



STORTINGET

Innst. 13 S

(2020–2021)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2021, kapitler under Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet (rammeområde 17)

Prop. 1 S (2020–2021) og Prop. 1 S Tillegg 1 (2020–2021)

Innhold

Side

1.	Oversikt over budsjettforslaget	1
2.	Komiteens hovedprioriteringer for rammeområde 17.....	4
2.1	Stortingets vedtak for rammeområde 17 og oppsummering av forslag.....	4
2.2	Generelle merknader fra komiteen.....	12
2.2.1	Generelle merknader fra Høyre og Venstre.....	12
2.2.2	Generelle merknader fra Arbeiderpartiet	15
2.2.3	Generelle merknader fra Fremskrittspartiet.....	17
2.2.4	Generelle merknader fra Senterpartiet	21
2.2.5	Generelle merknader fra Sosialistisk Venstreparti.....	23
3.	Samferdselsdepartementet – budsjettkapitler og komiteens merknader til disse	24
3.1	Kap. 1300 og kap. 4300 Samferdselsdepartementet	24
3.1.1	Post 71 Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.....	25
3.2	Kap. 1301 Forskning og utvikling mv.....	25
3.2.1	Post 21	25
3.2.2	Post 50 Forskning og internasjonalt samarbeid.....	25
3.3	Kap. 1310 Flytransport	25
3.3.1	Post 70 Kjøp av innenlandske flyruter.....	27
3.4	Kap. 1311 Tilskudd til regionale flyplasser	29
3.4.1	Post 72 Tilskudd til ikke-statlige flyplasser	29
3.5	Kap. 1313 Luftfartstilsynet	29
3.6	Kap. 1314 Statens havarikommisjon	30
3.7	Kap. 4312 Avinor AS – inntektskapittel	30
3.8	Kap. 5619 Renter av lån til Avinor AS.....	30
3.9	Kap. 1320 Statens vegvesen	30
3.9.1	Post 1 Driftsutgifter	30
3.9.2	Post 22 Drift og vedlikehold av riksveger	30
3.9.3	Post 28 Trafikant- og kjøretøytilsyn	32
3.9.4	Post 29 OPS-prosjekter	33
3.9.5	Post 30 Riksveivesteringer	34
3.9.5.1	Store prosjekter.....	35
3.9.5.2	Bymiljø- og byvekstavtaler	35
3.9.5.3	Programområdetiltak	35
3.9.5.4	Utbedringstiltak	36
3.9.5.5	Tiltak for gående og syklende	36
3.9.5.6	Trafikksikkerhetstiltak.....	36
3.9.5.7	Miljø- og servicetiltak.....	36
3.9.5.8	Kollektivtrafikktiltak og universell utforming.....	37
3.9.5.9	Fornyng.....	37
3.9.5.10	Planlegging, grunnnerv og forberedende arbeider.....	37
3.9.5.11	Nasjonale turistveier	37
3.9.6	Transportkorridorer	37
3.9.6.1	Korridor 1	38
3.9.6.2	Korridor 3	38
3.9.6.3	Korridor 4	38
3.9.6.4	Korridor 5	38
3.9.6.5	Korridor 6	39
3.9.6.6	Korridor 7	40
3.9.6.7	Korridor 8	40

	Side	
3.9.7	Post 31 Skredsikring riksveier.....	41
3.9.8	Post 36 E16 over Filefjell	41
3.9.9	Post 63 Tilskudd til gang- og sykkelveier	42
3.9.10	Post 64 Utbedring på fylkesveier for tømmertransport.....	42
3.9.11	Post 65 Tilskudd til fylkesveier.....	42
3.9.12	Post 72 Kjøp av riksveiferjetjenester	43
3.9.13	Post 73 Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene	44
3.10	Kap. 4320 Statens vegvesen	44
3.11	Kap. 1321 Nye Veier AS	44
3.12	Kap. 1323 Vegtilsyn.....	45
3.13	Kap. 1330 Særskilte transporttiltak.....	45
3.13.1	Post 66 (Ny) Gjenopprette ordningen «Kollektivtransport i distriktene»	45
3.13.2	Post 60 Utvidet TT-ordning for brukere med særskilte behov	45
3.13.3	Post 70 Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen–Kirkenes	46
3.13.4	Post 71 Tilskudd til kommersielle buss- og båtruter som følge av smitteverntiltak	46
3.13.5	Post 76 Reiseplanlegger og elektronisk billettering	46
3.13.6	Post 77 Kjøp av tjenester fra Entur AS.....	47
3.14	Kap. 1332 Transport i byområder mv.....	47
3.14.1	Post 63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter	47
3.14.2	Post 65 Konkurransen Smartere Transport.....	48
3.14.3	Post 66 Tilskudd til byområder	48
3.15	Kap. 4330 Særskilte transporttiltak.....	49
3.16	Kap. 4331 Infrastrukturfond	49
3.17	Kap. 1351 Spordrift AS	49
3.17.1	Post 96 Aksjekapital	49
3.18	Kap. 1352 Jernbanedirektoratet	50
3.18.1	Persontransport med tog.....	51
3.18.2	Post 71 Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold	52
3.18.3	Post 72 Kjøp av infrastruktur – planlegging av investeringer	52
3.18.4	Post 73 Infrastrukturinvesteringer	54
3.18.5	Post 75 Fra vei til bane	57
3.18.6	Ny post 76	58
3.19	Kap. 1354 Statens jernbanetilsyn.....	58
3.20	Kap. 1360 Kystverket	59
3.20.1	Post 30 Nyanlegg og større vedlikehold.....	59
3.20.2	Post 45 Større nyanskaffelser og vedlikehold	60
3.20.3	Post 60 Tilskudd til fiskerihavneanlegg	61
3.20.4	Post 71 Tilskudd til havnesamarbeid.....	61
3.20.5	Post 72 Tilskudd til overføring av gods fra vei til sjø.....	62
3.20.6	Post 73 Tilskudd til effektive og miljøvennlige havner	62
3.20.7	Post 74 Tilskudd til kystkultur	62
3.21	Kap. 4360 Kystverket – inntektskapittel.....	63
3.22	Kap. 1362 Senter for oljevern og marint miljø	63
3.23	Kap. 1370 Posttjenester.....	63

4.	Kommunal- og moderniseringsdepartementet – IKT-politikk. Budsjettkapitler og komiteens merknader til disse	63
4.1	Kap. 541 IT- og ekompolitikk	63
4.1.1	Post 22 Utvikling og samordning av IT- og ekompolitikken	63
4.1.2	Post 50 Forskningsprogrammer	64
4.1.3	Post 60 Bredbåndsutbygging	64
4.1.4	Post 70 Forvaltningsutvikling, IT- og ekompolitikk (<i>kan nyttes under post 22</i>)	64

	Side
4.2	Kap. 542 Internasjonalt samarbeid..... 64
4.3	Kap. 3542 – Inntektskapittel – internasjonalt samarbeid 65
4.3.1	Post 1 Refusjon fra Utenriksdepartementet..... 65
4.4	Kap. 543 Nasjonal kommunikasjonsmyndighet 65
4.5	Kap. 3543 Nasjonal kommunikasjonsmyndighet – inntektskapittel..... 65
5.	Oppfølging av anmodningsvedtak..... 65
5.1	Vedtak nr. 705, 15. juni 2020 – Kompensere Torp lufthavn for inntektsbortfall 65
5.2	Vedtak nr. 61, 29. november 2018 – Vurdering av forsøk med hydrogentog i mindre skala 65
5.3	Vedtak nr. 646, 24. april 2018 – Istandsetting av Tinnosbanen 65
5.4	Vedtak nr. 444, 31. januar 2017 – Prøveordning for tømmertransport med totalvekt inntil 74 tonn..... 66
6.	Forslag fra mindretall..... 66
7.	Komiteens tilråding..... 68



STORTINGET

Innst. 13 S

(2020–2021)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 1 S (2020–2021) og Prop. 1 S Tillegg 1 (2020–2021)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2021, kapitler under Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet (rammeområde 17)

Elizabeth Åsjord Sire, fra Fremskrittspartiet, Bård Hoksrud, Tor André Johnsen 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 2021 omfatter inntekts- og utgiftskapitler under Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Videre viser komiteen til Prop. 1 S Tillegg 1 (2020–2021). Endringene foreslått i Prop. 1 S Tillegg 1 (2020–2021) på rammeområde 17 er innarbeidet i det følgende.

Tabellen nedenfor viser budsjettforslaget i Prop. 1 S (2020–2021) og Prop. 1 S Tillegg 1 (2020–2021) fra regjeringen Solberg for rammeområde 17.

Til Stortinget

1. Oversikt over budsjettforslaget

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Øystein Langholm Hansen, Kirsti Leirtrø, Sverre Myrli og Ingalill Olsen, fra Høyre, Solveig Sundbø Abrahamsen, Nils Aage Jægstad, lederen Helge Orten og

Oversikt over budsjettkapitler og poster i rammeområde 17

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S med Tillegg 1 (2020–2021)
Utgifter			
<i>Kommunal- og moderniseringsdepartementet</i>			
541		IT- og ekompolitikk	
	22	Utvikling, gjennomføring og samordning av IT- og ekompolitikken, <i>kan overføres, kan nyttes under post 70</i>	19 619 000
	50	Forskningsprogrammer	167 395 000
	60	Bredbåndsutbygging	264 082 000
	70	Forvaltningsutvikling, IT- og ekompolitikk, <i>kan nyttes under post 22</i>	33 956 000
542		Internasjonalt samarbeid	
	1	Driftsutgifter	4 880 000
	70	Internasjonale program, <i>kan overføres</i>	78 812 000
543		Nasjonal kommunikasjonsmyndighet	
	1	Driftsutgifter, <i>kan overføres</i>	235 516 000

			Prop. 1 S med Tillegg 1
Kap.	Post	Formål	(2020–2021)
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	14 942 000
	70	Telesikkerhet og -beredskap, <i>kan overføres</i>	125 253 000
<i>Samferdselsdepartementet</i>			
1300		Samferdselsdepartementet	
	1	Driftsutgifter	191 238 000
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	29 000 000
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	69 100 000
	72	Tilskudd til samferdselsberedskap	3 000 000
1301		Forskning og utvikling mv.	
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	14 400 000
	50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	134 400 000
1310		Flytransport	
	70	Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan overføres</i>	1 690 000 000
1313		Luftfartstilsynet	
	1	Driftsutgifter	255 300 000
1314		Statens havarikommisjon	
	1	Driftsutgifter	88 260 000
1320		Statens vegvesen	
	1	Driftsutgifter	3 932 500 000
	22	Drift og vedlikehold av riksveier, <i>kan overføres, kan nyttes under post 29 og post 30</i>	7 484 700 000
	28	Trafikant- og kjøretøytilsyn, <i>kan overføres</i>	2 260 500 000
	29	OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	928 400 000
	30	Riksveiinvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 22, post 29 og post 31 og kap. 1332, post 66</i>	11 668 000 000
	31	Skredsikring riksveier, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	1 074 100 000
	36	E16 over Filefjell, <i>kan overføres</i>	41 900 000
	64	Utbedring på fylkesveier for tømmertransport, <i>kan overføres</i>	20 000 000
	65	Tilskudd til fylkesveier, <i>kan overføres</i>	100 000 000
	72	Kjøp av riksveiferjetjenester, <i>kan overføres</i>	1 573 300 000
	73	Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene	1 435 000 000
1321		Nye Veier AS	
	70	Tilskudd til Nye Veier AS	5 785 100 000
1323		Vegtilsynet	
	1	Driftsutgifter	19 360 000
1330		Særskilte transporttiltak	
	60	Utvidet TT-ordning for brukere med særskilte behov, <i>kan overføres</i>	270 600 000
	70	Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen–Kirkenes	926 700 000
	71	Tilskudd til kommersielle buss- og båtruter som følge av smitteverntiltak	100 000 000
	76	Reiseplanlegger og elektronisk billettering, <i>kan overføres</i>	79 000 000
	77	Kjøp av tjenester fra Entur AS	15 000 000
1332		Transport i byområder mv.	
	63	Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter, <i>kan overføres</i>	2 630 000 000
	65	Konkurransen Smartere transport, <i>kan overføres</i>	16 800 000
	66	Tilskudd til byområder, <i>kan overføres</i>	2 805 300 000
1352		Jernbanedirektoratet	
	1	Driftsutgifter	368 500 000
	21	Spesielle driftsutgifter - planer og utredninger, <i>kan overføres, kan nyttes under post 72</i>	245 400 000
	70	Kjøp av persontransport med tog, <i>kan overføres</i>	4 559 900 000

			Prop. 1 S med Tillegg 1
Kap.	Post	Formål	(2020–2021)
	71	Kjøp av infrastrukturtjenester - drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 72, post 73 og post 74</i>	9 183 600 000
	72	Kjøp av infrastrukturtjenester - planlegging av investeringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 71 og post 73</i>	1 178 400 000
	73	Kjøp av infrastrukturtjenester - investeringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 71, post 72 og post 74</i>	16 099 700 000
	74	Tilskudd til togmateriell mv.	62 400 000
	75	Tilskudd til godsoverføring fra vei til jernbane	90 000 000
	76	Tilskudd til kulturminner i jernbanesektoren	23 000 000
1354		Statens jernbanetilsyn	
	1	Driftsutgifter	96 850 000
1360		Kystverket	
	1	Driftsutgifter, <i>kan nyttes under post 45</i>	1 882 760 000
	21	Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres</i>	31 100 000
	30	Nyanlegg og større vedlikehold, <i>kan overføres</i>	280 600 000
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 1</i>	193 778 000
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres</i>	34 300 000
	71	Tilskudd til havnesamarbeid	11 200 000
	72	Tilskudd for overføring av gods fra vei til sjø, <i>kan overføres</i>	31 600 000
	73	Tilskudd til effektive og miljøvennlige havner, <i>kan overføres</i>	52 900 000
	74	Tilskudd til kystkultur	10 800 000
1362		Senter for oljevern og marint miljø	
	50	Tilskudd	52 200 000
1370		Posttjenester	
	70	Kjøp av post- og banktjenester, <i>kan overføres</i>	740 200 000
Sum utgifter rammeområde 17			81 814 601 000

Inntekter

Inntekter under departementene

3542		Internasjonalt samarbeid	
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet	2 640 000
3543		Nasjonal kommunikasjonsmyndighet	
	1	Diverse gebyrer	294 000
4300		Samferdselsdepartementet	
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet	500 000
4313		Luftfartstilsynet	
	1	Gebyrinntekter	158 200 000
4320		Statens vegvesen	
	1	Salgsinntekter m.m.	293 100 000
	2	Diverse gebyrer	527 200 000
	3	Refusjoner fra forsikringsselskaper	119 000 000
4330		Særskilte transporttiltak	
	1	Gebyrer	15 000 000
4331		Infrastrukturfond	
	85	Avkastning infrastrukturfond	2 053 000 000
4352		Jernbanedirektoratet	
	1	Diverse inntekter	4 300 000
4354		Statens jernbanetilsyn	
	1	Gebyrer for tilsyn med tau- og kabelbaner og fornøylesinnretninger ..	15 700 000
4360		Kystverket	

			Prop. 1 S med Tillegg 1
Kap.	Post	Formål	(2020–2021)
	2	Andre inntekter	13 100 000
<i>Renter og utbytte mv.</i>			
5619		Renter av lån til Avinor AS	
	80	Renter	19 200 000
5624		Renter av Svinesundsforbindelsen AS	
	80	Renter	400 000
Sum inntekter rammeområde 17			3 221 634 000
Netto rammeområde 17			78 592 967 000

2. Komiteens hovedprioriteringer for rammeområde 17

2.1 Stortingets vedtak for rammeområde 17 og oppsummering av forslag

Komiteen viser til at regjeringen Solberg den 7. oktober 2020 fremmet Prop. 1 S (2020–2021), og at Tillegg 1 (2020–2021) ble fremmet 10. november 2020.

Videre viser komiteen til at det den 1. desember 2020 ble inngått budsjettforlik mellom Høyre, Fremskrittspartiet, Venstre og Kristelig Folkeparti.

Komiteen viser til behandlingen av Innst. 2 S (2020–2021) med løse forslag 3. desember 2020, samt til de respektive merknader i denne innstillingen.

Komiteen har merket seg at ved vedtak i Stortinget 3. desember 2020 er netto rammebeløp for rammeområde 17 fastsatt til 80 503 583 000 kroner, jf. rammebrev signert Stortingets president, som er vedlagt innstillingen.

Etterfølgende tabell gir en oversikt over budsjettforslaget fra regjeringen. Videre framgår budsjettforliket fra regjeringspartiene og Fremskrittspartiet, samt budsjettforslag fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti. Endringer i tabellen er i forhold til Prop. 1 S (2020–2021) 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	A	Sp	SV
Utgifter rammeområde 17 (i tusen kroner)							
541		IT- og ekompolitikk					
	22	Utvikling, gjennomføring og samordning av IT- og ekompolitikken	19 619	19 598 (-21)	19 619 (0)	19 619 (0)	19 619 (0)
	50	Forskningsprogrammer	167 395	167 189 (-206)	167 395 (0)	167 395 (0)	167 395 (0)
	60	Bredbåndsutbygging	264 082	264 082 (0)	499 982 (+235 900)	500 082 (+236 000)	464 082 (+200 000)
542		Internasjonalt samarbeid					
	1	Driftsutgifter	4 880	4 875 (-5)	4 880 (0)	4 880 (0)	4 880 (0)
543		Nasjonal kommunikasjonsmyndighet					
	1	Driftsutgifter	235 516	235 284 (-232)	235 516 (0)	228 516 (-7 000)	235 516 (0)
1300		Samferdselsdepartementet					
	1	Driftsutgifter	191 238	191 053 (-185)	191 238 (0)	185 538 (-5 700)	191 238 (0)
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	29 000	29 000 (0)	29 000 (0)	23 200 (-5 800)	29 000 (0)
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	69 100	69 100 (0)	69 100 (0)	71 100 (+2 000)	79 100 (+10 000)
1301		Forskning og utvikling mv.					
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	14 400	14 385 (-15)	14 400 (0)	14 400 (0)	14 400 (0)
	50	Samferdselsforskning	134 400	133 455 (-945)	144 400 (+10 000)	134 400 (0)	134 400 (0)
1310		Flytransport					
	70	Kjøp av innenlandske flyruter	1 690 000	2 030 000 (+340 000)	2 000 000 (+310 000)	2 050 000 (+360 000)	2 000 000 (+310 000)
1311		Luftfart					
	72	Tilskudd til Torp flyplass	0	0 (0)	35 000 (+35 000)	0 (0)	0 (0)
1311		Tilskudd til regionale flyplasser					

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S med				SV
			Tillegg 1	H, FrP, V	A	Sp	
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser	0	0	0	35 000	0
				(0)	(0)	(+35 000)	(0)
	72	Tilskudd til dekning av tap	0	35 000	0	0	0
				(+35 000)	(0)	(0)	(0)
1313		Luftfartstilsynet					
	1	Driftsutgifter	255 300	255 055	255 300	255 300	255 300
				(-245)	(0)	(0)	(0)
1314		Statens havarikommisjon					
	1	Driftsutgifter	88 260	88 175	88 260	88 260	88 260
				(-85)	(0)	(0)	(0)
1315		Særskilte kompensasjoner til statlige selskaper innen transportsektoren					
	70	Refundering av sikkerhetskontrollgebyr	0	0	0	270 000	0
				(0)	(0)	(+270 000)	(0)
1320		Statens vegvesen					
	1	Driftsutgifter	3 932 500	3 928 776	3 942 500	3 892 500	3 932 500
				(-3 724)	(+10 000)	(-40 000)	(0)
	22	Drift og vedlikehold av riksveier	7 484 700	7 786 268	7 484 700	7 484 700	7 484 700
				(+301 568)	(0)	(0)	(0)
	28	Trafikant- og kjøretøytilsyn	2 260 500	2 258 285	2 310 500	2 300 500	2 260 500
				(-2 215)	(+50 000)	(+40 000)	(0)
	29	OPS-prosjekter	928 400	876 000	876 000	928 400	928 400
				(-52 400)	(-52 400)	(0)	(0)
	30	Riksveiinvesteringer	11 668 000	12 025 000	11 668 000	12 051 400	11 133 000
				(+357 000)	(0)	(+383 400)	(-535 000)
	31	Skredsikring riksveier	1 074 100	1 074 100	1 224 100	1 174 100	1 574 100
				(0)	(+150 000)	(+100 000)	(+500 000)
	64	Utbedring på fylkesveier for tømmertransport	20 000	20 000	35 000	70 000	20 000
				(0)	(+15 000)	(+50 000)	(0)
	65	Tilskudd til fylkesveier	100 000	175 000	200 000	0	100 000
				(+75 000)	(+100 000)	(-100 000)	(0)
	73	Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene	1 435 000	2 105 000	1 435 000	1 435 000	0
				(+670 000)	(0)	(0)	(-1 435 000)

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S med				SV
			Tillegg 1	H, FrP, V	A	Sp	
	74	Tilskudd til ladestasjoner	0	0	0	20 000	0
				(0)	(0)	(+20 000)	(0)
1321		Nye Veier AS					
	70	Tilskudd til Nye Veier AS	5 785 100	5 785 100	5 785 100	5 606 100	2 785 100
				(0)	(0)	(-179 000)	(-3 000 000)
1323		Vegtilsynet					
	1	Driftsutgifter	19 360	19 340	19 360	19 360	19 360
				(-20)	(0)	(0)	(0)
1330		Særskilte transporttiltak					
	60	Utvidet TT-ordning for brukere med særskilte behov	270 600	300 600	270 600	270 600	325 600
				(+30 000)	(0)	(0)	(+55 000)
	66	Tilretteleggingstiltak for kollektiv transport	0	0	0	40 000	0
				(0)	(0)	(+40 000)	(0)
	70	Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen-Kirkenes	926 700	941 700	926 700	926 700	926 700
				(+15 000)	(0)	(0)	(0)
	77	Kjøp av tjenester fra Entur AS	15 000	14 985	15 000	15 000	15 000
				(-15)	(0)	(0)	(0)
1332		Transport i byområder mv.					
	63	Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter	2 630 000	2 630 000	2 757 000	2 630 000	3 426 000
				(0)	(+127 000)	(0)	(+796 000)
	66	Tilskudd til byområder	2 805 300	2 805 300	2 805 300	2 805 300	2 330 300
				(0)	(0)	(0)	(-475 000)
1352		Jernbanedirektoratet					
	1	Driftsutgifter	368 500	368 134	368 500	362 900	368 500
				(-366)	(0)	(-5 600)	(0)
	21	Spesielle driftsutgifter - planer og utredninger	245 400	245 151	245 400	245 400	245 400
				(-249)	(0)	(0)	(0)
	70	Kjøp av persontransport med tog	4 559 900	4 559 900	4 559 900	4 559 900	4 699 900
				(0)	(0)	(0)	(+140 000)
	71	Kjøp av infrastrukturtenester - drift og vedlikehold	9 183 600	9 174 922	9 183 600	9 183 600	9 773 600
				(-8 678)	(0)	(0)	(+590 000)
	72	Kjøp av infrastrukturtenester - planlegging av investeringer	1 178 400	1 273 400	1 288 400	856 600	1 678 400
				(+95 000)	(+110 000)	(-321 800)	(+500 000)

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S med				
			Tillegg 1	H, FrP, V	A	Sp	SV
	73	Kjøp av infrastrukturtenester - investeringer	16 099 700	16 069 700	16 329 700	16 279 700	17 049 700
				(-30 000)	(+230 000)	(+180 000)	(+950 000)
	76	Tilskudd til kulturminner i jernbanesektoren	23 000	23 000	23 000	23 000	73 000
				(0)	(0)	(0)	(+50 000)
1354		Statens jernbanetilsyn					
	1	Driftsutgifter	96 850	96 754	96 850	96 850	96 850
				(-96)	(0)	(0)	(0)
1360		Kystverket					
	1	Driftsutgifter	1 882 760	1 880 891	1 882 760	1 873 360	1 882 760
				(-1 869)	(0)	(-9 400)	(0)
	21	Spesielle driftsutgifter	31 100	31 065	31 100	31 100	31 100
				(-35)	(0)	(0)	(0)
	30	Nyanlegg og større vedlikehold	280 600	383 600	390 600	580 600	280 600
				(+103 000)	(+110 000)	(+300 000)	(0)
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	193 778	193 778	193 778	193 778	293 778
				(0)	(0)	(0)	(+100 000)
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg	34 300	34 300	54 300	34 300	34 300
				(0)	(+20 000)	(0)	(0)
	71	Tilskudd til havnesamarbeid	11 200	1 200	11 200	11 200	11 200
				(-10 000)	(0)	(0)	(0)
	72	Tilskudd for overføring av gods fra vei til sjø	31 600	31 600	100 000	81 600	111 600
				(0)	(+68 400)	(+50 000)	(+80 000)
	73	Tilskudd til effektive og miljøvennlige havner	52 900	52 900	72 900	52 900	232 900
				(0)	(+20 000)	(0)	(+180 000)
1362		Senter for oljevern og marint miljø					
	50	Tilskudd	52 200	52 173	52 200	52 200	52 200
				(-27)	(0)	(0)	(0)
		Sum utgifter rammeområde 17	81 814 601	83 724 536	83 363 501	83 206 701	80 830 601
				(+1 909 935)	(+1 548 900)	(+1 392 100)	(-984 000)
		Inntekter rammeområde 17 (i tusen kroner)					
3542		Internasjonalt samarbeid					
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet	2 640	2 638	2 640	2 640	2 640
				(-2)	(0)	(0)	(0)

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S med Tillegg 1	H, FrP, V	A	Sp	SV
3543		Nasjonal kommunikasjonsmyndighet					
	1	Diverse gebyrer	294	293 (-1)	294 (0)	294 (0)	294 (0)
4300		Samferdselsdepartementet					
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet	500	499 (-1)	500 (0)	500 (0)	500 (0)
4313		Luftfartstilsynet					
	1	Gebyrinntekter	158 200	158 051 (-149)	158 200 (0)	158 200 (0)	158 200 (0)
4320		Statens vegvesen					
	2	Diverse gebyrer	527 200	526 687 (-513)	447 700 (-79 500)	447 700 (-79 500)	527 200 (0)
4330		Særskilte transporttiltak					
	1	Gebyrer	15 000	14 985 (-15)	15 000 (0)	15 000 (0)	15 000 (0)
Sum inntekter rammeområde 17			3 221 634	3 220 953 (-681)	3 142 134 (-79 500)	3 142 134 (-79 500)	3 221 634 (0)
Sum netto rammeområde 17			78 592 967	80 503 583 (+1 910 616)	80 221 367 (+1 628 400)	80 064 567 (+1 471 600)	77 608 967 (-984 000)

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til budsjettforliket, der det blir foreslått å øke satsen i ABE-reformen med 0,1 prosentpoeng fra 0,5 til 0,6 under alle rammeområder, med en budsjettendring på 24,184 mill. kroner innenfor rammeområde 17. ABE-

kuttet er innarbeidet i kolonnen for budsjettforliket fra regjeringspartiene og Fremskrittspartiet i sammenlikningstabellen over.

Enigheten om ABE-kuttet innebærer at flertallet foreslår en endring av følgende poster:

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S	
			med Tillegg 1	Ekstra ABE-kutt
Utgifter rammeområde 17 (i tusen kroner)				
541		IT- og ekompolitikk		
	22	Utvikling, gjennomføring og samordning av IT- og ekompolitikken	19 619	19 598 (-21)
	50	Forskningsprogrammer	167 395	167 189 (-206)
542		Internasjonalt samarbeid		
	1	Driftsutgifter	4 880	4 875 (-5)
543		Nasjonal kommunikasjonsmyndighet		
	1	Driftsutgifter	235 516	235 284 (-232)
1300		Samferdselsdepartementet		
	1	Driftsutgifter	191 238	191 053 (-185)
1301		Forskning og utvikling mv.		
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	14 400	14 385 (-15)
	50	Samferdselsforskning	134 400	134 255 (-145)
1313		Luftfartstilsynet		
	1	Driftsutgifter	255 300	255 055 (-245)
1314		Statens havarikommisjon		
	1	Driftsutgifter	88 260	88 175 (-85)
1320		Statens vegvesen		
	1	Driftsutgifter	3 932 500	3 928 776 (-3 724)
	22	Drift og vedlikehold av riksveier	7 484 700	7 478 268 (-6 432)
	28	Trafikant- og kjøretøytilsyn	2 260 500	2 258 285 (-2 215)
1323		Vegtilsynet		
	1	Driftsutgifter	19 360	19 340 (-20)
1330		Særskilte transporttiltak		
	77	Kjøp av tjenester fra Entur AS	15 000	14 985 (-15)
1352		Jernbanedirektoratet		
	1	Driftsutgifter	368 500	368 134 (-366)
	21	Spesielle driftsutgifter - planer og utredninger	245 400	245 151 (-249)

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S	
			med Tillegg 1	Ekstra ABE-kutt
	71	Kjøp av infrastruktur tjenester - drift og vedlikehold	9 183 600	9 174 922 (-8 678)
1354		Statens jernbanetilsyn		
	1	Driftsutgifter	96 850	96 754 (-96)
1360		Kystverket		
	1	Driftsutgifter	1 882 760	1 880 891 (-1 869)
	21	Spesielle driftsutgifter	31 100	31 065 (-35)
1362		Senter for oljevern og marint miljø		
	50	Tilskudd	52 200	52 173 (-27)
Sum utgifter rammeområde 17			81 814 601	81 789 736 (-24 865)
Inntekter rammeområde 17 (i tusen kroner)				
3542		Internasjonalt samarbeid		
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet	2 640	2 638 (-2)
3543		Nasjonal kommunikasjonsmyndighet		
	1	Diverse gebyrer	294	293 (-1)
4300		Samferdselsdepartementet		
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet	500	499 (-1)
4313		Luftfartstilsynet		
	1	Gebyrinntekter	158 200	158 051 (-149)
4320		Statens vegvesen		
	2	Diverse gebyrer	527 200	526 687 (-513)
4330		Særskilte transporttiltak		
	1	Gebyrer	15 000	14 985 (-15)
Sum inntekter rammeområde 17			3 221 634	3 220 953 (-681)
Sum netto rammeområde 17			78 592 967	78 568 783 (-24 184)

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at i henhold til justert tidsplan for budsjettbehandlingen i transport- og kommunikasjonskomiteen skulle komiteen avgjøre budsjettinnstilling 5. desember. Regjeringspartiene og Fremskrittspartiet la inn sine første merknader og forslag først 2. desember, altså tre døgn før innstilling opprinnelig skulle avgis. Før dette hadde disse partiene ikke lagt inn noe som helst i budsjettinnstillingen. Selv om avgivelse av transport- og kommunikasjonskomiteens budsjettinnstilling ble ytterligere utsatt, var det svært vans-

kelig for opposisjonspartiene å forholde seg til flertallspartienes forlik på en grundig og seriøs måte med så kort tid til finansdebatt og vedtak av rammer for det enkelte rammeområde.

Disse medlemmer viser til at budsjettet for transport- og kommunikasjon (rammeområde 17) er på ca. 80 mrd. kroner og inneholder svært mange viktige poster. Disse medlemmer mener et så viktig område hadde fortjent en langt grundigere og langt mer seriøs behandling enn det regjeringspartiene og Fremskrittspartiet la opp til i år.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til at budsjettene for 2020 og 2021 er preget av koronapandemien og inneholder store ekstraordinære kostnader og tiltak knyttet til håndtering av pandemien. Dette har bidratt til å gjøre forhandlingene ekstra krevende. Flertallet vil samtidig peke på at Prop. 1 S (2020–2021) har vært tilgjengelig siden tidlig i oktober, og at forhandlingsresultatet knyttet til tilleggsproposisjonen har vært kjent siden 16. november. Det har derfor vært god tid for Arbeiderpartiet og andre til å gjøre seg kjent med hovedtrekkene i forslaget til statsbudsjett for 2021. Flertallet vil også påpeke at etter at forhandlingsresultatet ble kjent 1. desember, har debatten om samferdselsbudsjettet blitt satt til 18. desember, og øvrige frister for merknader er forskjøvet slik at alle partier skal ha mulighet til å sette seg inn i forhandlingsresultatet, gjøre sine vurderinger og ha tid nok til å legge inn sine merknader.

2.2 Generelle merknader fra komiteen

2.2.1 Generelle merknader fra Høyre og Venstre

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre viser til at ambisjonene for en storstilt og nødvendig utbygging av infrastruktur videreføres i forslaget til statsbudsjett for 2021. Med budsjettforslaget for 2021 har samferdselsbudsjettet blitt nær doblet siden 2013.

Effektive vei- og baneløsninger binder landet tette sammen. Gode velferdstjenester og konkurransekraft for næringslivet krever både moderne infrastruktur med høy kvalitet og effektive og sikre transportløsninger. Teknologitvillingen gir enorme muligheter i samferdselssektoren. Ny teknologi og nye løsninger kan gi økt bevegelsesfrihet til alle, samtidig som kostnadene, utslippene, ulykkene og køene kan reduseres.

Disse medlemmer påpeker at økte bevilgninger alene ikke er nok. For å kunne ta i bruk teknologiens muligheter for bærekraftig mobilitet kreves det også omstilling og fornyelse. Disse medlemmer understreker derfor behovet for å fortsette reformarbeidet i sektoren, slik at nye og bedre løsninger kan tas i bruk til det beste for innbyggerne, næringslivet og samfunnet for øvrig. Det overordnede og langsiktige målet i samferdselspolitikken er et transport- og kommunikasjonssystem som er sikkert, fremmer verdiskaping i hele landet og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet.

Disse medlemmer viser til regjeringens økte satsing på vedlikehold av og investering i hovedveinettet. Med dette budsjettforslaget reduseres vedlikeholdsetterslepet på riksvei med 1,5 mrd. kroner.

Disse medlemmer vil 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 behandlet Nasjonal transportplan, har flere ganger vist seg å være betydelig lavere enn endelig kostnadsramme for prosjektene. Disse medlemmer mener dette gir grunn til bekymring, og ønsker å fremheve at det er helt nødvendig å fortsette arbeidet med kostnadsreducerende tiltak og på den måten få realisert alle prosjektene i en meget ambisiøs Nasjonal transportplan. Disse medlemmer er av den oppfatning at det er nødvendig å se på hvordan Nasjonal transportplan organiseres fremover, slik at det er tilstrekkelige incentiver til å øke den samlede samfunnsnyttene i prosjektene og samtidig sikre at de faktiske behovene i samferdselssektoren løses.

Disse medlemmer viser til utbruddet av covid-19, som har vist hvor viktig samferdsel er for samfunnet. Disse medlemmer viser til at det gjennom året er bevilget midler både for å holde hjulene i gang i anleggsbransjen og for å opprettholde et transporttilbud slik at nødvendige reiser kan gjennomføres.

VEI

Disse medlemmer viser til reformene i veisektoren, som har bidratt til at samfunnet får mer vei for pengene. Samtidig har veibudsjettet blitt økt med rundt 80 pst. sammenlignet med 2013. Opprettelsen av Nye Veier AS har vært en stor suksess. Selskapet har forbedret nytten i sin portefølje med 59 mrd. kroner, hvorav 25 mrd. kroner er rene kostnadsbesparelser. Samtidig ferdigstilles prosjektene tidligere enn planlagt. Disse medlemmer mener dette skaper rom for ytterligere utbygging av hovedveinettet, og at selskapets portefølje bør utvides ytterligere i forbindelse med rulleringen av Nasjonal transportplan.

Disse medlemmer viser videre til overføringen av administrasjonen av fylkesveier fra Statens vegvesen til fylkeskommunene og omorganiseringen av Statens vegvesen fra en regional organisering til en struktur med et direktorat og seks divisjoner inndelt etter funksjoner og oppgaver. Dette skal bidra til mer effektiv ressursbruk samtidig som etaten er til stede i hele landet.

Disse medlemmer vil fremheve at utbyggingen av flere store riksveiprosjekter fortsetter i forslaget til statsbudsjett for 2021. Forslaget inneholder oppstart av flere nye veiprosjekter, reduksjon i vedlikeholdsetterslepet og oppfølging av bompengavtalen.

Disse medlemmer vil fremheve at regjeringen foreslår 100 mill. kroner til en ny tilskuddsordning for fylkesveier. Fylkesveier er fylkeskommunenes ansvar, men fylkesveier med særlig stor næringstransport er av nasjonal interesse. I tillegg mottar fylkeskommunene 0,8 mrd. kroner til ras- og skredsikring og midler til vedlikehold og fornying, herunder til arbeidet med tunnel-sikring. Etter flere år med en satsing på riksveinettet der vedlikeholdsetterslepet er redusert med 9,2 mrd. kroner siden 2014, vil det være naturlig å starte arbeidet med å

redusere vedlikeholdsetterslepet på fylkesveinettet. Disse medlemmer mener det er naturlig at dette er prioriteringer som må gjøres i arbeidet med Nasjonal transportplan.

Disse medlemmer viser til at regjeringen følger opp bompengavtalen fra 2019. 1,4 mrd. kroner settes av til å redusere bompengene i flere prosjekter. Dette er en avtale som kommer landets bilister til gode i form av kutt i bompenger samtidig som avtalen styrker satsingen på kollektivtransport.

TRYGGERE VEIER

Disse medlemmer mener det er en kombinasjon av trafikant-, kjøretøy- og veiltak som kan bidra til at vi når trafikksikkerhetsmålene. Disse medlemmer vil i denne sammenheng fremheve flere møtefrie veier, bedre vedlikehold, modernisering av bilparken og prioritering av tungbilkontroll som viktige trafikksikkerhetsgrep. Disse medlemmer viser også til det viktige holdningsskapende arbeidet som både gjøres av Statens vegvesen og av organisasjoner, eksempelvis Trygg Trafikk.

Disse medlemmer viser til viktigheten av å prioritere godt veivedlikehold og redusert vedlikeholdsetterslep for veisektoren. Vedlikeholdsetterslepet på riksveinettet reduseres ytterligere i statsbudsjettforslaget for 2021, og dette er også en sentral del av trafikksikkerhetsarbeidet. Disse medlemmer understreker at arbeidet for å nå nullvisjonen for hardt skadde og dreppe i trafikken står sentralt i samferdselspolitikken. Utviklingen over flere år viser at langsiktig arbeid for trafikksikkerhet gir resultater. I 2019 ble Norge for femte år på rad det landet i Europa med færrest omkomne i vei-trafikken per innbygger.

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

LAVERE UTSLIPP

Disse medlemmer 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, og viser i den forbindelse til de konkrete målene som fremgår av planen. Disse medlemmer vil også påpeke at utviklingen går i riktig retning. Ny teknologi og alternative drivstoff tas i bruk i transportsektoren, og stadig flere går, sykler eller benytter kollektivtrafikk, særlig i by-

områdene, noe som bidrar til lavere utslipp fra transportsektoren.

Disse medlemmer viser videre til Klimakur 2030, som har utredet 60 ulike tiltak som til sammen viser hvordan utslippene kan kuttes med mer enn 50 pst. Utslppsreduksjonene som er utredet, forutsetter et mangfold av nye og forsterkede virkemidler og at disse kommer på plass raskt. Disse medlemmer viser dessuten til Klimaplan 2030, som er ventet framlagt av regjeringen mot slutten av 2020, og som vil vise hvordan Norge skal nå sine klimamål i 2030.

Disse medlemmer mener at mål om utslippskutt i transportsektoren best følges opp gjennom å ta i bruk ny og miljøvennlig teknologi.

Disse medlemmer mener at Enova har en viktig rolle i å legge til rette for praktisk bruk av ny teknologi i transportsektoren, som utrulling av ladestasjoner langs hovedferdselsårene og utbygging av infrastruktur for andre typer nullutslippsdrivstoff. Disse medlemmer vil også fremheve regjeringens Handlingsplan for infrastruktur for alternative drivstoff i transport og Hydrogenstrategien.

Disse medlemmer merker seg at regjeringen viderefører de fleste skattefordelene for elbil. Det innføres trafikksikringsavgift for elbiler med samme sats som for motorsykler. De øvrige avgiftsfordelene videreføres i 2021. Disse medlemmer vil legge til rette for at det skal være attraktivt å velge kjøretøy med nullutslipps-teknologi også i årene framover.

Disse medlemmer viser til at regjeringen fortsetter den sterke satsingen på miljøvennlig transport i de største byområdene. Det er foreslått 6,5 mrd. kroner til å følge opp byvekstavtalene og belønningsavtalene, og dette er en økning på nær 20 pst. sammenliknet med budsjettet for 2020. Satsingen i byområdene og på kollektivtransport gjør at flere kan velge grønne hverdagsreiser og klimavennlige løsninger. Målet er at i byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten i byene skal tas av kollektivtransport, sykkel og gange. Bompenger er et av flere verktøy som bidrar til å endre transportvanene i byene. Dagens system for brukerbetaling er imidlertid ikke bærekraftig. Disse medlemmer ønsker derfor å ta i bruk ny teknologi og utrede modeller for veiprisingssystemer som kan differensiere avgiftene etter biltype, utslipp, kjørelengde og hvor man kjører.

JERNBANE

Disse medlemmer viser til at regjeringen foreslår 32,1 mrd. kroner til jernbaneformål i statsbudsjettet for 2021. Til planlegging av investeringer på jernbanenettet er det foreslått 17,3 mrd. kroner. Det legger til rette for rasjonell fremdrift i igangsatte byggeprosjekter, blant annet nytt signalsystem, økt kapasitet på Bergens-

banen og InterCity på Østfoldbanen, Dovrebanen og Vestfoldbanen. I tillegg får Trønderbanen og Meråkerbanen elektrisk fremdrift på viktige strekninger og 14 nye hybridtog som kan kjøre på både diesel og strøm.

Disse medlemmer viser til at jernbanesatsingen er historisk. Budsjettforslaget innebærer mer enn en dobling fra budsjettet i 2013. Disse medlemmer fremhever viktigheten av å styrke jernbanens konkurransekraft, slik at flere reisende og mer gods blir transportert med tog. Jernbanen er miljøvennlig, bidrar til bedre fremkommelighet og trafikksikkerhet på veiene og er en rask og arealeffektiv måte å reise på, spesielt i de mest befolkningstette områdene.

Disse medlemmer viser til at regjeringens satsing på jernbane har gitt resultater. Over 100 nye tog er satt inn i trafikk, antall avganger er økt på flere strekninger, nettdekningen om bord er blitt bedre, flere utbyggingsprosjekter pågår eller er under planlegging, og ferdigstilte prosjekter har realisert raskere reiser. I 2019 ble det gjennomført om lag 80 millioner persontogreiser, en økning på over 20 pst. siden i 2013.

Disse medlemmer viser videre til at vi har begynt å se gode effekter av regjeringens jernbanereform. Staten betaler mindre til togoperatørene enn før for å drifte persontogtilbudene, samtidig som de reisende er sikret et minst like godt, eller bedre, tilbud.

Disse medlemmer merker seg utfordringene knyttet til store kostnadsøkninger i store prosjekter på jernbane, og vil trekke fram at det skal gjennomføres tiltak for å forbedre styring og resultat i jernbanesektoren. Disse medlemmer er opptatt av å få mer igjen for de felles midlene som brukes på jernbane.

Disse medlemmer viser til at ERTMS skal erstatte til dels svært gamle og mange ulike signalsystemer på norsk jernbane. Utfordringer med signalsystemene forårsaker forsinkelser, driftsavbrudd og saktekjøringer. Disse medlemmer viser til at regjeringen prioriterer full fremdrift i prosjektet. Det innebærer nytt signalanlegg på hele jernbanenettet i perioden fram til første halvdel av 2030-tallet.

Disse medlemmer viser til at koronaepidemien er økonomisk utfordrende for mange i jernbanesektoren, og at den vil ha konsekvenser også i 2021. Disse medlemmer viser til at regjeringen tar høyde for dette ved at staten kan inngå tilleggsavtaler om kjøp av persontransporttjenester med tog for inntil 650 mill. kroner i første halvår. Disse medlemmer viser videre til at regjeringen ikke vil ta ut utbytte fra Vygruppen AS i 2021.

SJØTRANSPORT

Disse medlemmer 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. mar-

kedsandel. Når det gjelder innenrikstransport, utgjør sjøtransportens andel 50 pst. Disse medlemmer mener det er grunnlag for mer godsoverføring fra vei dersom alle aktørene i transportkjeden bidrar.

Disse medlemmer viser til at Norge er verdensledende på miljøteknologi i maritim næring, og mener det er viktig at staten bidrar med å legge til rette for utslippsfrie løsninger langs kysten. Disse medlemmer viser til at offentlige kjøp av ferjetjenester er et av flere virkemidler som gir resultater. Utviklingen på ferje er også et eksempel på at offentlige kjøp kan bidra til å skape arbeidsplasser.

Disse medlemmer viser til at båter og skip blir stadig større, blant annet for å sikre et godt alternativ til gods på vei. Et viktig arbeid i den forbindelse er å utbedre både farleder og innseilinger til viktige havner, slik at de blir dypere, tryggere og bedre.

Disse medlemmer viser til at regjeringen i statsbudsjettet for 2021 foreslår å bevilge 2,6 mrd. kroner til kystformål. Mye av dette går til å vedlikeholde navigasjonsutstyr og utbedre innseilinger.

Disse medlemmer viser til regionreformen og ønsket om å overføre flere og større oppgaver til fylkene, ansvaret for fiskerihavnene er en del av dette. Disse medlemmer viser til at en del fylker allerede har overtatt ansvaret, mens det gjenstår å inngå avtaler med Troms og Finnmark, Nordland, Trøndelag og Møre og Romsdal. Disse medlemmer merker seg at noen fylker allerede har startet arbeidet med å utvikle havnene og investere i nye prosjekter.

Disse medlemmer merker seg at koronapandemien også har gitt betydelige utfordringer for kyststruten. Kyststruten har siden slutten av oktober seilt med et begrenset tilbud, og det har hatt betydelige konsekvenser for både person- og godstransporten langs store deler av kysten. Disse medlemmer er glad for at Samferdselsdepartementet har forhandlet frem en ny avtale med Hurtigruten. Fra første kvartal 2021 vil Kyststruten seile med fem skip på strekningen Bergen–Kirkenes og igjen ha anløp i alle 34 havner.

LUFTFART

Disse medlemmer viser til at koronapandemien har rammet luftfarten hardt. Luftfarten er fremdeles inne i en dyp krise, både nasjonalt og globalt, og mye tyder på at situasjonen vil være alvorlig også i 2021. Disse medlemmer mener at luftfarten er en helt sentral del av transporttilbudet i et langstrakt land som Norge, og ønsker å ha en sterk norsk luftfartsbransje også etter koronakrisen.

Disse medlemmer viser til de store og små tiltakene som er iverksatt for å avhjelpe situasjonen. Samlet sett utgjør statens ekstraordinære bidrag til luftfarten i Norge så langt i 2020 inntil 14 mrd. kroner. Det er for

2021 foreløpig satt av 2 mrd. kroner i regjeringens budsjettforslag til kjøp av flyruter.

Disse medlemmer vil fremheve betydningen de ikke-statlige lufthavnene som drives på kommersielt grunnlag, har for norsk luftfart. Disse rammes på samme måte som resten av luftfarten i den pågående krisen. Disse medlemmer fremhever viktigheten av å ha en god dialog med de ikke-statlige lufthavnene, på samme måte som med resten av luftfartsbransjen.

Disse medlemmer viser til at både flyselskap, flyprodusenter og andre aktører i den internasjonale luftfartsnæringen bør få insentiver til endring for å gjøre luftfarten grønn. Disse medlemmer peker på at tilpasninger av avgiftssystemet er et viktig virkemiddel for å tilrettelegge for grønn luftfart.

BREDBÅND

Disse medlemmer viser til regjeringens strategi for digitalisering av offentlig sektor og den omfattende utbyggingen av den digitale infrastrukturen, og at denne satsingen er viktig for å gi innbyggere, næringsliv og frivillig sektor en enklere hverdag. Sikre og robuste mobil- og bredbåndnett over hele landet er en viktig forutsetning for dette. Disse medlemmer viser til at vi ligger godt an til å nå målet om at 90 pst. av husstandene skal ha tilgang til høyhastighets bredbånd i løpet av 2020. Disse medlemmer merker seg at det er foreslått 264,1 mill. kroner til bredbåndstilskudd i områder uten kommersielt grunnlag for utbygging.

Disse medlemmer viser også til at regjeringen vurderer å innføre leveringsplikt for bredbånd. Forslaget har vært på høring. En leveringsplikt vil sikre alle innbyggere og bedrifter i hele landet et grunnleggende godt bredbåndstilbud.

BUDSJETTFORLIK

Disse medlemmer viser for øvrig til budsjettforliket mellom regjeringenspartiene og Fremskrittspartiet om statsbudsjettet 2021. Disse medlemmer er fornøyd med at enigheten ytterligere styrker samferdselsområdet, og viser til merknader og forslag fremmet av flertallet som resultat av forliket.

2.2.2 *Generelle merknader fra Arbeiderpartiet*

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet peker på at transportsektoren er et viktig innsatsområde for å bygge fremtidens Norge, og samtidig et helt avgjørende område der vi skal bekjempe klimaendringer gjennom å redusere klimagassutslipp. Transportsektoren er arbeidsplass for tusenvis av ansatte over hele landet og utgjør en viktig del av det samlede norske arbeidslivet.

Disse medlemmer vil styrke kollektivtransport og jernbane, fortsette utbyggingen av bredbåndnett over hele landet, styrke fiskeri- og kystinfrastruktur og

øke sikkerheten på vegene i form av større satsing på skredsikring og fylkesveger. Disse medlemmer vil øke kontrollinnsatsen mot tunge kjøretøyer langs norske veier.

Skal vi stanse farlige vogntog på norske veier, mener disse medlemmer at det må det gjøres mer for å kontrollere lønns- og arbeidsvilkårene til sjåførene. Disse medlemmer mener det er en nær sammenheng mellom dårlig trafikksikkerhet og dårlige lønns- og arbeidsforhold. Disse medlemmer vil derfor bruke mer penger på utekontroll av kjøretøyer for å stanse farlige lastebiler med underbetalte sjåfører.

Disse medlemmer peker på at norske myndigheter har et stort ansvar for rammevilkårene for transportsektoren Norge og dermed også ansvaret for at ansatte har trygge arbeidsplasser med anstendige lønns- og arbeidsvilkår som er i tråd med våre felles standarder og verdier i arbeidslivet.

Disse medlemmer konstaterer at dette er et ansvar som dessverre ikke møtes med nødvendig handlekraft i en omskiftelig tid. Disse medlemmer vil derfor støtte og fremme tiltak som styrker arbeidstakers rettigheter i transportsektoren, og som hindrer at transportbransjen utvikler seg i en retning som gjør at presset på lønns- og arbeidsforhold i det øvrige arbeidslivet øker.

Disse medlemmer går inn for å styrke og samle norsk jernbane i stedet for å gjennomføre den oppsplittingen og privatiseringen som nå finner sted. Disse medlemmer registrerer at vedlikeholdsetterslepet øker innen jernbanen, noe som kan føre til flere forsinkelser for de reisende. Disse medlemmer påpeker at dette skjer samtidig som regjeringen gjennomfører sitt eksperiment med konkurranseutsetting av togtrafikken. Disse medlemmer går inn for å stanse konkurranseutsettingen av togtrafikken i den såkalte jernbanereformen.

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 medlemmer vil utrede en ordning der rettferdig vegprising kan erstatte bompengordningen, forutsatt at personvernet ivaretas, og at innkrevingskostnadene på sikt kan reduseres.

Disse medlemmer peker på at klimaendringer skaper nye utfordringer for trygg 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 disse medlemmer foreslår derfor en styrking av dette området også i 2021. Dette vil gi mulighet til å starte opp

planleggingen av flere 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 ønsker at den godsmengden som fraktes langs kysten, skal økes, og at gode vilkår for maritim virksomhet skal gi økt aktivitet. Disse medlemmer konstaterer imidlertid at regjeringen heller ikke i 2021 prioriterer fiskerihavner og kystinfrastruktur. Disse medlemmer følger opp Arbeiderpartiets alternative opplegg for NTP 2018–2029 med økning til investeringer i fiskerihavner og havne- og farledstiltak.

Disse medlemmer er opptatt av at alle skal ha lik tilgang til digital infrastruktur. Disse medlem-

mer peker på at i byer og tettbygde områder har mange et godt tilbud, men at i andre deler av landet er tilbudet langt dårligere. Disse medlemmer mener høyhastighets nettilgang er like viktig for bosetting, offentlig tjenestetilbud og næringsutvikling som god transportinfrastruktur. Disse medlemmer stiller seg derfor kritisk til at regjeringen sakker akterut når det gjelder utbygging av bredbåndsnettet, og vil foreslå en markant opptrapping i dette tilskuddet for 2021.

Disse medlemmer viser til Arbeiderpartiets alternative statsbudsjett for 2021, som ble presentert 12. november 2020. De endringer som der ble presentert, og som omfatter utgiftsposter på rammeområde 17, følger av tabellen under. Det presiseres at dette er endringer i forhold til Prop 1 S (2020–2021), og før endringer som en følge av Prop. 1 S Tillegg 1 (2020–2021) og budsjettforliket i Stortinget.

Arbeiderpartiets alternative transportbudsjett for 2021:

Kap.	Post	Ramme 17 – transport og kommunikasjon	+/- (i mill. kroner)
541	60	Tilskudd til bredbåndsutbygging	+235,9
1301	50	Samferdselsforskning: Forskning på tiltak i Klimakur 2030	+10
1310	70	Økt kjøp av FOT-ruter – Florø, Ørsta/Volda og Stokmarknes	+40
1320	1	Statens vegvesen: Plan for elektrisk ladeinfrastruktur	+10
1320	28	Statens vegvesen: Økt utekontroll av vogntog	+50
1320	31	Skredsikring riksveger	+150
		- Rv. 13 Ullensvang, Vestland	+25
		- Rv. 13 Suldal, Rogaland	+25
		- E45 Kløfta, Troms og Finnmark	+25
		- E8 Lavangsdalen, Troms og Finnmark	+25
		- E10 Flakstad (Vareid–Ramberg), Nordland	+25
		- E39 Vestnes, Møre og Romsdal	+25
1320	64	Tilskudd til utbedring av fylkesveger for tømmertransport	+15
1320	65	Tilskudd til fylkesveger (næringsveger)	+100
1332	63	Tilskudd til store kollektivprosjekter (70 pst. statlig bidrag)	+127
1352	72	Jernbane: Planlegging InterCity – Dovrebanen, Østfoldbanen og Vestfoldbanen	+100
1352	72	Jernbane: Planlegging dobbeltspor Jærbanen	+10
1352	73	Jernbane: Oppstart Ringeriksbanen	+130
1352	73	Jernbane: Narvikterminalen	+50
1352	73	Jernbane: Godspakke Innlandet	+50
1360	30	Oppstartsbevilgning Stad skipstunnel	+60
1360	30	Farledsutbedringer	+50
		- Borg havn	+20
		- Mo i Rana havn	+20
		- Berlevåg havn	+10
1360	60	Tilskudd til Andenes fiskerihavn	+20
1360	72	Godsoverføring fra veg til sjø	+68,4
1360	73	Tilskudd til effektive og miljøvennlige havner	+20
Sum			+1 296,3

2.2.3 Generelle merknader fra Fremskrittspartiet

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil innledningsvis peke på at Norge er et langstrakt land hvor folk bor over hele landet, men med store avstander og forholdsvis få innbyggere, har vi den nest laveste befolkningstettheten i Europa. Mens Norge har 14 innbyggere per kvadratkilometer, har til sammenlikning Danmark 135. De store avstandene gir Norge en konkurranseulempe som kan motvirkes ved å investere i infrastruktur som vei, jernbane og flyplasser. Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet vil bygge landet for fremtidige generasjoner og knytte landsdelene våre tettere sammen, samtidig som vi vil sørge for effektiv logistikk for folk og næringsliv i byområdene.

VEIFORMÅL

Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet de siste årene har bidratt til kraftige økninger i samferdselsbudsjettene. For første gang siden 2013 foreslår regjeringen nå å kutte bevilgningene til veiformål. Det er fortsatt store mangler i det norske veinettet, både når det gjelder nødvendige investeringer og vedlikehold. Dette skaper kapasitetsproblemer for veitransporten og svekker trafikksikkerheten. Disse medlemmers hovedprioritering på samferdselsområdet er derfor vei-sektoren.

Disse medlemmer viser til prioriteringer i rammeområde 17 i Fremskrittspartiets alternative budsjett for 2021:

Navn på tiltaket og beskrivelse	Beløp
Bredbåndsutbygging	150 000 000
Effektivisering i departementet (byråkratikkutt 3 pst.)	-5 718 000
Tilskudd til Syklistenes Landsforening	-2 000 000
Tilskudd til Trygg Trafikk	-4 000 000
Trafikksikkerhetsforeningen	1 000 000
Kjøp av FOT-ruter	30 000 000
Flyfraktterminal Andøya	5 000 000
Flytårntjeneste Gullknapp	12 000 000
Ikke-statlige flyplasser. Lage et system hvor kostnader til flyplassen deles mellom staten og lokal finansiering fra flyplassen, næringsliv og/eller kommuner/fylker	5 000 000
Overslagsbevilgning Torp lufthavn, første tertial 2021	70 000 000
Effektivisering og reduksjon i administrasjon hos Statens vegvesen (byråkrati 3 pst.)	-117 735 000
Kjøretøymuseet	1 000 000
Landsforbundet av Motorhistoriske Kjøretøyklubber	1 000 000
Drift og vedlikehold av riksveier. Styrking for rv. 13 Kyrkjeneset-Bjotveit	85 000 000
E14 Stjørdal til svenskegrensen, utbedring av hele strekningen, planleggingsmidler	10 000 000
Planlegging/grunnerverv E16/Ringeriksbanen	100 000 000
Reasfaltering av riksveier	500 000 000
Utbedring av trafikksystemet Fokserød, Kullerød (Sandefjord)	20 000 000
Kontroll Statens vegvesen	20 000 000
Bergingsbil Rennfast	8 000 000
E134 Espelandssvingane, en del av Haugalandspakken	70 000 000
E134 Husøyvegen–Karmsund Havn	110 000 000
E16 Øye–Turtnes	120 000 000
E39 Byrkjelo–Sandane, planleggingsmidler	10 000 000
E39 Veibustkrysset	50 000 000
E6 Transfarelv bru – Oppstartsmidler	20 000 000
Fv. 353 Gassveien	100 000 000
Larvik havn, utbedring av Øyakrysset. Oppstartsmidler	50 000 000
Lonåsen, Rv. 3 Tynset	10 000 000
Nasjonale turistveier, reduksjon i aktivitet	-75 000 000
Ny pott til mindre utbedringsprosjekter på vei. Fordeles løpende	300 000 000

Navn på tiltaket og beskrivelse	Beløp
Oppstartsmidler E6 Helgeland sør	50 000 000
Riksveiinvesteringer, 5 pst. effektivisering i Statens vegvesen	-583 400 000
Rv. 15 kryss Randen med kryss fv. 15 Valdresflye	31 000 000
Rv. 3 Jutulhogget–Alvdal Skurlag og Alvdal Ulsberg	80 000 000
Rv. 9, Kristiansand–Hovden (parsell 3, Rotemo–Lunden)	15 000 000
Rv. 502 Eigerøy bru, planleggingsmidler	5 000 000
Rv. 92 Neiden bru–Finskegrensen	50 000 000
Skredsikring riksveier	250 000 000
Skredsikring fylkesveier	250 000 000
Bruprogrammet	30 000 000
Reasfaltering av fylkesveier	500 000 000
Sluttbidrag Listerpakken	30 000 000
Styrking av tilskudd til næringsveier	450 000 000
Tilskudd til underkjøringshinder på strekninger ulykkesutsatt for MC	50 000 000
Utbedring fv. 305	20 000 000
Fjerning eller reduksjon av bompenger	2 400 000 000
Styrking av Nye Veier	1 000 000 000
Styrking av TT-ordningen	30 000 000
Kystruten	108 000 000
Tilskudd til byområder, rasjonalisering i bygging av sykkelveier og annet ikke-veirelatert	-100 000 000
Jernbanedirektoratet, byråkratikutt 3 pst.	-11 025 000
Planleggingsmidler til IC Vestfoldbanen	75 000 000
IC Østfoldbanen og Follobanen. Kutt i opprinnelig samlepott for 2021 på 5,9 mrd. kr	-500 000 000
Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer, 3 pst. effektivisering i prosjektadministrasjon, Jernbanedirektoratet	-482 950 000
Kryssingsspor Kongsvingerbanen –Bodung som skal legges til rette for lengre godstog og mer effektiv togtransport	47 000 000
Kryssingsspor Kongsvingerbanen–Galterud som skal legges til rette for lengre godstog og mer effektiv togtransport	47 000 000
Planoverganger Kongsvingerbanen for å legges til rette for flere og lengre godstog	15 000 000
Utvidelse Narvik stasjon som ledd i utvidelse av kapasiteten på Ofotbanen	30 000 000
Utvidelse Narvik terminal for å håndtere etterspørsel etter kombitrafikk	70 000 000
Vossebanen. Gis til Nye Veier	-700 000 000
Borg havn	25 000 000
Furneset fergekai	13 000 000
Innseiling til Kragerø	88 000 000
Karmsundet, Trollholmen. Utbedre innseiling	15 000 000
Mo i Rana havn, utdyping	65 000 000
Oppstartsbevilgning til Stad skipstunnel	75 000 000
Tananger Indre Havn, sanering og reetablering av kai	15 000 000
Utdyping Mehamn havn/ farled	35 000 000
	5 240 172 000

FJERNING AV BOMPENGER

Disse medlemmer mener at en trygg og velfungerende veiinfrastruktur til beste for innbyggere og næ-

ringsliv er et statlig ansvar. Derfor er Fremskrittspartiet imot bompenger. I forslaget til statsbudsjett foreslår disse medlemmer å redusere bompengebelastnin-

gen for norske bilister. Disse medlemmer øker den allerede etablerte kompensasjonsordningen for å redusere bompengegjelden med 2,4 mrd. kroner til totalt 3,8 mrd. kroner. Dette gjør at man kan fjerne flere bompengeprojekter både på riks- og fylkesveier.

NY VEI ØKER KAPASITETEN OG SIKKERHETEN

Disse medlemmer mener at riksveiene utgjør det viktigste transportnett i landet som både innbyggere og næringsliv er avhengige av. Disse medlemmer mener at bevilgningene både til investering og vedlikehold skal styrkes betydelig i 2021. Nye veier og redusert vedlikeholdsetterslep gir bedre kapasitet og styrket trafikkikkerhet for alle trafikanter på veiene. Derfor prioriterer disse medlemmer å øke bevilgningene til riksveiene i 2021. Vi foreslår oppstart på en rekke veiprojekter over hele landet, blant annet delprosjekter på E6, E39, E16 og rv. 3.

FJERNE VEDLIKEHOLDSETTERSLEP

Disse medlemmer viser til at riks- og fylkesveinettet utgjør den viktigste transportinfrastrukturen i landet. Bare fylkesveinettet utgjør så mye som 44 000 km. Det er omtrent halvparten av all offentlig vei i Norge. Selv om vedlikeholdsetterslepet i veisektoren er redusert de siste årene, er det fortsatt et formidabelt etterslep, særlig på veidekke. Videre viser disse medlemmer til at de fleste alvorlige ulykker nå skjer på fylkesveinettet. Derfor foreslår Fremskrittspartiet en solid satsing på asfaltering av riksveier og fylkesveier over hele landet. Disse medlemmer foreslår at det settes av totalt 1 mrd. kroner til asfaltering.

Disse medlemmer viser til at mange av dagens broer trenger bygningsmessig forsterkning for å tåle blant annet tømmertransport. Derfor foreslås det å sette av 30 mill. kroner i 2021 til oppfølging av broprogrammet i NTP 2018–2029.

Disse medlemmer viser til at flere veistreknninger i Norge er sterkt ras- og skredutsatte. Dette gjelder både på riks- og fylkesveinettet. Trygghet og fremkommelighet på veinettet er svært viktig for Fremskrittspartiet. Derfor foreslås det å øke potten til skred- og rassikring med 500 mill. kroner til riks- og fylkesveiene.

NÆRINGSVEIER

Disse medlemmer påpeker at mange fylkesveier er svært viktige for næringslivet. Flere strekninger er i svært dårlig forfatning, og dette er svært problematisk for næringsliv som er avhengig av tungtransport. En tilskuddsordning med et forpliktende spleiselag mellom staten og fylkeskommunene vil kunne ruste opp slike veier raskere og bidra til å opprettholde sysselsetting og bosetting i hele landet. Denne etablerte ordningen bør derfor utvides til å gjelde annen næringstransport enn

bare eksport av fisk. Disse medlemmer foreslår derfor at bevilgningen økes med 450 mill. kroner.

TT-ORDNINGEN

Disse medlemmer viser til at TT-ordningen sikrer at personer med spesielle behov får større frihet til å kunne være mer aktive på fritiden. De som kan benytte ordningen, er rullestolbrukere, blinde og svaksynte. Noen fylker er fortsatt ikke med i den utvidede TT-ordningen. Fremskrittspartiet mener det er på tide at man uavhengig av hvor man bor i landet, skal ha den samme muligheten, og foreslår derfor å styrke ordningen med 30 mill. kroner. Dette vil sikre at en stor del av fylkene Agder, Viken, Oslo, Rogaland og resten av Møre og Romsdal, som i dag ikke er med i ordningen, også kommer inn.

BYRÅKRATI OG BUDSJETTSTØTTE

Disse medlemmer foreslår reduksjoner i budsjettstøtten til organisasjoner og særinteresser for å frigjøre ressurser til veisektorens primær oppgaver, som er veiutbygging og vedlikehold. Det er et stort organisasjonsmiljø knyttet til samferdsels- og kjøretøysektoren. Det meste av organisasjonslivet i sektoren greier seg godt utenfor statsbudsjettet.

Disse medlemmer viser til at Statens vegvesen og Vegdirektoratet er gitt omfattende oppgaver i veisektoren, alt fra forvaltning av veinormaler til levering av kjøretøytekniske tjenester. Fremskrittspartiet mener at kjøretøytekniske tjenester kan leveres av godkjente private bedrifter, og at tjenester også kan digitaliseres. Dette vil frigjøre store ressurser hos Statens vegvesen. Videre mener disse medlemmer at veinormalene må forenkles og bringes på nivå med standardene som brukes i nabolandene våre. Dette gjør at dagens ressurskrevende dispensasjonspraksis kan bortfalle. Samlet gir dette grunnlag for betydelige innsparinger hos Statens vegvesen. Ressursene foreslås brukt på veibygging og fjerning av vedlikeholdsetterslep.

JERNBANEFORMÅL

Disse medlemmer mener det norske jernbanenettet trenger fremdrift på InterCity-utbyggingen som vil gi redusert reisetid og økt frekvens på de mest trafikkerte persontogstrekningene. Dersom toget skal være et reelt alternativ som flere kan velge til hverdagsreisen, må reisetiden ned og frekvensen økes.

Disse medlemmer mener det er uholdbart at flere jernbaneprojekter har store overskridelser. Fremskrittspartiet vil opprette Nye Baner for å få jernbaneutbyggingen under kostnadskontroll. Nye Veier har vært en suksess og bygget vei sammenhengende og raskt. Disse medlemmer mener at dette grepet også kan gi mer jernbane for pengene. Konkurransen i jernbanesektoren gir kundene et bedre tilbud.

INTERCITY VESTFOLDBANEN

Disse medlemmer vil sikre fremdrift i InterCity-utbyggingen på Vestfoldbanen i 2021. Det foreslås å øke bevilgningene til planlegging og grunnverv med 75 mill. kroner. Dobbeltspor (langt kryssningsspor) på strekningen Stokke–Sandefjord vil kunne bety to avganger i timen mellom Skien og Oslo.

GODSPAKKEN PÅ JERNBANE

Disse medlemmer viser til Godspakken for jernbanen som ble vedtatt i NTP 2018–2029, den har som mål å øke kapasiteten for godstransport på jernbanen. Godspakken er svært viktig for logistikk og næringsliv. Disse medlemmer vil prioritere flere prosjekter i 2021 i oppfølgingen av godspakken på jernbane, herunder investeringer på Kongsvingerbanen og utvidelse av Narvik stasjon og terminal.

LUFTFARTSFORMÅL

Disse medlemmer viser til at luftfarten er i krise som følge av koronapandemien. Fremskrittspartiet foreslår derfor å fjerne flypassasjeravgiften for å lette byrden for flyselskapene noe i 2021. Norge er avhengig av å sikre konkurranse i luften også i årene som kommer for folk og næringsliv.

FLYTILBUD ER KOLLEKTIVTRAFIKK

Disse medlemmer viser til at for store deler av Norge er flyruter å anse som et kollektivtilbud. Et godt utviklet flytilbud, også på kortbanenettet, er avgjørende for bosetting og verdiskapning i hele landet. Gjennom det såkalte FOT-rutesystemet kjøper staten nødvendige ruter på strekninger som ikke er kommersielt lønnsomme. Trafikkavviklingen på flere av de kommersielle kortbaneflyplassene er ulønnsomme. Når både forretnings- og fritidssegmentet har falt dramatisk, er det lite som tyder på at det de nærmeste årene er mulig å kunne operere med kommersiell virksomhet på flere av disse rutene. Viktige flytilbud står i fare for å bli avvirket. Dette gjelder blant annet Stokmarknes lufthavn, der alternativene til fly er seks timer i bil til Bodø. Flyrutene fyller samfunnskritiske funksjoner som pasienttransport, noe som forsterker nødvendigheten av gode kommunikasjoner.

Disse medlemmer mener at luftfarten i Distrikts-Norge må sikres gjennom gode rammevilkår, samtidig som det bygges mer vei. Fremskrittspartiet foreslår å utvide ordningen med kjøp av FOT-ruter med 30 mill. kroner. Dette inkluderer nye FOT-ruter på strekningen Stokmarknes–Bodø/Tromsø, Florø–Oslo, Florø–Bergen og Ørsta–Volda–Oslo.

TORP LUFTHAVN

Disse medlemmer mener det viktig å ivareta den private lufthavninfrastrukturen i en vanskelig tid

for bransjen. Det foreslås derfor at det settes av 70 mill. kroner som en overslagsbevilgning for å sikre fortsatt drift på Torp så lenge covid-19-situasjonen vedvarer. Torp lufthavn får kompensasjon for bortfall av inntekter i 2020 som følge av tiltak innført av norske myndigheter i forbindelse med pandemien, men vil også trenge kompensasjon ut i 2021 slik situasjonen ser ut nå.

SMÅFLYPLASSER

Disse medlemmer viser til at de ordinære tilskuddene til ikke-statlige flyplasser er som følge av regionreformen overført til fylkeskommunene. Det er viktig at driften sikres, og at midlene som tidligere gikk over samferdselsbudsjettet, nå er flyttet til fylkeskommunenes rammetilskudd, slik at de fortsatt kommer luftfarten til gode. For å sikre fortsatt utvikling i driften av de ikke-statlige lufthavnene foreslår disse medlemmer å opprette en søkbar ordning til utbedringer og investeringer ved flypassene. Ordningen skal fungere som en gaveforsterkningsordning hvor Samferdselsdepartementet etter innvilget søknad bevilger likelydende sum som lufthavnene selv setter av til enkeltstående investering eller utbedring. Potten settes til 5 mill. kroner.

Disse medlemmer vil bidra til etablering av flyfraktterminal på Andøya for fisk. Private interessenter og SAMSKAP, som er omstillingsselskapet til Andøy kommune, jobber med prosjektet. Potensialet for flyfrakt fra Andøy til Asia er stort og er særlig knyttet til økt volum av fisk i Vesterålen og Lofoten. Det settes av 5 mill. kroner til dette formålet.

Disse medlemmer foreslår at det settes av 12 mill. kroner til flytårntjeneste på Arendal lufthavn Gullknapp, slik at flyplassen kan utvikle seg videre med blant annet pilotutdanning og dronesenter.

KYSTFORVALTNING – STAD SKIPSTUNNEL

Disse medlemmer mener at Stad skipstunnel er et viktig prosjekt for Vestlandet og næringslivet langs kysten. Prosjektet er prioritert i NTP, men regjeringen har valgt å ikke legge inn penger til dette. Fremskrittspartiet mener at prosjektet nå skal igangsettes, og foreslår at det settes av 75 mill. kroner til oppstartsbevilgning i 2021.

HAVN OG FARLEDER

Disse medlemmer ønsker å styrke konkurransekraften til godstransporten på sjø, og sørge for at flere havner kan ta imot større skip, og foreslår derfor å prioritere flere havne- og farledsprosjekter i 2021, herunder Mo i Rana Havn, Borg Havn og innseiling til Kragerø.

KYSTRUTEN

Disse medlemmer understreker viktigheten av forutsigbar og effektiv transport for både bosetting og næringsliv langs kysten i Nord-Norge. Kystruten opp til

Kirkenes er en viktig livline, som har blitt rammet spesielt hardt av covid-19-utbruddet. Derfor foreslår disse medlemmer at staten styrker sitt kjøp av sjøtransporttjenester med 108 mill. kroner.

BREDBÅND

Disse medlemmer mener at bredbånd er infrastruktur på linje med motorveier og jernbane, og foreslår derfor 150 mill. kroner ekstra til bredbåndsutbygging i distriktene.

INFRASTRUKTURFOND

Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet i 2016 fikk gjennomslag for å opprette et infrastrukturfond på 100 mrd. kroner. Avkastningen fra fondet skal sikre varig og forutsigbar finansiering av infrastruktur. For 2021 foreslår Fremskrittspartiet at fondet tilføres nye 100 mrd. kroner for å sikre økt avkastning av fondet til å styrke veibygging, samt drift/vedlikehold av veinettet. Denne økningen vil gi om lag 700 mill. kroner ekstra pr. år til veibygging, drift og vedlikehold fra og med budsjettåret 2022. Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets forslag i sitt alternative budsjett på rammeområde 0 som behandles i finanskomiteen.

BUDSJETTFORLIK

Disse medlemmer viser for øvrig til forliket Fremskrittspartiet har inngått med Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti for statsbudsjettet 2021, og er tilfreds med at Fremskrittspartiets store ambisjoner på samferdselsfeltet har resultert i viktige styrking og endringer i regjeringens budsjettforslag. Disse medlemmer er glade for at forliket med regjeringspartiene betyr forbedringer i satsingen på samferdsel, og viser til merknader og forslag fremmet med regjeringspartiene som resultat av forliket.

2.2.4 Generelle merknader fra Senterpartiet

TRYGG OG EFFEKTIV TRANSPORT I HELE NORGE

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet ønsker en samferdselspolitikk som sikrer effektiv

Dette er Senterpartiets riksveisatsinger:

Strekning og tiltak	Beløp
Oppstart på rv. 13 Kinsarvik–Bu	85 mill. kroner
Oppstart på E16 Voss–Bergen K5	85 mill. kroner
Oppstart på E39 Bogstunellen–Gaular grense	20 mill. kroner
KVU på rv. 5 Håbakken–Skei	5 mill. kroner
Planlegging av rv. 502 Eigerøy bru	5 mill. kroner
Oppstart på E16 Turtnes–Øye	120 mill. kroner
Oppstart på rv. 15 Krysset Randen/Valdresflye	31 mill. kroner

transport av varer, folk og informasjon i hele landet, samtidig som klimagassutslippene reduseres. I storbyene skal transportveksten tas gjennom satsing på kollektivtrafikk og å legge til rette for bruk av sykkel og gange. I distriktene må vi satse på rassikring, bredbånd, fylkesveier og fjerning av flaskehals. For en kystnasjon som Norge er det også viktig å satse på sjøveien. Disse medlemmer mener samferdselspolitikken må ivareta hele Norge. Disse medlemmer viser til Senterpartiets alternative statsbudsjett, der det foreslås satsinger som legger til rette for utbygging av framtidsrettet infrastruktur i hele landet. Disse medlemmer viser til at det over tid har oppstått et betydelig forfall på fylkesveinettet. For trafikantene er det viktigst med et sammenhengende godt veinett, uavhengig av om det er kommune, fylke eller stat som eier den veien de kjører på. Disse medlemmer viser til Senterpartiets alternative statsbudsjett, der det er foreslått mer penger til kommuner og fylker, slik at de kan gjennomføre en kraftig økning av vedlikehold på kommunale og fylkeskommunale veier. Utbygging av infrastruktur er også viktig som et aktivitetsfremmende tiltak for å sikre aktivitet og arbeidsplasser i hele landet.

EFFEKTIVE OG TRYGGE VEIER

Disse medlemmer viser til at det meste av transporten i Norge går på vei og kommer til å gjøre det i framtida også, selv om vi jobber for å få mer godstransport over på sjø og bane. Disse medlemmer viser til Senterpartiets alternative budsjett, der det foreslås å bruke 600 mill. kroner mer enn regjeringen på å forsere noen strategisk viktige riksveistrekn timer som regjeringen dessverre ikke har fulgt opp tilstrekkelig. Dette er blant annet flaskehals som skaper store utfordringer for folk som skal kjøre på jobb, skole og fritidsaktiviteter i hverdagen. Samtidig som det gjør at næringslivet ikke får varene sine raskt nok ut i markedet på grunn av køproblemer og stengte veier.

Strekning og tiltak	Beløp
Utbedringer på rv. 4 Alvdal-Ulsberg	50 mill. kroner
Oppstart på E6 Trøndelag grense–Majahaug og Flyum–Kappfjellia	75 mill. kroner
Oppstart på E6 Sørrelva–Borkamo	75 mill. kroner
E6/E10 Bedre vinterregularitet på Saltfjellet, Bjørnefjell og Sennalandet	29 mill. kroner
Økt satsing for trafikksikkerhetstiltak for myke trafikanter	19 mill. kroner

SATSING PÅ FYLKESVEIENE

Disse medlemmer mener det er behov for en stortilt opprusting av fylkesveiene. Disse veiene har i dag et enormt vedlikeholdsetterslep, og regjeringen har ikke vist vilje til å bruke penger på å rette på dette, til tross for at fylkeskommunene over flere år har ropt et varsko. I 2018 ble etterslepet på fylkesveinettet estimert til mellom 59 og 80 mrd. kroner. Disse medlemmer viser til at Senterpartiet gjentatte ganger har fremmet forslag om et eget vedlikeholdsprogram for fylkesveinettet. Dessverre har høyrepartiene og Fremskrittspartiet stemt dette ned i Stortinget. Disse medlemmer viser til Senterpartiets alternative statsbudsjett, der det foreslås en økning av rammetilskuddet til fylkeskommunene, der 1,5 mrd. kroner er tiltenkt økt vedlikehold av fylkesveier.

MER GODS FRA VEI TIL BANE OG SJØ

Disse medlemmer viser til at de mange trailerne som frakter gods på norske veier, er en fare for trafikksikkerheten og fører til stor veislitasje og økte kli-

mautslipp. De store godstransportørene har varslet redusert godstrafikk på jernbane på grunn av manglende lønnsomhet. Senterpartiet mener det er stort potensial i å øke godstransporten på jernbane og på sjøen, og ønsker en strategisk satsing for å få det til. Dette vil kunne redusere antall ulykker på veiene og gjøre Norge 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 Senterpartiets alternative statsbudsjett, der det foreslås å øke investeringene på jernbanen med 330 mill. kroner mer enn i regjeringens forslag. Dette er viktig for å sikre bedre regularitet og framkommelighet for både personer og gods. Hyppigere togavganger er nødvendig for at flere skal velge tog fremfor bil. Godstransport på jernbanen må bli mer konkurransedyktig sammenlignet med godstrafikk på vei.

Dette er Senterpartiets jernbanesatsinger:

Narvikterminalen	50 mill. kroner
Kryssingsspor for bedre regularitet på Dovrebanen	50 mill. kroner
Oppstart Ringeriksbanen	130 mill. kroner
Kongsvingerbanen. Kryssingsspor på Galterud og Bodung	50 mill. kroner
Trønderbanen. Framskynde elektrifisering og realisering av to tog i timen mellom Melhus og Steinkjer	40 mill. kroner
Planlegging av dobbeltspor på Jærbanen	10 mill. kroner

KYSTLØFTET

Disse medlemmer viser til Senterpartiets alternative statsbudsjett, der det foreslås å øke bevilgningene til tiltak for å overføre gods fra vei til sjø. Dette skal bidra til mer effektive og miljøvennlige havner som vil gi reduserte kostnader og økt effektivitet i sjøtransporten.

Disse medlemmer mener Norges nett av farleder og havner må utnyttes til fulle, spesielt i nærings-sammenheng. Disse medlemmer vil at staten skal bidra til havneutvikling og vedlikehold av havner og farleder, Senterpartiet foreslår derfor i sitt alternative statsbudsjett 300 mill. kroner mer enn regjeringen til havne- og farledstiltak, inkludert fiskerihavner.

MOBIL OG BREDBÅND TIL ALLE

Disse medlemmer mener at bredbånd er en helt grunnleggende infrastruktur på lik linje med innlagt vann og strøm. Å sørge for at alle husstander i hele Norge har tilgang til raskt og stabilt internett, er en investering i fremtiden. Dette gir mulighet for å bo, leve og drive bedrifter i hele landet. Flere kommuner og fylkeskommuner bruker mye penger på bredbåndsutbygging, fordi de ser det er viktig for både bosetting og næringsutvikling. I tillegg er det helt nødvendig for å kunne øke bruken av ny teknologi. Dessverre ser vi at dagens regjering ikke prioriterer bredbåndsutbygging, og at de offentlige tilskuddene totalt sett blir for små. Disse medlemmer viser til Senterpartiets alternative statsbudsjett, der det foreslås at det bevilges 236 mill. kroner

mer enn regjeringen til bredbåndsutbygging i de deler av landet der det ikke er kommersielt lønnsomt.

ELBILLADERE I DISTRIKTENE

Disse medlemmer mener det er behov for flere elbilladere i Distrikts-Norge. I et land med store avstander, og med de rekkeviddebegrensningene som er på elbilene, betyr det at det i store deler av landet ikke er mulig å benytte seg av elbil i det daglige. Mange steder er det heller ikke lønnsomt for kommersielle aktører å bygge ut elbilladere, Senterpartiet mener derfor staten må ta et aktivt ansvar i arbeidet med å bygge ut infrastruktur for elbiler. Senterpartiet ønsker at folk i hele landet skal kunne bruke elbil, og foreslår derfor at det bevilges 20 mill. kroner til elbilladere i distriktene.

KORTBANENETTET, DISTRIKTENES HURTIGTOG

Disse medlemmer viser til at folk og næringsliv er avhengige av flytilbudet for å komme seg fram. Kortbanenettet er avgjørende for bosetting og verdiskaping i hele landet. Dessverre har regjeringens flyseteavgift rammet de korte rutene i distriktene uforholdsmessig hardt. Norsk luftfart har over lengre tid vært i en vanskelig situasjon, også før koronakrisen. Regjeringen har gjennomført flere omfattende avgiftsøkninger som har svekket luftfarten og gjort selskapene mindre rustet til å håndtere den krisen som nå har oppstått. Disse medlemmer viser til at Senterpartiet i flere år har advart mot at de kraftige avgiftsøkningene vil føre til dårligere vilkår for luftfarten og medføre et dyrere og dårligere flytilbud for folk og næringsliv i Norge. Senterpartiet mener det er behov for grep som ivaretar et tilstrekkelig flytilbud i Norge gjennom krisen, og som gjør den norske flybransjen i stand til å gjenopprette et velfungerende rutetilbud i hele Norge etter hvert. Senterpartiet foreslår derfor i statsbudsjettet for 2021 at flyseteavgiften fjernes, og at securityavgiften fjernes fram til 1. juli. I tillegg foreslår vi å bevilge 50 mill. kroner mer enn regjeringen til FOT-rutene, for å sikre avganger på blant annet Florø, Ørsta/Volda og Skagen.

FLERE INNFARTSPARKERINGER

Disse medlemmer viser til at regjeringen i flere år forverret pendlernes kår. Mange som fra før sliter med lang reisevei, får økt belastning som følge av utilstrekkelig kollektivtilbud og køer på innfartsveiene. Mange pendlere sliter i dag med overbelastet infrastruktur og mangel på gode overganger mellom bil og kollektivtransport. Et spesielt viktig tiltak for å gjøre vekslingen mellom bil- og kollektivtransport bedre er å øke kapasiteten for parkering ved strategisk viktige kollektivknutepunkt.

2.2.5 *Generelle merknader fra Sosialistisk Venstreparti*

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti peker på det store ansvaret som nå ligger på Stortinget for å legge rammer for gode transportløsninger som tar hensyn til både klima og miljø. I alle avgjørelser vi nå tar, må hensyn til klima, ressursbruk og arealnedbygging tillegges avgjørende vekt. God infrastruktur er viktig for næringsliv, bosetting og folks daglige liv.

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 Sosialistisk Venstreparti vil bevilge langt mer til miljøvennlig transport enn regjeringen, og inndekningen hentes ved å foreslå kutt i miljøfiendtlige motorveiprosjekter og høyere miljøavgifter. Sosialistisk Venstreparti vil intensivere arbeidet med å fase ut fossilt drivstoff både på vei, sjø og skinner.

Dette medlem viser til at Sosialistisk Venstreparti i sitt budsjettforslag omprioriterer store summer fra klimafiendtlige motorveier og prestisjepregete riksveiprosjekter til jernbane og andre kollektivløsninger, og til gang- og sykkelveier. Sosialistisk Venstreparti vrir bilavgiftene slik at det lønner seg å velge utslippsfritt, og partiet setter av penger til bygging av flere ladestasjoner. Gjennom regler, avgiftspolitik og støttetiltak vil Sosialistisk Venstreparti fremskynde omstillingen av hele transportsektoren til nullutslipp.

JERNBANE TIL PERSONTRANSPORT OG GODS

Sosialistisk Venstreparti vil at jernbanen skal binde byer og landsdeler sammen, som erstatning for firefelts motorveier og fly. Ut fra klimahensyn må bruk av fly reduseres radikalt.

Dette medlem viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative statsbudsjett, der flypassasjeravgiften økes til 100 kroner for reiser innen Europa, og til 300 kroner for reiser ut av Europa. Samtidig er det viktig å få på plass kompensasjonsordninger for kortbanenettet i Nord-Norge, der det er store avstander og manglende alternativer til fly.

Sosialistisk Venstreparti vil på sikt erstatte flytrafikk mellom de store byene i Norge med lyntog. En ny høyhastighetsutredning må på plass. Men foreløpig vil dette medlem peke på Stortingets vedtak om at IC-strekninger på jernbanen må bygges slik at de kan inngå som del av en framtidig høyhastighetsbane.

Dette medlem vil samtidig understreke at Norge kan bli et foregangsland også for innfasing av elektriske fly, slik vi har blitt det på elbiler og elferger. Mye ligger til rette for det, nemlig tilgang på elektrisk kraft, gode teknologimiljøer og et næringsliv som ser mulighetene. F.eks. har Rolls Royce sitt internasjonale utviklingslaboratorium for elfly i Trondheim. En innfasing av elfly kre-

ver mange av de samme politiske grepene med hensyn til stimulanser på avgifter og andre fordeler som myndighetene har brukt for elbiler.

Godstransport på jernbanen sakker akterut, og fraktselskapene sliter med å få overskudd. Dette skjer mens godstrafikken på vei er beregnet å doble seg innen 2050.

Dette medlem vil understreke at det er to veier å gå for å øke jernbanens konkurransevne i forhold til godstransport på vei. Det første er å gi støtte til gods på bane. Sosialistisk Venstreparti mer enn dobler beløpet til støtteordningen for gods på bane i sitt alternative budsjett. Dette medlem registrerer at mange land i Europa har brukt også andre virkemiddel ved å innføre ulike avgiftsordninger for gods på vei. Dette vil Sosialistisk Venstreparti nå ha utredet for langtransport også i Norge, på lange strekninger der det er mulighet for jernbane.

Dette medlem viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative budsjett for 2021, der det settes av 1,25 mrd. kroner mer enn i regjeringens forslag, til planlegging og investeringer i ny jernbane, samt 660 mill. kroner til elektrifisering og vedlikehold.

ØVRIG KOLLEKTIVTRANSPORT, SYKKEL OG GANGE

Norske byer og tettsteder må bli mindre bilbaserte og mer framkommelige og trivelige. 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 til 70 pst. I tillegg vil Sosialistisk Venstreparti utvide statens tilbud om byvekstavtaler og kollektivstøtte til flere byer. Dessuten vil dette medlem ta et kraftgrep for sykkelveier både på riks- og fylkesveier. Med elsykkelens inntreden er sykkel virkelig blitt et transportmiddel å regne med.

ELEKTRISK TRANSPORT

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 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 på full fart inn i trafikk i Norge, og det samme gjelder nullutslipps 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 å overføre

300 mill. kroner som øremerkede midler i kommunebudsjettet.

HYDROGEN INNEN TRANSPORTSEKTOREN

Det er lite å spore til en offensiv hydrogensatsing innen transport i regjeringens budsjettforslag. Flere land i Europa har en betydelig satsing på dette området, mens Norge sakker akterut. Dette er beklagelig, ikke minst fordi mye ligger til rette for en norsk satsing på ren hydrogenproduksjon. Vi har mye elektrisk kraft, produsert på fornybart vis, vi har store behov for transport av varer over lange avstander, både til vanns og til lands, og vi har sterke hydrogenmiljøer i Norge – der hele produksjonskjeden er representert.

TRYGGE BRUKSVEIER, IKKE OVERDIMENSJONERTE OG MILJØFIENDTLIGE MOTORVEIER

Nye motorveier skaper mer privatbilisme og økte klimagassutslipp og er arealkrevende og dyre. I tillegg til å prioritere kollektivtransport i hele landet vil Sosialistisk Venstreparti satse på utbedring av eksisterende vei og trafikksikring av riks- og fylkesveier i distriktene.

Sosialistisk Venstreparti er fullstendig imot det miljøfiendtlige og pengeslørende prosjektet Fergefri E39 på Vestlandet. Sosialistisk Venstreparti vil bl.a. bruke pengene på de smale og farlige veiene mellom fergene i stedet.

Dette medlem er også av den oppfatning at full utbygging av E18, Vestkorridoren ut fra Oslo, til rundt 40 mrd. kroner, vil skape økt privatbilisme, flere biler på veien og mer kø inn mot byen, og sier klart nei til dette.

PRIVATISERING OG SOSIAL DUMPING INNEN TRANSPORTSEKTOREN

Dette medlem vil uttrykke at regjeringen er i ferd med å gjennomføre en jernbanereform som betyr en fullstendig rasering av jernbanen slik vi kjenner den. Sosialistisk Venstreparti har vært en konstant motstander av jernbanereformen og av regjeringens planer om å gjøre anbudssystemet obligatorisk gjennom EUs fjerde jernbanepakke.

3. Samferdselsdepartementet – budsjettkapitler og komiteens merknader til disse

3.1 Kap. 1300 og kap. 4300 Samferdselsdepartementet

Bevilgningene under kap. 1300 dekker Samferdselsdepartementets driftsutgifter, kontingenter mv. til internasjonale organisasjoner samt tilskudd. Videre omfatter programkategorien bevilgninger til departementets innsats innenfor forskning og utvikling mv.

Komiteen merker seg at det foreslås en økning i departementets driftsutgifter på 5,8 mill. kroner.

Utgiftsøkningen skal blant annet gå til å dekke departementets utgifter til å fungere som klageinstans for vedtak fattet av Kystverket. Videre dekker det utgifter til et ekspertutvalg og et eksternt sekretariat som skal foreta en ytterligere utredning av miljøtiltak for ubåtvraket av U-864 som ligger utenfor Fedje i Vestland.

3.1.1 Post 71 Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.

Komiteen mener trafikksikkerhetsarbeidet er en viktig del av samferdselspolitikken. Nullvisjonen om ingen drepte eller hardt skadde i veitrafikken er en av hovedprioriteringene alle deler. I Prop. 1 S (2020–2021) foreslås det bevilget totalt 69,1 mill. kroner for 2021 til denne posten. Midlene fordeles på ulike aktører ut over hovedmottaker Trygg Trafikk, som foreslås bevilget 55 mill. kroner.

Komiteen viser til nullvisjonen om hardt skadde og drepte i trafikken. Trygg Trafikk bidrar med flere nyttige tiltak samt holdningsskapende arbeid. Det er etter komiteens syn viktig at Trygg Trafikk kan fortsette sitt arbeid og bidra til ytterligere reduksjon i antall skadde og drepte i trafikken.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til Senterpartiets alternative statsbudsjett, hvor det foreslås å øke bevilgningen til Trygg Trafikk med 2 mill. kroner ut over regjeringens forslag. Videre har Senterpartiet foreslått en satsing på 19 mill. kroner for trafikksikkerhetstiltak for myke trafikanter.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative budsjett, der det foreslås 10 mill. kroner mer til Trygg Trafikk enn i regjeringens forslag.

3.2 Kap. 1301 Forskning og utvikling mv.

3.2.1 Post 21

Komiteen mener utredningsprosjektene utgjør et viktig kunnskapsgrunnlag for politikktutforming. Komiteen vil trekke fram utredningen om satellittbasert veiprisning for tungtransporten som er gjennomført i 2020, samt beregninger av klimatiltak for godstransport og indikatorer for klimagassutslipp fra vei, jernbane og luftfart.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, mener dette er kunnskap som er viktig for den videre politikktutviklingen innenfor transportsektoren.

3.2.2 Post 50 Forskning og internasjonalt samarbeid

Komiteen merker seg at det er foreslått å redusere bevilgning til samferdselsforskning med 10,5 mill. kroner sammenlignet med saldert budsjett for 2020, og at 8 av disse millionene er overført til Kunnskapsdepartementet for å dekke den norske kontingenten for deltakelse i EUs rammeprogram for forskning og innovasjon, Horisont Europa. Videre er midler til strategiske instituttsatsinger avviklet, mens ansvaret for miljøinstituttene ligger hos Klima- og miljødepartementet, og 6,2 mill. kroner er overført dit for å ivareta dette ansvaret.

Komiteen merker seg at programmet Pilot-T er foreslått videreført, en satsing som er viktig for at mulighetsrommet i transportsektoren økes. Komiteen understreker at det er behov for en fortsatt satsing på forskning, innovasjon og pilotering i transportsektoren, slik at teknologi kan utnyttes bedre og bidra til at vi får mer transport for pengene, og bidra til at målene for transportsektoren kan nås.

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

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til at det som del av budsjettforliket blir foreslått å redusere bevilgningene til Forskningsrådet med 50 mill. kroner. Kuttet fordeles på flere rammeområder. På rammeområde 17 utgjør kuttet 800 000 kroner på kap. 1301 post 50.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at det som et resultat av budsjettforliket er kuttet 50 mill. kroner til Forskningsrådet. Disse medlemmer finner det lite fremtidsretta å kutte i Forskningsrådets midler, når hele samferdselsområdet ber om mer innovasjon, nytenkning og klimavennlige løsninger.

Disse medlemmer viser til Arbeiderpartiets alternative budsjettopplegg, hvor det foreslås 10 mill. kroner mer til samferdselsforskning enn i regjeringens budsjettforslag, slik at det kan forskes mer på tiltak på transportfeltet som er skissert i Klimakur 2030.

3.3 Kap. 1310 Flytransport

Det foreslås i Prop. 1 S (2020–2021) bevilget 690 mill. kroner til kjøp av innenlandske flyruter i 2021. Rutene er i hovedsak rettet mot Oslo og Bergen fra Nord-Vestlandet og i Nord-Norge mot nærmeste regionale senter med videre forbindelser til Oslo og andre destinasjoner.

Komiteen merker seg at det er en reduksjon på 28,1 mill. kroner fra saldert budsjett for 2020.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til den alvorlige situasjonen luftfarten er i som følge av koronapandemien. Flertallet mener det er viktig å bidra til utviklingen av en konkurransedyktig norsk luftfartsnæring. Luftfarten er viktig for verdiskapingen i hele landet, men har en spesiell funksjon for store deler av Distrikts-Norge.

Flertallet viser til at det er iverksatt flere tiltak, blant annet ved å sikre et flytilbud i hele landet ved kjøp av ruter, fritak fra avgifter og overføring av midler til Avinor for å sikre fortsatt drift ved norske flyplasser og lånegaranti. Situasjonen kommer fortsatt til å være utfordrende for luftfarten i 2021. Flertallet viser i den forbindelse til at det er tatt høyde for at det kan være behov for et betydelig flyrutekjøp også neste år, og at det inntil videre er satt av 2 mrd. kroner til dette formålet. Flertallet viser videre til at regjeringen skal komme tilbake til Stortinget med en vurdering av behovet for en egen kompensasjonsordning for luftfarten og andre tiltak fremover, innen utgangen av januar.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, er opptatt av å legge til rette for overgang til nullutslippsløsninger i luftfarten. Flertallet viser til at Norge, med sitt godt utbygde regionale nett og passe lange strekninger, anses som det ideelle området for satsing på nullutslippsfly. Ikke minst er det norske kortbanenettet godt egnet til å teste og utvikle elektrifisering og andre teknologiske løsninger i et internasjonalt samarbeid om miljøtiltak innen luftfart.

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

«Stortinget ber regjeringen tilpasse avgiftsstrukturen for å stimulere til etterspørsel etter nullutslippsfly og starte arbeidet med å tilpasse infrastrukturen på Avinors flyplasser til nullutslippsfly.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, peker på at avgiftssystemet er et viktig virkemiddel for å tilrettelegge for lav- og nullutslippsløsninger etter hvert som teknologien blir mer moden.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til forslag fremmet i sitt alternative budsjett for 2021 med 5 mill. kroner til flyfraktterminal på Andøya og 12 mill. kroner til flytårntjenester på Gullknapp.

Disse medlemmer viser til forslag fremmet i sitt alternative budsjett med opprettelsen av en ny søknadspott for ikke-statlige flyplasser på 5 mill. kroner til en investeringsforsterkingsordning hvor staten dekker likelydende beløp som flyplassene setter av til utbedringer og vedlikehold.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen stoppe planleggingen av en tredje rullebane på Gardermoen.»

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til at flere år før elbilrevolusjonen virkelig tok fart, var Norge forutseende og tok tidlig en ledende rolle med tilrettelegging for elbiler gjennom en «elbilpakke» som bestod av fritak for engangsavgift, årsavgift, bompenger, fergetakster, parkering og tilgang til kollektivfelt. Nå står luftfarten for tur, og i NOU 2019:22 «Fra statussymbol til allemannseie – norsk luftfart i forandring» foreslås en rekke tiltak for å fremme elektrifisering av luftfarten – herunder lettelse i fiskale avgifter og at krav om elfly bør bli anbudskrav. Dette medlem registrerer at statsbudsjettet for 2021 har formuleringer i retning av at flypassasjeravgiften kan fritas for elfly/lavutslippsfly.

På denne bakgrunn fremmer dette medlem følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen innføre krav om elfly i fremtidige anbudsutlysninger, lettelser i Avinor-avgifter, fritak for merverdiavgift og tilrettelegging av infrastruktur på lufthavnene slik at Norge kan være ledende på overgang til utslippsfri luftfart.»

Dette medlem viser til at nordmenn flyr betraktelig mer enn de fleste andre i Europa. 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. Dette medlem viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative statsbudsjett, hvor det foreslås å øke den lave satsen for flyavgifter for destinasjoner i Europa til 100 kroner, og den høye satsen for destinasjoner utenfor Europa til 300 kroner.

Samtidig understreker dette medlem at det er viktig å opprettholde et godt og konkurransedyktig flytilbud på de strekningene der det ikke finnes gode alternativer, det vil blant annet si på kortbanenettet. Dette kan blant annet gjøres ved at Avinor gir økt rabatt til de regionale flyplassene, men andre løsninger må også vurderes.

På denne bakgrunn fremmer komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede mulige kompensasjonsordninger for flypassasjeravgift på flyvninger på kortbanenettet, og komme tilbake til Stortinget på eget måte.»

Ny flyplass i Mo i Rana

Komiteen viser til stortingsvedtak nr. 737 under behandlingen av Prop. 117 S (2019–2020), jf. Innst 360 S (2019–2020):

«Stortinget ber regjeringen jobbe raskt og gjøre nødvendige avklaringer som må til for å realisere planlagt flyplass i Mo i Rana.»

Komiteen viser til at Samferdselsdepartementet våren 2020 ga Avinor i oppdrag å overta det videre ansvaret for planlegging og utbygging av den nye lufthavnen, og at Samferdselsdepartementet er i dialog med Avinor og de lokale interessentene med sikte på å få en rask fremdrift i prosjektet.

Komiteen viser videre til kunngjøringen fra statsminister Erna Solberg den 9. juli 2020 om at regjeringen skal forelegge Stortinget en investeringsbeslutning i revidert nasjonalbudsjett i 2021. Komiteen viser videre til omtalen i statsbudsjettet for 2021 og legger dette til grunn.

Komiteen viser til at ny flyplass er drevet fram over 13 år av regionalt næringsliv og Rana kommune, i samspill med Avinor. Polarsirkelen Lufthavnutvikling AS gjennomførte en konkurranse i 2019/2020 om utbyggingen basert på oppdatering av Avinors forprosjekt og i samsvar med anskaffelsesregelverket. Konkurransen resulterte i et bindende tilbud fra leverandør innenfor økonomisk ramme i Nasjonal transportplan 2018–2029. Komiteen er oppmerksom på at det bindende tilbudet er forlenget til 1. juli 2021.

Komiteen ber regjeringen arbeide raskt sammen med Avinor og lokale interessenter, og imøteser en investeringsbeslutning i vårsesjonen 2021. For komiteen er det avgjørende at den helhetlige lufthavnstrukturen på Helgeland blir ivaretatt ved byggingen av ny flyplass i Mo i Rana.

Komiteen fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om investeringsbeslutning om ny flyplass i Mo i Rana i revidert nasjonalbudsjett i 2021.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til budsjettforliket, der fritak for flypassasjeravgiften videreføres ut 2021 og redusert merverdiavgift beholdes til 1. juli 2021.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til at det de siste årene har blitt gjennomført en rekke avgiftsøkninger for luftfarten. Ifølge Widerøe var det fra 2015 til 2018 en økning på 215 mill. kroner bare på fiskale avgifter på de kommersielle rutene. Dette har gjort det vanskelig å opprettholde et godt flytilbud i hele Norge. Disse medlemmer er også kritiske til at innretningen på avgiftene gjør at korte innenriksflyvninger med mellomlandinger rammes langt hardere enn lange internasjonale flyreiser.

3.3.1 Post 70 Kjøp av innenlandske flyruter

Komiteen påpeker at flyruten Stord–Oslo–Stord er en av få flyruter i Norge som ikke ble inkludert i statens nødkjøp av flyruter da Norge ble rammet av covid-19. Komiteen påpeker at flyruten Stord–Oslo–Stord bør være med i vurderingen når staten skal kjøpe flyruter i 2021.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til at budsjettforliket om statsbudsjettet for 2021 inneholder 30 mill. kroner til FOT-ruter ut over regjeringens forslag i Prop. 1 S Tillegg 1 (2020–2021). Flertallet presiserer at ordningen med kjøp av FOT-ruter skal utvides i en periode, inntil flymarkedet er normalisert, slik at ordningen inkluderer strekningene Stokmarknes–Bodø/Tromsø, Florø–Oslo, Florø–Bergen og Ørsta–Volda–Oslo.

Flertallet viser til budsjettforliket, der det blir foreslått en økt bevilgning på 310 mill. kroner til økt midlertidig kjøp av flyruter i 2021, slik at det er satt av inntil 2 mrd. kroner til dette formålet i 2021.

Flertallet er opptatt av at det skal være ryddige arbeidsvilkår i norsk luftfart, og at konkurransen skjer på like vilkår og i tråd med norske lover og regler. Luftfarten er inne i en svært krevende tid, og flertallet viser i den forbindelse til de tiltakene som er iverksatt, og som blant annet omfatter kjøp av flyruter, tilskudd til drift av flyplasser i hele landet, et godt tilbud på kortbanenettet og likviditetsordninger som er gjort tilgjengelig for de flyselskapene som har operert i det norske markedet. Flertallet registrerer at nye aktører kommer inn i det norske innenriksmarkedet og baserer seg på driftsmodeller som utfordrer organiseringen av norsk arbeidsliv og norske lønns- og arbeidsbetingelser. Flertallet er innforstått med at luftfarten er en internasjonal bransje som er regulert av internasjonale regler som også Norge er bundet av, men vil anmode samferdselsministeren om å vurdere hvilket nasjonalt handlingsrom som finnes innenfor det internasjonale regelverket, med sikte på å sikre likeverdig konkurranse og lønns- og arbeidsvilkår i det norske innenriksmarkedet.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til den siste utviklingen i norsk luftfart. I tillegg til de flyselskapene som normalt flyr i Norge, har det nå kommet inn nye aktører. Utenlandske flyselskaper flyr FOT-ruten Gardermoen–Røros og strekningen Gardermoen–Ørland, og også stadig flere strekninger mellom andre destinasjoner i Norge.

Dette er selskap som flyr rutene med mannskap som har lønns- og arbeidsbetingelser som det ikke kan konkurreres med av norske selskap. I tillegg har de ofte økonomisk støtte fra statene de har hovedbase i. På strekningen Gardermoen–Røros er flere avganger høsten 2020 erstattet med «buss for fly». I tillegg er det ikke mulig å fly med gjennomgående billetter med disse selskapene.

Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede muligheter for å kreve norske lønns- og arbeidsbetingelser på ruter mellom norske flyplasser.»

«Stortinget ber regjeringen sørge for at selskaper som flyr ruter på anbud, såkalte FOT-ruter, forplikter seg til å tilby gjennomgående billetter.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser for øvrig til Dokument 8:57 S (2020–2021) fra Arbeiderpartiet, som inneholder 12 forslag om norsk luftfartspolitik. Forslagene i dette dokumentet vil ta norsk luftfart i en mer seriøs og bærekraftig retning.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til Dokument 8:58 S (2020–2021) fra Senterpartiet, som er en kriseplan ut 2021 for norsk luftfart, som på grunn av koronapandemien er inne i sin dypeste krise noensinne. Det er av stor betydning for Norge å gjenoppbygge en levedyktig luftfartsnæring både av hensyn til langsiktig verdiskaping, sysselsetting og transporttilbudet i distriktene.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til Dokument 8:50 S (2020–2021) fra Sosialistisk Venstreparti, som inneholder fem forslag for å sikre redelige lønns- og arbeidsvilkår i luftfarten i Norge, og for å skjerme kortbanenettet og flygninger til og fra Nord-Norge fra høye avgifter.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til Arbeiderpartiets alternative budsjettopplegg, hvor det foreslås økte bevilgninger til kjøp av FOT-ruter. Følgende strekninger ønskes lagt inn i ordningen med FOT-ruter:

- Florø–Bergen v.v.
- Florø–Oslo v.v.

- Ørsta/Volda–Oslo v.v.
- Stokmarknes–Tromsø v.v.
- Stokmarknes–Bodø v.v.

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

«Stortinget ber regjeringen utvide ordningen med FOT-ruter til også å gjelde ruter til/fra Florø lufthavn og Stokmarknes lufthavn, i tillegg til økt rutetilbud til/fra Ørsta-Volda lufthavn.»

Disse medlemmer viser til at det er foretatt kjøp av flyruter til lufthavner som har dårlig flytilbud som konsekvens av virusutbruddet. Det er imidlertid et par flyplasser som har falt utenfor denne ordningen. Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at det er et tilstrekkelig flytilbud også til Stord lufthavn og Ørland lufthavn.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til at folk og næringsliv er avhengige av flytilbudet for å komme seg fram. Kortbanenettet er avgjørende for bosetting og verdiskaping i hele landet. Dessverre har regjeringens flypassasjeravgift rammet de korte rutene i distriktene uforholdsmessig hardt. Norsk luftfart har over lengre tid vært i en vanskelig situasjon, også før koronakrisen. Regjeringen har gjennomført flere omfattende avgiftsøkninger som har svekket luftfarten og gjort selskapene mindre rustet til å håndtere den krisen som nå har oppstått.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til at Senterpartiet i flere år har advart mot at de kraftige avgiftsøkningene vil føre til dårligere vilkår for luftfarten og medføre et dyrere og dårligere flytilbud for folk og næringsliv i Norge. Senterpartiet mener det er behov for grep som ivaretar et tilstrekkelig flytilbud i Norge gjennom krisen og som gjør den norske flybransjen i stand til å gjenopprette et velfungerende rutetilbud i hele Norge etterhvert. Senterpartiet foreslår derfor i statsbudsjettet for 2021 at flypassasjeravgiften fjernes og at securityavgiften fjernes fram til 1. juli. Totalt utgjør dette over 1,7 mrd. kroner i 2021. I tillegg foreslås det å bevilge 50 mill. kroner mer enn regjeringen til FOT-rutene, for å sikre avganger på blant annet:

- Florø–Bergen–Florø
- Florø–Oslo–Florø.
- Ørsta/Volda–Oslo–Ørsta/Volda
- Stokmarknes–Tromsø–Stokmarknes
- Stokmarknes–Bodø–Stokmarknes

Videre viser disse medlemmer til Senterpartiets forslag under behandlingen av Innst. 19 S (2020–2021):

«Forslag nr. 63

Stortinget ber regjeringen i forbindelse med alle større, både gjeldende og fremtidige støtteordninger og krisepakker til luftfarten stille betingelser om at det skal være faste stillinger med direkte ansettelser i flyselskapet.

Forslag nr. 64

Stortinget ber regjeringen i forbindelse med alle større, både gjeldende og fremtidige støtteordninger og krisepakker til luftfarten stille betingelser om etterlevelse av hjemmebaseregler som klart definerer arbeidsgiveransvaret, sosialt ansvar og norsk arbeidsrettslig lovgivning.

Forslag nr. 65

Stortinget ber regjeringen i forbindelse med alle større, både gjeldende og fremtidige støtteordninger og krisepakker til luftfarten stille betingelser om at det ikke skal godtas bekvemmelighetsflagg eller subsidiering av utenlandske underselskap.

Forslag nr. 66

Stortinget ber regjeringen komme tilbake innen utgangen av 2020 med forslag om en stabiliseringspakke for luftfarten, med økonomiske rammevilkår som ivaretar flyselskap hjemmehørende i Norge, inkludert tiltak som sikrer seriositet og ordnede lønns- og arbeidsvilkår i luftfarten.»

3.4 Kap. 1311 Tilskudd til regionale flyplasser

3.4.1 Post 72 Tilskudd til ikke-statlige flyplasser

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til budsjettforliket, der det blir foreslått ekstraordinær engangsbevilgning på 35 mill. kroner til Torp flyplass for de første fire månedene i 2021, til dekking av tap. Flertallet viser videre til avtalen om at regjeringen senest innen utgangen av januar skal komme tilbake til Stortinget med et forslag til hvordan ikke-statlige flyplasser, blant annet Torp og Haugesund, kan sikres videre drift i 2021.

Komiteen viser til henvendelse mottatt fra Sandefjord Lufthavn AS av 4. oktober 2020, der det blant annet heter:

«Inntil en normalisering av luftfartsbransjen er på plass, vil det være et behov for tilskudd for å sikre at SLH kommer seg gjennom denne utfordrende perioden. Med flyselskap som også i svært stor grad sliter økonomisk, blir det økt nasjonal og internasjonal konkurranse mellom flyplasser for å sikre aktivitet. Som en enkeltstående privat flyplass har selskapet begrensede ressurser, og generelt vil det i perioden med innfasing av ny normalsituasjon, bli en særdeles krevende og kostbar prosess. Fra 2022 mener SLH slik situasjonen er nå

forventes å utvikle seg, at selskapet skal kunne håndtere en tilnærmet normal drift uten statlige tilskudd.»

Komiteen registrerer at situasjonen for Sandefjord lufthavn Torp fortsatt er krevende, til tross for de ordninger Stortinget tidligere har vedtatt.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet ønsker å bevilge 35 mill. kroner til Sandefjord lufthavn Torp. Videre vil disse medlemmer be regjeringen om å arbeide videre med tiltak for å sikre driften ved Sandefjord lufthavn Torp.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til Senterpartiets forslag i Dokument 8:58 S (2020–2021) om en kriseplan for norsk luftfart ut 2021. En slik kriseplan er viktig for å sikre alle deler av luftfarten og tilhørende infrastruktur i Norge.

3.5 Kap. 1313 Luftfartstilsynet

Komiteen viser til at Luftfartstilsynet har hovedansvaret for tilsynet med norsk sivil luftfart, og skal bidra til at aktørene i sivil luftfart oppfyller kravene i gjeldende regelverk på området, samt drive godkjenningssprosesser og tilsyn.

Komiteen merker seg at det for 2021 foreslås 254,5 mill. kroner, en økning på 9 mill. kroner fra i fjor. Økningen er knyttet til arbeid på området ubemannede fartøyer, også kalt droner, og en styrking av digitaliseringsiltakene i tilsynet.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, er forundret over Arbeiderpartiet og Senterpartiets kritikk av avbyråkratiserings- og effektiviseringsreformen, all den tid ingen av de nevnte partiene reverserer disse kuttene i sine budsjetter. Senterpartiet gjennomfører sågar ytterligere kutt i byråkrati ut over det regjeringen har lagt til grunn i sitt budsjettforslag. Flertallet mener det ikke er grunnlag for å hevde at det løpende effektiviseringsarbeidet i offentlig sektor går ut over sikkerheten ved norske flyplasser, og stiller spørsmål ved hvilket faktagrunnlag en slik insinuasjon er basert på. Avinor, som har ansvaret for driften av de fleste flyplassene i Norge, mottar ikke driftsstøtte, men er finansiert gjennom avgifter og kommersielle inntekter, og er således ikke omfattet av ABE-reformen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til regjeringens «avbyråkratiserings- og effektiviseringsreform», også kalt osthøvelkutt, der statlige etater må kutte utgiftene med 0,5 til 0,7 pst. årlig. Disse medlemmer uttrykker stor skepsis til om disse kuttene er den riktige måten å kutte utgifter på, og er redd for at disse kuttene er i ferd med å føre til en svek-

kelse i beredskapen på våre i utgangspunktet veldig sikre flyplasser.

3.6 Kap. 1314 Statens havarikommisjon

Komiteen viser til at kommisjonen har en viktig rolle for sikkerheten og forebygging av ulykker, og må ha forutsigbare rammebetingelser.

3.7 Kap. 4312 Avinor AS – inntektskapittel

Det foreslås i Prop. 1 S (2020–2021) 444,4 mill. kroner på kap. 4312 post 90.

Komiteen viser til at byggingen av Oslo lufthavn, Gardermoen ble finansiert gjennom lån fra staten. Det årlige avdragsbeløpet utgjør 444,4 mill. kroner. Midlene på posten går i sin helhet til å betale ned lånet.

3.8 Kap. 5619 Renter av lån til Avinor AS

Det foreslås i Prop. 1 S (2020–2021) 19,2 mill. kroner på kap. 5619 post 80.

Komiteen merker seg at det i henhold til vilkårene i låneavtalen mellom staten og Avinor AS legges til grunn at renter av statens lån til selskapet vil utgjøre 19,2 mill. kroner i 2021.

3.9 Kap. 1320 Statens vegvesen

3.9.1 Post 1 Driftsutgifter

Posten dekker ordinære driftsutgifter som administrasjon, lønn og husleie mv. samt utgifter til Norsk vegmuseum, utvikling og drift av IKT-systemer som brukes i gjennomføring av prosjekter.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til at bruk av konsulenter kan være formålstjenlig i en del sammenhenger for å sikre nødvendig kompetanse og ha større fleksibilitet for å tilpasse seg svingninger i arbeidsmengden. Det er derfor ikke gitt at bruk av konsulenter gir økte kostnader totalt sett. Dette er en løpende vurdering som ledelsen i Statens vegvesen må gjøre for å sikre effektiv ressursbruk. Samtidig er det viktig at Statens vegvesen, på lik linje med andre etater, fortløpende vurderer behovet for innleide konsulenter, og unngår unødvendig konsulentbruk.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at Statens vegvesen har mistet om lag 3 000 årsverk det siste året, hvorav 1 400 gikk til fylkeskommunene. Samtidig er det brukt om lag 3,7 mrd. kroner på innleide konsulenter. Dette er en særdeles uheldig utvikling som gir mye mindre tverrfaglighet og egenkompetanse, og en betydelig ineffektivitet. I tillegg gir bruk av konsulenter en atskillig høyere kostnad.

Dette er kostnader som heller skulle vært brukt til mer veibygging.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til Arbeiderpartiets alternative budsjett-opplegg, hvor det foreslås 10 mill. kroner til Statens vegvesen for å utarbeide en nasjonal ladestrategi. Etter disse medlemmers syn er ladeinfrastruktur en viktig del av infrastrukturen langs våre veier.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til forslag fremmet i sitt alternative budsjett for 2021 med 1 mill. kroner til Kjøretøymuseet og 1 mill. kroner til Landsforbundet av Motorhistoriske Kjøretøyklubber.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til Senterpartiets alternative statsbudsjett, der det foreslås 20 mill. kroner til utbygging av elbilladere i distriktene. Det er lange avstander i Norge, og for at alle skal få mulighet til å benytte seg av elbil, er det nødvendig at staten tar sin del av ansvaret for utbygging av infrastrukturen som er nødvendig for elbil.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti understreker at det er avgjørende for at elbiler blir et reelt alternativ over hele landet, at ladeinfrastrukturen gir tilfredsstillende dekning. Dette medlem viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative budsjett, der det settes av 250 mill. kroner til en støtteordning i Enova for ladeinfrastruktur.

3.9.2 Post 22 Drift og vedlikehold av riksveger

Det foreslås bevilget 7 484,7 mill. kroner på kap. 1320 post 22, med en foreløpig anslått fordeling på om lag 4 450 mill. kroner til drift og om lag 3 030 mill. kroner til vedlikehold.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til budsjettforliket, der det blir foreslått å bevilge 300 mill. kroner til reasfaltering av riksveier, jf. tabell nedenfor. Med en økning av budsjetttrammen med 300 mill. kroner til reasfaltering legges det til rette for at bl.a. følgende strekninger asfalteres i 2021:

Vei	Strekning	Distanse	Fylkeskommune
E8	Inn mot Tromsø	10 km	Troms og Finnmark
E6	Brandvoll–Heia	20 km	Troms og Finnmark
Rv. 83	Inn mot Harstad	10 km	Troms og Finnmark
E6	Fauske–Ballangen	20 km	Nordland
E45	Masi	20 km	Troms og Finnmark
E6	Drivdalen	7 km	Trøndelag
Rv. 70	Oppdal–Gråura	9 km	Trøndelag
E6	Snåsavatnet–Snåsaheia	14 km	Trøndelag
E14	Meråker–Teveldalen	6 km	Trøndelag
E39	Brusdal–Rødset	13 km	Møre og Romsdal
E16	Leira–Aurdal	7 km	Innlandet
E16	Fagernes	5 km	Innlandet
E6	Espa–Kolomoen	8 km	Innlandet
E16	Øyermoen	5 km	Innlandet
Rv. 25	Svartbekken–Åsheim	5 km	Innlandet
E6	Jonsten–Halmstad	8 km	Viken
E18	Eiebakkebru–Laugslett	7 km	Viken
Rv. 110	Skåra–Ørebekk	3 km	Viken
Rv. 7	Gulsvik bru–Voll	7 km	Viken
Rv. 52	Bjøberg–Heimtretjerne	3 km	Viken
Rv. 52	Trym–Tuv	5 km	Viken
E16	Bjonevika–Sperillen Camping	4 km	Viken
Rv. 7	Gulsvik–Gulsvik bru	4 km	Viken
Rv. 7	FV175–Borgerud	3 km	Viken
Rv. 7	FV173–FV175 Heggen	3 km	Viken
E39	Krossen–Møre/Alflotvatnet	4 km	Vestland
Rv. 5	Vekti bru nord–Loftesnes bru	3 km	Vestland
E39	Holmøy–Rognnes	3 km	Vestland
E39	Aven–Torvund	3 km	Vestland
Rv. 5	Kjøsnes–Rk Skei	3 km	Vestland
E 39	Movika–Farsund	2 km	Vestland
E39	Vassenden–Moskog	2 km	Vestland
Rv. 13	Solbakk–Tau	3 km	Rogaland
E18	Langangen–Vestfold grense	2 km	Vestfold og Telemark
E18	Gjennestad–Ramsum	2 km	Vestfold og Telemark
E134	Grønliheie–Høydalsmo	10 km	Vestfold og Telemark
E134	Saurland–Ørvella	8 km	Vestfold og Telemark
Rv. 36	Bø–Sanda bru	9 km	Vestfold og Telemark
Rv. 9	Bykle–Hovden	10 km	Agder

Flertallet viser til at det i budsjettforliket i tillegg er satt av 200 mill. kroner til reasfaltering av fylkesvei.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sitt alternative budsjett for 2021 og sitt primære forslag om å sette av 500 mill. kroner til reasfaltering av riksveier.

Disse medlemmer viser til forslag fremmet i sitt alternative budsjett for 2021, hvor det foreslås å bevilge midler til oppstart i følgende prosjekter: 10 mill. kroner til E14 Stjørdal til svenskegrensen, 100 mill. kroner til

planlegging og grunnverv E16/Ringeriksbanen og 20 mill. kroner til utbedring av trafikksystemet Fokserød–Kullerød i Sandefjord.

Komiteen vil påpeke at løsningen for veivedlikehold ikke bare dreier seg om mer penger til asfalt. Ofte ligger årsaken til dekkeskadene under selve asfaltlaget i veikonstruksjonen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Ven-

streparti mener nye lag med asfalt, uten at det blir tatt nødvendige grep med det som er problemet lenger nede i veikonstruksjonen, er som å male en råtten trevegg. Det fører til at de samme asfaltskadene vil komme tilbake etter kort tid. Dette er uheldig for trafikantene, og det er sløsing med skattebetalernes penger.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet ber om at det blir tatt en grundig vurdering av de strekningene som har fått ekstra penger til asfalt for å være sikker på at det er asfaltering som er medisinen og at ikke problemene ligger i veikonstruksjonen.

Disse medlemmer viser til Senterpartiets alternative statsbudsjett, der det er foreslått å bruke 600 mill. kroner mer enn i regjeringens forslag på strategisk viktige veistreknings, og 1,5 mrd. kroner til økt vedlikehold av fylkesveier.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til budsjettforliket, der det blir foreslått å bevilge 8 mill. kroner til bergingsbil til Rennfast.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ønsker ny bergingsbil plassert fortrinnsvis på Sokn, og at det gjerne gjøres i samarbeid med private aktører. Det er sentralt at bergingsbilen ikke blir spredd på oppdrag i hele fylket, målet må være at den blir slik plassert at den på kort tid kan rykke ut ved behov – dette for å sikre bedre fremkommelighet og sikkerhet når uhellet først er ute ved Rennfast, noe det erfaringsmessig er nesten to ganger i uken.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti merker seg at kostnader ved driftskontrakter inngått i 2019 har økt med 42 pst., og de som er inngått i 2020, har økt med hele 73 pst. Regjeringen hevder dette skyldes avviklingen av sams vegadministrasjon med oppsplitting av felleskontrakter for riks- og fylkesveg. Samtidig ser vi en økende bruk av utenlandske underentreprenører og innleid arbeidskraft ved drift og vedlikehold av veger i Norge. Disse medlemmer vil påpeke at det er ønskelig med geografisk inndelte kontrakter uavhengig av om det er Nye Veier, Statens vegvesen eller fylkeskommunen som har det overordnede ansvaret, slik at driftskostnadene blir så lave som mulig.

På denne bakgrunn fremmer komiteens medlemmer fra Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen medvirke til å innføre geografisk inndelte kontrakter uavhengig av om det er Nye Veier, Statens vegvesen eller fylkeskommunen

som har det overordnede ansvaret, slik at driftskostnadene blir så lave som mulig.»

3.9.3 Post 28 Trafikant- og kjøretøytilsyn

Det foreslås i Prop. 1 S (2020–2021) bevilget 2 260,5 mill. kroner på kap. 1320 post 28.

Komiteen merker seg at forventet overskudd fra salg av personlig kjennemerke bidrar med 7 mill. kroner til trafikksikkerhetstiltak i 2021.

Komiteen merker seg videre at arbeidet med Autosys nå er i slutfasen. Det vil i 2021 settes av midler for å kunne utvikle nye digitale løsninger og videreføre arbeidet med selvbetjeningsløsninger innenfor trafikant- og kjøretøyområdet.

Komiteen viser til at antall utenlandske tunge kjøretøy øker hvert år. En samlet transportbransje er bekymret for utviklingen, og virkningen dette har for trafikksikkerheten. Komiteen viser til behovet for økt kompetanse, nye og mer effektive systemer for kontroll og mer rekruttering og bedre samhandling. Dette krever et mer systematisk og langsiktig arbeid.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti er også bekymret for svekkelsen av lønns- og arbeidsforhold som økning av denne type trafikk kan medføre, og viser til endringene i vegtrafikkloven i Prop. 11 LS (2019–2020), og vedtakene i Innst. 214 S (2019–2020) om at

«Stortinget ber regjeringen utrede og fremme forslag om et digitalt transportregister for all internasjonal godstrafikk, kombinerte transporter og kabotasjeturer i Norge.»

Disse medlemmer understreker at dette er et nytt verktøy som vil gi mulighet til å overvåke utenlandske vogntog i Norge og gjøre kontrollen enklere.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til Arbeiderpartiets alternative budsjettopplegg, hvor det foreslås å øke posten med 50 mill. kroner ut over regjeringens forslag for å øke utekontroll av kjøretøy.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til forslag fremmet i sitt alternative budsjett for 2021 med 20 mill. kroner ekstra til Statens vegvesens kontroll av utenlandske vogntog.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til Senterpartiets alternative statsbudsjett, der det foreslås å bevilge 40 mill. kroner mer enn regjeringen til utekontroller for å sikre trygge veier.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, er opptatt av at brukerne av trafikkstasjonene skal ha et tilstrekkelig og godt tilbud i hele landet. Flertallet viser til at Statens vegvesen har kommet langt i å digitalisere sine tjenester. Når stadig flere tjenester leveres digitalt, er det naturlig å se på hvilke tjenester som blir gitt på de ulike stedene. Flertallet understreker at de fleste tjenestesteder som var foreslått nedlagt, likevel skal beholdes, men at tjenestetilbudet skal tilpasses. Det er et pågående arbeid og det vil kunne bli gjort tilpassninger basert på innspill som har kommet inn.

Flertallet viser til vedtak i Stortinget 3. desember 2020 om å forenkle regelverket slik at alle biler som er typegodkjent i EU, også blir typegodkjent i Norge. Denne forenklingen i forskriften vil medføre betydelig mindre trykk på trafikkstasjonene og medføre mindre behov for kapasitet til enkeltgodkjenninger, dette er særlig positivt for forhandlere av biler.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til regjeringens pågående arbeid med å redusere tjenestetilbudet på Statens vegvesen sine trafikkstasjoner rundt omkring i landet. Disse medlemmer er svært skeptiske til en slik reduksjon i tjenestetilbud for folk og næringsliv ute i distriktene. Konsekvensen av dette er at det blir lengre avstand for de som skal benytte seg av tjenestene som tilbys på trafikkstasjonene. Disse medlemmer er også bekymret for ringvirkningene det kan få for lokale, private kjøreskoler.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til forslag nr. 9 fra Senterpartiet i Trontaledebatten (2020–2021) om at

«Stortinget ber regjeringen stanse reduksjon i tjenestetilbudet på Statens vegvesen sine trafikkstasjoner.»

Videre viser komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti til merknader fra Senterpartiet, Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti i Innst. 416 S (2018–2019):

«Disse medlemmer ser at det er behov for organisasjonsmessige endringer i Statens vegvesen, men sier nei til å rasere strukturen med geografisk spredte trafikkstasjoner over hele landet, og å privatisere statlige oppgaver, som oppkjøring, førerkorttjenester, registrering og kontroll av kjøretøy.

Disse medlemmer ønsker et skarpere fokus på kontroll og arbeidslivskriminalitet i transportsektoren. En slik reduksjon av Statens vegvesens trafikkstasjoner som nå er foreslått, vil svekke kampen mot kriminalitet og sosial dumping, som igjen vil svekke trafikksikkerheten langs norske veier.

Disse medlemmer mener regjeringens politikk innebærer systematisk sentralisering og tapping av distriktene for offentlige arbeidsplasser. Disse medlemmer ønsker ikke en slik utvikling, og mener en omorganisering av Statens vegvesen i stedet bør føre til et bedre tjenestetilbud for befolkningen og en helt nødvendig styrking av kontrollvirksomheten.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til EUs mobilitetspakke som ble vedtatt i juli 2020. Regelverksendringene er nå til behandling i EFTA for å innlemmes i EØS-avtalen. Når rettsaktene er tatt inn i EØS-avtalen, vil norske myndigheter starte arbeidet med implementering i norsk regelverk. Flertallet påpeker at det vil være naturlig å håndtere større spørsmål rundt blant annet kabotasje og kjøre- og hviletid når regelverksendringene skal behandles i Norge.

3.9.4 Post 29 OPS-prosjekter

Det foreslås i Prop. 1 S (2020–2021) bevilget 928,4 mill. kroner på posten.

Komiteen merker seg at det dreier seg om kontraktfestede vederlag for tidligere etablerte OPS-prosjekt, og at det er en nedgang på posten fra bevilgning på 1 212 mill. kroner i 2020.

Dette gjelder OPS-prosjektene E39 Klett–Bårdshaug i Trøndelag, E39 Lyngdal–Flekkefjord i Agder, E18 Grimstad–Kristiansand i Agder og rv. 3/rv. 25 Ommangsvollen–Grundset/Basthjørnet i Innlandet. I tillegg er det satt av midler til å videreføre oppgraderingen av fem tunneler på strekningen E39 Klett–Bårdshaug i Trøndelag.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til budsjettforliket, der det blir foreslått å redusere bevilgningen til OPS-prosjekt med 52,4 mill. kroner, som følge av forventet mindreforbruk til drift av prosjektet rv. 3/rv. 25 Ommangsvollen–Grundset/Basthjørnet. Midlene omprioriteres til andre veiprojekter.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti vil påpeke de åpenbare svakhetene med OPS som metode for utbygging av offentlig infrastruktur. At staten skal sette vekk finansiering og utbygging av vegprosjekter til private, for deretter å betale leie for bruk av sine egne veier til private investorer, er en modell som gjerne brukes i østeuropeiske land med svak nasjonaløkonomi. Disse medlemmer mener det ikke finnes en god begrunnelse for bruk av OPS i Norge, ut over partiene på høyresiden sine ideologiske kjepphester. Disse medlemmer peker på at risikofordelingen mellom stat og utbygger med OPS-prosjekter favoriserer store, internasjonale og kapitalsterke selskaper, mens norske

entreprenører enten ikke våger eller ikke har mulighet til å løpe den langsiktige finansielle risikoen som OPS-prosjekter innebærer.

Disse medlemmer understreker at det offentlige får bedre finansieringsbetingelser enn private bedrifter, noe som gjør privat finansiering av offentlige vegutbygginger enda vanskeligere å forsvare. Disse medlemmer minner om at de private OPS-selskapene naturlig nok skal ha egen profitt på finansieringsdelen av utbyggingen, noe som er egnet til å fordyre byggeprosjekter. Disse medlemmer viser for øvrig til TØI-rapporten Evaluering av OPS i vegsektoren (890/2007), som konkluderer med at de fordelene som det er mulig å oppnå med OPS-modellen, kan realiseres uavhengig av privat finansiering.

Disse medlemmer konstaterer at det borgerlige flertallet i komiteen bestående av Høyre, Venstre og Fremskrittspartiet, som til tross for sin dogmatiske lovprising av OPS-modellen ennå ikke har realisert OPS-prosjektet Sotrasambandet seks år etter det ble bebudet av Fremskrittspartiets samferdselsminister.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre viser til at det er gode erfaringer med bruk av offentlig-privat-samarbeid i Norge (OPS). Det gjelder både de prosjektene som ble gjennomført under den rød-grønne regjeringen, og de prosjektene som nå er under fullføring. Disse medlemmer mener kritikken fra Arbeiderpartiet viser en total vegring mot å ta i bruk nye verktøy i utbyggingen av viktige veiprosjekter, og at kritikken mot OPS baserer seg på en manglende forståelse av de insentivene som er i denne gjennomføringsmetoden. Hovedgrepet er å se en lengre strekning under ett og at en entreprenør har hovedansvaret både for investering og drift og vedlikehold. Disse medlemmer viser til at erfaringene fra allerede gjennomførte prosjekter har gitt gode resultater i form av økt innovasjon, lavere kostnader og raskere gjennomføring, for eksempel prosjektet rv. 3/rv. 25 Ommangsvollen–Grundset/Basthjørnet i Innlandet, som ble vesentlig rimeligere. Det er også gjort grep i måten OPS-prosjektene blir strukturert på, som gjør at en større del av utbetalingene skjer når prosjektet fullføres, og at den finansielle bindingen for entreprenøren dermed blir mindre. Disse medlemmer er opptatt av å bruke

OPS som gjennomføringsmodell i prosjekter der det er hensiktsmessig.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til at budsjettforliket mellom Høyre, Venstre, Kristelig Folkeparti og Fremskrittspartiet har resultert i at staten gradvis har tatt et større ansvar for å bistå med å nedbetale bompengegjelden til bomselskapene. Fra en start på 500 mill. kroner årlig er beløpet gradvis økt, og med budsjettforliket for 2021 er denne posten nå passert 2 mrd. kroner. Flertallet er opptatt av at bompengebelastningen for folk flest blir så lav som mulig. I statsbudsjettet for 2021 er det satt av 213 mill. kroner til å redusere bomkostnadene i OPS-prosjektet 3/rv. 25. Flertallet viser til Granavolden-plattformen og bompengeforliket fra sommeren 2019, som begge sier at det i utgangspunktet ikke skal være bom på sideveiene. I forliket mellom regjeringen og Fremskrittspartiet ble det satt av 83 mill. kroner, øremerket til å utsette innkreving av bompenger på sideveien til rv. 3/rv. 25 ut 2021. Totalt sett er det følgelig satt av 296 mill. kroner til å redusere bompengebelastningen i dette prosjektet. Som et alternativ til den foreslåtte løsningen vil flertallet be regjeringen vurdere å gjennomføre et prøveprosjekt for denne strekningen, der bomsatsene på hovedveien reduseres til ca. 50 pst. av dagens sats og der det ikke innkreves bompenger på sidevei. Redusert takst vil kunne gi mindre trafikklekkasje og økt trafikk på den nye motorveien. Det forutsettes at et slikt prøveprosjekt kan løses innenfor rammene av budsjettforliket, og at det får tilslutning fra Innlandet fylkeskommune. Flertallet mener at prøveprosjektet kan gi verdifull erfaring og kunnskap og må evalueres etter utløpet av prøveperioden.

3.9.5 Post 30 Riksveiinvesteringer

Komiteen viser til at det foreslås bevilget 11 668,0 mill. kroner på posten, mot 13 129,4 i 2020. I tillegg er det lagt til grunn om lag 1 700 mill. kroner i ekstern finansiering.

Komiteen merker seg at bompenger fra prosjekter som ikke er lagt frem for Stortinget, ikke er inkludert i anslaget.

Videre merker komiteen seg at anslått fordeling av bevilgningen i Prop. 1 S (2020–2021) fordeler seg slik:

Store prosjekter	5 500 mill. kroner
Bymiljøavtaler og byvekstavtaler	1 000 mill. kroner
Programområdetiltak	2 100 mill. kroner
Fornyning av riksvei	2 000 mill. kroner
Planlegging og grunnverv m.m.	850 mill. kroner
Nasjonale turistveier	150 mill. kroner
Samarbeidsprosjekt med eksterne	100 mill. kroner

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til budsjettforliket, der det settes av midler til å starte opp en rekke mindre investeringstiltak på riksveier som gir budsjettmessige bindinger ut over 2021. På bakgrunn av dette foreslår flertallet at fullmakter til å pådra staten forpliktelser ut over gitte bevilgninger for investeringsprosjekter på riksvei som ikke er omtalt med kostnadsramme overfor Stortinget, økes. Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser økes fra 6 000 mill. kroner til 6 250 mill. kroner, og ramme for forpliktelser som forfaller hvert år, økes fra 4 500 mill. kroner til 4 750 mill. kroner.

3.9.5.1 STORE PROSJEKTER

Komiteen merker seg at midlene i hovedsak vil bli brukt til å følge opp vedtatte prosjekt, og at det er satt av midler til å videreføre de forberedende arbeidene på OPS-prosjektene rv. 55 Sotrasambandet, E8 Sørbotn–Laukslett, samt E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukta:

Det er også satt av midler til forberedende arbeider og anleggsstart for:

- E18 Lysaker–Ramstadsletta i Viken
- E39 Myrmel–Lunde i Vestland
- E39 Ørskogfjellet i Møre og Romsdal
- E39 Lønset–Hjelset i Møre og Romsdal
- Rv. 4 Roa–Gran grense inkl. Jaren–Lygnebakken i Innlandet og Viken

Komiteen viser for øvrig til rutevis omtale i proposisjonen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til forslag fremmet i sitt alternative budsjett for 2021, hvor det foreslås å bevilge midler til oppstart i følgende prosjekter: E134 Espelandssvingane, en del av Haugalandspakken, E134 Husøyvegen–Karmsund Havn, E16 Øye–Turtnes, E39 Byrkjelo–Sandane, E39, Veibustkrysset, E6–Transfarelv bru, fv. 353 Gassveien, Larvik havn, utbedring av Øyakrysset, Lonåsen, rv. 3 Tynset, rv. 15 kryss Randen med kryss fv. 15 Valdresflye, rv. 3 Jutulhogget–Alvdal Skurlag og Alvdal Ulsberg, rv. 9 Kristiansand–Hovden (parsell 3, Rotemo–Lunden), rv. 502 Eigerøy bru, og rv. 92 Neiden bru.

Disse medlemmer viser til sitt alternative budsjett og forslag om å sette av 50 mill. kroner til E6 Helgelandsør.

Disse medlemmer viser til sitt alternative budsjett og forslag om å sette av 300 mill. kroner til en ny pott til mindre utbedringsprosjekter på riksveier til løpende fordeling.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til at utbyggingen av E18 Lysaker–Ramstadsletta i Viken vil føre til økt privatbilisme, flere

biler på veien og mer kø inn mot byen, og har foreslått å stanse planene.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til Senterpartiets merknader i Innst. 393 S (2019–2020):

«Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til at brutto bompengeneinntekter er beregnet til om lag 17 mrd. 2019-kroner. Av dette er 10 770 mill. kroner forutsatt benyttet til å dekke deler av investeringskostnadene, om lag 4,8 mrd. kroner til å dekke finansieringskostnader og om lag 730 mill. kroner til å dekke innkrevingskostnader og kostnader til drift av bompengeselskapet. På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag: «Stortinget ber regjeringen gå gjennom prosjektet med sikte på betydelige kostnadsreduksjoner og reduserte bompenger for bilistene.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti vil peke på at det ikke er gitt oppstartsbevilgning til E136 Stuguflåten–Rødstøl, selv om den står inne som prioritert i NTP og handlingsprogrammet. På denne strekningen har store kjøretøy problem med å holde farten oppe i de bratte stigningene. Det er ikke mulig å kjøre forbi på en sikker måte. Om vinteren gjør kombinasjonen av bratte stigninger og krappe kurver at store kjøretøy kan ha problemer med å komme opp bakkene.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti vil vise til Sosialistisk Venstrepartis alternative budsjett, der det er satt av 100 mill. kroner ekstra til utbedring av veier, og der 50 mill. kroner ønskes avsatt til dette prosjektet for oppstart.

3.9.5.2 BYMILJØ- OG BYVEKSTAVTALER

Komiteen merker seg at midlene skal brukes til tiltak i byområder som har inngått bymiljø- og byvekstavtaler. Det vises for øvrig til nærmere omtale under programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til inngått byvekstavtale i Trondheimsregionen, og ber regjeringen sørge for at avtalens punkt om to tog i timen på strekningen Melhus–Steinkjer innen 2024 blir realisert. Disse medlemmer legger til grunn at regjeringen har forsikret seg om at det er bestilt nok togsett til å få realisert to tog i timen.

3.9.5.3 PROGRAMOMRÅDETILTAK

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til at Statens vegvesen i Nasjonal transportplan 2018–2029 fikk i oppdrag å etablere og sørge for drift av døgn-

hvileplasser. Flertallet viser videre til at det i samarbeid med transportnæringen ble utarbeidet en nasjonal plan for døgnhvileplasser som oppfølging av dette, der målet er 80 døgnhvileplasser i 2023.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til høringsvar fra representanter fra transportnæringen, hvor det kommer fram bekymring for nedprioritering av servicetiltak som utbygging av flere funksjonelle døgnhvileplasser. Transportnæringen registrerer også at stadig flere døgnhvileplasser blir vinterstengt. Disse medlemmer mener det er nødvendig med en langsiktig plan utarbeidet i samråd med transportbransjen for bedre å legge til rette for overholdelse av hviletidsbestemmelsene.

3.9.5.4 UTBEDRINGSTILTAK

Komiteen merker seg at utbedringstiltak er mindre tiltak for å forbedre veiens funksjonalitet, som oppgradering av ferjekai, breddeutvidelser, forsterkning av bruer, utbedring av kryss og kurver m.m.

3.9.5.5 TILTAK FOR GÅENDE OG SYKLENDE

Komiteen merker seg at midlene vil bli brukt til å følge opp allerede vedtatte prosjekt.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre ønsker å fremheve at det for regjeringen har vært viktig å gjøre det enklere og mer attraktivt å velge sykkel som transportmiddel, spesielt i byområder. Et viktig grep har vært å styrke samordningen av areal- og transportpolitikken i de største byområdene, der fortetting og lokalisering av bosteder, handel, service og arbeidsplasser ved knutepunkter er en sentral strategi.

Disse medlemmer peker på at i de største byområdene iverksettes den nasjonale satsingen på sykkel gjennom byvekstavtalene, som er gjensidige forpliktende avtaler mellom kommuner, fylkeskommuner og stat. Så langt er det inngått byvekstavtaler i Osloområdet, Bergensområdet, Trondheimsområdet og på Nord-Jæren, og i perioden 2019–2029 skal staten bidra med 15,7 mrd. kroner til kollektivtrafikk og tiltak for gående og syklende og 12,3 mrd. kroner i belønningsmidler. Disse medlemmer fremhever at en stor del av disse midlene går til sykkelvei og annen sykkeltilrettelegging.

Disse medlemmer understreker at det er kommunene og fylkeskommunene som har den nødvendige lokalkunnskapen for å tilrettelegge for at flere sykler og kjenner seg trygg som syklist i trafikken. For å finne gode løsninger for syklist er det viktig at det lages lokale og regionale strategier som er tilpasset det enkelte byområde og region. Gjennom tilskuddsordninger bidrar staten i stor grad med midler til å gjennomføre tiltak og har dessuten fått på plass tydelige nasjonale mål. Byvek-

stavtaler og belønningsmidler har en tydelig målsetting i nullvekstmålet, som forplikter kommuner og fylkeskommuner til å øke sykkelandelen.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til representantforslag fra Senterpartiet, Dokument 8:23 S (2019–2020) om endring av Statens vegvesens vegnormaler for gang- og sykkelveg, der følgende forslag ble fremmet:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at det i Statens vegvesens vegnormaler som omhandler planlegging og bygging av gang- og sykkelveger, utarbeides mer fleksible standarder som tar hensyn til at det er ulik trafikkmengde og dermed ulike behov i ulike deler av landet.»

Endrede vegnormaler for gang- og sykkelveg er ønskelig blant annet for å få ned kostnaden på utbyggingen. Disse medlemmer viser til at det er stor mangel på gang- og sykkelveger i distriktene, langs mange smale vegstrekninger i distriktene er sykling og gange svært risikofylt selv om ÅDT er lav. Disse medlemmer viser til Senterpartiets alternative statsbudsjett, der det foreslås å bevilge 19 mill. kroner mer for å øke satsing for trafikksikkerhetstiltak for myke trafikanter.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti understreker betydningen av å bygge gode gang- og sykkelveier for å nå målene om å øke andelen reiser som foretas med gange eller sykkel.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative budsjett for 2021, der det foreslås 300 mill. kroner ut over regjeringens bevilgning til dette formål. Dette medlem vil understreke betydningen av å legge til rette for økt gåing og sykling – både som ledd i det grønne skiftet og for befolkningens helse og trivsel. Dette medlem viser til forslaget fra Sosialistisk Venstreparti om å utarbeide en ny nasjonal sykkelstrategi for Norge, Dokument 8:24 S (2020–2021).

3.9.5.6 TRAFIKKSIKKERHETSTILTAK

Komiteen merker seg at midlene vil bli brukt til å forhindre alvorlige ulykker, og at bygging av midtrekkverk er prioritert.

Prioriterte prosjekt er restfinansiering av prosjektet E39 Tuft–Flatøy i Vestland og arbeidene med ny kontrollstasjon på E6 ved Øyjord i Nordland.

3.9.5.7 MILJØ- OG SERVICETILTAK

Komiteen merker seg at midlene i hovedsak vil bli brukt til enkelte støytiltak langs E6 Kirkenes samt utbedring av den gamle kongeveien langs E6 over Dovre.

3.9.5.8 KOLLEKTIVTRAFIKKTILTAK OG UNIVERSELL UTFORMING

Komiteen merker seg at midlene vil bli brukt til å anlegge kollektivfelt samt til oppgradering av holdeplasser for å bedre fremkommeligheten og tilgjengeligheten, blant annet kollektivgate gjennom Gjøvik, Innlandet.

3.9.5.9 FORNYING

Komiteen merker seg at midlene i hovedsak skal brukes til utbedring av en rekke riksveitunneler for å tilfredsstille kravene i tunnelsikkerhets- og elektroforskriftene. I tillegg er det satt av midler til å delfinansiere prosjektet E6 Helgeland.

Komiteen merker seg videre at arbeidet med tunnelutbedringstiltak har vist seg å være både mer komplisert og dyrere enn tidligere antatt. Dette innebærer at ordinært vedlikeholdsetterslep i tunnelene i hovedsak må utbedres senere. Komiteen viser til nærmere omtale av fornyingstiltakene under overskriften «Nærmere om investeringsprogrammet» i Prop. 1 S (2020–2021).

3.9.5.10 PLANLEGGING, GRUNNERVERV OG FORBEREDENDE ARBEIDER

Komiteen merker seg at forslaget vil legge til rette for tilstrekkelig planavklaring for prosjekter prioritert i Nasjonal transportplan 2018–2029, og legge grunnlaget for fremtidig prioritering av en rekke prosjekter og tiltak.

3.9.5.11 NASJONALE TURISTVEIER

Komiteen viser til at Nasjonale turistveger omfatter 18 veistrekninger med en samlet veilengde på 2 151 km. I tråd med Nasjonal transportplan 2018–2029 skal Nasjonale turistveger fremstå som en helhetlig attraksjon fra 2024.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, merker seg videre at den varslede gjennomgangen av den samlede ressursbruken til turistveiene og hvilken innretning denne skal ha, er utsatt, og at Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til dette i Nasjonal transportplan 2022–2033.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at Nasjonale turistveger har blitt et viktig verktøy for Innovasjon Norge og Utenriksdepartementet i markedsføring og omdømmebygging av Norge.

Disse medlemmer viser videre til at flere av de 18 strekningene har utfordringer med rassikring og ordinært veivedlikehold.

Disse medlemmer peker spesielt på Trollstigen i Møre- og Romsdal fylke, hvor økt rasfare har blitt et betydelig trafiksikkerhetsproblem. Disse medlemmer ber om at regjeringen sørger for at staten bidrar med anleggsbidrag for å få realisert rassikringsprosjektet utarbeidet av Statens vegvesen, som et av prosjektene i rammen for Nasjonale turistveger – dette som en del av behandlingen av Nasjonal transportplan i 2021.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti vil peke på de store negative sidene for norsk turistnæring ved at flere av fjordkryssingene i Fergefri E39-prosjektet innebærer at bil- og bussturistene sendes i tunnel under fjordene. Det er neppe innsiden av en tunnel turistene har kommet for å se i Norge. Denne siden av Fergefri E39-prosjektet er underkommunisert i debatten rundt prosjektet.

3.9.6 Transportkorridorer

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til at Arbeiderpartiet og Senterpartiet legger til grunn oppstart av flere enkeltprosjekter både på vei, bane og kyst i sine alternative budsjetter, men at dette ikke har en troverdig finansiering. Begge partiene har vært mot alle reformer i samferdselssektoren, både på vei og bane, men salderer sine budsjetter med gevinsten fra disse reformene. Etableringen av Nye Veier AS har økt nytten og redusert kostnaden i sin portefølje med til sammen 59 mrd. kroner, hvorav 25 mrd. kroner er rene kostnadsbesparelser. Flertallet viser til at gevinsten fra jernbanereformen så langt utgjør 12 mrd. kroner over 10 år for de tre trafikkpakkene som har vært ute på anbud, sammenlignet med kostnaden i 2019. Dette er reformer som Arbeiderpartiet og Senterpartiet har stemt imot i Stortinget, men som de salderer sine alternative budsjetter med. Flertallet mener det er urealistisk å budsjettere med oppstart av flere nye prosjekter basert på gevinster fra reformer som de er imot, og som de ønsker å reverse.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti registrerer at regjeringspartiene og Fremskrittspartiet har problemer med å akseptere at opposisjonspartiene har gjennomarbeidede, helhetlige og offensive budsjettforslag.

Disse medlemmer registrerer videre at regjeringspartiene og Fremskrittspartiet ikke har snev av saklig argumentasjon å komme med når de beskriver andre partiers politikk. I stedet gjentar de det vanlige tomsnakket om at gevinsten fra jernbanereformen så langt utgjør 12 mrd. kroner. Disse medlemmer viser til at opposisjonspartiene en rekke ganger har etter-

lyst konkrete bevis på hvordan dette beløpet framkommer, men har aldri fått svar.

Disse medlemmer registrerer at regjeringspartiene og Fremskrittspartiet påstår at opposisjonspartiene salderer sine budsjetter med påståtte besparelser som en følge av den såkalte jernbanereformen. Disse medlemmer vil hevde at en mer virkelighetsfern beskrivelse av opposisjonspartiens forslag er vanskelig å se for seg, og viser til den kompliserte og oppsplittede jernbanesektoren som regjeringspartiene og Fremskrittspartiet nå har etablert. Det er opprettet en rekke nye selskaper, enheter og foretak innenfor jernbanen, med en rekke nye direktører med svært høye lønninger.

Disse medlemmer vil hevde at antall nye selskaper og antall nye direktører nå nærmer seg det absurde. Når alle utgifter som den såkalte jernbanereformen har ført med seg, tas med i regnestykkene – som bortfall av stordriftsfordeler, økte administrasjonskostnader, økte direktørlønninger og øvrige kostnader for å drifte en rekke nye selskaper – er det disse medlemmers syn at den såkalte jernbanereformen totalt sett medfører dyrere jernbanedrift for samfunnet.

3.9.6.1 KORRIDOR 1

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til budsjettforliket, der det blir foreslått å bevilge 15 mill. kroner til mindre investeringstiltak på E6 Hølenbruene.

Flertallet viser til at det blir foreslått å bevilge 44 mill. kroner til mindre investeringstiltak på rv. 111 Tranga.

3.9.6.2 KORRIDOR 3

Eigerøy bru

Komiteen vil peke på problemene som Egersund-samfunnet opplever med Eigerøy bru, som er gammel og underdimensjonert, og hvor ferdsele de siste årene er underlagt vektrestriksjoner. Situasjonen innebærer begrensninger for næringslivet og arbeidslivet i et samfunn som allerede er preget av omstillingsprosesser.

Komiteen vil påpeke viktigheten av å prioritere bruarbeidet for å sikre nødvendig næringsutvikling og ferdsel på kort og lang sikt.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til budsjettforliket, der det blir foreslått å bevilge 5 mill. kroner til planlegging av rv. 502 Eigerøy bru.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til Senterpartiets alternative statsbudsjett, der det foreslås 5 mill. kroner til planlegging av nye Eigerøy bru.

E39 Osli–Hove

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet og Senterpartiet, viser til prosjektet E39 Osli–Hove, som er det høyest prioriterte E39-prosjektet i den inngåtte byvekstavtalen, og som er kostnadsberegnet til 560 mill. kroner. Flertallet ber om at styringsgruppen for bymiljøpakken på Nord-Jæren gis mulighet for forskuttering av det «gryteklare» prosjektet om de blir enige om det. En forutsetning for dette er at prosjektet prioriteres i første periode i ny NTP.

3.9.6.3 KORRIDOR 4

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til budsjettforliket, der det blir foreslått å bevilge 20 mill. kroner til mindre investeringstiltak på riksvei 13 Kyrkjenes.

Flertallet viser til at det blir foreslått å bevilge 15 mill. kroner til planlegging av rv. 13 Kyrkjenes–Bjotveit.

Flertallet viser til at det blir foreslått å bevilge 5 mill. kroner til planlegging av E39 Byrkjelo–Sandane.

Flertallet viser til at det blir foreslått å bevilge 5 mill. kroner til planlegging av E39 Veibustkrysset.

Flertallet viser til at det blir foreslått å bevilge 15 mill. kroner til rv. 9 Kristiansand–Hovden.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti ber om at ny styringsramme for E39 Voldatunnelen utarbeides så snart som mulig, slik at prosjektet kan realiseres som en fullverdig trafikksikker løsning med to tunnellop.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til Senterpartiets alternative statsbudsjett, der det er satt av 85 mill. kroner til oppstart på strekningen rv. 13 Kinsarvik–Bu.

3.9.6.4 KORRIDOR 5

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til budsjettforliket, der det blir foreslått å bevilge 5 mill. kroner til mindre investeringstiltak på E134 kolonneoppstilling på Vågsli.

Flertallet viser til at det blir foreslått å bevilge 5 mill. kroner til mindre investeringstiltak på rv. 41 Søre Herefoss–Hynnekleiv.

Flertallet viser til at det blir foreslått å bevilge 60 mill. kroner til strekningen E16 Øye–Turtnes.

Flertallet viser til at det blir foreslått å bevilge 50 mill. kroner til nytt kryss E16 Helgelandsmoen. Flertallet stiller seg positive til at staten bidrar med 50 mill. kroner av totalkostnaden (som er anslått til 250 mill. 2020-kroner) for realisering av kryss på Helgelandsmoen på E16. Et eventuelt statlig bidrag fordrer at

private, kommune og/ eller fylkeskommune bidrar med en forpliktende finansiering av den øvrige delen av tiltaket. Ved en eventuell enighet om en slik finansiering vil staten bidra til en justering av den statlige reguleringsplanen for å legge til rette for tiltaket. Hvorvidt tiltaket skal realiseres, må avklares innen utlysning av den eller de aktuelle kontrakter som påvirkes av etableringen av et eventuelt kryss på Helgelandsmoen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti vil gjøre oppmerksom på at E16 er den viktigste øst-vest-forbindelsen for både persontrafikk og næringsliv. Ved ulykker/stengt vei er det ingen omkjøringsvei ved strekningen Turtnes–Øye. Det foreslåtte prosjektet vil minimere risikoen for stengt vei. Dette bidrar til bedre trafiksikkerhet, bedre oppetid og økt konkurransekraft for næringslivet. Disse medlemmer viser til at reguleringsplanen for prosjektet E16 Turtnes–Øye ble godkjent i Vang kommunestyre 18. februar 2016. Prosjektet var estimert til 150 mill. kroner i 2015. Statens vegvesen har optimalisert prosjektet ved bruk av Valdresmodellen. Nytt anslag er på 120 mill. kroner. Disse medlemmer gjør oppmerksom på at med bredde ned mot 5,52 meter er denne strekningen siste proppen langs E16 over Filefjell og er svært uheldig når andre prosjekter på E16 alle har 8,5 meter bredde. Deler av veggrunnen er i ferd med å skli ut, og det er mye masse lagret i området etter Øye–Eidsbru-utbygginga. Disse medlemmer viser til Statens vegvesen, som sier de kan ha anbudet klart i løpet av tre måneder. Disse medlemmer vil også presisere at prosjektet er av en slik størrelse at flere aktører i anleggsnæringa kan være aktuelle for oppdraget.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til Senterpartiets alternative statsbudsjett, der det foreslås 120 mill. kroner til utbygging av prosjektet E16 Turtnes–Øye.

E16 Bergen–Voss og Vossabana (K5)

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet mener at nå må dette prosjektet igangsettes, og viser til at Senterpartiet i sitt alternative statsbudsjett foreslår 85 mill. kroner ut over regjeringens forslag. Disse medlemmer mener E16 Stanghelle–Arna og jernbane på samme strekningen er et av de viktigste prosjektene å få startet opp. Strekningen er svært rasutsatt og trafikkfarlig, og jernbanen har svært lav standard og lav hastighet.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti understreker at prosjektet K5 snarest må realiseres, både på grunn av utrygg vei og behovet for forkorting av Bergensbanen.

3.9.6.5 KORRIDOR 6

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til budsjettforliket, der det blir foreslått å bevilge 20 mill. kroner til rv. 15 kryss Randen med kryss fv. 51 Valdresflya.

Flertallet viser til at det blir foreslått å bevilge 10 mill. kroner til Lonåsen, rv. 3 Tynset.

Rv. 15 Randen

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet vil gjøre oppmerksom på at rv. 15 er en viktig forbindelse for både persontrafikk og næringsliv. Ved ulykker/stengt vei er det ingen omkjøringsvei ved Randen. Det foreslåtte prosjektet vil minimere risikoen for stengt vei. Dette bidrar til bedre trafiksikkerhet, bedre oppetid og økt konkurransekraft for næringslivet.

Disse medlemmer vil gjøre oppmerksom på at rv. 15 kryss Randen er utfordrende og svært utsatt for ulykker, spesielt i ferietrafikken. Krysset har krevende stigningsforhold og dårlig siktforhold. Disse medlemmer vil også påpeke at krysset har en relativt høy tungbilandel. Disse medlemmer vil gjøre oppmerksom på at prosjektet er ferdig regulert med oppdatert kostnadsanslag og har vært en del av NTP i mange år. Et nytt kryss vil redusere faren for alvorlige trafikkulykker og bedre stigningsforholdene på fv. 51 (opp fra rv. 15), en viktig næringsvei der mest mulig oppetid er viktig. Disse medlemmer vil presisere at prosjektet er attraktivt for små og mellomstore entreprenører og kan komme fort ut i markedet.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til Senterpartiets alternative statsbudsjett, der det foreslås 31 mill. kroner til utbygging av prosjektet rv. 15 kryss Randen.

Rv. 4 Hagantunnelen, Nittedal

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet understreker viktigheten av å få bygget et tunneløp nummer to i Hagantunnelen på riksveg 4 i Nittedal i Viken. Planlegging av nytt tunneløp i Hagantunnelen må utføres i 2021, slik at bygging kan starte ved årsskiftet 2021/2022. Dette både ut fra omfanget av og alvorligheten i trafikkulykkene her, og ut fra trafikkvolumet på 15 000 ÅDT (årsdøgntrafikk), som er nær det det dobbelte av de 8 000 Statens vegvesen legger til grunn for krav om to tunneløp.

Disse medlemmer viser til at ny E6 mellom Ulsberg og Melhus i Trøndelag er i byggefasen og i slutfasen av reguleringsarbeidet. Nye Veier har fremmet reguleringsplan for forlengelse på cirka 5 kilometer sørover

fra Ulsberg. Dette gjøres delvis i samarbeid med Statens vegvesen.

Statens vegvesen mener en fornuftig løsning vil være å forlenge utbedringen av E6 ytterligere sørover, slik at det i neste fase oppnås en bedre løsning for utbygging av E6 til Oppdal og videre sørover. Dette er også i forståelse med Nye Veier. Statens vegvesen har kalkulert pris med H5 vegstandard to/trefelts med midtdeler, og resultatet er 700 mill. kroner. I handlingsplanen til Statens vegvesen ligger 450 mill. kroner (2018). For å få på plass 9,2 kilometer ny E6, som vil gi en bedre løsning og en mer helhetlig utbygging, kan dette løses med nødvendig omfordeling. Disse medlemmer ønsker en sammenhengende og effektiv utbygging til et naturlig punkt for sammenkobling mellom ny og gammel E6, og ber om at regjeringen følger opp dette.

E6/39 i Trøndelag

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til den trafiksikkerhetsmessig alvorlige situasjonen som har oppstått ved Klettkrysset på E39/E6 i Trøndelag på grunn av feil i planlegging, anbefaling og dimensjonering av krysset.

Dette er et ansvar staten må ta, både for at det har blitt slik, og for å sørge for at en ny trafiksikker løsning kommer på plass. Det haster med å få utredet alternativ og lagt en fremdriftsplan.

Videre viser disse medlemmer til at det er foreslått internt i Miljøpakken at Miljøpakken kan tilby staten å forskuttere finansiering om nytt Klettkryss blir utredet og regulert.

Disse medlemmer ber om at regjeringen går i dialog med partene i Miljøpakken om en forskuttering og igangsetter planlegging av en løsning umiddelbart, og kommer tilbake til Stortinget om valgt løsning på en egnet måte.

3.9.6.6 KORRIDOR 7

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til budsjettforliket, der det blir foreslått å bevilge 5 mill. kroner til utbedring og planlegging av E14 Stjørdal til riksgrensen med Sverige.

Trøndelag grense–Majahaug og Flyum Kappfjellia

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til de to delstrekningene, på til sammen under 10 km lengst sør i Grane, som er tatt ut av veipakken Helgeland Sør i Nordland, dette til tross for at det allerede i lang tid er innkrevd bompenger i denne veipakken, som også inkluderte flaskehalsene lengst sør i fylket. Trafikkmålinger ved Nordlandsporten viser at dette er en del av stamveinettet, med en økende årsdøgntrafikk for store kjøretøy. Senterpartiet følger opp i sitt alterna-

tive budsjett med forslag om en oppstartsbevilgning på 75 mill. kroner.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti forutsetter at de to delstrekningene på E6 i Grane blir realisert innenfor pakken, slik at de som har blitt krevd for bompenger faktisk får den veien de har betalt for.

E6 Sørølva–Borkamo

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til Senterpartiets merknad i Innst. 460 S (2016–2017) om strekningen E6 Sørølva–Borkamo i Nordland og mener det er viktig å sikre oppstart snarest, for å best mulig utnytte massene som er lagt ut langs traséen i forbindelse med bygging av Tjernfjelltunnelen rv. 77 som åpnet høsten 2019. E6 Sørølva–Borkamo skulle vært bygd i sammenheng med Tjernfjelltunnelen.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til at Senterpartiet følger opp i sitt alternative budsjett med forslag om en oppstartsbevilgning på 75 mill. kroner.

Selli–Asp

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at dagens E6 på strekningen har stor trafikk, høy tungtrafikkandel samt dårlig standard på veien, og at krysset mellom E6 og fv. 17 (Kystriksveien) er et viktig knutepunkt i landsdelen.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til Senterpartiets alternative statsbudsjett, der det foreslås 20 mill. kroner til oppstart på strekningen.

3.9.6.7 KORRIDOR 8

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til at det blir foreslått å bevilge 16 mill. kroner til mindre investeringstiltak på E10 Tjeldsundsbrua.

Flertallet viser til at det blir foreslått å bevilge 20 mill. kroner til oppstartsmidler for byggingen av E6 Transfarelv bru.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til at det er foreslått å bevilge 42 mill. kroner til planlegging av E6 Ny Strømmen bru og TS-tiltak i Kirkenes.

Flertallet er tilfreds med at det nå blir oppstart på planlegging av ny bru/ny vei for prosjektet E6 Ny Strømmen bru i Sør-Varanger.

Flertallet påpeker at TS-tiltakene langs E6 i Kirkenes sentrum dreier seg om kryssutbedringer, sanering

av avkjørsler og kryss, opprydding i kantparkering samt bedre fortau og sikrere fotgjengerkryssinger.

3.9.7 Post 31 Skredsikring riksveier

Komiteen viser til at regjeringen i Prop. 1 S (2020–2021) foreslår at det settes av 1 074 100 mill. kroner til skredsikring av riksveier. Mer ras og flom bidrar til økt behov for skredsikring. Det er prioritert midler til å videreføre prosjektene Kvamskleiva i Innlandet, rv. 5 Kjørnesfjorden i Vestland, E69 Skarvberg tunnelen i Troms og Finnmark og midler til sluttfinansiering av prosjekt E6 Indre Nordnes–Skardalen i Troms og Finnmark. Skredsikring er viktig for trygge veier. Mer ras og flom bidrar til økt behov for skredsikring og gjør at flere strekninger bør prioriteres.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senter-

Midlene skal brukes til å igangsette følgende prosjekt:

Riksveg 13 Ullensvang, Vestland	25 mill. kroner
Riksveg 13 Suldal, Rogaland	25 mill. kroner
E45 Kløfta, Troms og Finnmark	25 mill. kroner
E8 Lavangsdalen, Troms og Finnmark	25 mill. kroner
E10 Flakstad (Vareid–Ramberg) Nordland	25 mill. kroner
E39 Vestnes, Møre og Romsdal	25 mill. kroner

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, ønsker å prioritere skredsikring høyere enn det regjeringen gjør. Rasutfordringene rundt omkring i landet må tas på alvor. Faren for ras er en uhyggelig realitet for veifarende i mange deler av landet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til forslag fremmet i sitt alternative budsjett for 2021 med 250 mill. kroner ekstra til skredsikring av riksveier.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til Senterpartiets alternative statsbudsjett, der det foreslås å bruke 100 mill. kroner mer enn i regjeringens forslag på skredsikring av riksveier.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative budsjett for 2021, der det foreslås 500 mill. kroner i tillegg til regjeringens forslag.

Dette medlem vil spesielt peke på behovet langs riksvei 13 Fjordvegen og Ylvisåker, Sogndal og Lovraeidet–Rødsliane.

partiet og Sosialistisk Venstreparti, registrerer at regjeringens bevilgningsforslag til skredsikring er lavere for budsjettframlegget 2021 enn det var i 2020.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet påpeker at klimaendringene er en utfordring for trygg og sikker ferdsel på vegene våre. Disse medlemmer er derfor kritiske til at regjeringen ikke prioriterer ras- og skredsikring høyere. Skredsikring var en av Arbeiderpartiets hovedprioriteringer i Nasjonal transportplan (NTP), og disse medlemmer foreslår derfor en styrking av dette viktige arbeidet. Disse medlemmer ønsker å bruke mer statlige penger til å starte opp nye skredsikringsprosjekt for å gi folk en tryggere hverdag. Disse medlemmer viser til Arbeiderpartiets alternative budsjett for 2021, hvor det foreslås 150 mill. kroner i tillegg til regjeringens forslag.

3.9.8 Post 36 E16 over Filefjell

Komiteen merker seg at det foreslås bevilget 41,9 mill. kroner i 2021 til restfinansiering av utbyggingen av delstrekningen Øye–Eidsbru i Innlandet.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at når E16 Filefjellprosjektet er ferdig utbygd, står det igjen omtrent tre kilometer med vesentlig dårligere veg på strekningen Turtnes–Øye i Vang kommune. Under behandlingen av statsbudsjettet for 2019 fremmet Arbeiderpartiet forslag om at E16 Filefjell-prosjektet skulle utvides til også å omfatte strekningen Turtnes–Øye, men forslaget fikk dessverre ikke flertall. Ifølge Statens vegvesen ville det blitt langt billigere å bygge strekningen Turtnes–Øye sammen med strekningen Øye–Eidsbru i stedet for å bygge den for seg på et senere tidspunkt.

Disse medlemmer mener fortsatt det hadde vært fornuftig å bygge strekningen Turtnes–Øye som en del av Filefjell-prosjektet.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til Senterpartiets alternative statsbudsjett, der det foreslås 120 mill. kroner til utbygging av prosjektet E16 Turtnes–Øye. Disse medlemmer viser videre til omtale av prosjektet under korridor 5.

3.9.9 Post 63 Tilskudd til gang- og sykkelveier

Komiteen er svært opptatt av at man samordner anleggsvirksomhet mellom kommunale, statlige og eventuelt private aktører og dermed reduserer totale kostnader. Det er mange eksempler på dette rundt omkring i landet, og særlig i forbindelse med bygging av gang- og sykkelveier. Et eksempel er Sunnfjord kommune og Statens vegvesen, som har samordnet bygging av vann- og avløpsanlegg og ny gang- og sykkelveg langs E39 fra Farsund til Kusslid. Denne sto ferdig høsten 2020. Sunnfjord kommune skal bygge vann- og avløpsanlegg videre fra Kusslid til Mo, der industriområde og videregående skole får tilkobling til det kommunale vann og avløpsnett. Et annet eksempel har man langs rv. 41 i Kvitseid kommune i Telemark. Fra Kvitseid sentrum til Kvitseid videregående skole skal det bygges nytt vann- og avløpsanlegg, og det er et sterkt lokalt ønske å bygge gang- og sykkelvei samtidig. Komiteen viser til at det både er samfunnsøkonomisk og kostnadseffektivt, og at det blir flere meter ny gang- og sykkelveg når dette kan samordnes med kommunale tiltak. Komiteen henstiller til regjeringen om å finne løsninger slik at samordningen kan bli bedre, og at viktige trafikksikkerhetstiltak som gang- og sykkelvei gjennomføres samtidig med vann- og avløpsanlegg, som vil gi sparte totale kostnader.

3.9.10 Post 64 Utbedring på fylkesveier for tømmertransport

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 regjeringens budsjettforslag for 2021 er en reduksjon fra saldert budsjett 2020 på 5,8 mill. kroner, eller 22,5 pst.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet merker seg at regjeringen er langt etter vedtatt program i Nasjonal transportplan 2018–2029 om 50 mill. kroner årlig i tilskuddsordning for flaskehals for tømmervogntog på fylkesveinettet. Disse medlemmer viser til Arbeiderpartiets alternative budsjett for 2021, hvor det foreslås 15 mill. kroner i tillegg til regjeringens forslag.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til forslag fremmet i sitt alternative budsjett for 2021 med 30 millioner ekstra til bruiprogrammet.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til Senterpartiets alternative statsbudsjett der det foreslås 50 mill. kroner mer enn i regjeringens forslag for å dekke inn etterslepet i bruiprogrammet. Disse medlemmer vil også styrke satsingen på skogsbilveier og tømmerkaier. Gevinsten av de siste årenes tilrettelegging for tømmertransport blir ikke tatt ut på grunn av manglende oppgradering av bruer.

3.9.11 Post 65 Tilskudd til fylkesveier

Det foreslås i Prop. 1 S (2020–2021) bevilget 100 mill. kroner på kap. 1320 post 65 for 2021. Det er en videreføring av nivået for 2020.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til budsjettforliket, der det blir foreslått å bevilge 75 mill. kroner som tilskudd til fv. 353 Gassveien.

Flertallet viser til budsjettavtalen mellom regjeringen og Fremskrittspartiet, hvor fv. 353 Gassveien i Bamble kommune tildeles 75 mill. kroner for 2021. På bakgrunn av at fremdriften i prosjektet er usikker, og at behovet for midler vil strekke seg over flere år, foreslår flertallet at tilsagnsfullmakten for 2021 for kap. 1320 Statens vegvesen, post 65 Tilskudd til fylkesveier, økes fra 100 mill. kroner til 175 mill. kroner.

Flertallet viser til at fylkesveinettet er fylkeskommunenes ansvar, og at finansieringen i hovedsak skjer gjennom rammetilskuddene til fylkeskommunene. Flertallet viser til at det er etablert en egen tilskuddsordning som fylkeskommunene kan søke på, og som utgjør 100 mill. kroner i 2021, og at det er egne midler til tunnelfornyelse og skredsikring på fylkesvei. Flertallet viser til at det i budsjettforliket med Fremskrittspartiet i tillegg er satt av 75 mill. kroner til fv. 353 Gassveien og 200 mill. kroner til reasfaltering av fylkesveier. Flertallet viser videre til krisepakken, der det er satt av 400 mill. kroner til vedlikehold på fylkesveier.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet registrerer at stortingsflertallet går inn for å øremerke tilskudd til en konkret fylkesvei, all den tid det er opprettet en søknadsbasert ordning hvor fylkeskommunene skal søke etter gitte kriterier, og det samtidig er forventet at fylkeskommunen bidrar med egne midler.

Disse medlemmer viser til at forfallet på fylkesveinettet år for år øker med flere mrd. kroner. Regjeringens svar på dette var en etablering av en søknadsbasert tilskuddsordning fremfor økt rammeoverføring til fylkeskommunene. Når det først er etablert en slik tilskuddsordning, bør den kunne igangsette flere næringsviktige fylkesveiprosjekt enn det regjeringen legger opp til. Disse medlemmer viser til Arbeiderpartiets alternative budsjett for 2021, hvor det foreslås 100 mill.

kroner i tillegg til regjeringens forslag. Videre viser disse medlemmer til Arbeiderpartiets kommuneoppbygg og forslag om økning i fylkeskommunenes frie midler.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til forslag fremmet i sitt alternative budsjett for 2021 med 500 mill. kroner ekstra til reasfaltering av fylkesveier.

Disse medlemmer viser til sitt alternative budsjett, hvor det foreslås 30 mill. kroner i sluttbidrag til Listerpakken. Det foreslås også 450 mill. kroner i styrking av tilskuddet til næringsveier. Videre foreslås det 50 mill. kroner i tilskudd til bygging av underkjøringshinder på ulykkesutsatte strekninger for MC. Disse medlemmer viser også til forslaget om å sette av 20 mill. kroner til utbedring av fv. 305.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til at Senterpartiet i alternative statsbudsjetter over flere år, også i forslaget for 2021, har foreslått betydelig økte midler til opprusting av fylkesveiene.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti mener fylkeskommunene selv kan vurdere hvilke fylkesveier som bør prioriteres, og at en egen tilskuddsordning ut over rammen til fylkeskommunene vil føre til mer byråkrati enn nødvending. Disse medlemmer viser til at det ifølge svar fra samferdselsministeren på budsjettsspørsmål fra Senterpartiet fremdeles ikke er betalt ut penger eller besluttet hvilke prosjekter som får tilskudd gjennom denne ordningen for 2020. Dette er etter disse medlemmer sitt syn et tydelig bilde på at dette er en byråkratisk ordning med for lite penger. Senterpartiet fremmet våren 2019 forslag om et eget vedlikeholdsprogram for fylkesveinet, Dokument 8:131 S (2018–2019). Dessverre stemte regjeringspartiene dette ned i Stortinget.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til at Senterpartiet i sitt alternative statsbudsjett foreslår en økning av rammetilskuddet til fylkeskommunene, der 1 mrd. kroner er tiltenkt økt vedlikehold av fylkesveier, i tillegg til 500 mill. kroner i en aktivitetsstimulerende pakke som er ment til bygging av fylkesvei.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative budsjett for 2021, der det under kommune-/fylkesrammen settes av 200 mill. kroner til vedlikehold av fylkesveier ut over regjeringens forslag.

3.9.12 Post 72 Kjøp av riksveiferjetjenester

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre ønsker å fremheve regjeringens store satsing på grønn skipsfart generelt og på null- og lavutslippsløsninger for ferge og hurtigbåter spesielt. Grønn skipsfart bidrar til å redusere norske utslipp, samtidig som satsingen skaper nye, lønnsomme arbeidsplasser i hele landet. Disse medlemmer viser til at regjeringen har lagt fram en stortingsmelding om maritim politikk «Grønnere og smartere – Morgendagens maritime næring» og snarlig vil legge fram Klimaplan 2021–2030, der det er varslet at regjeringen vil innføre lav- og nullutslippskriterier i nye anbud for fergesamband i løpet av 2023 og i nye anbud for hurtigbåter i løpet av 2025.

Disse medlemmer fremhever at regjeringen i 2020 har bevilget 735 mill. kroner til tiltak rettet mot grønn omstilling i skipsfarten. Av dette bevilget regjeringen 150 mill. kroner spesifikt til fylkeskommunene for å støtte innfasingen av lav- og nullutslippsferger. Regjeringen har videre i statsbudsjett for 2021 foreslått 100 mill. kroner til en satsing på utslippsfrie hurtigbåter gjennom Klimasats (20 mill. kroner i fase 3 Prop. 127 S (2019–2020) og 80 mill. kroner i statsbudsjettet for 2020), og ytterligere 100 mill. kroner ekstra til fylkeskommunene gjennom vekst i frie inntekter for å støtte innfasingen av lav- og nullutslippsferger på fylkesveisambandene.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti vil peke på to viktige forhold ved innføring av elferger. For det første medfører det økte utgifter, særlig i første fase, for fylkeskommunene å følge opp Stortingets vedtak om å gå for nullutslipp ved anbudsutsettelsene. Derfor mener disse medlemmer at det er tvingende nødvendig at det overføres nok midler til fylkeskommunene for å ta dette løftet. Om fylkeskommunene ikke får disse midlene, vil det resultere i høyere takster og/eller lavere fergefrekvens – dersom det ikke skal gå ut over videregående skoler, fylkesveier eller andre viktige oppgaver.

Det andre forholdet som disse medlemmer vil peke på, er at elfergene kan trenge lengre tid ved kai for lading. Om ikke ekstra ferger settes inn, vil også dette senke frekvensen for fergene.

Disse medlemmer kan vise til ett eksempel: Fergestrekningen Volda–Folkestad vil, etter innføring av ny batteriferge, få redusert frekvens fra 30 til 40 minutters avganger. Som trasé for rv. 651 mener disse medlemmer at det bør settes inn to ferger, slik at en kan få 20 minutters avganger slik som på øvrige fergestrekninger på stamveiene våre.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til at partiet i sitt alternative budsjett

har foreslått å bevilge 300 mill. kroner mer enn i regjeringens forslag til nullutslippsløsninger for ferger og busser til fylkeskommunene i sitt kommunebudsjett.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til Senterpartiets forslag i Dokument 8:27 S om en bedre båt- og fergepolitikk, der det blant annet foreslås:

«Stortinget ber regjeringen legge fram forslag til en finansieringsordning som innebærer at staten fullt ut tar merkostnaden ved klimaomstilling av fylkenes hurtigbåt- og fergetrafikk. Ordningen må fange opp både gjennomførte og kommende tiltak.»

3.9.13 Post 73 Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene

Det foreslås i Prop. 1 S (2020–2021) bevilget 1 435 mill. kroner på kap. 1320 post 73 for 2021. Det er foreslått å sette av 533,5 mill. kroner til å videreføre den opp-

rinnelige tilskuddsordningen og 376,5 mill. kroner til å redusere bompenger i disse prosjektene:

- E18 Tvedestrand–Arendal i Agder
- Rv. 3/rv. 25 Ommangsvollen–Grundset/Basthjørnet i Innlandet.

Komiteen merker seg at posten foreslås økt med 35 mill. kroner fra saldert budsjett 2020 og således er en videreføring av nivået.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til budsjettforliket, der det blir foreslått å bevilge 670 mill. kroner til tilskudd til reduserte bompenger utenfor byområdene, i henhold til budsjettavtalen mellom partiene. I tillegg er det udisponerte midler i regjeringens forslag til statsbudsjett på 525 mill. kroner innenfor den foreslåtte bevilgningen på 1 435 mill. kroner i tråd med bompengavtalen fra 2019. Flertallet er enige om å benytte disse rammene på følgende prosjekter:

Prosjekt	Beløp
E6 Øyer–Tretten (Innlandet) Permanent fjerning av bom på sidevei.	7 000 000
E16 Kongsvinger–Slomarka (Innlandet). Permanent innføring av fritaksordningen for beboerne ved Fulu og Galterud og permanent innføring av halv bompengetakst på sideveiene.	140 000 000
E6 Kolomoen–Moelv (Innlandet). Stopp i innkreving i sidevegsbommer i ett år.	50 000 000
Rv3/Rv25 Ommangsvollen/Grundset–Basthjørnet (Innlandet). Stopp i innkreving i sidevegsbommer i ett år.	83 000 000
E134 Stordalstunnelen (Vestland). Nedbetaling av resterende gjeld, permanent nedleggelse av bomstasjon.	90 000 000
E136 Tresfjordbrua (Møre og Romsdal). Nedbetaling av resterende gjeld, permanent nedleggelse av bomstasjon.	400 000 000
Fosenpakken (Trøndelag). Nedbetaling av gjeld.	425 000 000
Totalt	1 195 000 000

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til forslag fremmet i sitt alternative budsjett for 2021 med en styrking på 2,4 mrd. kroner til fjerning av bompenger over hele landet.

3.10 Kap. 4320 Statens vegvesen

Komiteen merker seg at det i Prop. 1 S (2020–2021) beregnes salgsinntekter fra Statens vegvesen, samt diverse gebyrer og refusjoner fra forsikringsselskaper til en samlet sum på 939,3 mill. kroner.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet vil kutte i overprisede gebyrer. Riksrevisjonen har avdekket at regjeringen krever mer i betaling enn det koster å tilby enkelte statlige tjenester. Riksrevisjonen omtaler dette som en skjult skatt.

Arbeiderpartiet og Senterpartiet foreslår i sine alternative budsjetter å kutte disse overprisede gebyrene med 588 mill. kroner.

På Samferdselsdepartementets ansvarsområde gjelder dette førerkortgebyr på til sammen 79,5 mill. kroner.

3.11 Kap. 1321 Nye Veier AS

Det foreslås i Prop. 1 S (2020–2021) bevilget 5 785,1 mill. kroner på kap. 1321 Nye Veier AS. Det er en videreføring av aktivitetsnivået fra tidligere år.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til forslag fremmet i sitt alternative budsjett for 2021 med forslag om styrking av overføringen til Nye Veier AS med 1 mrd. kroner.

3.12 Kap. 1323 Vegtilsyn

Det foreslås i Prop. 1 S (2020–2021) bevilget 19,3 mill. kroner på kap. 1323 for 2021, som er en videreføring av nivået i saldert budsjett 2020.

Komiteen viser til at hovedaktiviteten til Vegtilsynet i 2021 vil være å føre tilsyn med at Statens vegvesen og Nye Veier AS oppfyller krav til å ha og bruke tilstrekkelige og effektive styringssystemer som ivaretar sikkerheten i infrastrukturen på riksveinettet. Det skal også føres tilsyn med tilbydere av trafikkinformasjon etter delegerte kommisjonsforordninger under ITS-direktivet.

3.13 Kap. 1330 Særskilte transporttiltak

3.13.1 Post 66 (Ny) Gjenopprette ordningen «Kollektivtransport i distriktene»

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til at det i perioden 2007–2015 ble 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. Fordi tilskuddsordningen gjør kollektivtransporten i distriktene mer effektiv og klimavennlig, samtidig som den bedrer reisemulighetene for mange i spredtbygde strøk, foreslår Senterpartiet å bevilge 10 mill. kroner til ordningen i 2021. Det legges opp til at fylkene kan søke om penger til forsøksprosjekter og igangsettingstiltak.

3.13.2 Post 60 Utvidet TT-ordning for brukere med særskilte behov

Komiteen har merket seg at det foreslås en bevilgning på 270,6 mill. kroner til den utvidede ordningen. Dette er en økning på 21,1 mill. kroner i forhold til revidert budsjett for 2020. Bevilgningsforslaget betyr at ordningen videreføres for de fylkene som nå er omfattet av den.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til budsjettforliket, der det blir foreslått å bevilge 30 mill. kroner til styrkingen av TT-ordningen.

Flertallet legger til grunn at den utvidede TT-ordningen skal overføres til fylkene, og at dette skjer når ordningen er fullfinansiert. Flertallet legger til grunn at ordningen gjelder den gruppen som ordningen fra start av har omfattet – blinde/svaksynte og rullestolbrukere. Flertallet vil i den forbindelse be regjeringen om at det utarbeides nærmere retningslinjer for disse gruppene, og vil be regjeringen vurdere om dette skal

nedfelles som en rettighet for berørte personer. Det vil i så fall også være naturlig å vurdere om ordningen bør underlegges Nav, som forvalter andre ordninger som omfatter mennesker med særskilte behov.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at TT-ordningen fortsatt ikke omfatter alle fylkene, og at det er rapportert et mindreforbruk på 51 mill. kroner. Disse medlemmer forventer at alle brukerne får samme rettighet uavhengig av hvor de bor, og at det blir etablert gode ordninger som er kjent for brukerne i hele landet.

Disse medlemmer viser til at de som trenger tilrettelagt transport, er avhengige av en god ordning uansett hvor i landet de bor. For en del vil det være behov for en omfattende TT-ordning selv om kollektivtilbudet er godt. Regionreformen gjør at fylker med og uten statlig finansiert TT-ordning slås sammen, og det forventes derfor at brukerne i de nye fylkene får samme rettighet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til forslag fremmet i sitt alternative budsjett for 2021 med forslag om å styrke TT-ordningen med 30 mill. kroner.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti vil peke på at regjeringens budsjettforslag betyr at ingen nye fylker kommer med i ordningen. Dette medlem mener det er et rettferdig prinsipp at alle fylker blir med i ordningen, og ønsker derfor en opptrapping med det som mål. Dette medlem viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative statsbudsjett, der bevilgningen til dette formålet økes med 25 mill. kroner ut over forslaget i budsjettforliket.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti har videre registrert synspunktet fra Norges Blindforbund om at denne tjenesten best kan organiseres under Nav-systemet, der viktige registre og liknende ordninger administreres.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen etablere en TT-ordning i Nav som bygger på de prinsippene som gjelder for den statlige støtten til TT i fylkene med 200 turer per bruker per år.»

«Stortinget ber om at ubrukte midler i den statlige TT-ordningen i 2020 i sin helhet blir brukt for at nye fylker kan komme med i ordningen fra 1. juli 2021.»

3.13.3 *Post 70 Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen–Kirkenes*

Komiteen vil peke på hvor viktig det er med gods-transport på sjø, samt passasjertrafikk med daglige seilinger på strekningen Bergen–Kirkenes. Det foreslås bevilget totalt 926,7 mill. kroner, fordelt med 642,1 mill. kroner til Hurtigruten Cruise AS og 284,6 mill. kroner til Havila Kystruten AS.

Staten hadde avtale med Hurtigruten Cruise AS om kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen for perioden 2012–2019 og valgte å utløse en opsjon på forlengelse i ett år. Fra 1. januar 2021 vil Hurtigruten Cruise AS operere sju skip og Havila Kystruten AS fire skip. Leve- randørene skal samarbeide om å levere et tilfredsstillende transporttilbud på strekningen og sikre daglige og helårslige anløp i de samme 34 havnene som i dag.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til budsjettforliket mellom regjeringspartiene og Fremskrittspartiet, der det ble satt av ytterligere 15 mill. kroner for å utvide tilbudet på kystruten. Flertallet er fornøyd med at det er fremforhandlet en ny avtale med Hurtigruten som vil bety at det vil være fem fartøy på ruten Bergen–Kirkenes–Bergen og anløp i alle 34 havner i første kvartal 2021, til en ekstra kostnad på 14,1 mill. kroner per måned. Flertallet vil understreke behovet for en god dialog med begge aktørene som skal betjene kystruten i 2021, og at tilbudet kan trappes opp så raskt som mulig og når forholdene ligger til rette for det.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti er opptatt av at Kystruten betjener alle 34 havner, slik at gods- og lokalpassasjertrafikken fungerer best mulig, og viser for øvrig til forslaget i Dokument 8:26 S (2020–2021).

Disse medlemmer viser til at Hurtigruten fra henholdsvis 24. og 27. oktober kun vil betjene strekningen Bodø–Kirkenes–Bodø med to skip. Ordningen gjelder ut 2020. Fra første kvartal vil Kystruten seile med fem skip på strekningen Bergen–Kirkenes, og disse medlemmer er fornøyde med at samferdselsministeren fant en løsning i tråd med disse medlemmers primærstandpunkt, at Kystruten må seile hele strekningen, og ikke ha Bodø eller Trondheim som siste havn sørover. Hurtigrutens reduksjon i rutetilbudet langs kysten gjør at både person- og varetransporten langs kysten er sterkt redusert i mange kystsamfunn. Det er uttrykt bekymring gjennom Norske Havner om at denne situasjonen vil gi utfordringer i tiden som kommer. Disse medlemmer er bekymret for at en delvis nedstenging av kystruten vil føre til at et endret og uønsket alternativ etablerer seg ved at godstransport

flyttes fra sjø til vei. Dette er i strid med Stortingets mål om å flytte mer gods over på kjøl og bane.

Disse medlemmer viser til forslag fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti fremmet i Innst. 54 (2020–2021):

«Forslag 2

Stortinget ber regjeringen sørge for at kystruten opprettholdes med seks skip og anløp i alle havner mellom Bergen og Kirkenes.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til forslag fremmet i sitt alternative budsjett for 2021 med forslag om styrking av kjøp av sjøtransporttjenester på kystruten på 108 mill. kroner.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til Representantforslag 119 S (2019–2020) om fungerende person- og varetransport i distriktene, fremmet av Senterpartiet.

3.13.4 *Post 71 Tilskudd til kommersielle buss- og båtruter som følge av smitteverntiltak*

Komiteen viser til at det i Prop. 1 S (2020–2021) foreslås at det bevilges 100 mill. kroner i tilskudd til kommersielle buss- og båtruter som følge av smitteverntiltak. Ekspressbussene og andre kollektivruter har opplevd en betydelig nedgang i billettinntektene på bakgrunn av myndighetenes smitteverntiltak knyttet til virusutbruddet.

Dette tilskuddet forvaltes av Jernbanedirektoratet.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til at ekspressbussnæringen er i en svært vanskelig situasjon, og at støtten over post 71 som Stortinget bevilget i juni, fortsatt ikke er utbetalt. Flertallet vil understreke viktigheten av at regjeringen oppretter en ordning som er forståelig, og som treffer ekspressbussnæringen godt.

3.13.5 *Post 76 Reiseplanlegger og elektronisk billettering*

Komiteen merker seg at det foreslås bevilget 79 mill. kroner til Jernbanedirektoratet for at de, gjennom selskapet Entur AS, skal utvikle og drifte en nasjonal pris- og produktdatabase. Dette er en økning fra fjorårets bevilgning på 22 mill. kroner. Komiteen merker seg at økningen i bevilgningen bl.a. skal legge til rette for en mer effektiv forvaltning og bruk av de stadig økende mengdene med data som genereres i kollektivsektoren.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, vil understreke betydningen av en ruteplan som kan gjøre det enklere for de reisende å planlegge reisen sin uavhengig

av transportmidler og reiserute. Behovet for dette har vært kommunisert mange ganger, men det er først under denne regjeringen at det er satt i gang et systematisk arbeid hvor alle kollektivselskapene deltar. Det er dette som er Enturs oppgave.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti merker seg at det i 2021 skal brukes hele 79 mill. kroner på Enturs arbeid med en nasjonal reiseplanlegger og billettering, og at dette kommer i tillegg til 15 mill. kroner i generelle kjøp av tjenester fra Entur, til sammen 94 mill. kroner. Disse medlemmer minner om at Entur ble opprettet som en følge av den såkalte jernbanereformen, og at dette er ett av en rekke nye selskaper og foretak. Disse medlemmer registrerer at det er svært kostbart å holde seg med alle disse selskapene, og at regjeringen og dens representanter aldri tar med hvor mye det koster å drifte alle disse selskapene, når de argumenterer for den såkalte jernbanereformen.

Disse medlemmer mener det er helt riktig at det lages en nasjonal reiseplanlegger, men stiller spørsmål ved den store pengebruken til formålet.

3.13.6 Post 77 Kjøp av tjenester fra Entur AS

Komiteen merker seg at det i Prop. 1 S (2020–2021) foreslås en bevilgning på 15 mill. kroner til kjøp av tjenester fra Entur AS. Grunnleggende tjenester knyttet til elektroniske støttesystemer for billettering finansieres ved gebyr fra brukerne. Selskapet skal legge til rette for at de reisende skal kunne planlegge og kjøpe sine kollektivreiser på ett sted, noe som inkluderer billetter til både jernbaneoperatører og fylkeskommunalt kollektivtilbud.

3.14 Kap. 1332 Transport i byområder mv.

Komiteen merker seg at det er opprettet nytt kapittel 1332 Transport i byområder mv. for 2021, jf. Prop. 1 S (2020–2021), og at det er foreslått bevilget 5 452,1 mill. kroner over dette kapittelet.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre viser til at det er satt av 2 805 mill. kroner til tilskudd til byområdene. Av dette er 1 156 mill. kroner avsatt til belønningsmidler til bymiljø-/byvekstavgifter. Dette er en viktig og riktig satsing, som har vært avgjørende for at luften i de fem største byene i Norge er blitt renere, og at rekordmange reiser kollektivt i byområdene.

Disse medlemmer har imidlertid merket seg at det ikke er avsatt midler til tiltak langs fylkeskommunale og kommunale veier i 2021, men at det arbeides videre med konkretisering av slike tiltak i avtalene. Disse medlemmer viser til at det allerede er åpnet for økt fleksibilitet for bruk av statlige riksveimidler til kollektiv-, sykkel- og gangetiltak innenfor bymiljøavtalene og byvekstavgiftene og legger til grunn at dette også gjelder 2021.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti vil understreke at også signalanlegg for t-banen og Majorstuen stasjon må være med i ordningen for statlig medfinansiering.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til at økt tilskudd til utbygging i de største byområdene utgjør en stor del av veksten i statsbudsjettet, og at denne veksten først og fremst kommer de største byene til gode. Disse medlemmer viser til at de mellomstore og mindre byområdene har store behov for statlige investeringer. Disse medlemmer mener det trengs en bedre fordeling av tilskuddet som gis til transport i byområder, der pengene spres på flere byområder. Det er ikke bare de største byområdene som har særskilte behov for statlig støtte til utbyggingsprosjekt, tilsvarende finnes over hele landet. Disse medlemmer viser videre til at det brukes store summer på å investere i økt kapasitet på kollektivtrafikken, og at store deler av denne kapasitet kun er i bruk noen timer i døgnet. Disse medlemmer mener det må sees med et kritisk blikk på om disse behovene også er til stede 10, 15 eller 20 år fram i tid.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, har merket seg at Senterpartiet foreslår å spre pengene på flere byområder, noe som betyr at de må ta midler fra de allerede igangsatte prosjektene i de største byene. Flertallet mener det vil være svært uheldig å stanse allerede igangsatte investeringer. Flertallet vil samtidig påpeke at Senterpartiet er opptatt av at flere skal bruke kollektiv, sykle eller gå i byene, men vil samtidig kutte i tiltak som legger til rette for det. Det viser at Senterpartiets politikk på dette området er inkonsistent.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til Senterpartiets alternative statsbudsjett, der det ikke foreslås å kutte penger på kap. 1332 Transport i byområder.

3.14.1 Post 63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter

3.14.1 Post 63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter

Komiteen merker seg at det i Prop. 1 S (2020–2021) foreslås bevilget 2 630 mill. kroner til fem store kollektivprosjekter i de fire største byområdene, Osloområdet, Bergensområdet, Trondheimsområdet og Nord-Jæren. Dette beløpet dekker statens bidrag i prosjektene som er inkludert i bymiljøavtalene og byvekstavgiftene med disse byområdene. I tillegg er ny t-bane-

tunnel i Oslo også omfattet av tilskuddsordningen, som del av ny byvekstavtale for Osloområdet.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, har merket seg kritikken fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti av regjeringens økning av tilskuddet til store kollektivtiltak fra 50 til 66 pst. og påstanden om at dette ikke går til de store investeringene. Disse medlemmer stiller seg spørrende til dette, da det kun foreslås en økning på 127 mill. kroner, som i beste fall er nok til å øke bevilgningen fra 66 til 70 pst. og ikke dekker de 20 pst. man påstår er borte.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet registrerer at regjeringen nå har økt tilskuddet til kollektivprosjekter fra 50 pst. til 66 pst. Disse medlemmer vil dog påpeke at økningen i tilskudd ikke er tenkt brukt til å øke statens bidrag til selve investeringsprosjektet. Disse medlemmer viser til Arbeiderpartiets alternative nasjonale transportplan for 2018–2029, hvor det foreslås at staten skal bidra med inntil 70 pst. av investeringen i store kollektivprosjekt. Videre viser disse medlemmer til Arbeiderpartiets alternative budsjett for 2021, hvor det foreslås 127 mill. kroner ut over regjeringens forslag.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti mener statens bidrag til store kollektivprosjekt skal økes til 70 pst. Disse medlemmer merker seg at regjeringen har økt bidraget til 66 pst. etter bompenggeavtalen fra 2019, men at denne økningen i tilskuddet er betinget av reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud. Disse medlemmer mener disse betingelsene unødig svekker den lokale handlefriheten i trafikkreguleringen og byutviklingen, og at særlig betingelsen om reduserte bompenger kan føre til målkonflikter i den kommunale transportpolitikken som vil svekke muligheten for økt statlig bidrag.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative statsbudsjett, der det foreslås å styrke posten med 800 mill. kroner ut over regjeringens forslag, for å øke statens bidrag til 70 pst. og stryke betingelsene i regjeringens «bompengepakke».

3.14.2 Post 65 Konkurransen Smartere Transport

Komiteen viser til at det i Prop. 1 S (2020–2021) er foreslått bevilget 16,8 mill. kroner til gjennomføring av konkurransen Smartere Transport, som har som formål å oppmuntre norske fylkeskommuner til å utarbeide fremtidsrettede forslag til mer effektive og miljøvennlige mobilitetsløsninger.

3.14.3 Post 66 Tilskudd til byområder

Komiteen viser til at det i Prop. 1 S (2020–2021) er foreslått bevilget 2 805,3 mill. kroner til ulike tilskudd i bymiljø-/byvekstavtaler og belønningsavtaler, som inkluderer bedre tilbud og reduserte billettpriser i kollektivtransporten. Komiteen merker seg at Osloområdet, Bergensområdet, Trondheimsområdet, Nord-Jæren, Kristiansandsregionen, Buskerudbyen, Grenland, Nedre Glomma og Tromsø er omfattet av ordningen med byvekst-, bymiljø- og belønningsavtaler, som er gjensidig forpliktende avtaler mellom staten, fylkeskommuner og kommuner.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, viser til at belønningsmidlene som tildeles gjennom disse avtalene, skal bidra til å stimulere til bedre fremkommelighet, miljø og helse i storbyområdene ved å dempe veksten i personbiltransport og øke antallet kollektivreiser på bekostning av reiser med personbil.

Et annet flertall, medlemmene fra Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, fremhever at målet som ligger til grunn for avtalene, omtales som nullvekstmålet, og merker seg at regjeringen i 2020 vedtok følgende videreutviklede nullvekstmål: I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Senterpartiet og Venstre viser til at det i 2019 ble inngått en bompenggeavtale som åpner for å øke det statlige bidraget til kollektivtransportprosjektene i de fire største byene til 66 pst. Disse medlemmer merker seg at halvparten av det økte tilskuddet er øremerket reduserte bompenger, og halvparten er øremerket bedre kollektivtilbud i byene etter lokal prioritering.

Disse medlemmer viser til Prop. 1 S (2020–2021), der det settes av planleggingsmidler til prosjektet E6 Oslo Øst, og ber regjeringen legge til rett, for fortsatt fremdrift i prosjektet. Disse medlemmer ber regjeringen gå i dialog med Oslo kommune for å få på plass nødvendige reguleringsplaner og om nødvendig vurdere behovet for statlig plan.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre og Venstre, vil understreke at ordningen med byvekstavtaler og belønningsmidler har vært et viktig redskap for å få ned biltrafikken i byområder.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til partiet i sitt alternative budsjett

vil styrke post 66 med 200 mill. kroner ut over regjeringens budsjettforslag for å øke belønningsordningen for bedre kollektivtransport og reduserte billettpriser, samt gi byvekstavtaler til flere byer. Bodø, Vestfoldbyen, Moss, Hamar, Molde, Lillehammer, Gjøvik og Ålesund er blant kandidatene til byvekstavtaler.

Dette medlem vil understreke at prinsippet om at forurenser skal betale, må stå ved lag. For å nå nullvekstmålet og aller helst redusere biltrafikken i sentrum av byene må det tas to viktige grep: Det skal koste å bruke personbil inn til byene, og det må bli lettest mulig og rimelig å ta kollektivtransport.

Dette medlem vil derfor peke på bompenger i byene som et viktig middel for å endre transportvaner. Det er riktig at bompengebelastningen rammer likt for alle, uansett inntekt. Derfor er det viktig å ta i bruk teknologi og utrede modeller for veipringsystemer som kan differensiere avgiftene etter biltype, utslipp, kjørelengde, kjørested og, dersom teknisk mulig, familieinntekt.

Dette medlem vil minne om at bompenger spiller ganske forskjellige roller avhengig av om det gjelder delfinansiering av bypakker eller om det gjelder finansiering av nye motorveier. Sosialistisk Venstreparti har i stor grad gått imot eller ønsket å nedskalere mange av de store motorveiprojektene som nettopp har stor andel bompenger i seg.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti er kjent med at regjeringen også har satt i gang et flerårig prosjekt med planlegging, tilrettelegging, skilting, merking og kartfesting av et nettverk av ferdselsårer for friluftsliv i kommunene. Disse medlemmer oppfordrer regjeringen til å bidra til en god samordning av arbeidet med å tilrettelegge gang- og sykkelveier til transportformål og utvikling av nettverk av ferdselsårer for friluftsliv. Arbeidet må ses i sammenheng med det grønne skiftet og folkehelsearbeidet for økt fysisk aktivitet i befolkningen.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen i framtidige budsjetter bedre synliggjøre hvor mange kilometer nye gang- og sykkelveier, herunder gjennom byvekstavtaler, budsjettforslaget innebærer.»

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til klimabudsjettet i partiets alternative budsjett for 2021. For å klare å kutte utslippene med minst 60 pst. innen 2030, sammenlignet med 1990, må vi stille strenge krav for å få ned utslippene og utvikle ny teknologi. Dette medlem fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen bidra til at de store byene oppretter nullutslippssoner.»

3.15 Kap. 4350 Særskilte transporttiltak

Komiteen merker seg at det i Prop. 1 S (2020-2021) budsjetteres med en gebyrinntekt på 15 mill. kroner som samsvarer med kjøp av tjenester fra Entur AS (post 77).

3.16 Kap. 4331 Infrastrukturfond

Komiteen merker seg at det i Prop. 1 S (2020-2021) foreslås bevilget 2 035 mill. kroner til å sikre en varig og forutsigbar finansiering av infrastruktur. Den foreslåtte bevilgningen er avkastningen av fondet. Fondet er på 100 mrd. kroner. Bevilgningen er fordelt med 1 342 mill. kroner til veiformål, 553 mill. kroner til jernbaneformål og 158 mill. kroner til kystformål. Bevilgningsforslagene er ført opp på tilhørende poster annet sted i budsjettframlegget.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti vil peke på vanskelighetene med å finne forutsigbar og stor nok finansiering av nye jernbaneprosjekter. Ikke minst har regjering og storting erfart dette i forbindelse med alle overskridelsene og utsettelsene i intercityutbyggingene. Dette medlem vil peke på de mulighetene som ligger i å bygge opp infrastrukturendet til et langt større fond og med innretning mot større jernbaneinvesteringer.

På denne bakgrunn fremmer dette medlem følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede andre finansieringsmodeller for store jernbaneinvesteringer enn ordinært, f.eks. gjennom innretningen av infrastrukturendet med formål også å finansiere større jernbaneprosjekter, direkte låneopptak eller annet. Regjeringen bes komme tilbake til Stortinget med en sak, seinest i revidert nasjonalbudsjett for 2021.»

3.17 Kap. 1351 Spordrift AS

3.17.1 Post 96 Aksjekapital

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til at Bane NOR SF som et ledd i å konkurranseutsette drift- og vedlikeholdstjenester skilte ut disse tjenestene i selskapet Spordrift AS 1. juli 2019. For å legge til rette for konkurranse på like vilkår skal eierskapet til Spordrift AS overføres til staten 1. januar 2021.

Flertallet gjør oppmerksom på at det legges opp til at transaksjonen gjennomføres ved å sette ned foretakskapitalen i Bane NOR SF gjennom et tingsuttak av aksjer til bokført verdi, jf. kap. 4356 Bane NOR SF, post 96 Tingsuttak.

Flertallet viser til at så fremt det ikke er behov for kapitaltilpasninger i Spordrift AS før utskillelse, er den bokførte verdien av selskapets aksjekapital 200 mill. kroner. Endelig beløp vil bli fastsatt senere.

Flertallet er innforstått med forslaget om at Kongen i statsråd får fullmakt til å fastsette endelig beløp, jf. forslag til romertallsvedtak. Flertallet er kjent med at det på nåværende tidspunkt foreslås bevilget 200 mill. kroner.

Flertallet vil gjøre oppmerksom på at Samferdsdepartementet vil komme tilbake med endelig beløp i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett 2021.

Flertallet legger til grunn at det er flere private selskap som har og har hatt oppdrag fra Bane NOR/Jernbaneverket. Strategiene til Jernbaneverket var å bare kjøpe tjenester i toppår med mange vedlikeholdsoppdrag. Dette førte til usikkerhet for disse aktørene og de som har sitt arbeid i disse selskapene. Flertallet mener derfor at vedlikeholdsoppgaver må kunne konkurransesettes for å gi levelige rammer for flere av aktørene i dette markedet og et mer effektivt vedlikehold.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at regjeringen med virkning fra 1. juli 2019 opprettet nok et selskap innenfor jernbanesektoren, nemlig Spordrift AS. Spordrift AS er ett av en rekke nye selskaper og foretak som er opprettet som en følge av denne regjeringens såkalte jernbanereform. Disse medlemmer viser til budsjettproposisjonen, der det framkommer at regjeringen med virkning fra 1. januar 2021 skal overføre eierskapet til Spordrift AS fra Bane NOR SF til staten. Disse medlemmer antar at dette gjøres fordi regjeringen har planer om å konkurransesette og privatisere drift og vedlikehold av jernbanens infrastruktur, noe disse medlemmer er motstandere av.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen stoppe arbeidet med konkurransesetting og privatisering av drift og vedlikehold av jernbanens infrastruktur.»

3.18 Kap. 1352 Jernbanedirektoratet

Komiteen har merket seg at budsjettforslaget for 2021 medfører en økning på drøyt 5 mrd. kroner fra saldert budsjett 2020 på Jernbanedirektoratets budsjettposter.

Komiteen registrerer at vedlikeholdsetterslepet på jernbane med det fremlagte budsjettforslaget vil øke med 1,3 mrd. kroner i 2021. Vedlikeholdsetterslepet vil med det fremlagte budsjettforslaget være på 23,2 mrd. kroner ved utgangen av året.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser

til støtteordningen for gods på bane, som utløper i 2021. Ordningen kompensere togoperatørene for en del av baneavgiftene. Flertallet er kjent med at ordningen skal evalueres i løpet av 2021.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at innretningen av baneavgifter for gods på jernbane er endret, og at avgiftsnivået etter hvert vil mangedobles under denne regjeringen. 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.»

Disse medlemmer viser til at dyrepåkjørsler med tog er et dyrevelferdsproblem. I 2018 ble det registrert 2 809 påkjørte dyr, som er 660 flere enn i 2017. Både elg, rådyr, tamrein og husdyr rammes. I tillegg til å være et dyrevelferdsproblem er dyrepåkjørsler en stor belastning for bønder, reieneiere og lokførere. Disse medlemmer mener det er viktig at det er tilstrekkelig med gjerder langs jernbanen for at antall dyrepåkjørsler begrenses.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti vil av klima- og miljøhensyn prioritere jernbaneutbygging fremfor motorveiutbygging i norsk samferdselspolitikk, og viser til partiets alternative statsbudsjett, der satsingen på jernbane foreslås styrket med drøyt 2 mrd. kroner ut over regjeringens budsjettforslag.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti er kritiske til at vedtatte mål for jernbanesatsingen ligger an til å bli utsatt med flere år på grunn av for treg oppfølging.

Disse medlemmer er imot regjeringens jernbanereform, hvor norsk jernbaneforvaltning omformes ved blant annet å konkurransesette jernbanestrekninger, basert på en malplassert ideologi om konkurranse og markedets fortrefelighet som undergraver de jernbaneansattes ferdighet og verdighet. Disse medlemmer viser til at jernbanen er et kollektivt gode med store stordriftsfordeler, og at det derfor er best av både samfunnsøkonomiske og prinsipielle årsaker at jernbanen både eies og driftes, med helhetlig koordinering, av det offentlige. Disse medlemmer frykter at oppsplittingen og konkurransesettingen av jernbanen vil gå ut over lønns- og arbeidsvilkårene til de ansatte i jernbanesektoren.

Disse medlemmer ønsker at minst ett pilotprosjekt med hydrogentog på strekninger der det i dag er dieseldrevne lokomotiver, bør komme i gang. Raumbanen og flere andre strekninger kan egne seg for dette.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti vil vise til partiets representantforslag i Dokument 8:122 S (2018–2019) for to år siden, der dette ble foreslått.

Dette medlem vil i denne sammenheng vise til sine generelle merknader, der regjeringens beskjedne hydrogensatsing innen transport blir kritisert. Mye ligger til rette for en langt mer offensiv satsing på produksjon og bruk av ren hydrogen innen transportsektoren.

På denne bakgrunn fremmer komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utarbeide en målrettet plan for bruk av hydrogen innen transportsektoren, og som samtidig viser potensialet for verdiskaping.»

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til behandlingen av Dokument 8:21 S (2018–2019), hvor forslag nr. 2 fremmet som løst forslag i saken av representanten Siv Mossleth på vegne av Senterpartiet enstemmig ble vedtatt, som vedtak 61, 29. november. Vedtaket lyder som følger:

«Stortinget ber regjeringen vurdere oppstart av forsøk med hydrogentog i mindre skala for å få teste ut om teknologien kan skaleres opp til å benyttes på de lange strekningene som bruker dieselframdrift i dag.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti anser ikke Jernbanedirektoratets utredning NULLutslippssløsninger For Ikke-elektrifiserte Baner (NULLFIB) som en oppfylld av Stortingsvedtak 61. Det er elementer i utredningen, som eksempelvis pris per kg hydrogen, mulighetene til å produsere hydrogen i stor skala på ren vannkraft og faren ved bruk av hydrogen, som er diskutabile.

Disse medlemmer viser til at minst ett pilotprosjekt med hydrogentog på strekninger der det i dag er dieseldrevne lokomotiver, bør komme i gang. Valg av flytende hydrogen som drivstoff på Vestfjordfergene (2024) vil være utløsende for investering og etablering av fornybar hydrogenproduksjon i området. Tilgang på hydrogen (både gass og flytende) vil være positivt for å få i gang et forsøk med hydrogentog i mindre skala, eksempelvis Saltenpendelen.

3.18.1 Persontransport med tog

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti mener folk må stimuleres til miljøvennlige

reisevaner gjennom gode og rimelige tilbud, og viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative statsbudsjett, der det foreslås å bevilge 50 mill. kroner til rabatter for enkeltreiser på tog, inkludert på familiebilletter.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at det er en økende etterspørsel etter togreiser, men at tilbudet ikke møter etterspørselen. Det er blant annet manglende kapasitet for nattog og for dårlig togtilbud til Kontinental-Europa. Disse medlemmer er glad for arbeidet som er satt i gang med å bygge om sittevogner til liggevogner, men mener dette ikke er nok til å øke kapasiteten på nattog.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre har merket seg etterlysningen fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti av flere nattog og bedre forbindelser til kontinentet. Disse medlemmer vil minne partiene om at EUs fjerde jernbanepakke har som målsetting å fjerne hindre for å skape et sammenhengende og effektivt jernbanenett i Europa. Disse medlemmer stiller seg derfor spørrende til at disse partiene på den ene siden ønsker bedre jernbaneforbindelser til utlandet, men samtidig motarbeider innføringen av fjerde jernbanepakke, som er et viktig tiltak for å sikre nettopp dette.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti er motstandere av å implementere EUs fjerde jernbanepakke i norsk rett. Disse medlemmer kan ikke se at det argumenteres på en troverdig og kunnskapsbasert måte fra høyresiden for at dette fører til et bedre togtilbud i Norge, men konstaterer at retorikken i overveiende grad preges av ideologisk ønsketenkning fra partiene på høyresiden. Disse medlemmer er tilhengere av å bedre togforbindelsene til utlandet, men mener dette ikke er betinget av at vi slutter oss til EUs fjerde jernbanepakke, der det blant annet kreves at togtrafikken skal konkurranseutsettes. Når høyrepartiene stiller spørsmål ved om det er mulig å ha bedre togforbindelser til utlandet uten å slutte seg til EUs fjerde jernbanepakke, sier det alt om hvor lite disse partiene kan om hvordan jernbanen fungerer.

Disse medlemmer viser til at det i dag er en mengde togruter som krysser landegrensen mot Sverige, både over Ofotbanen, Meråkerbanen, Kongsvingerbanen/Grensebanen og Østfoldbanen. Videre viser disse medlemmer til at det tidligere gikk tog fra Oslo helt til København. Det er altså fullt mulig med grensekryssende togtrafikk uten å slutte seg til EUs fjerde jernbanepakke. Dersom høyrepartiene og regjeringen hadde villet bidra til flere grensekryssende togruter, hadde de hatt full mulighet til det med dagens regelverk. I stedet har vi en regjering uten visjoner for togtra-

fikken og som i liten grad tar initiativer til økt grensekryssende togtrafikk.

Disse medlemmer ser med beklagelse på at høyrepartiene ikke kjenner til de faktiske forhold og i stedet bidrar til feilinformasjon.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til den betydning Flytoget har hatt for tilbringertjenesten til Oslo lufthavn Gardermoen, som har resultert i at dette er en av de flyplassene i Europa med høyest kollektivandel. Flertallet merker seg at kundegrunnlaget for Flytoget er betydelig redusert som følge av koronapandemien, og vil be regjeringen fortløpende vurdere behovet for kompensasjon for å opprettholde et minimum av tilbud. Flertallet mener det kan være fornuftig å se dette i sammenheng med de vurderinger regjeringen skal gjøre av tiltak overfor luftfarten.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til brev fra Flytoget AS til Samferdselsdepartementet av 3. november 2020 med tittelen «Alvorlige konkurransevridende konsekvenser av diskriminerende tilleggskjøp fra staten under Covid-19-pandemien».

Dette flertallet viser til at Flytoget ikke er omfattet av ordningen med offentlig kjøp som kompensasjon for tapte billettinntekter under koronakrisen i 2021. Flytoget har en viktig samfunnsfunksjon med effektiv og miljøvennlig transport av yrkesreisende og arbeidstakere til og fra Oslo lufthavn på Gardermoen, men er nå hardt rammet økonomisk av passasjersvikten som reiserestriksjonene har skapt.

Dette flertallet mener det må være likebehandling av togoperatørene også i 2021, og at Flytoget må omfattes av ordningen med offentlig kjøp.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative statsbudsjett, der det foreslås en bevilgning på 90 mill. kroner til å øke kapasiteten på nattog.

Videre mener komiteens medlemmer fra Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti at det bør opprettes et nattogtilbud mellom Oslo og København og Hamburg/Berlin, men peker på at dette krever planlegging og koordinering.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen iverksette arbeid for å få på plass et nattogtilbud til København og Tyskland.»

3.18.2 Post 71 Kjøp av infrastruktur tjenester – drift og vedlikehold

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, regist-

rerer opposisjonens kritikk av bevilgningen til vedlikehold på jernbane. Flertallet merker seg at disse partiene selv har beskjedne midler til formålet som heller ikke vil bidra til en reduksjon av vedlikeholdsetterslepet. Flertallet viser i den forbindelse til at det i NTP 2018–2029 er lagt opp til at etterslepet øker i første halvdel av planperioden, men at det samlede etterslepet skal være redusert med en tredjedel ved utgangen av planperioden sammenliknet med nivået ved utgangen av 2017. Foreslåtte bevilgninger i kombinasjon med anslått gevinstrealisering fra konkurranseutsetting av drift- og vedlikeholdsoppgaver skal bidra til dette. I ny NTP kommer det oppdaterte mål for reduksjon av vedlikeholdsetterslepet i perioden 2022–2033.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti registrerer at med regjeringens budsjettforslag vil vedlikeholdsetterslepet på jernbane nok en gang øke. Disse medlemmer registrerer at heller ikke denne gang blir dette kommunisert tydelig fra regjeringen og regjeringspartiene.

Disse medlemmer vil understreke behovet for å ta igjen etterslepet på vedlikehold av jernbanen. Mangel på vedlikehold er en viktig årsak til mange forsinkelser og misnøye hos de reisende.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utarbeide en finansieringsplan for å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på jernbanen innen 2030.»

Disse medlemmer peker på at mangelen på internettilgang på mange togstrekninger er presserende og ødelegger mye for jernbanens konkurransefortrinn. Dette gjelder ikke minst på Nordlandsbanen.

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 mobilskapene om infrastrukturbygginger for nettilgang langs jernbanestrekninger. Dette kan vurderes separat eller i tilknytning til lisenstildelinger og auksjoner.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til partiets alternative statsbudsjett, der det foreslås å øke bevilgningen til å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på jernbane og bedre internettdekningen på tog med 460 mill. kroner ut over regjeringens forslag.

3.18.3 Post 72 Kjøp av infrastruktur – planlegging av investeringer

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til budsjettforliket, der det blir foreslått å bevilge 95 mill.

kroner til planlegging og grunnverv for jernbaneinvesteringer, hvor det settes av 75 mill. kroner til planlegging sør for Tønsberg, strekningen Stokke–Sandefjord, på intercity Vestfoldbanen og 20 mill. kroner til planlegging og grunnverv på Kongsvingerbanen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til Arbeiderpartiets alternative budsjettopplegg, hvor det foreslås 110 mill. kroner mer til jernbaneplanlegging enn i regjeringens budsjettproposisjon. Til videre planlegging av InterCityutbyggingen på Østlandet foreslås 100 mill. kroner.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti understreker nok en gang viktigheten av å få bygget dobbeltspor på Østfoldbanen, Dovrebanen og Vestfoldbanen, og at en kommer i gang med utbyggingen av Ringeriksbanen. Disse medlemmer har registrert signaler fra regjeringen og dens representanter om at de ønsker å skru ned ambisjonene for intercityutbyggingen, noe disse medlemmer ikke er enig i.

Disse medlemmer viser til omtalen av dobbeltsporutbyggingen på Østfoldbanen i budsjettproposisjonen, der det blant annet heter:

«Jernbanedirektoratet og Statens vegvesen skal vurdere hensiktsmessige transportløsninger for strekningen, bl.a. vurdere oppstart av en ny konseptvalgutredning.»

Disse medlemmer er kjent med at verken Jernbanedirektoratet eller Bane NOR har foreslått at det skal igangsettes en ny konseptvalgutredning (KVU). Disse medlemmer mener at arbeidet med dobbeltsporutbyggingen på Østfoldbanen må fortsette, og at en ny KVU vil føre til unødvendig forsinkelse av utbyggingen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet ønsker å bevilge 10 mill. kroner til videre planlegging av dobbeltspor på Jærbanen.

Komiteen er kjent med at Fylkestinget i Innlandet, Stange kommune og næringslivet mener det er formålstjenlig og kostnadseffektivt å videreutvikle dagens tømmerterminal på Sørli til en flerbruksterminal. Hensikten er økt overføring av gods fra vei til bane og utvikling av en bioøkonomisk industriklynge i tilknytning til terminalen. Det påpekes at det vil være viktig å avklare mulighetene for en slik utvikling i forbindelse med jernbaneutbyggingen Kleverud–Sørli–Åkersvika. Anleggsarbeidet med intercity ved Sørli starter i 2022, og komiteen ber derfor om at Jernbanedirektoratet/Bane NOR raskt går i dialog med aktuelle aktører for å utrede mulighetene for en utvikling av terminalen på Sørli.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti vil understreke betydningen av Sørli tømmerterminal ved Dovrebanen i Stange kommune og at terminalen i dag allerede er en terminal for omlasting av tømmer fra veg til bane. Infrastrukturen mellom E6 og riksveg 3 er allerede godt etablert. Tømmerterminalen skal oppgraderes i forbindelse med dobbeltsporutbyggingen på Dovrebanen og vil måtte inneholde de antatt dyreste tekniske elementene også for en flerbruksterminal. Disse medlemmer mener derfor det bør igangsettes et planarbeid for flerbruksterminal på Sørli, og at dette ses i sammenheng med oppgraderingen av tømmerterminalen.

Disse medlemmer vil derfor henstille til regjeringen om å be underliggende etater og virksomheter om å starte planarbeid for flerbruksterminal ved Sørli i Stange. Flerbruksterminalen bør utformes og dimensjoneres for omlasting av gods fra veg til bane, samt for transportløsninger opp- og nedstrøms for framtidig transportkrevende industri på terminalens tilstøtende arealer.

Disse medlemmer viser til at man med en beskjeden innsats kan berede grunnen for bioøkonomien og utvikling av grønn, karbonvennlig, effektiv, storskala industri, basert på landbruksråstoffer fra hele Norge. Markedet for sluttproduktene er både Norge og Europa. Med flerbruksterminal på Sørli i Stange kan man samtidig bidra til å innfri målsettingene om gods til bane og bioøkonomistrategien.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at det igangsettes planprosess for flerbruksterminal på Sørli i Stange.»

Disse medlemmer 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 intercitystrekningene på Østlandet, spesielt på Vestfoldbanen og Østfoldbanen.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative statsbudsjett, der bevilgningen til planlegging av investeringer i jernbane økes med økes med 500 mill. kroner ut over regjeringens forslag, herunder indre og ytre intercity, utredning av Nord-Norgebanen, økt kapasitet på Ofotbanen, flere strekninger med dobbeltspor, Ålgårdbanen, forkorting av Bergensbanen (Arna-Voss og Ringeriksbanen), kryssingsspor på Løten og Kirkenær, Hauer seter kombi- og tømmerterminal samt universell utforming av flere stasjoner.

Dette medlem vil peke på betydningen av at Tinnosbanen settes i stand, ikke bare som en museumsbane og turistbane av stor betydning for turistnærin-

gen i forbindelse med UNESCO-verdensarvområdene Notodden og Rjukan, men også for tømmertransport.

Dette medlem viser til alternativt budsjett fra Sosialistisk Venstreparti, der det settes av 40 mill. kroner til Tinnosbanen.

Dette medlem mener Ålgårdbanen igjen bør bli en del av jernbanenettet. Dette medlem viser til høringsrunde blant de berørte kommunene, der Sandnes, Stavanger og Gjesdal kommune og Rogaland fylkeskommune svarte at banen bør beholdes, i strid med Bane NORs planer.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti mener Norge skal være et universelt utformet samfunn innen 2025, i tråd med den rød-grønne regjeringens handlingsplan for universell utforming av 2009. Disse medlemmer vil videre understreke behovet for universell utforming ved flere jernbanestasjoner og at arbeidet med dette går altfor sakte. Varierende plattformhøyde og sviktende assistanse står i veien for å sikre reisefrihet og fremkommelighet for alle.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til satsing på utbedring av stasjoner i Sosialistisk Venstrepartis alternative statsbudsjett.

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

«Stortinget ber regjeringen utarbeide en plan for universell utforming av alle norske jernbanestasjoner innen 2025.»

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti ønsker å skape et attraktivt og landsdekkende togtilbud for passasjerer og gods gjennom moderne høyhastighetsbaner. Tall fra Eurostat viser at nordmenn flyr nærmere ti ganger så mye innenriks som andre europeere. I tillegg reiser vi nest mest med bil per innbygger i Europa. Tall fra Den internasjonale jernbaneunionen viser at 80 pst. vil velge tog framfor fly når en har reisetider med tog på to og en halv time eller raske. 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 og kan slik 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 i samarbeid 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 med variert stoppmønster og mer overført flytrafikk fant sistnevnte at inntektene også ville dekke nedbetaling av investeringer. Dette medlem vil kritisere premissene lagt til grunn i den forrige høyhastighetsutredningen fra Jernbaneverket for å vurdere for få stopp og ikke ta høyde for variert stoppmønster, godstransport og vurderinger av kurver/dynamisk hastighet. En ny lyntogutredning med føringer og forutsetninger som er bedre enn i den gamle, må derfor på plass.

Dette medlem viser til at regjeringen ikke setter av midler til strekningsvise utredninger av høyhastighetsbaner, til tross for at regjeringen har programfestet i Granavolden-plattformen at de vil gjøre det. Dette medlem mener vi trenger en ny høyhastighetsutredning, men at arbeidet med dette må gå raskt.

På denne bakgrunn vil dette medlem fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen få på plass en ny høyhastighetsutredning utarbeidet av eksternt fagmiljø med premiss om at høyhastighetsbaner skal være et flerbrukskonsept for gods- og persontransport, og som vurderer et variert stoppmønster.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til arbeidet med en helhetlig konseptvalgutredning (KVU) for utvikling av transportløsninger i Nord-Norge, inkludert Nord-Norgebanen. Dette arbeidet skal danne grunnlaget for utviklingen av et moderne transportsystem i hele regionen. Viktige elementer i dette er kortbanenettet, veinettet, sjøtransporten og jernbanen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti ønsker å realisere Nord-Norgebanen, og viser i den forbindelse til Dokument 8:14 S (2019–2020). Denne banen vil være avgjørende viktig for næringsutvikling og bosetting i den nordnorske landsdelen.

3.18.4 Post 73 Infrastrukturinvesteringer

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til budsjettforliket, der det blir foreslått å redusere bevilgningen til jernbaneinvesteringer med 30 mill. kroner.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til Arbeiderpartiets alternative budsjettopplegg, hvor det foreslås 230 mill. kroner mer til jernbaneinvesteringer enn i regjeringens budsjettproposisjon. Disse midlene fordeles slik:

Oppstart Ringeriksbanen	130 mill. kroner
Narvikterminalen	50 mill. kroner
Godspakke Innlandet	50 mill. kroner

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, har videre merket seg at Arbeiderpartiet legger til grunn at Ringeriksbanen var klar til oppstart i og med vedtakene i NTP 2014–2023. Flertallet vil peke på at det kun var lagt til grunn 1,5 mrd. kroner til planlegging og oppstart i andre periode (2019–2023) den gang dette ble lagt inn i NTP. Videre var det bygd på en KVU som hadde en kostnadsramme på 7,5–12,5 mrd. kroner avhengig av linjevalg. Flertallet vil vise til at i forbindelse med behandlingen av gjeldende NTP var kostnadene økt til 20,6 mrd. kroner for jernbanen og 6 mrd. kroner for ny E16. Oppstart av prosjektet ble satt til første periode (2018–2024). Flertallet vil videre vise til innspillene fra Jernbanedirektoratet og Bane NOR, hvor det påpekes at det så langt er brukt 1,6 mrd. kroner til planlegging og grunnerverv, som er normalt for et så stort prosjekt. Flertallet vil også peke på at fellesprosjektet Ringeriksbanen/E16 nå har en kostnad på 38,5 mrd. kroner, noe som viser prosjektets omfang og kompleksitet. Flertallet viser til at regjeringen har bebudet at den vil komme til Stortinget med forslag til kostnadsrammer og oppstartstidspunkt i løpet av våren.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at allerede ved behandlingen av Nasjonal transportplan 2014–2023 slo Stortinget fast at Ringeriksbanen skulle realiseres. Etter at regjeringen Solberg tiltrådte høsten 2013, ble «Fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16» lansert som et av regjeringens viktigste samferdselsprosjekter. I august 2015 inviterte fire partiledere til kakefest på Sundøya i Hole, der de lovet byggestart i 2019. Senere ble dette forskjøvet til 2021, og utsettelse og forsinkelser har preget denne prosessen. Så langt er det brukt milliardbeløp på planlegging.

Disse medlemmer finner det derfor høyst oppsiktsvekkende at regjeringen i statsbudsjettet for 2021 foreslår å redusere bevilgningen til prosjektet til 170 mill. kroner. Det innebærer ytterligere forsinkelser i framdriften.

Disse medlemmer mener det er nødvendig å øke bevilgningen til Ringeriksbanen for å opprettholde framdrift når det gjelder grunnerverv. Mange berørte må fortsatt leve i stor usikkerhet om hva som skjer med eiendom, hus og hjem. Det er også nødvendig med en rekke forberedende arbeider i 2021, herunder arkeologiske undersøkelser.

Disse medlemmer foreslår å øke bevilgningen til Ringeriksbanen med 130 mill. kroner, slik at bevilg-

ningen til prosjektet totalt kommer opp i 300 mill. kroner, slik det tidligere var forutsatt.

Disse medlemmer registrerer at regjeringspartiene og Fremskrittspartiet i sine merknader toner ned forventningene til oppstart av Ringeriksbanen.

Disse medlemmer viser til den svært viktige rollen Ofofbanen spiller for godstransport på jernbane. I tillegg til malmtransporten fra Nord-Sverige er banen svært viktig for godstransport mellom Sør-Norge og Nord-Norge. Disse medlemmer viser til at den økte godsmengden de siste årene har bidratt til at kapasiteten på Narvikterminalen nå er sprengt visse deler av døgnet.

Disse medlemmer er kjent med at det arbeides med et prosjekt for å øke kapasiteten på Narvikterminalen med ett lastespor til. Disse medlemmer mener det er viktig å komme i gang med dette, og setter derfor av 50 mill. kroner til prosjektet.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til Godspakke Innlandet, som omfatter elektrifisering av strekningen Kongsvinger–Elverum–Hamar, nye tilkoblingsspor både på Kongsvinger, Elverum og Hamar samt nye flerbruksterminaler. Styrking av Kongsvingerbanen kombinert med tiltakene i Godspakke Innlandet vil løse mange utfordringer for gods- og persontransporten. Begrenset kapasitet på Kongsvingerbanen skaper store utfordringer for avvikling av godstransport og mulighet for overføring av gods fra veg til bane i en svært viktig godskorridor både for skognæringen og eksportrettet industri.

Disse medlemmer viser til at en av de viktigste baneforbindelsene for gods til utlandet går over Kongsvinger, og at det her er et betydelig overføringspotensial for gods fra veg til bane. Videre viser disse medlemmer til at tømmerterminalen på Norsenga i Kongsvinger er sprengt kapasitetsmessig, og at den derfor ikke kan håndtere den ønskede etterspørselen. Tømmerterminalen må derfor flyttes.

Disse medlemmer mener det er svært viktig å satse på tiltakene i Godspakke Innlandet, kombinert med satsing på en internasjonal godskorridor over Kongsvinger.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet mener det er viktig å komme i gang med dette, og setter derfor av 50 mill. kroner til Godspakke Innlandet i sitt alternative statsbudsjett for 2021.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til forslag fremmet i sitt alternative budsjett for 2021, hvor det prioriteres midler til igangsettelse av følgende prosjekter i forbindelse med godspakken: kryssingsspor Kongsvingerbanen–Bodung og Galterud, som begge skal legge til rette for lengre godstog og mer effektiv fremføring av togtrafikken, planoverganger på Kongsvingerbanen for å legge til rette for flere og lengre godstog, utvidelse av Narvik stasjon som ledd i utvidelse av kapasiteten på Ofotbanen, og ut-

videlse av Narvik terminal for å håndtere etterspørsel etter kombitrafikk.

Disse medlemmer viser også til forslag fremmet i sitt alternative budsjett om å overføre ansvaret for Vossebanen til Nye Veier AS, som et prøveprosjekt for Nye Veier-modellen på jernbaneutbygging.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til Senterpartiets alternative statsbudsjett, der det foreslås å igangsette og framskynde arbeidet på en rekke jernbanestrekninger:

Narvikterminalen	50 mill. kroner
Kryssingssport for bedre regularitet på Dovrebanen	50 mill. kroner
Oppstart Ringeriksbanen	130 mill. kroner
Kongsvingerbanen. Kryssingsspor på Galterud og Bodung	50 mill. kroner
Trønderbanen. Framskynde elektrifisering og realisering av to tog i timen mellom Melhus og Steinkjer	40 mill. kroner
Planlegging av dobbeltspor på Jærbanen	10 mill. kroner

DOVREBANEN OG RAUMABANEN

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til mulighetsstudien for Dovrebanen og Raumabanen som er utført for disse strekningenes jernbaneforum. Disse medlemmer mener to timers frekvens for Dovrebanen Trondheim–Oslo er et viktig kollektivtiltak som vil sikre at flere reisende kan bruke tog på hele eller deler av strekningen. Disse medlemmer vil prioritere planlegging og ev. oppstart av kryssingsspor på Engan og tiltak på Dombås stasjon og Oppdal stasjon og dermed starte realiseringen av et bedre gods- og persontogtilbud på Dovrebanen.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet foreslår i sitt alternative budsjett å bevilge 50 mill. kroner til dette tiltaket.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til partiets alternative statsbudsjett, der det foreslås å bevilge 750 mill. kroner mer til investeringer i jernbane enn i regjeringens forslag.

INTERCITYSTREKNINGER

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti legger til grunn at intercityutbyggingen på Østlandet skal gjennomføres som forutsatt av Stortinget, og at målsettingen om dobbeltspor til Lillehammer, Halden, Skien og Hønefoss står ved lag.

Disse medlemmer legger til grunn at dobbeltsporutbyggingen i Østfold skal gjennomføres med kostnadsreducerende tiltak, og at en finner løsninger som ivaretar utfordringene med vanskelige grunnforhold.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til den massive satsingen på jernbane siden 2013. Jernbanebudsjettet er nær fordoblet. Det investeres i mange store jernbaneprosjekter over store deler av landet. Flertallet har merket seg at det er store kostnadsøkninger på en del prosjekter, spesielt knyttet til intercity satsingen, noe som det er nødvendig å forholde seg til. Flertallet vil understreke at det fortsatt investeres på alle de tre stekningene, og at arbeidet her videreføres, men at det er nødvendig med tid til å optimalisere kostnadene.

ØSTFOLDBANEN

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, vil påpeke at Nedre Glomma-regionen er en region med over 150 000 innbyggere. Byene Sarpsborg og Fredrikstad har over 116 000 innbyggere. Jernbanen er viktig for både passasjer- og godstransport. Flertallet er kjent med de store utfordringene jernbaneplanleggingen har møtt, med krevende grunnforhold og vesentlig økte kostnadsanslag. Flertallet vil spesielt påpeke at Fredrikstad er det viktigste jernbaneknutepunktet på Østfoldbanen syd for Ski. IC-utbyggingen på Østfoldbanen er nå under full utbygging til Moss. Flertallet mener det er viktig å fortsette planleggingen av IC i Østfold med sikte på en vesentlig tilbudsforbedring.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til Dokument 8:122 S (2018–2019) om

å åpne for person- og godstransport på Østfoldbanens østre linje til Sarpsborg.

Disse medlemmer mener det er både mulig og nødvendig å åpne for trafikk hele veien til Sarpsborg på østre linje av klimahensyn og for å øke kapasiteten på togtilbudet gjennom Østfold.

Disse medlemmer viser videre til at Treforedlingsindustriens Bransjeforening hevder det er stor samfunnsnytte ved å åpne Østfoldbanens østre linje for godstrafikk, og er glad for at samferdselsministeren har tatt initiativ til at i hvert fall godstransport på denne linja skal utredes og kostnadsberegnes.

OFOTBANEN

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Venstre, mener at samferdselsprosjekt som bidrar til økt verdiskaping, og sysselsetting bør prioriteres og søkes realisert snarest mulig for å sikre sysselsetting og verdiskaping i en utfordrende tid for landet. Sjømatnæringen er en næring som sikrer sysselsetting og verdiskaping i hele landet og spesielt langs kysten. Gjennom en verdensomspennende pandemi har en også sett at sjømat som handelsvare har klart seg godt, og dette underbygger viktigheten av denne næringen for Norge som nasjon. Flertallet vil derfor understreke viktigheten av prioritet på prosjekter som styrker og utløser økt eksport av bl.a. sjømat.

Komiteen viser i denne sammenhengen til Narvikterminalen. Manglende utbygd kapasitet begrenser muligheten for økt effektiv eksport av sjømat til markeder som etterspør dette. I dag håndteres det ca. 200 000 tonn sjømat gjennom Narvik. En kapasitetsøkning er kostnadsberegnet til 300 mill. kroner og vil hindre at Narvik som nasjonalt logistikknutepunkt blir en flaskehals. Dersom slike logistikk- og samferdselsutfordringer ikke løses, vil konsekvensen være at sjømaten må fraktes på andre måter som vil svekke konkuranseevnen for næringen. I ytterste konsekvens vil dette kunne medføre at økt sjømateksport går tapt som følge av manglende kapasitet. Komiteen ber derfor regjeringen vurdere tiltak ved Narvikterminalen når det er handlingsrom for å foreta nye investeringer i jernbanesektoren.

Komiteen understreker viktigheten av Ofotbanen som transportåre for malm, dagligvarer til Nord-Norge og eksport av fersk fisk fra landsdelen.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til alternativt budsjett, der Sosialistisk Venstreparti blant annet vil prioritere nødvendig ombygging ved Narvik stasjon (30 mill. kroner) og planlegging av dobbeltspor på Ofotbanen.

TRØNDERBANEN

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti mener det er viktig å sikre elektrifisering av hele strekningen Trondheim–Steinkjer.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til Senterpartiets alternative statsbudsjett, der det foreslås 40 mill. kroner ut over regjeringens forslag for å framskynde elektrifiseringen og realiseringen av to tog i timen mellom Melhus og Steinkjer.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti mener elektrifisering er viktig for å sikre økt frekvens og økt togkapasitet, samtidig som det vil gi en reduksjon av klimagassutslippene på strekningen. Disse medlemmer viser også til byvekstavtalen inngått mellom staten og kommunene i Trondheimsområdet, der det står:

«Målet er realisering av 2 tog i timen på strekningen Melhus–Steinkjer innen 2024 i tråd med jernbanesektorens handlingsprogram 2018–2029 og Prop. 1 S (2018–2019).»

Dessverre er det nå skapt usikkerhet om dette. 15. oktober presenterte Jernbanedirektoratet oppdaterte beregninger av kostnader og samfunnsøkonomisk lønnsomhet i prosjekter de har foreslått å prioritere. Der kan vi lese at «mulig ibruktage» av to tog i timen på Trønderbanen Melhus–Steinkjer er tidfestet til 2028 eller 2030.» Disse medlemmer mener målet om to tog i timen innen 2024 må ligge fast, og at all videre planlegging må legges til grunn. Disse medlemmer legger til grunn at økt persontransport ikke skal gå på bekostning av godstransporten.

3.18.5 Post 75 Fra vei til bane

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti mener at de mange trailerne som frakter gods på norske veier, er en fare for trafikksikkerheten og fører til stor veislitasje og økte klimautslipp. De store godstransportørene har varslet kutt i godstrafikk på jernbane på grunn av manglende lønnsomhet.

Dette medlem viser til at gods på bane stadig taper i forhold til gods transportert på vei. Dette er i strid med god klima- og miljøpolitikk, og det er i strid med Stortingets mål for godstransporten.

Dette medlem mener det er et stort potensial i å øke godstransporten på jernbane og sjø. Dette medlem ønsker en strategisk satsing på godstrafikken på jernbane og sjø. Av miljøhensyn må baneavgiften (kjøreveisavgiften) mer enn kompenseres gjennom direkte støtte til godstransport på jernbane. Dette vil kunne redusere antall ulykker på veiene, 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.

Dette medlem viser til at Riksrevisjonen har påpekt at Stortingets mål om å få gods fra vei til bane ikke blir nådd med de rammebetingelsene som eksisterer. Dette medlem viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative statsbudsjett, der det foreslås å bevilge 130 mill. kroner til miljøstøtteordningen for gods på bane ut over regjeringens forslag.

3.18.6 Ny post 76

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti mener det er riktig med en egen post på statsbudsjettet for tilskudd til kulturminner i jernbanesektoren. Disse medlemmer minner om at det i 2019 ble foreslått å kutte tilskuddene til museumsbanene. Dette ville høyst sannsynlig ha medført en nedleggelse av museumsbanene i Norge. Takket være stort politisk påtrykk ble det i stedet satt i gang en prosess med å utrede hvordan strukturen på tildelingene til museumsbanene skulle være. I budsjettproposisjonen legges det opp til at tilskudd som tidligere ble gitt fra Bane NOR, framover skal forvaltes av Jernbanedirektoratet, med Norsk Jernbanemuseum som faginstans. Disse medlemmer støtter en slik organisering.

Disse medlemmer har registrert at museumsbanene er glade for at tilskuddene til museumsbanene videreføres, og at de nå legges på en egen post på statsbudsjettet. Disse medlemmer understreker museumsbanenes viktige betydning og ber regjeringen finne gode løsninger for å ta vare på museumsbanene.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen videreføre tilskuddsordningene til landets museumsjernbaner.»

Disse medlemmer viser til at Tinnosbanen inngår i verdensarven Rjukan-Notodden industriarv, og at anlegget er fredet av Riksantikvaren. Bane NOR har ansvar for vedlikehold av banen, og Jernbanedirektoratet har anslått at det trengs 300–500 mill. kroner for at banen kan oppgraderes til kjørbare stand for museums-/turstog.

Videre viser disse medlemmer til at Tinnosbanen ble fredet i 2011, og at banen fra 2015 står oppført som en del av Rjukan-Notodden Industrial Heritage Site på UNESCOs verdensarvliste. For å få det samlede verdensarvobjektet opp på et tilfredsstillende nivå, må staten foreta nødvendige oppgraderinger av Tinnosbanen.

Disse medlemmer er kjent med at Riksantikvaren har understreket at Norge her har forpliktelser i henhold til verdensarvkonvensjonen.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til at Tinnosbanen er en fredet jernbanestrekning og inngår i Rjukan-Notodden industriarv, som er på UNESCOs verdensarvliste. Flertallet er kjent med at regjeringen utreder de samfunnsøkonomiske gevinstene ved istandsetting av Tinnosbanen enten til en ren museumsbane eller til en jernbanestrekning som også kan transportere gods og tømmer. Flertallet er informert om at Jernbanedirektoratet i 2019 fullførte utredningen og oversendte denne til Samferdselsdepartementet, som vil håndtere spørsmålet om istandsetting som en del av Nasjonal transportplan.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til spørsmål fra stortingsrepresentant Åslaug Sem-Jacobsen, Dokument nr. 15:321 (2018–2019) om når den kommende utredningen om Tinnosbanen legges fram, og om den vil bygge på innholdet fra rapporten «Utfordringer Tinnosbanen» av Bjørn Ståle Varnes. I svaret fra klima- og miljøministeren står det blant annet:

«Klima- og miljødepartementet har bedt Samferdselsdepartementet om en oppdatering av hvor langt utredningsarbeidet har kommet. De opplyser at de har gitt Jernbanedirektoratet i oppdrag å utarbeide mandat og framdriftsplan for utredningen. Fristen er satt til 30. november. Selve hovedutredningen skal være klar, slik at anbefalingene kan vurderes i forbindelse med rulleringen av Nasjonal transportplan.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til skriftlig spørsmål nr. 2030 (2019–2020) fra stortingsrepresentant Sverre Myrli. I svaret fra samferdselsminister Knut Arild Hareide het det blant annet:

«Samferdselsdepartementet vil ta stilling til fremtidige planer for Tinnosbanen i forbindelse med neste Nasjonal transportplan.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti legger dette til grunn og understreker viktigheten av at regjeringen i Nasjonal transportplan 2022–2033 finner løsninger som medfører at Norge kan ta vare på sine verdensarvforpliktelser for Tinnosbanen.

3.19 Kap. 1354 Statens jernbanetilsyn

Komiteen viser til at bevilgningene til Jernbanetilsynet i saldert budsjett for 2020 var på 95,9 mill. kroner, og at det i regjeringens budsjettforslag for 2021 er foreslått bevilgninger på 96,6 mill. kroner.

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

3.20 Kap. 1360 Kystverket

Komiteen vil peke på at Norge har en lang kystlinje, der forholdene ligger godt til rette for sjøtransport, og at det er viktig at en større andel av godstransport kan overføres fra veg til sjø. Kystverket er en etat for kystforvaltning, sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensing, samt lostjenester og meldings- og informasjonstjenester.

Fra 1. januar 2021 vil Kystverket være organisert etter funksjoner.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti vil peke på at statens beredskap mot akutt forurensing ble oppjustert i 2009 som følge av flere ulykkeshendelser, havarier og nesten-havarier langs kysten på 2000-tallet, inkludert hendelsen med «Full City» i 2009. Da ble regionkontorene for Kystverket i Ålesund og Kabelvåg styrket med til sammen fire stillinger. De skulle blant annet følge opp de interkommunale utvalgene mot akutt forurensning (IUA). I Bergen var det alt på plass to slike stillinger.

Disse medlemmer vil understreke at det før styrkingen av disse lokasjonene i Kystverket ble argumentert sterkt for dette behovet.

Disse medlemmer mener at sentralisering av beredskapsfunksjonene vil svekke beredskapen langs kysten, og er kjent med at det også var motstand innad i Kystverket knyttet til denne omorganiseringen. Oppgaver innen beredskap og akutte hendelser kan best løses ved lokal tilstedeværelse. Som for losoldermannskapene vil det være best å være der båtene er. Det er der faren er størst.

Disse medlemmer vil spesielt peke på at vedlikeholdsansvarlige for utstyret ikke må sentraliseres, slik som foreslått.

På samme måte som da utestasjonene i sin tid ble opprettet på et beredskapsfaglig grunnlag, må også endringer baseres på et beredskapsfaglig grunnlag. Dette synes ikke å være tilfellet her. Disse medlemmer kan heller ikke se at det er oppstått endringer verken i oppgaver eller miljørisiko som tilsier at en sentralisering er riktig.

Oppstart Stad skipstunnel	60 mill. kroner
Borg havn	20 mill. kroner
Mo i Rana havn	20 mill. kroner
Berlevåg havn	10 mill. kroner

Stad skipstunnel er et godt planlagt prosjekt som vil øke sikkerheten for sjøfarende som skal passere Stad. Disse medlemmer registrerer at regjeringen i budsjettproposisjonen ikke satte av penger til tiltaket til tross for tidligere løfter.

Disse medlemmer vil også peke på andre viktige oppgaver der Kystverkets lokasjoner innen beredskap og miljø kunne spilt en mye mer aktiv rolle. Senter for oljevern og marint miljø (SOMM) har et ansvar innenfor marin forsøpling. Men Kystverket har en aksjonsorganisasjon, fartøy og mannskaper som kan være viktig bidragsyter i dette arbeidet. Det er derfor viktig at et samarbeid mellom etatene blir så godt som mulig, og at organisatoriske grep som legger til rette for det, blir vurdert.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen opprettholde stillingene innen beredskap og miljø ved Kystverkets lokasjoner i Bergen, Kabelvåg og Ålesund.»

«Stortinget ber regjeringen ta initiativ til at Kystverkets lokasjoner innen beredskap og miljø får en større funksjon innen marin forsøpling i nært samarbeid med Senter for oljevern og marint miljø, og komme tilbake til Stortinget med en sak om dette.»

3.20.1 Post 30 Nyanlegg og større vedlikehold

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til budsjettforliket, der det blir foreslått å bevilge 28 mill. kroner til innseiling og reparasjon av Breiland molo på Moskenes.

Flertallet viser til at det blir foreslått å bevilge 75 mill. kroner til innløsning av eiendommer, etablering av prosjektorganisasjon, utarbeiding av konkurransegrunnlag og gjennomføring av anbudskonkurranse i byggeprosjektet Stad skipstunnel i 2021.

Flertallet er innforstått med at regjeringen skal fremme en egen investeringsproposisjon for Stortinget i 2021.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til Arbeiderpartiets alternative budsjettopplegg, hvor det foreslås 110 mill. kroner mer til post 30 Nyanlegg og større vedlikehold enn i regjeringens budsjettproposisjon. Disse midlene fordeles slik:

Disse medlemmer viser til Arbeiderpartiets alternative budsjett, hvor det er satt av 60 mill. kroner i oppstartsmidler for 2021.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sikre at bygging av Stad skipstunnel startes opp i 2021.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti er kjent med at Miljødirektoratet har godkjent Kystverkets mudringsprosjekt for Borg havn, et prosjekt det har vært arbeidet med i over ti år. Nye målinger av farleden bekrefter at den er i ferd med å gro så mye igjen at det legger begrensninger på størrelsen på skip som kan komme inn. Det haster derfor med å komme i gang med mudringsprosjektet.

Disse medlemmer viser til at Kystverket har behov for bevilgninger for å gjennomføre testmudring med den mudringsteknologien som planlegges brukt i 2021. Det er lagt stramme tidsrammer for mudringen, og manglende bevilgninger i 2021 vil forsinke prosjektet med enda ett år.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til den viktige betydningen Borg havn har, og mener derfor Kystverket bør komme i gang med mudringsprosjektet.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet setter i sitt alternative budsjett av 20 mill. kroner til prosjektet.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, mener at mudring av farleden og bygging av deponi i Mo i Rana i Nordland må realiseres snarlig. Disse tiltakene er en forutsetning for bygging av dypvannskai i Mo i Rana og intermodal terminal i tilknytning til denne.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet avsetter 20 mill. kroner til dette tiltaket i sine alternative budsjetter.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sitt alternative budsjett, der de foreslår å bevilge 65 mill. kroner til dette tiltaket.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti ønsker at den godsmengden som fraktes langs kysten, skal økes, og at gode vilkår for maritim virksomhet skal gi økt aktivitet.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til Arbeiderpartiets alternative opplegg for Nasjonal transportplan 2018–2029 med økning til investeringer i fiskerihavner og havne- og farledstiltak.

Utbedring av farleden knyttet til innseilingen til Berlevåg i Troms og Finnmark er viktig, slik at det blir mulig å bruke Berlevåg havn til utskipping i forbindelse med etablering av produksjon av hydrogen og ammoniakk. Disse medlemmer avsetter 10 mill. kroner i sitt alternative budsjett til innseilingen i Berlevåg.

Disse medlemmer viser til at tidligere tildeling til farledsprosjektet Leirpollen i Troms og Finnmark gjennom Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, tidligere kap. 1360 post 34, må sikres gjennomføring som tidligere vedtatt.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til forslag fremmet i sitt alternative budsjett for 2021 med forslag om å sette av midler til oppstart av følgende havne- og farledsprosjekter: Borg havn, Furneset fergekai, Innseiling til Kragerø, Karmundet Trollholmen utbedring av innseiling, utdyping i Mo i Rana havn, Oppstartsbevilgning til Stad skipstunnel, Tananger Indre Havn sanering og reetablering av kai, og utdyping Mehamn havn/farled.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til Senterpartiets alternative statsbudsjett, der det foreslås 300 mill. kroner mer enn regjeringen. I dette ligger blant annet 60 mill. kroner til Stad skipstunnel, 40 mill. kroner til Andenes havn og 25 mill. kroner til Borg havn.

3.20.2 Post 45 Større nyanskaffelser og vedlikehold

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, vil peke på at staten ved Kystverket bevilget prosjekteringsstøtte til ti havneprosjekter i Norge i 2019. Bakgrunnen var at det ikke skulle bli stopp i havneutbygginger i samband med overdragelsene av fiskerihavner fra staten til fylkeskommunene.

Flertallet vil understreke at det dessverre er dette som holder på å skje ved at det ennå ikke er inngått noen avtale om overtakelse av fiskerihavnene for flere av fylkeskommunene.

Flertallet vil vise til ett eksempel: Vardø kommune fikk innvilget prosjektstøtte til 2 av de 10 prosjektene. Det ene prosjektet innbefattet bygging av ny ytre molo utenfor Vardø havn og mudring av indre havn. Det andre prosjektet innbefattet mudring i og utenfor Ki-berg havn.

Begge disse prosjektene er både innenfor og utenfor fiskerihavneansvaret til regionen, og dermed burde disse prosjektene dekkes av staten. Så vidt flertallet har registrert, har staten fremdeles ansvaret for farvannet i fiskerihavnene, og mudring i farvannet burde derfor komme inn under § 6 i den nye havne- og farvannsloven og dermed dekkes av staten.

Flertallet vil henstille til regjeringen om å vurdere disse forholdene generelt, og Vardøs situasjon spesielt, ved framleggelsen av Nasjonal transportplan til våren.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til Senterpartiets alternative statsbudsjett, der det foreslås å øke bevilgningene til tiltak for å overføre gods fra vei til sjø. Dette skal bidra til mer effektive og miljøvennlige havner som vil gi reduserte kostnader og økt effektivitet i sjøtransporten.

Disse medlemmer mener Norges nett av farleder og havner må utnyttes til fulle, spesielt i nærings-sammenheng. Disse medlemmer vil at staten skal bidra til havneutvikling og vedlikehold av havner og farleder, Senterpartiet foreslår derfor i sitt alternative statsbudsjett 300 mill. kroner mer enn regjeringen til havne- og farledstiltak, inkludert fiskerihavner.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til klimabudsjettet i Sosialistisk Venstrepartis alternative budsjett for 2021. For å klare å kutte utslippene med minst 60 pst. innen 2030, relativt til 1990, må vi stille strenge krav for å få ned utslippene og utvikle ny teknologi.

3.20.3 Post 60 Tilskudd til fiskerihavneanlegg

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til at kysten er viktig som livsgrunnlag og transportåre for mennesker over alle deler av landet. Derfor er det viktig at det legges til rette for gode og effektive havner over hele Norge. Flertallet understreker viktigheten av at havnene er godt integrert med øvrig infrastruktur. Det gjelder særlig et moderne og godt veinett, men også tilknytning til jernbane der det er aktuelt. Flertallet vil fremheve behovet for å utvikle gode transportkorridorer og knutepunkt for gods i arbeidet med ny Nasjonal transportplan.

Flertallet viser til at fiskerihavnene skal overføres til fylkeskommunene som en del av regionreformen. Flertallet er av den oppfatning at regionene selv er de beste til å prioritere de tiltakene som har størst nærings-effekt lokalt, og har tillit til at fylkeskommunene vil ta godt vare på fiskerihavnene. Målet må være å sikre en god og fremtidsrettet infrastruktur for en av Norges viktigste næringer. Samtidig er det viktig at de finansielle midlene til dette følger med fra det ene forvaltningsnivået til det andre, og at staten følger opp sin del av ansvaret for farleder i tilknytning til havnene.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti mener Norges nett av farleder og havner må utnyttes til fulle, spesielt i nærings-sammenheng. Disse medlemmer ønsker at staten skal bidra til havneut-

vikling og vedlikehold av havner og farleder. I dag er moloanlegg og andre innretninger like viktig mange steder for samfunnsikkerheten som for fiskeri- og næringsaktivitet, da som en beskyttelse mot naturkrefter for bygninger og annen kritisk infrastruktur langs kysten. Disse medlemmer konstaterer at regjeringens nedprioritering av området kystforvaltning fortsetter. De statlige fiskerihavnene er flyttet fra Kystverkets ansvarsområde på tross av uttalt frykt for at viktige nasjonale infrastrukturtiltak som fiskerihavnene ville bli nedprioritert. Det viser seg at i det første budsjettet hvor fiskerihavnene overføres til fylkeskommunene, overføres det svært begrensede midler. Fylkeskommunene er ikke i stand til å ivareta sine nye oppgaver på dette på grunn av mangel på midler. Fylkeskommunene Møre og Romsdal, Trøndelag, Nordland og Troms og Finnmark har sagt at de på grunn av manglende ressurser ikke ønsker å overta ansvaret for fiskerihavnene.

Disse medlemmer viser til at vedtaket om å overføre ansvaret for forvaltning, utbygging og drift av fiskerihavneanlegg til de nye fylkeskommunene har ført til at all planlegging av fiskerihavnprosjekter har stoppet helt opp. Prosjekter som ligger inne i Nasjonal transportplan etter 2019, vil gå en svært usikker framtid i møte.

Disse medlemmer viser til at flere fylkeskommuner uttrykker at de vurderer det som direkte uansvarlig å gå inn på en avtale om overtakelse av fiskerihavner fra staten, før rammetilskuddet økes til et nivå som gjør fylkeskommunene i stand til å ivareta disse oppgavene. Fylkeskommunene viser samtidig til gamle tilstandsrapporter på havnene og krever oppjusterte anslag på vedlikeholdsbehov, samt at behov for klimatilpasning av havnene tas med inn i budsjettet. Vedlikehold og utbygging av disse anleggene krever en svært spesiell kompetanse, som Kystverket besitter. En fragmentering av ansvar og finansiering vil gi en dårligere forvaltning av eksisterende og nye fiskerihavneanlegg og vil kunne medføre lavere kompetanse og økt byråkrati samlet sett.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til partiets tidligere prioritering av fiskerihavna på Andenes og forslår i sitt alternative budsjett 20 mill. kroner ekstra til dette formålet.

3.20.4 Post 71 Tilskudd til havnesamarbeid

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til budsjettforliket, der det blir foreslått å redusere bevilgningen til tilskudd til havnesamarbeid med 10 mill. kroner.

3.20.5 *Post 72 Tilskudd til overføring av gods fra vei til sjø*

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til at post 72 er redusert på grunn av forsinket fremdrift i enkelte prosjekter, ikke senkede ambisjoner for gods-overføring fra regjeringens side. Flertallet mener fortsatt at det er et potensial for å overføre mer gods fra vei til sjø, og at tilskuddsordningen bidrar positivt til dette. Flertallet ber regjeringen vurdere om det bør gjøres endringer i ordningen for å bidra til at flere prosjekter kan gjennomføres som planlagt.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at Stortingets vedtak om å overføre mer gods fra veg til sjø, ikke er oppfylt. Arbeiderpartiet tilfører i sitt alternative budsjett denne posten 68,4 mill. kroner slik at totalsummen skal bli 100 mill. kroner.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti ber regjeringen styrke og prioritere godsoverføring fra veg til sjø.

Disse medlemmer viser til Prop. 47 S (2020–2021), hvor regjeringa under programkategori 21.60 Kystforvaltning post 72 reduserer bevilgningen i budsjettet for 2020 med 50 mill. kroner. Dette føyer seg inn i et mønster over flere år hvor regjeringen har nedprioritert overføring av gods fra veg til bane, til tross for Stortingets uttalte ønske om å styrke dette området.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til regjeringens nedprioritering av dette viktige feltet. Disse medlemmer mener at dersom man skal lykkes med å overføre mer gods fra vei til sjø, må det kraftfulle tiltak til. Ordningen må være stabil, slik at det er mulig å ha forutsigbarhet for tilskudd over flere år.

Disse medlemmer mener det er et stort potensial i å øke godstransporten på jernbane og på sjøen. Disse medlemmer ønsker en strategisk satsing på godstrafikken på jernbane og sjø. Dette vil kunne redusere antall ulykker på veiene, og Norge vil være bedre i stand til å nå målene for utslippsreduksjoner fra transportsektoren.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til Senterpartiets alternative statsbudsjett, der det foreslås å øke bevilgningene til tiltak for å overføre gods fra vei til sjø med 50 mill. kroner ut over regjeringens forslag. Dette skal bidra til mer effektive og miljøvennlige havner som vil reduserte kostnader og økt effektivitet i sjøtransporten.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til partiets alternative statsbudsjett,

hvor det foreslås å bevilge 80 mill. kroner til denne posten ut over regjeringens forslag.

3.20.6 *Post 73 Tilskudd til effektive og miljøvennlige havner*

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til Arbeiderpartiets alternative budsjett-opplegg, hvor det foreslås 20 mill. kroner mer til post 73 Tilskudd til effektive og miljøvennlige havner enn i regjeringens budsjettproposisjon.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til behovet for å styrke konkurransevnen for sjøtransport sammenlignet med veitransport, samt den forventede økningen av trailertransport. For å styrke klimavennlig transport vil det være avgjørende å få en større del av godsmengden over på sjø. Målet er at disse tiltakene på lang sikt skal bidra til utslippsreduksjon, økt samfunnsnytte og samfunnsøkonomi.

Disse medlemmer viser til at en stadig økende transport av fisk fra Nord-Norge til markeder i Europa har bidratt til at kapasiteten på Narvikterminalen er sprengt. Et planlagt ekstra tog med sjømat kommer ikke i gang som planlagt på grunn av kapasitetsproblemer på Narvikterminalen. Disse medlemmer vil derfor understreke betydningen av at den planlagte investeringen til kapasitetsøkende tiltak på 300 mill. kroner i Narvikterminalen blir gjennomført som planlagt.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til klimabudsjettet i Sosialistisk Venstrepartis alternative budsjett for 2021. For å klare å kutte utslippene med minst 60 pst. innen 2030, relativt til 1990, må vi stille strengere krav for å få ned utslippene og utvikle ny teknologi.

Dette medlem viser til partiets alternative statsbudsjett, hvor det foreslås å bevilge 180 mill. kroner til denne posten ut over regjeringens forslag.

3.20.7 *Post 74 Tilskudd til kystkultur*

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti vil peke på at Kystverket har et viktig sektoransvar for fysiske kulturminner. Disse medlemmer understreker viktigheten av at etaten er i stand til å koordinere den offentlige og frivillige innsatsen som er helt nødvendig for at nedlagte fyrstasjoner langs kysten fremdeles kan holdes i hevd og gjøres tilgjengelige for allmennheten.

Disse medlemmer vil påpeke at vedlikeholdsetterslepet på fredede fyr er på 255 mill. kroner, og at dette arbeidet må prioriteres i denne posten. Ifølge Na-

sjonal transportplan 2018–2029 skal etterslepet tas igjen i første del av planperioden.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti mener vedlikeholdet av fyrstasjonene i Kystverkets eie bør rettes opp. Vedlikehold av anlegg på kystens mest utsatte strekninger er kostbart, og arbeidet gjøres som et spleiselag med Kystverket der dugnadsinnsatsen fra ildsjeler er formidabel. Dette medlem viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative budsjett, der det foreslås 100 mill. kroner til dette formål.

3.21 Kap. 4360 Kystverket – inntektskapittel

Komiteen merker seg at det på denne posten, som omfatter refusjoner, eksterne inntekter og inntekter knyttet til statens beredskap mot akutt forurensning, budsjetteres med 13,1 mill. kroner for 2021, en påplussing på 400 000 kroner fra saldert 2020-budsjett. Komiteen registrerer at det er knyttet en merinntektsfullmakt til posten.

3.22 Kap. 1362 Senter for oljevern og marint miljø

Komiteen viser til at det i Prop. 1 S (2020–2021) foreslås bevilget 52,2 mill. kroner til Senter for oljevern og marint miljø som skal ha delt lokalisering mellom Svolvær i Vågan kommune (kompetansesenter) og Fiskebøl i Hadsel kommune (med tilhørende FoU/praktiske oppgaver). Senter for oljevern og marint miljø skal være et nasjonalt og internasjonalt ledende kompetansesenter for arbeidet med oljevern og mot marin plastforsøpling. Senteret startet opp i februar 2018 i Svolvær i Vågan kommune i Nordland. 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. Gjennom samarbeid med relevante fagmyndigheter og aktører skal senteret bidra til tilrettelegging for tiltak knyttet til oljevern og opprydding av marin plastforsøpling. Senteret skal ta ut potensialet knyttet til felles kunnskapsgrunnlag og nettverk mellom marin plastforsøpling og oljevern, samt gjenbruk av løsninger og overføringsverdi mellom de to temaene der dette er hensiktsmessig.

Komiteen viser til at Senter for oljevern og marint miljø skal bidra til at det blir utviklet kommersielle tjenester og produkter innenfor oljevern og marin forsøpling. Utviklingen av senteret skjer i dialog med kommunene og regionalt næringsliv, og det er viktig å komme i gang med praktiske oppgaver, forskning og utvikling innenfor senterets virkeområde. Derfor haster det å

også etablere den praktiske delen av senteret som skal være på Fiskebøl i Hadsel.

3.23 Kap. 1370 Posttjenester

Komiteen viser til at det foreslås å bevilge totalt 740,2 mill. kroner til disse tjenestene.

Komiteen gjør oppmerksom på at bevilgningen omfatter 64,2 mill. kroner til kontrakten med Easy2You AS og Aktiv Norgesdistribusjon for omdeling av aviser på lørdager, og 110 mill. kroner til kjøp av avisomdeling på ukedager etter kontrakt med Posten Norge. I tillegg settes det av 566 mill. kroner til Posten Norge for å levere pålagte posttjenester.

Komiteen viser til at Samferdselsdepartementet i juni 2020 inngikk kontrakt med Norsk Bibliotektransport på 85 000 kroner i året for frakt av punktskriftlitteratur.

Komiteen gjør oppmerksom på at kjøp av post- og banktjenester blir brukt for å sikre et tilbud av leveringspliktige tjenester som ikke ville bli tilbudt basert på forretningsmessige hensyn.

Komiteen er kjent med at dette i 2021 bl.a. vil sikre at alle får post levert annenhver ukedag.

Komiteen viser til at statlig kjøp fra Posten går frem av tabell 4.27 i proposisjonen.

Komiteen er kjent med at avtalen mellom Posten og DNB om banktjenester i landpostnettet går ut ved nyttår, og at det arbeides med å avklare hvilke løsninger som kan tilbys for landpostnettet i 2021.

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

4.1 Kap. 541 IT- og ekompolitikk

4.1.1 Post 22 Utvikling og samordning av IT- og ekompolitikken

Komiteen viser til at bevilgningen skal benyttes til gjennomføring og videreutvikling av IT- og ekompolitikken. 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. Komiteen merker seg at midlene også skal benyttes til oppfølging av mål og tiltak i En digital offentlig sektor: Digitaliseringsstrategi for offentlig sektor 2019–2025, herunder styrket samordning av digitaliseringen av offentlig sektor. Komiteen merker seg videre at midlene skal benyttes til tiltak som gir økt kunnskap om trygg og robust digital infrastruktur og til tiltak som understøtter digitaliseringen av næringslivet, herunder oppfølging av Nasjonal strategi for kunstig intelligens, arbeidet med datadrevet økonomi, innovasjon og oppfølgingen av Digital 21-strategien. Komiteen

merker seg også at bevilgningen skal dekke medlemskontingent til Toppindustrisenteret. Komiteen merker seg at det foreslås en bevilgning på 19,6 mill. kroner, det er en reduksjon på 1 mill. kroner for å gi rom for andre prioriteringer på departementets område.

4.1.2 Post 50 Forskningsprogrammer

Komiteen viser til at bevilgningen, 167 395 mill. kroner, skal dekke samfunnets behov for langsiktig kunnskapsbygging innenfor IT-forskning og forskning på elektronisk kommunikasjon i regi av Norges forskningsråd. Komiteen merker seg videre at bevilgningen skal dekke Forskningsrådets finansiering av Simula Research Laboratory og det nye programmet Effektiv Digitalisering av Offentlig Sektor (EDOS).

4.1.3 Post 60 Bredbåndsutbygging

Komiteen merker seg at tilskuddet skal bidra til utbygging av bredbånd i geografiske områder der det ikke er kommersielt grunnlag for utbygging. Komiteen merker seg at ordningen forvaltes av fylkeskommunene. Komiteen merker seg at det foreslås en bevilgning på 264,1 mill. kroner.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til at tilbudet om høyhastighets bredbånd har økt betydelig de siste årene, fra 63 pst. av husstandene i 2013 til om lag 90 pst. av husstandene i dag. I spredtbygde strøk har tilbudet om fiberbredbånd femdoblet seg i samme periode, fra 11 pst. til 55 pst. Dagens regjering har lagt til rette for tidlig 5G-utbygging, blant annet gjennom å kjøpe fri frekvenser fra Norges televisjon, som nå er tildelt mobilnettet. 5G-utbyggingen er i full gang, og nettet har mål om nasjonal dekning i løpet av 3–4 år. Tilgang til raskt og stabilt bredbånd er grunnleggende viktig for at vi kan bo, arbeide og drive næring i hele landet. Det har blitt tildelt mer penger til bredbåndsutbygging i distriktene i perioden 2014–2020 enn det ble under den rød-grønne regjeringen.

Flertallet viser til at forvaltningen av bredbåndsmidlene ble overført til de nye fylkeskommunene fra og med 2020. Bakgrunnen for overføringen var blant annet å styrke fylkeskommunene som regional utvikler og dra nytte av den lokale kunnskapen som fylkeskommunene har på dette feltet. Samtidig har Kommunal- og moderniseringsdepartementet og Nasjonal kommunikasjonsmyndighet fortsatt en viktig rolle gjennom å fastsette fordelingsnøkler og gjennom veiledning til fylkeskommunene om tekniske og statsstøtterettslige problemstillinger.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti er opptatt av at alle skal ha lik tilgang til

digital infrastruktur. Disse medlemmer peker på at i byer og tettbygde områder eksisterer et godt tilbud, men at i andre deler av landet er tilbudet langt dårligere.

Disse medlemmer mener at bredbånd er en helt grunnleggende infrastruktur på lik linje med innlagt vann og strøm. Å sørge for at alle husstander i hele Norge har tilgang til raskt og stabilt internett er en investering i fremtiden. Dette gir mulighet for å bo, leve og drive bedrifter i hele landet. Flere kommuner og fylkeskommuner bruker mye penger på bredbåndsutbygging, fordi de ser det er viktig for både bosetting og næringsutvikling. I tillegg er det helt nødvendig for å kunne øke bruken av ny teknologi. Dessverre ser vi at dagens regjering ikke prioriterer bredbåndsutbygging, og at de offentlige tilskuddene totalt sett blir for små.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet mener bredbåndsutbyggingen i områder som mangler et kommersielt grunnlag, bør styrkes, og mener det skal bevilges 235,9 mill. kroner ut over regjeringens budsjettforslag, til sammen 500 mill. kroner.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til forslag fremmet i sitt alternative budsjett for 2021 med 150 millioner kroner ekstra for bredbåndsutbygging i distriktene.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til Senterpartiets alternative statsbudsjett, der det foreslås at det bevilges 236 mill. kroner mer enn regjeringen til bredbåndsutbygging i de deler av landet der det ikke er kommersielt lønnsomt.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti mener at det er helt nødvendig med en likeverdig digital infrastruktur og godt utbygd bredbånd for at folk skal kunne bo og arbeide over hele landet, og for at bedrifter skal kunne drive næringsvirksomhet.

Dette medlem viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative budsjett, der det foreslås å øke bevilgningen til bredbånd med 200 mill. kroner ut over regjeringens forslag.

4.1.4 Post 70 Forvaltningsutvikling, IT- og ekompolitikk (kan nyttes under post 22)

Komiteen viser til at på posten bevilges diverse tilskudd og kontingenter innenfor forvaltningsutvikling, IT- og ekompolitikk. Komiteen merker seg at det foreslås en bevilgning på 33,9 mill. kroner, videre merker komiteen seg at post 70 kan nyttes under post 22.

4.2 Kap. 542 Internasjonalt samarbeid

Komiteen merker seg at det foreslås en bevilgning på post 1 Driftsutgifter på 4,9 mill. kroner som skal dekke utgifter til lønn og drift for nasjonale eksperter til EU-kommisjonen som del av deltakelse i EU-program-

mene. Videre merker komiteen seg at det foreslås en bevilgning på 78,8 mill. kroner på post 70 Internasjonale program.

Komiteen merker seg at bevilgningen skal bidra til å nå målet om at forvaltningen i Norge skal være effektiv, åpen, samordnet og ha høy tillit i befolkningen, og at digitaliseringen i samfunnet gir gode vilkår for deltagelse, verdiskaping og innovasjon i offentlig og privat sektor. Komiteen viser til at det er et mål at norsk næringsliv og norske fagmiljøer drar nytte av den norske deltakelsen i EU-programmer. Dette krever at Norge deltar aktivt, koordinert og målrettet. Komiteen viser til at EU er i ferd med å vedta et nytt stort digitaliseringsprogram for årene 2021–2027 – Digital Europe Programme (DEP). Flere tiltak og løpende programmer der Norge deltar i dag, foreslås inkludert i DEP.

4.3 Kap. 3542 – Inntektskapittel – internasjonalt samarbeid

4.3.1 Post 1 Refusjon fra Utenriksdepartementet

Komiteen viser til at enkelte bidrag til internasjonale organisasjoner kan i samsvar med statistikkdirektivene til OECD/DAC (Development Assistance Committee) godkjennes som offisiell utviklingshjelp (ODA). Komiteen merker seg at det foreslås en bevilgning på 2,6 mill. kroner i 2021.

4.4 Kap. 543 Nasjonal kommunikasjonsmyndighet

Komiteen tar til etterretning at endringene i budsjettet for 2019 da ansvaret for elektronisk kommunikasjon, inkludert etatsstyringsansvaret for Nasjonal kommunikasjonsmyndighet, ble overført fra Samferdselsdepartementet til Kommunal- og moderniseringsdepartementet, står ved lag.

Komiteen merker seg at det foreslås å øke bevilgningen til Nasjonal kommunikasjonsmyndighets driftsutgifter ytterligere for å legge til rette for at Norge klargjøres for neste generasjons mobilnett (5G).

Komiteen noterer at bevilgningen til økt IKT-sikkerhet og -beredskap foreslås ytterligere økt.

Komiteen noterer at mer ekstremvær og økt avhengighet av elektronisk kommunikasjon gjør at det er behov for å styrke beredskapsevnen og øke robustheten i ekomnettene.

Komiteen tar til etterretning at tilretteleggingen av fiberkabler til utlandet er fullfinansiert med bevilgningen i 2020, og at det ikke er behov for ytterligere bevilgninger til dette.

4.5 Kap. 3543 Nasjonal kommunikasjonsmyndighet – inntektskapittel

Komiteen tar til etterretning at inntekter som tidligere var kategorisert som gebyrer, mer korrekt kan kategoriseres som sektoravgifter. Summen på kapitlet

reduseres, mot en tilsvarende økning på kap. 5570 post 70.

Komiteen noterer at det foreslås at Nasjonal kommunikasjonsmyndighet får fullmakt til å avvikle reguleringsfondet i 2021.

5. Oppfølging av anmodningsvedtak

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at det flere steder i Prop. 1 S (2020–2021) er referert til Stortingets anmodningsvedtak. Disse medlemmer vil understreke at komiteens merknader til disse i denne innstillingen ikke alene er å anse som Stortingets kontroll av regjeringens oppfølging av vedtakene og således ikke kan erstatte behandlingen gjennom den årlige stortingsmeldingen om anmodnings- og utredningsvedtak.

5.1 Vedtak nr. 705, 15. juni 2020 – Kompensere Torp lufthavn for inntektsbortfall

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til henvendelse mottatt fra Sandefjord Lufthavn AS, og vurderer det dit hen at situasjonen for Sandefjord lufthavn Torp ikke er avklart, til tross for de ordninger Stortinget tidligere har vedtatt.

Disse medlemmer anser derfor ikke anmodningsvedtaket for å være fulgt opp, og ber regjeringen kontinuerlig arbeide videre med tiltak for å sikre driften ved Sandefjord lufthavn Torp.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre viser til budsjettforliket med Fremskrittspartiet og øvrige merknader om Torp flyplass.

5.2 Vedtak nr. 61, 29. november 2018 – Vurdering av forsøk med hydrogentog i mindre skala

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti registrerer at regjeringen ikke ønsker prøvedrift med hydrogentog, til tross for klart vedtak i Stortinget. Disse medlemmer viser til at kontroll- og konstitusjonskomiteen i Innst. 373 S (2019–2020) uttalte at stortingsvedtaket ikke er fulgt opp.

Disse medlemmer deler denne vurderingen og mener fortsatt at anmodningsvedtaket ikke er fulgt opp, og ber regjeringen arbeide videre med forsøk med hydrogentog i Norge.

5.3 Vedtak nr. 646, 24. april 2018 – Istandsetting av Tinnosbanen

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til vedtaket om å vurdere istandsetting

av Tinnosbanen. Disse medlemmer viser videre til at Tinnosbanen inngår i verdensarven Rjukan-Notodden industriarv, at anlegget er fredet av Riksantikvaren, og at det er staten ved Bane NOR som har ansvar for vedlikehold av banen.

Disse medlemmer viser til skriftlig spørsmål nr. 2030 (2019–2020), der det i svaret fra samferdselsminister Knut Arild Hareide blant annet het:

«Samferdselsdepartementet vil ta stilling til fremtidige planer for Tinnosbanen i forbindelse med neste Nasjonal transportplan.»

Disse medlemmer legger dette til grunn og understreker viktigheten av at regjeringen i Nasjonal transportplan 2022–2033 finner løsninger som medfører at Norge kan ta vare på sine verdensarvforpliktelser for Tinnosbanen.

Disse medlemmer anser ikke anmodningsvedtaket for å være fulgt opp før regjeringen har funnet løsninger for Tinnosbanen i framlegget til Nasjonal transportplan i 2021.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre viser til øvrige merknader om Tinnosbanen.

5.4 Vedtak nr. 444, 31. januar 2017 – Prøveordning for tømmertransport med totalvekt inntil 74 tonn

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til at det har tatt svært lang tid å få på plass en prøveordning for tømmertransport med totalvekt inntil 74 tonn. Vedtak om en slik prøveordning ble fattet i Stortinget 31. januar 2017 under behandlingen av Meld. St. 6 (2016–2017) Verdier i vekst – konkurransedyktig skog- og trenæring.

Disse medlemmer registrerer at regjeringen nå tar sikte på at prøveordningen skal komme i gang i 2021, altså fire år etter at vedtaket ble fattet. Disse medlemmer har registrert at det har vært stor frustrasjon og oppgitthet blant aktører i skog- og trenæringa over at det har tatt så lang tid å få på plass en prøveordning. Disse medlemmer viser videre til at kontroll- og konstitusjonskomiteen tidligere har uttalt at anmodningsvedtaket ikke er gjennomført.

Disse medlemmer registrerer at en prøveordning for tømmertransport med totalvekt inntil 74 tonn fortsatt ikke er gjennomført, og anser derfor ikke anmodningsvedtaket for å være fulgt opp.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre viser til redegjørelsen for prøveordningen i Prop. 1 S (2020–2021). Statens vegvesen gjennomførte første testkjøring høsten 2020.

6. Forslag fra mindretall

Forslag fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen tilpasse avgiftsstrukturen for å stimulere til etterspørsel etter nullutslippsfly og starte arbeidet med å tilpasse infrastrukturen på Avinors flyplasser til nullutslippsfly.

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen utrede muligheter for å kreve norske lønns- og arbeidsbetingelser på ruter mellom norske flyplasser.

Forslag 3

Stortinget ber regjeringen sørge for at selskaper som flyr ruter på anbud, såkalte FOT-ruter, forplikter seg til å tilby gjennomgående billetter.

Forslag 4

Stortinget ber regjeringen utvide ordningen med FOT-ruter til også å gjelde ruter til/fra Florø lufthavn og Stokmarknes lufthavn, i tillegg til økt rutetilbud til/fra Ørsta-Volda lufthavn.

Forslag 5

Stortinget ber regjeringen sørge for at det er et tilstrekkelig flytilbud også til Stord lufthavn og Ørland lufthavn.

Forslag 6

Stortinget ber regjeringen i framtidige budsjetter bedre synliggjøre hvor mange kilometer nye gang- og sykkelveier, herunder gjennom byvekstavtaler, budsjettforslaget innebærer.

Forslag 7

Stortinget ber regjeringen stoppe arbeidet med konkurranseutsetting og privatisering av drift og vedlikehold av jernbanens infrastruktur.

Forslag 8

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

Forslag 9

Stortinget ber regjeringen utarbeide en målrettet plan for bruk av hydrogen innen transportsektoren, og som samtidig viser potensialet for verdiskaping.

Forslag 10

Stortinget ber regjeringen utarbeide en finansieringsplan for å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på jernbanen innen 2030.

Forslag 11

Stortinget ber regjeringen sørge for at det igangsettes planprosess for flerbruksterminal på Sørli i Stange.

Forslag 12

Stortinget ber regjeringen utarbeide en plan for universell utforming av alle norske jernbanestasjoner innen 2025.

Forslag 13

Stortinget ber regjeringen videreføre tilskuddsordningene til landets museumsjernbaner.

Forslag 14

Stortinget ber regjeringen opprettholde stillingene innen beredskap og miljø ved Kystverkets lokasjoner i Bergen, Kabelvåg og Ålesund.

Forslag 15

Stortinget ber regjeringen ta initiativ til at Kystverkets lokasjoner innen beredskap og miljø får en større funksjon innen marin forsøpling i nært samarbeid med Senter for oljevern og marint miljø, og komme tilbake til Stortinget med en sak om dette.

Forslag fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti:*Forslag 16*

Stortinget ber regjeringen utrede mulige kompensasjonsordninger for flypassasjeravgift på flyvninger på kortbanenettet, og komme tilbake til Stortinget på egnet måte.

Forslag 17

Stortinget ber regjeringen etablere en TT-ordning i Nav som bygger på de prinsippene som gjelder for den statlige støtten til TT i fylkene med 200 turer per bruker per år.

Forslag 18

Stortinget ber om at ubrukte midler i den statlige TT-ordningen i 2020 i sin helhet blir brukt for at nye fylker kan komme med i ordningen fra 1. juli 2021.

Forslag fra Arbeiderpartiet:*Forslag 19*

Stortinget ber regjeringen sikre at bygging av Stad skipstunnel startes opp i 2021.

Forslag fra Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti:*Forslag 20*

Stortinget ber regjeringen stoppe planleggingen av en tredje rullebane på Gardermoen.

Forslag 21

Stortinget ber regjeringen medvirke til å innføre geografisk inndelte kontrakter uavhengig av om det er Nye Veier, Statens vegvesen eller fylkeskommunene som har det overordnede ansvaret, slik at driftskostnadene blir så lave som mulig.

Forslag 22

Stortinget ber regjeringen iverksette arbeid for å få på plass et nattogtilbud til København og Tyskland.

Forslag fra Sosialistisk Venstreparti:*Forslag 23*

Stortinget ber regjeringen innføre krav om elfly i fremtidige anbudsutlysninger, lettelser i Avinor-avgifter, fritak for merverdiavgift og tilrettelegging av infrastruktur på lufthavnene slik at Norge kan være ledende på overgang til utslippsfri luftfart.

Forslag 24

Stortinget ber regjeringen bidra til at de store byene oppretter nullutslippssoner.

Forslag 25

Stortinget ber regjeringen utrede andre finansieringsmodeller for store jernbaneinvesteringer enn ordinært, f.eks. gjennom innretningen av infrastrukturfondet med formål også å finansiere større jernbaneprosjekter, direkte låneopptak eller annet. Regjeringen bes komme tilbake til Stortinget med en sak, seinest i revidert nasjonalbudsjett for 2021.

Forslag 26

Stortinget ber regjeringen få på plass en ny høyhastighetsutredning utarbeidet av eksternt fagmiljø med premiss om at høyhastighetsbaner skal være et flerbrukskonsept for gods- og persontransport, og som vurderer et variert stoppmønster.

7. Komiteens tilråding

Komiteens tilråding stor bokstav A fremmes av komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre. Komiteens tilråding stor bokstav B fremmes av en samlet komite.

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

vedtak:

A.

Rammeområde 17 (Transport og kommunikasjon)

I

På statsbudsjettet for 2021 bevilges under:

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
Utgifter				
541		IT- og ekompolitikk		
	22	Utvikling, gjennomføring og samordning av IT- og ekompolitikken, <i>kan overføres, kan nyttes under post 70</i>	19 598 000	
	50	Forskningsprogrammer	167 189 000	
	60	Bredbåndsutbygging	264 082 000	
	70	Forvaltningsutvikling, IT- og ekompolitikk, <i>kan nyttes under post 22</i>	33 956 000	
542		Internasjonalt samarbeid		
	1	Driftsutgifter	4 875 000	
	70	Internasjonale program, <i>kan overføres</i>	78 812 000	
543		Nasjonal kommunikasjonsmyndighet		
	1	Driftsutgifter, <i>kan overføres</i>	235 284 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i> ...	14 942 000	
	70	Telesikkerhet og -beredskap, <i>kan overføres</i>	125 253 000	
1300		Samferdselsdepartementet		
	1	Driftsutgifter	191 053 000	
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	29 000 000	
	71	Tilskudd til trafiksikkerhetsformål mv.	69 100 000	
	72	Tilskudd til samferdselsberedskap	3 000 000	
1301		Forskning og utvikling mv.		
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafiksikkerhet mv.	14 385 000	
	50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	133 455 000	
1310		Flytransport		
	70	Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan overføres</i>	2 030 000 000	
1311		Tilskudd til regionale flyplasser		
	72	Tilskudd til dekning av tap	35 000 000	
1313		Luftfartstilsynet		
	1	Driftsutgifter	255 055 000	
1314		Statens havarikommisjon		
	1	Driftsutgifter	88 175 000	
1320		Statens vegvesen		
	1	Driftsutgifter	3 928 776 000	
	22	Drift og vedlikehold av riksveier, <i>kan overføres, kan nyttes under post 29 og post 30</i>	7 786 268 000	
	28	Trafikant- og kjøretøytilsyn, <i>kan overføres</i>	2 258 285 000	
	29	OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i> ...	876 000 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
	30	Riksveiiinvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 22, post 29 og post 31 og kap. 1332, post 66</i>	12 025 000 000	
	31	Skredsikring riksveier, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	1 074 100 000	
	36	E16 over Filefjell, <i>kan overføres</i>	41 900 000	
	64	Utbedring på fylkesveier for tømmertransport, <i>kan overføres</i>	20 000 000	
	65	Tilskudd til fylkesveier, <i>kan overføres</i>	175 000 000	
	72	Kjøp av riksveiferjetjenester, <i>kan overføres</i>	1 573 300 000	
	73	Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene	2 105 000 000	
1321		Nye Veier AS		
	70	Tilskudd til Nye Veier AS	5 785 100 000	
1323		Vegtilsynet		
	1	Driftsutgifter	19 340 000	
1330		Særskilte transporttiltak		
	60	Utvidet TT-ordning for brukere med særskilte behov, <i>kan overføres</i>	300 600 000	
	70	Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen–Kirkenes	941 700 000	
	71	Tilskudd til kommersielle buss- og båtruter som følge av smitteverntiltak	100 000 000	
	76	Reiseplanlegger og elektronisk billettering, <i>kan overføres</i>	79 000 000	
	77	Kjøp av tjenester fra Entur AS	14 985 000	
1332		Transport i byområder mv.		
	63	Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter, <i>kan overføres</i>	2 630 000 000	
	65	Konkurransen Smartere transport, <i>kan overføres</i>	16 800 000	
	66	Tilskudd til byområder, <i>kan overføres</i>	2 805 300 000	
1352		Jernbanedirektoratet		
	1	Driftsutgifter	368 134 000	
	21	Spesielle driftsutgifter - planer og utredninger, <i>kan overføres, kan nyttes under post 72</i>	245 151 000	
	70	Kjøp av persontransport med tog, <i>kan overføres</i>	4 559 900 000	
	71	Kjøp av infrastrukturtenester - drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 72, post 73 og post 74</i>	9 174 922 000	
	72	Kjøp av infrastrukturtenester - planlegging av investeringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 71 og post 73</i>	1 273 400 000	
	73	Kjøp av infrastrukturtenester - investeringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 71, post 72 og post 74</i>	16 069 700 000	
	74	Tilskudd til togmateriell mv.	62 400 000	
	75	Tilskudd til godsoverføring fra vei til jernbane	90 000 000	
	76	Tilskudd til kulturminner i jernbanesektoren	23 000 000	
1354		Statens jernbanetilsyn		
	1	Driftsutgifter	96 754 000	
1360		Kystverket		
	1	Driftsutgifter, <i>kan nyttes under post 45</i>	1 880 891 000	
	21	Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres</i>	31 065 000	
	30	Nyanlegg og større vedlikehold, <i>kan overføres</i>	383 600 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 1</i>	193 778 000	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres</i>	34 300 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
	71	Tilskudd til havnesamarbeid	1 200 000	
	72	Tilskudd for overføring av gods fra vei til sjø, <i>kan overføres</i>	31 600 000	
	73	Tilskudd til effektive og miljøvennlige havner, <i>kan overføres</i>	52 900 000	
	74	Tilskudd til kystkultur	10 800 000	
1362		Senter for oljevern og marint miljø		
	50	Tilskudd	52 173 000	
1370		Posttjenester		
	70	Kjøp av post- og banktjenester, <i>kan overføres</i>	740 200 000	
Totale utgifter				83 724 536 000

Inntekter

3542		Internasjonalt samarbeid		
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet	2 638 000	
3543		Nasjonal kommunikasjonsmyndighet		
	1	Diverse gebyrer	293 000	
4300		Samferdselsdepartementet		
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet	499 000	
4313		Luftfartstilsynet		
	1	Gebyrinntekter	158 051 000	
4320		Statens vegvesen		
	1	Salgsinntekter m.m.	293 100 000	
	2	Diverse gebyrer	526 687 000	
	3	Refusjoner fra forsikringsselskaper	119 000 000	
4330		Særskilte transporttiltak		
	1	Gebyrer	14 985 000	
4331		Infrastrukturfond		
	85	Avkastning infrastrukturfond	2 053 000 000	
4352		Jernbanedirektoratet		
	1	Diverse inntekter	4 300 000	
4354		Statens jernbanetilsyn		
	1	Gebyrer for tilsyn med tau- og kabelbaner og fornøyelsesinnretninger	15 700 000	
4360		Kystverket		
	2	Andre inntekter	13 100 000	
5619		Renter av lån til Avinor AS		
	80	Renter	19 200 000	
5624		Renter av Svinesundsforbindelsen AS		
	80	Renter	400 000	
Totale inntekter				3 220 953 000

II

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Kommunal- og moderniseringsdepartementet i 2021 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 543 post 1	kap. 3543 post 1

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.

III

Avvikling av reguleringsfond

Stortinget samtykker i at Kommunal- og moderniseringsdepartementet i 2021 kan gi Nasjonal kommunikasjonsmyndighet fullmakt til å avvikle reguleringsfondet som inngår i mellomværende med statskassen. Resterende midler kan inntektsføres på kap. 3543 Nasjonal kommunikasjonsmyndighet, post 1 Diverse gebyrer. Midlene kan overføres til senere års anvendelse gjennom merinntektsfullmakt kombinert med stikkordet *kan overføres* på kap. 543 Nasjonal kommunikasjonsmyndighet, post 1 Driftsutgifter.

IV

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2021 kan:

1.

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1313 post 1	kap. 4313 post 2
kap. 1320 postene 1, 22, 28 og 30	kap. 4320 post 1
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 1	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 fiskerihavner under kap. 4360 post 2 til følgende formål under kap. 1360 post 30:
- dekning av salgsomkostninger forbundet med salget
 - oppgradering og vedlikehold av fiskerihavner.

V

Fullmakt til overskridelse

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2021 kan overskride bevilgningen under kap. 1360 Kystverket, post 21 Spesielle driftsutgifter, med inntil 70 mill. kroner per aksjon dersom det er nødvendig å sette i verk tiltak mot akutt forurensing uten opphold og før Kongen kan gi slikt samtykke.

VI

Tilsagnsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2021 kan gi tilsagn om tilskudd ut over gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1320		Statens vegvesen	
	65	Tilskudd til fylkesveier	175 mill. kroner
1352		Jernbanedirektoratet	
	74	Tilskudd til togmateriell mv.	1 755 mill. kroner
1360		Kystverket	
	72	Tilskudd for overføring av gods fra vei til sjø	90 mill. kroner
	73	Tilskudd til effektive og miljøvennlige havner	50 mill. kroner

VII

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser for investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2021 kan:

1.

starte opp disse investeringsprosjektene:	innenfor en kostnadsramme på:
E39 Myrnel–Lunde	606 mill. kroner
E6 Bognes–Skarberget og rv. 827 Drag–Kjøpsvik	706 mill. kroner
Rv. 509 Sør-Tjora–Kontinentalvegen	862 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.

gjennomføre disse tidligere godkjente investeringsprosjektene:	innenfor endret kostnadsramme på:
E39 Svevatjørn–Rådal	9 458 mill. kroner
E6 Helgeland sør	5 798 mill. kroner
E69 Skarvberg tunnelen	1 470 mill. kroner
Follobanen, Oslo–Ski	36 570 mill. kroner

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

3. innenfor gjeldende kostnadsramme for ERTMS-prosjektet pådra forpliktelser for senere budsjettår, men avgrenset til perioden 2022–2025 innenfor en ramme på 8 900 mill. kroner.
4. pådra forpliktelser som inngås i senere budsjettår, innenfor det enkelte prosjekts kostnadsramme for prosjekter som har startet opp før 2016 og er omtalt i Prop. 1 S. Samferdselsdepartementet gis fullmakt til å prisjustere kostnadsrammen i senere år.
5. forplikte staten for fremtidige budsjettår ut over gitt bevilgning for prosjekter som ikke er omtalt med kostnadsramme overfor Stortinget inntil følgende beløp:
 - a.

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år
1320		Statens vegvesen		
	30 og 31	Investeringer, riksvei	6 250 mill. kroner	4 750 mill. kroner
1352		Jernbanedirektoratet		
	72	Planlegging nye prosjekter	500 mill. kroner	350 mill. kroner
	73	Investeringer, jernbane	2 100 mill. kroner	2 000 mill. kroner

b.

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser
1360		Kystverket	
	30	Investeringer	150 mill. kroner

6. forplikte staten for fremtidige budsjettår ut over gitt bevilgning for prosjekter med kostnadsanslag over 500 mill. kroner, men der kostnadsramme ikke er lagt frem for Stortinget, inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser
1320		Statens vegvesen	
	30 og 31	Planlegging, forberedende arbeider og grunnerverv, riksvei	500 mill. kroner

VIII

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

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2021 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	13 500 mill. kroner	4 100 mill. kroner
1352		Jernbanedirektoratet		
	71	Drift og vedlikehold	9 000 mill. kroner	3 000 mill. kroner

IX

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser ut over budsjettåret for kjøp av transporttjenester

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2021 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		
	72	Kjøp av riksveiferjetjenester	14 100 mill. kroner	1 800 mill. kroner
1352		Jernbanedirektoratet		
	70	Kjøp av persontransport med tog	9 800 mill. kroner	3 500 mill. kroner

X

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser for Nye Veier AS

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2021 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
1321		Nye Veier AS		
	70	Tilskudd	23 200 mill. kroner	5 800 mill. kroner

XI

Salg og bortfeste av fast eiendom

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2021 kan selge og bortfeste fast eiendom inntil en verdi av 50 mill. kroner i hvert enkelt tilfelle.

XII

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

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2021 for det togmateriellet som inngår i statens kjøp av persontransporttjenester med tog på kap. 1352 Jernbanedirektoratet, post 70 Kjøp av persontransport med tog, kan:

- gi en restverdigaranti for bokførte verdier på inntil 8 295 mill. kroner.
- gi ytterligere restverdigaranti til oppgraderinger og nyinvesteringer innenfor en ramme på inntil 4 486 mill. kroner. Det legges til grunn 75 pst. restverdigaranti.

XIII

Fullmakt til postering mot mellomværendet med statskassen

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2021 kan gi:

- a. Statens vegvesen fullmakt til å føre opp forpliktelser knyttet til forskutteringer i statens kapitalregnskap konto 840013 Deposita og avsetninger under Samferdselsdepartementet med motpostering mellomværende med statskassen.
- b. Kystverket fullmakt til å postere a konto innbetalinger som Kystverket mottar knyttet til oljevernaksjoner mv. mot mellomværendet med statskassen. Når endelig oppgjør er avklart, gjøres mellomværendet opp og inntektsføres på kap. 5309 Tilfeldige inntekter, post 29 Ymse.

B.

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om investeringsbeslutning om ny flyplass i Mo i Rana i revidert nasjonalbudsjett i 2021.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 11. desember 2020

Helge Orten

leder

Solveig Sundbø Abrahamsen

ordf. for kap. 541, 542, 1320 post 36 og 3542

Bengt Fasteraune

ordf. for kap. 1351 og 1370

Elizabeth Åsjord Sire

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

Jon Gunnes

ordf. for kap. 1301 og 1332

Øystein Langholm Hansen

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

Nils Aage Jegstad

ordf. for kap. 1330 post 60 og 4330

Bård Hoksrud

Ordf. for kap. 1310, 4312, 5619 og 1320 post 65

Tor André Johnsen

ordf. for kap. 1320 post 1, 22, 28, 64 og 73 og 1323

Kirsti Leitrø

ordf. for kap. 1320 post 29 og 30

Siv Mossleth

ordf. for kap. 1320 post 31 og 1362

Sverre Myrli

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

Arne Nævra

ordf. for kap. 543, 3543 og 4360

Ingalill Olsen

ordf. for kap. 1330 post 70 og 71 og 1360

Morten Stordalen

ordf. for kap. 1300, 4300 og 1321



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

20/2374-2

27. oktober 2020

Svar på spørsmål 1 til Prop. 1 S (2020-2021)

Jeg viser til spørsmål 1 til Prop. 1 S (2020–2021) fra transport- og kommunikasjonskomiteen, stilt 21. oktober 2020.

Spørsmål 1:

Selskapet Hurtigruten Cruise AS har ifølge Prop. 1 S (2020-2021) vunnet delanbudet knyttet til kap. 1330 post 70 med 642,1 mill. kroner.

Nylig har selskapet gitt beskjed om at de omorganiserer kysttrutevirksomheten i selskapet Hurtigruten Norge AS.

Kan Samferdselsdepartementet garantere at det er vanntette skott mellom det statlige kjøpet av tjenester knyttet til kysttruten, og selskapets cruisevirksomhet?

Svar:

Både gjeldende kysttruteavtale (inkludert opsjonsåret som løper ut 31.12.2020) mellom Samferdselsdepartementet og Hurtigruten Cruise AS, og den nye kysttruteavtalen for perioden 2021 til 2030, er i henhold til kontraktene gjenstand for separat rapportering under et regnskapsmessig skille. Av dette følger det at Hurtigruten rapporterer separat for kysttrutevirksomheten og rederiets øvrige virksomhet, som ekspedisjonscruisene. Rapporteringen under det regnskapsmessige skillet er underlagt revisorgodkjenning på samme måte som ordinær regnskapsrapportering.

Samferdselsdepartementet har i kontrakten med oppstart 1. januar 2021 lagt inn en mekanisme som begrenser operatørens avkastningsmuligheter innenfor kysttrutevirksomheten.

Reguleringsmekanismene som nevnt over vil gjelde uavhengig av Hurtigrutens valg av selskapsstruktur, og ivaretar et nødvendig skille mellom statens kjøp av tjenester gjennom kysttruteavtalen, og annen virksomhet som rederiet driver.

Med hilsen

Knut Arild Hareide

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevet signatur.

VEDLEGG 2



**DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Statsråden

Stortingets Presidentskap
Ekspedisjonskontoret
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

20/636-

3. november 2020

Rettelser i Prop. 1 S (2020-2021) for Samferdselsdepartementet

Det er oppdaget noen feil i Samferdselsdepartementets fagproposisjon for 2021. Disse er redegjort for i vedlegget.

Med hilsen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Knut Arild Hareide'.

Knut Arild Hareide

Vedlegg

Kopi

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité

På side 51, 2 spalte, 1 avsnitt, står det:

"I Meld. St. 30 (2016–2017) *Verksemnda til Avinor AS* og Innst. 430 S (2019–2020) ble det lagt til grunn at flysikringstjenester skal konkurransenutsettes. For å følge opp meldingen har Samferdselsdepartementet bl.a. satt i gang en prosess med sikte på å skille eierskapet av Avinor Flysikring AS ut av morselskapet Avinor AS. En slik utskilling blir ansett som en nødvendig betingelse for å sikre tilstrekkelig avstand mellom kjøpere og selgere av flysikringstjenester. På grunn av koronapandemien vil arbeidet med videre konkurransenutsetting av flysikringstjenester og utskillingen av Avinor Flysikring AS bli satt på vent til luftfartsnæringen har kommet inn i en situasjon der markedene fungerer mer normalt."

Dette skal være:

"I Meld. St. 30 (2016–2017) *Verksemnda til Avinor AS* og Innst. 430 S (2019–2020) ble det lagt til grunn at flysikringstjenester skal konkurransenutsettes. Avinor har gjennomført konkurransen om lufttrafikk-tjenesten ved to lufthavner. Avinor evaluerer konkurransene som er gjennomført, og analyser videre muligheter for konkurransenutsetting. For å følge opp meldingen har Samferdselsdepartementet bl.a. satt i gang en prosess med sikte på å skille eierskapet av Avinor Flysikring AS ut av morselskapet Avinor AS. En slik utskilling blir ansett som en nødvendig betingelse for å sikre tilstrekkelig avstand mellom kjøpere og selgere av flysikringstjenester. På grunn av koronapandemien vil Samferdselsdepartementet sette arbeidet med utskillingen av Avinor Flysikring AS på vent til luftfartsnæringen har kommet inn i en situasjon der markedene fungerer mer normalt."

På s. 77, 2. spalte, 2. avsnitt står det:

"Videre er det innenfor rammen prioritert midler til å videreføre arbeidene på utbedringsstrekningene rv. 41 Treungen–Vrådal i Telemark, E16 Fagernes–Øye i Oppland og E6 Grong–Nordland grense."

Dette skal være:

"Videre er det innenfor rammen prioritert midler til å videreføre arbeidene på utbedringsstrekningene rv. 41 Treungen–Vrådal i Vestfold og Telemark, E16 Fagernes–Øylo i Innlandet og E6 Grong–Nordland grense i Trøndelag."

På side 90, 2. spalte, 3. avsnitt står det:

"Det foreligger godkjente reguleringsplaner for hele strekningen."

Dette skal være:

"Det foreligger godkjente reguleringsplaner for hele strekningen, men utbyggingen av strekningen forutsetter at det finnes en justert løsning for koblingen mot rv. 36 i Skjelsvikdalen i henhold til vedtak i Kommunal- og moderniseringsdepartementet."

På s. 97, 2. spalte, 3. avsnitt, står det:

"Til utbedring settes det av midler til tiltak på strekningen Fagernes–Øye på E16 i Innlandet."

Dette skal være:

"Til utbedring settes det av midler til tiltak på strekningen Fagernes–Øylo på E16 i Innlandet."

Vi har oppdaget at det er feil i nummereringen i budsjettdokumentet fra side. 214 og i resten av omtalen. Riktig nummerering for:

- "6.3.1 Fornye, forenkle, forbedre" *skal være* "6.4 Fornye, forenkle, forbedre"
- "6.3.2 Ny nasjonal transportplan og porteføljestyring i sektoren" *skal være* "6.4.1 Ny nasjonal transportplan og porteføljestyring i sektoren "
- "6.3.3 Veg" *skal være* "6.4.2 Veg"
- "6.3.4 Jernbane" *skal være* "6.4.3 Jernbane"
- "6.3.5 Luftfart" *skal være* "6.4.4 Luftfart"
- "6.3.6 Kyst" *skal være* "6.4.5 Kyst"

Kapittel 6.4 og 6.5 blir nye kapittel 6.5 og 6.6.

