ein gjere arbeid på og nede i den sterkt forureina havbotnen tett ved vraket. Erfaringane frå undersøkingane av vraket i 2014 viste at dette vil føre til at ein virvlar opp og spreier forureina sediment utanfor det allereie forureina området kring vraket. Arbeida i 2016 med støttefyllinga viste på den andre sida at ein kan etablere ei tildekking med kjend og vel utprøvd teknologi, og utan spreieing av forureininga.

Spørsmål 6

Det er en betydelig reduksjon i bevilgningene til «Tiltak for gående og syklende» fra 2018 til 2019. Betyr det at behovet i 2019 er mindre?

Svar på spørsmål 6

Samla sett er det ei auke i løyvingane til gåande og syklande frå 2018 til 2019.

I 2018-budsjettet var 296,2 mill. kr satt av til programområdetiltak for gåande og syklende på post 30 Riksveginvesteringar. I forslaget til budsjettet for 2019 er det satt av 257 mill. kr, det vil seia ein liten reduksjon. I forslaget til 2019-budsjett er det i tillegg lagt opp til ei vesentleg auka satsing på mellom anna gang- og sykkelvegtiltak gjennom det statlege bidraget til bymiljø-/byvekstavtalar. Store delar av ramma på om lag 660 mill. kr til tiltak innanfor byvekst-/bymiljøavtalar over post 30 blir nytta til tilrettelegging for gåande og syklende. I 2018 var løyvingane til bymiljøavtalar og byvekstavtalar 300 mill. kr.

Spørsmål 7

Kap. 1320, post 63: Hva er grunnen til at forbruket på posten over år har vært lavere enn bevilgningen, til tross for at det er stort behov for bygging av gang- og sykkelveger?

Svar på spørsmål 7

Det har vist seg at det er krevjande for mottakarane av tilskot å bli ferdig med prosjekta sine innanfor tildelingsåret. I praksis har tilskotsmottakar (kommunar/fylkeskommunar) rundt 8-10 månader frå tildelinga blir gjort offentleg til prosjektet skal vere avslutta. Prosessen med grunnnerverv for dei større prosjekta er omfattande og tar tid. Kombinert med regelverket for offentlege anskaffingar fører dette til at det blir svært krevjande å få gjennomført heile prosjektet innanfor tildelingsåret. Mindre tiltak, som til dømes sykkelparkering, er enklare å realisere, mellom anna sidan det blir bygd på eigen grunn.

På bakgrunn av mindreforbruket i 2017 har Samferdselsdepartementet vurdert tiltak som kan bidra til at løyvingane blir nytta som føresette i budsjettåret. Eit viktig tiltak er å tillate bindingar ut over tilskotssåret gjennom ei tilsagnsfullmakt, slik at tilskot kan brukast over fleire år. Dette vil kunne sikre at det blir tildelt midlar etter det reelle årlege behovet, men det vil føre til statlege pliktingar med å løyve nødvendige midlar ut over budsjettåret. Det er i Prop. 1 S (2018–2019) fremma forslag om ein tilsagnsfullmakt for post 63 Tilskot til gang- og sykkelvegar på 40 mill. kr. Det blir vidare lagt opp til at tildeling av midlar skal bli gjort tidlegare i budsjettåret enn før, at prosjekta skal følgast opp betre slik at midlar kan omdisponerast til andre tiltak om eitt tiltak blir forsinka, og at midlane kan brukast til andre tiltak dersom nokre prosjekt blir kansellert.

Med helsing



Jon Georg Dale

VEDLEGG 3

Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråd Jon Georg Dale til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 9. november 2018

Svar på spørsmål 4 og 8 til Prop. 1 S (2018-2019) Samferdselsdepartementet

Eg viser til komiteen sine spørsmål til Prop. 1 S (2018–2019) for Samferdselsdepartementet, og mine svar av 6. november på spørsmåla 1-3 og 5-7. Under følger svar på spørsmål 4. Vidare viser eg komiteen sitt spørsmål 8 av 7. november. Under følger svar på dette spørsmålet òg.

Spørsmål 4

Hvor mye tar staten inn i baneavgifter/kjørevegsgifter på norsk jernbane i henholdsvis 2018 og 2019, og hvordan føres disse inntektene i statsbudsjettet?

Svar på spørsmål 4

På side 170 i Prop. 1 S (2018–2019) for Samferdselsdepartementet, i avsnittet Inntektsforutsetninger for budsjettforslaget til drift og vedlikehold, kjem det fram at Bane NOR sine inntekter frå bruk av jernbaneinfrastruktur går til foretaket direkte, og er trekt fra regjeringa sitt forslag til løyving på kap. 1352 Jernbanedirektoratet, post 71 Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehald. I jernbanereforma er det lagt opp til ei gradvis auke av kjørevegsgifta og betaling fra togselskapa for tilleggstenester. For togtenester som staten ved Jernbanedirektoratet kjøper, blir togselskapa kompensert for ev. endringar i avgiftene gjennom løyvinga på kap. 1352, post 70 Kjøp at persontransport med tog.

Vidare kjem det i same avsnitt i Prop. 1 S (2018–2019) fram at Samferdselsdepartementet i 2019 legg til grunn eit vidareført inntektsnivå frå saldert budsjett 2018, på om lag 850 mill. kr. Med Bane NOR si auke i avgiftssatsane på infrastrukturavgifter (andre enn kjørevegsgift), er inntekter frå infrastrukturavgiftene forventta å ligge om lag 450 mill. kr over dette nivået, både i 2018 og 2019. I tråd med føresetnaden om at Bane NOR sine auka inntekter vil redusere behovet for løyvingar frå staten, og at togselskapa skal bli kompensert for auka infrastrukturavgifter, er det naudsynt å justere løyvinga tilsvarande på kap. 1352, postane 70 og 71. Samferdselsdepartementet la i dag fram Prop. 1 S Tillegg 1 (2018–2019), som viser konsekvensene for løyvinga i statsbudsjettet 2019. Konsekvensene for løyvinga i statsbudsjettet 2018 vil departementet komme tilbake til i samband med nysalderinga av budsjettet.

Den nevnte auken i infrastrukturavgifter gjeld tilleggstenester (leige av spor for hensetting og opphald på stasjonar), og ikkje kjørevegsgifta. I 2018 utgjer kjørevegsgifter om lag 320 mill. kr av dei samla inntektene, mens dei i 2019 anslagsvis vil vere om lag 520 mill. kr. Eg

gjær merksam på at påslaget i kjørevegsgifta i 2019 er eit foreløpig overslag.

Spørsmål 8

Hvordan er fordelingen av tilskuddet til de ikke-statlige flyplassene Notodden, Stord og Ørland i 2018, og hvordan blir fordelingen for 2019 med det fremlagte budsjettforslaget (Kap. 1311, post 71)?

Svar på spørsmål 8

Tilskota i 2018 er utbetalt i samsvar med avtalar som dei tre flyplassane inngjekk med Samferdselsdepartementet i 2016 om kompensasjon for tenester av allmenn økonomisk betydning. I 2018 er tilskota på 20,8 mill. kr til Stord, 7,2 mill. kr til Notodden og 2,1 mill. kr til Ørland. Avtalane gjeld fram til 2020, og beløpa blir prisjusterte årleg. I 2019 blir tilskota på 21,4 mill. kr til Stord, 7,4 mill. kr til Notodden og 2,2 mill. kr til Ørland.

I tillegg løyvde Stortinget for 2018 eit ekstra tilskot til Notodden flyplass på 8,4 mill. kr.



**DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Statsråden

Ifølgje liste

Dykkar ref

Vår ref

Dato

18/2190-

15. november 2018

**Svar på spørsmål 9-11 til Prop. 1 S (2018-2019)
Samferdselsdepartementet**

Eg viser til komiteen sine spørsmål av 7. og 8. november til Prop. 1 S (2018–2019) for Samferdselsdepartementet. Under følgjer svar på spørsmål 9-11.

Spørsmål 9 og 10 har følgjande innleiing: *"Det vises til tabell 5.5 på s. 73 i budsjettproposisjonen, der det framgår at med budsjettforslaget for 2019 vil bindingene per 31.12.19 utgjøre rekordhøye 48,9 milliarder kroner. Av dette skal om lag 30,4 mrd. kr dekkes med statlige midler."*

Spørsmål 9

Betyr dette i praksis at bindingene kommer til å øke i årene som kommer, pga "pukkelformet" profil på investeringene?

Svar på spørsmål 9

Tabell 5.5 inneheld statlege bindingar til vedtekne prosjekt og prosjekt som blir foreslått vedtekne i 2019. Alle bindingane inngår i tabellen, uavhengig av kva for ein investeringsprofil det er lagt opp til på det einskilde prosjekt.

Spørsmål 10

Vi ber om anslag over bindingene årlig etter 2021, så langt departementet har oversikt.

Svar på spørsmål 10

Tabellen nedanfor viser statlege bindingar etter 2021 til vedtekne prosjekt og prosjekt som blir foreslått vedtekne i 2019. Tabellen viser òg antatt behov for statlege midlar i 2022 og

2023 inkl. statens pliktar knytt til oppfølging av vedtekne bompengepakker og tidligare gjennomførte OPS-prosjekt. Siste kolonne viser bindingar etter 2023.

| | Bindingar etter 2021 | Behov 2022 | Behov 2023 | Bindingar etter 2023 |
|---|-------------------------|---------------|---------------|-------------------------|
| Post 29 Vederlag til OPS-prosjekt | 4 000 | 2 100 | 2 100 | 1 200 |
| - eksisterande prosjekt | - | 700 | 700 | - |
| - nye prosjekt ¹ | 4 000 | 1 400 | 1 400 | 1 200 |
| Post 30 Riksveginvesteringar | 7 750 | 4 800 | 3 440 | 1 800 |
| - store prosjekt | 7 100 | 3 000 | 2 300 | 1 800 |
| - bymiljøavtalar og byvekstavtalar | 250 | 250 | 0 | 0 |
| - programområda | 100 | 100 | 0 | 0 |
| - fornying | 300 | 300 | 0 | 0 |
| - planlegging og grunnerverv | - | 1 000 | 1 000 | - |
| - nasjonale turistvegar | - | 150 | 140 | - |
| Post 31 Skredsikring riksvegar | 380 | 350 | 30 | 0 |
| Sum inkl. refusjonspliktar ² | 12 130 | 7 250 | 5 570 | 3 000 |
| Vedtekne refusjonspliktar ² | 50 | 10 | 20 | 20 |

¹ Ekskl. utgifter knytt til driftsfasen.

² Omfattar ikkje ev. nye forskoteringsavtalar i 2019

Spørsmål 11

Hva er status i arbeidet med havne-/farledsutbedringer i henholdsvis Mo i Rana hamn og Mehamn havn, og når ligger det an til at disse prosjektene kan realiseres?

Svar på spørsmål 11

I Nasjonal transportplan 2018-2029 ligg det inne eit prosjekt for utbetring av innseglinga til Mo i Rana, med utdjuing inn til Toraneskaia. Rana kommune har uttrykt eit ønskje om å utvide dette prosjektet til å inkludere ny djupvasskai ved Rana industri- og intermodale terminal.

I innstillinga til Nasjonal transportplan 2018-2029 har eit fleirtal av komiteen (medlemene frå Høgre, Framstegspartiet, Kristeleg folkeparti og Venstre) vist til at det kan vere hensiktsmessig å sjå ei utdjuing inn til Toraneskaia i samband med ei ny djupvasskai ved industriterminalen. Fleirtalet i komiteen har bedt regjeringa gå i dialog med dei lokale partane for å sjå om det kan vere mogeleg med ei eventuell samordning og spleiselag for gjennomføring av dei to prosjekta.

Djupvasskaia ved Rana industri- og intermodale terminal er i utgangspunktet eit prosjekt i regi av private aktørar, og det er ikkje føresett midlar til dette i investeringsramma for Nasjonal transportplan 2018-2029.

Regjeringa fekk i budsjetthandsaminga for 2018 ei forskoteringsordning for fiskerihavne- og farleistiltak, som Samferdselsdepartementet gjorde Rana kommune merksame på i dialogen om prosjekta i Mo i Rana.

Departementet har motteke i alt 11 søknader med ein samla søknadssum på 1 377 mill. kr til forskoteringsramma på 350 mill. kr. Det har såleis ikkje vore rom for alle søkarane innanfor denne ramma, og Rana kommune er i brev av 29. oktober 2018 informert om at dei ikkje er vald ut til forskoteringsordninga i første omgang. Det blei òg informert om at departementet no vil gå i dialog med utvalde søkarar som er gitt førsteprioritet, med sikte på mogleg avtaleinngåing. Dersom det skulle stå att tilstrekkeleg med midlar innanfor forskoteringsramma etter denne runden, vil ein eller fleire av dei resterande søkerane bli kontakta med tilbod om å gå inn i ein avtaleprosess.

Uavhengig av prosessen med forskoteringsordninga er det lagt til grunn at utdjupinga inn til Toraneskaia skal gjennomførast i andre del av planperioden, dvs. i perioden 2024-2029, i tråd med omtalen i Nasjonal transportplan 2018-2029.

Prosjektet i Mehamn hamn består av to tiltak; molo og utdjuping indre hamn. Moloen blir ferdigstilt i løpet av 2018. Utdjuping av indre del av fiskerihamna er i tidlig utgreiingsfase og inngår ikkje i Nasjonal transportplan 2018-2029. I tillegg har Stortinget gjennom handsaminga av Prop. 84 S (2016-2017) Ny inndeling av regionalt folkevalt nivå slutta seg til at ansvaret for forvaltning, drift og vidare utbygging av statlege fiskerihamneanlegg vil bli ei fylkeskommunal oppgåve frå 2020.

Med helsing



Jon Georg Dale



**DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Statsråden

Ifølgje liste

Dykkar ref

Vår ref

Dato

18/2190-

26. november 2018

Svar på spørsmål 12 til Prop. 1 S (2018-2019)

Eg viser til komiteen sitt spørsmål 21. november til Prop. 1 S (2018–2019) for Samferdselsdepartementet. Under følgjer svaret på spørsmålet.

Spørsmål 12

Kva konsekvensar har det for framdrifta i dei prosjekta som er kutta i budsjettforliket mellom regjeringspartia og Kristeleg Folkeparti?

Svar spørsmål 12

Det er tre investeringsprosjekt som er blitt kutta i budsjettforliket mellom regjeringspartia og Kristeleg Folkeparti, to investeringsprosjekt på veg og eitt farleiprojekt. Kutta er ein konsekvens av framdrifta i prosjekta. Begge vegprosjekta er omtalt i Prop. 17 S (2018–2019) *Endringar i statsbudsjettet 2018 under Samferdselsdepartementet*.

1. E69 Skarvberg tunnelen i Finnmark

I Prop. 87 S (2017–2018) *Nokre saker om luftfart, veg, særskilde transporttiltak, kyst og post og telekommunikasjonar* vart det fastsett kostnadsramme for prosjektet E69

Skarvberg tunnelen. Av denne proposisjonen går det fram at det er lagt opp til anleggstart på prosjektet i 2018. Prosjektet er føresett gjennomført med totalentreprise som kontraktsform.

Som omtalt i Prop. 1 S (2018–2019), inneber dei mottatte pristilboda på bygging av prosjektet at prognosa for sluttkostnad er i nærleiken av kostnadsramma.

Samferdselsdepartementet har derfor lagt fram forslag om ei auka kostnadsramme i Prop. 17 S (2018–2019) *Endringar i statsbudsjettet 2018 under Samferdselsdepartementet*.

Anleggsstart er noko utsett som følgje av dette. Løyvinga til prosjektet E69

Skarvberg tunnelen er i budsjettforliket kuttet med 50 mill. kroner og nytt beløp for 2019 er tilpassa nye føresetnader.

2. E16 over Filefjell – Øye–Eidsbru i Oppland

I 2018 har entreprenøren hatt raskare framdrift på prosjektet enn det som låg til grunn for forslaget til løyving i Prop. 1 S (2017–2018). Statens vegvesen sine prognosar viser at det i 2018 vil bli brukt om lag 130 mill. kr meir enn løyvinga. Regjeringa foreslår derfor at løyvinga for 2018 blir auka med 130 mill. kr, jf. Prop. 17 S (2018–2019) *Endringar i statsbudsjettet 2018 under Samferdselsdepartementet*. Restbehovet vil med auka løyving i 2018 bli redusert. Reduksjonen i budsjettforliket for 2019 på 94 mill. kroner vil ikkje påverke tidspunktet for når prosjektet vil bli opna for trafikk.

3. Innsegling Leirpollen i Finnmark

Prosjektet innsegling Leirpollen er forseinka, og vil tidlegast kunne starte opp seint i 2019. Kuttet i budsjettforliket mellom regjeringspartia og Kristeleg Folkeparti på 15 mill. kroner vil ikkje ha konsekvensar for den vidare framdrifta i prosjektet.

Med helsing



Jon Georg Dale



**DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Dykkar ref

Vår ref

Dato

18/2190-

26. november 2018

Svar på spørsmål 13 til Prop. 1 S (2018–2019)

Eg viser til komiteen sitt spørsmål 23. november til Prop. 1 S (2018–2019) for Samferdselsdepartementet. Under følger svaret på spørsmålet.

Spørsmål 13

Det er tre investeringsprosjekt Ved behandlingen av statsbudsjettet for 2018 ble det vedtatt en ordning for forskuttering av midler til fiskerihavner og farleder for inntil 350 mill. kr i 2018 (vedtak XLII). I statsbudsjettet for 2019 er det foreslått inntil 350 mill. kr for 2019 til forskutteringsordningen (forslag til vedtak V). Er dette nye 350 mill. kr, slik at det totalt er 700 mill. kr for 2018 og 2019?

Svar spørsmål 13

Forslag til romertallsvedtak V i Prop. 1 S (2018–2019), kap. 1360, post 30, gir fullmakt til å inngå forskoteringar med løpande refusjonspliktingar på inntil 350 mill. kroner. Dette er ein vidareføring av Stortinget sitt vedtak i handsaminga av budsjettet for 2018, jf. Innst. 2 S (2017–2018). Fullmakt V i Prop. 1 S (2018–2019) er altså ein vidareføring av gjeldande ramme til forskotering, og ikkje ei fullmakt på ytterlegare 350 mill. kroner i forskotering.

Med helsing

Jon Georg Dale

