



STORTINGET

Innst. 13 S

(2022–2023)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen
om bevilgninger på statsbudsjettet for 2023, kapitler
under Samferdselsdepartementet, Kommunal- og distriktsdepartementet
og Nærings- og fiskeridepartementet (rammeområde 17)

Prop. 1 S (2022–2023), Prop. 1 S Tillegg 1 (2022–2023)
og Prop. 1 S Tillegg 2 (2022–2023)

Innhold

Side

1.	Innledning	1
1.1	Oversikt over budsjettforslaget.....	1
2.	Komiteens hovedprioriteringer for rammeområde 17	5
2.1	Stortingets vedtak for rammeområde 17 og oppsummering av forslag.....	5
2.2	Generelle merknader fra komiteen.....	9
2.2.1	Generelle merknader fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti.....	9
2.2.2	Generelle merknader fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet.....	10
2.2.3	Generelle merknader fra Høyre.....	11
2.2.4	Generelle merknader fra Fremskrittspartiet.....	14
2.2.5	Generelle merknader fra Sosialistisk Venstreparti.....	15
2.2.6	Generelle merknader fra Venstre.....	18
3.	Samferdselsdepartementet – budsjettkapitler og komiteens merknader til disse	19
3.1	Kap. 1300 og kap. 4300 Samferdselsdepartementet.....	19
3.1.1	Post 71 Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.....	19
3.2	Kap. 1301 Forskning og utvikling mv.....	19
3.2.1	Post 70 Pilotprosjekter for utslippsfrie anleggsplasser.....	19
3.3	Kap. 1310 Flytransport.....	20
3.3.1	Post 70 Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan overføres</i>	20
3.4	Kap. 1313 Luftfartstilsynet.....	20
3.4.1	Post 1 Driftsutgifter.....	20
3.5	Kap. 4312 Avinor.....	21
3.6	Kap. 4313 Luftfartstilsynet.....	21
3.6.1	Post 1 Gebyrinntekter.....	21
3.7	Kap. 1314 Statens havarikommisjon.....	21
3.7.1	Post 1 Driftsutgifter.....	21
3.8	Kap. 1315 Tilskudd til Avinor AS.....	21
3.8.1	Post 71 Tilskudd til pålagte oppgaver.....	21
3.9	Kap. 1320 Statens vegvesen.....	21
3.9.1	Post 1 Driftsutgifter.....	21
3.9.2	Post 22 Drift og vedlikehold av riksveier, <i>kan overføres, kan nyttes under post 29 og post 30</i>	21
3.9.3	Post 28 Trafikant- og kjøretøytilsyn, <i>kan overføres</i>	22
3.9.4	Post 29 OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	22
3.9.5	Post 30 Riksveiinvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 22 og post 29 og kap. 1332 post 66</i> 22	22
3.9.6	Post 61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene.....	25
3.9.7	Post 64 Utbedring på fylkesveier for tømmertransport, <i>kan overføres</i>	25
3.9.8	Post 65 Tilskudd til fylkesveier, <i>kan overføres</i>	25
3.9.9	Post 66 Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljøer, <i>kan overføres</i>	25
3.9.10	Post 72 Tilskudd til riksveiferjedriften, <i>kan overføres</i>	25
3.9.11	Post 73 Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene.....	26
3.10	Kap. 4320 Statens vegvesen.....	26
3.11	Kap. 1321 Nye Veier AS.....	26
3.11.1	Post 70 Tilskudd til Nye Veier AS.....	26
3.12	Kap. 4321 (Nytt) Nye Veier AS.....	27
3.12.1	Post 86 (Ny) Driftskreditt.....	27
3.13	Kap. 1323 Vegtilsynet.....	28
3.13.1	Post 1 Driftsutgifter.....	28
3.14	Kap. 1330 Særskilte transporttiltak.....	28

	Side
3.14.1	Post 72 [Ny]..... 28
3.14.2	Post 76 Reiseplanlegger og elektronisk billettering, <i>kan overføres</i> 28
3.15	Kap. 4331 Infrastrukturfond 28
3.16	Kap. 1332 Transport i byområder mv..... 29
3.16.1	Post 63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter, <i>kan overføres</i> 29
3.16.2	Post 66 Tilskudd til byområder, <i>kan overføres</i> 29
3.17	Kap. 1352 Jernbanedirektoratet..... 30
3.17.1	Post 1 Driftsutgifter 30
3.17.2	Post 21 Spesielle driftsutgifter – utredninger, <i>kan overføres</i> 30
3.17.3	Post 70 Kjøp av persontransport med tog, <i>kan overføres, kan nyttes under post 71</i> 31
3.17.4	Post 71 Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold, <i>kan nyttes under post 70</i> 31
3.17.5	Post 73 Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer, <i>kan nyttes under post 74</i> 31
3.17.6	Post 74 Tilskudd til togmateriell mv., <i>kan overføres</i> 31
3.17.7	Post 75 Tilskudd til godsoverføring fra vei til jernbane 32
3.17.8	Post 76 Tilskudd til kulturminner i jernbanesektoren 32
3.18	Kap. 4352 Jernbanedirektoratet 32
3.19	Kap. 1354 Statens jernbanetilsyn..... 32
3.20	Kap. 1370 Posttjenester 32
3.20.1	Post 70 Kjøp av posttjenester, <i>kan overføres</i> 32
3.21	Kap. 5619 Renter av lån til Avinor AS..... 32
4.	Nærings- og fiskeridepartementet – havn og kyst. Budsjettkapitler og komiteens merknader til disse 32
4.1	Kap. 916 Kystverket 32
4.1.1	Post 30 Nyanlegg og større vedlikehold, <i>kan overføres</i> 33
4.1.2	Post 60 Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres</i> 33
4.1.3	Post 70 Tilskudd for overføring av gods fra vei til sjø, <i>kan overføres</i> 33
4.2	Kap. 3916 Kystverket..... 34
5.	Kommunal- og distriktsdepartementet – IKT-politikk. Budsjettkapitler og komiteens merknader til disse 34
5.1	Kap. 541 IT- og ekompolitikk 34
5.1.1	Post 22 Utvikling, gjennomføring og samordning av IT- og ekompolitikken, <i>kan overføres, kan nyttes under post 70</i> 34
5.1.2	Post 50 Forskningsprogrammer 34
5.1.3	Post 60 Bredbåndsutbygging 34
5.1.4	Post 70 Forvaltningsutvikling, IT- og ekompolitikk, <i>kan nyttes under post 22</i> 35
5.2	Kap. 542 og kap. 3542 Internasjonalt samarbeid 35
5.2.1	Post 1 Driftsutgifter 35
5.2.2	Post 70 Internasjonale program, <i>kan overføres</i> 35
5.2.3	Kap. 3542 Post 1 Refusjon fra Utenriksdepartementet 35
5.3	Kap. 543 og kap. 3543 Nasjonal kommunikasjonsmyndighet 35
6.	Oppfølging av anmodningsvedtak..... 35
7.	Forslag fra mindretall..... 36
8.	Komiteens tilråding..... 37

Vedlegg



STORTINGET

Innst. 13 S

(2022–2023)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 1 S (2022–2023), Prop. 1 S Tillegg 1 (2022–2023) og Prop. 1 S Tillegg 2 (2022–2023)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2023, kapitler under Samferdselsdepartementet, Kommunal- og distriktsdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet (rammeområde 17)

Til Stortinget

1. Innledning

1.1 Oversikt over budsjettforslaget

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Jone Blikra, Kirsti Leirtrø og Nils Kristen Sandtrøen, fra Høyre, Liv Kari Eskeland, Trond Helleland og Erlend Larsen, fra Senterpartiet, Geir Adelsten Iversen, Geir Inge Lien og lederen Erling Sande, fra Fremskrittspartiet, Morten

Stordalen og Frank Edvard Sve, fra Sosialistisk Venstreparti, Mona Fagerås, og fra Venstre, André N. Skjelstad, viser til at rammeområde 17 på statsbudsjettet for 2023 omfatter inntekts- og utgiftskapitler under Samferdselsdepartementet, Kommunal- og distriktsdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet. Videre viser komiteen til Prop. 1 S Tillegg 1 (2022–2023) og Prop. 1 S Tillegg 2 (2022–2023) pkt.2.1. Endringene foreslått i Prop. 1 S Tillegg 1 (2022–2023) og i Prop. 1 S Tillegg 2 (2022–2023) på rammeområde 17 er innarbeidet i det følgende. Komiteen viser videre til brev fra samferdselsministeren av 7. november 2022 og 23. november 2022 om rettelser i Prop. 1 S (2022–2023), samt brev av 29. november 2022 om endrede forutsetninger fra Prop. 1 S (2022–2023) fra samferdselsministeren. Brevene følger som vedlegg til denne innstillingen.

Tabellen nedenfor viser budsjettforslaget i Prop. 1 S (2022–2023), Prop. 1 S Tillegg 1 (2022–2023) og Prop. 1 S Tillegg 2 (2022–2023) fra regjeringen for rammeområde 17.

Oversikt over budsjettkapitler og poster i rammeområde 17

Det vises til budsjettkapitler tildelt transport- og kommunikasjonskomiteen, jf. Innst. 1 S (2022–2023) fra Stortingets presidentskap om fordeling til komiteene av rammeområder med budsjettkapitler og utkast til romertallsvedtak vedrørende forslaget til statsbudsjett for 2023. Fordeling av saksordførerskap er vedtatt i komiteens møte 25. oktober 2022.

		Prop. 1 S (2022–2023) med Tillegg 1 og 2
Kap.	Post Formål	
		Utgifter
<i>Kommunal- og distriktsdepartementet</i>		
541	IT- og ekompolitikk	
	22 Utvikling, gjennomføring og samordning av IT- og ekompolitikken, <i>kan overføres, kan nyttes under post 70</i>	15 007 000

		Prop. 1 S (2022–2023)
Kap.	Post Formål	med Tillegg 1 og 2
	50 Forskningsprogrammer	130 302 000
	60 Bredbåndsutbygging	412 685 000
	70 Forvaltningsutvikling, IT- og ekopolitikk, <i>kan nyttes under post 22</i>	39 433 000
542	Internasjonalt samarbeid	
	1 Driftsutgifter	4 851 000
	70 Internasjonale program, <i>kan overføres</i>	356 897 000
543	Nasjonal kommunikasjonsmyndighet	
	1 Driftsutgifter, <i>kan overføres</i>	244 454 000
	45 Større utstyranskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	15 607 000
	70 Telesikkerhet og -beredskap, <i>kan overføres</i>	182 866 000
	71 Funksjonell internettilgang og telefontjeneste til alle, <i>kan overføres</i>	10 284 000
<i>Nærings- og fiskeridepartementet</i>		
916	Kystverket	
	1 Driftsutgifter, <i>kan nyttes under post 45</i>	2 127 350 000
	21 Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres</i>	33 700 000
	30 Nyanlegg og større vedlikehold, <i>kan overføres</i>	585 900 000
	45 Større utstyranskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 1</i>	196 700 000
	60 Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres</i>	36 100 000
	70 Tilskudd for overføring av gods fra vei til sjø, <i>kan overføres</i>	33 300 000
	71 Tilskudd til effektive og miljøvennlige havner, <i>kan overføres</i>	98 200 000
<i>Samferdselsdepartementet</i>		
1300	Samferdselsdepartementet	
	1 Driftsutgifter	171 700 000
	70 Tilskudd til internasjonale organisasjoner	30 200 000
	71 Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	77 800 000
	72 Tilskudd til samferdselsberedskap	3 000 000
1301	Forskning og utvikling mv.	
	21 Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	11 200 000
	50 Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	139 200 000
	70 Pilotprosjekter for fossilfrie anleggsplasser	63 800 000
1310	Flytransport	
	70 Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan overføres</i>	942 100 000
1313	Luftfartstilsynet	
	1 Driftsutgifter	286 500 000
1314	Statens havarikommisjon	
	1 Driftsutgifter	90 100 000
1315	Tilskudd til Avinor AS	
	71 Tilskudd til pålagte oppgaver	1 660 000 000
1320	Statens vegvesen	
	1 Driftsutgifter	4 233 100 000
	22 Drift og vedlikehold av riksveier, <i>kan overføres, kan nyttes under post 29 og post 30</i>	9 361 400 000
	28 Trafikant- og kjøretøytilsyn, <i>kan overføres</i>	2 292 300 000
	29 OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	3 020 000 000
	30 Riksveiinvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 22 og post 29 og kap. 1332, post 66</i>	9 914 000 000
	61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	414 000 000
	64 Utbedring på fylkesveier for tømmertransport, <i>kan overføres</i>	21 000 000
	65 Tilskudd til fylkesveier, <i>kan overføres</i>	389 600 000

		Prop. 1 S (2022–2023)
Kap.	Post Formål	med Tillegg 1 og 2
	66 Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljøer, <i>kan overføres</i>	22 100 000
	72 Tilskudd til riksveiferjedriften, <i>kan overføres</i>	3 146 600 000
	73 Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene.....	647 700 000
1321	Nye Veier AS	
	70 Tilskudd til Nye Veier AS	6 103 100 000
1323	Vegtilsynet	
	1 Driftsutgifter.....	19 400 000
1330	Særskilte transporttiltak	
	60 Utvidet TT-ordning for brukere med særskilte behov, <i>kan overføres</i>	316 500 000
	70 Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen–Kirkenes	1 075 000 000
	76 Reiseplanlegger og elektronisk billettering, <i>kan overføres</i>	82 800 000
	77 Kjøp av tjenester fra Entur AS.....	20 000 000
	78 Tettere samarbeid om data.....	30 400 000
1332	Transport i byområder mv.	
	63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter, <i>kan overføres</i>	2 145 000 000
	65 Konkurransen Smartere transport, <i>kan overføres</i>	11 100 000
	66 Tilskudd til byområder, <i>kan overføres</i>	3 352 300 000
1352	Jernbanedirektoratet	
	1 Driftsutgifter.....	367 200 000
	21 Spesielle driftsutgifter – utredninger, <i>kan overføres</i>	135 900 000
	70 Kjøp av persontransport med tog, <i>kan overføres, kan nyttes under post 71</i>	5 207 100 000
	71 Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold, <i>kan nyttes under post 70</i>	7 838 800 000
	73 Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer, <i>kan nyttes under post 74</i>	17 482 500 000
	74 Tilskudd til togmateriell mv, <i>kan overføres</i>	201 200 000
	75 Tilskudd til godsoverføring fra vei til jernbane.....	94 900 000
	76 Tilskudd til kulturminner i jernbanesektoren	25 000 000
1354	Statens jernbanetilsyn	
	1 Driftsutgifter.....	101 000 000
1370	Posttjenester	
	70 Kjøp av posttjenester, <i>kan overføres</i>	1 260 600 000
Sum utgifter rammeområde 17		87 330 836 000

Inntekter

Inntekter under departementene

3542	Internasjonalt samarbeid	
	1 Refusjon fra Utenriksdepartementet	2 713 000
3543	Nasjonal kommunikasjonsmyndighet	
	1 Diverse gebyrer	309 000
	70 Inntekter fra gjennomførte frekvensauksjoner.....	609 400 000
3916	Kystverket	
	2 Andre inntekter.....	13 800 000
4300	Samferdselsdepartementet	
	1 Refusjon fra Utenriksdepartementet	700 000
4313	Luftfartstilsynet	
	1 Gebyrinntekter	167 600 000
4320	Statens vegvesen	
	1 Salgsinntekter m.m.	172 300 000
	2 Diverse gebyrer	450 000 000
	3 Refusjoner fra forsikringsselskaper	125 800 000

		Prop. 1 S (2022–2023)
Kap.	Post Formål	med Tillegg 1 og 2
	4 Billettinntekter fra riksveiferjedriften.....	689 900 000
4330	Særskilte transporttiltak	
	1 Gebyrer.....	20 000 000
4352	Jernbanedirektoratet	
	1 Diverse inntekter	4 500 000
4354	Statens jernbanetilsyn	
	1 Gebyrer for tilsyn med tau- og kabelbaner og fornøyelsesinnretninger	14 400 000
<i>Renter og utbytte mv.</i>		
5619	Renter av lån til Avinor AS	
	80 Renter.....	8 500 000
Sum inntekter rammeområde 17		2 279 922 000
Netto rammeområde 17		85 050 914 000

2. Komiteens hovedprioriteringer for rammeområde 17

2.1 Stortingets vedtak for rammeområde 17 og oppsummering av forslag

Komiteen viser til at regjeringen fremmet Prop. 1 S (2022–2023) den 6. oktober 2022, Prop. 1 S Tillegg 1 (2022–2023) den 4. november 2022 og Prop. 1 S Tillegg 2 (2022–2023) den 10. november 2022.

Videre viser komiteen til at det den 29. november 2022 ble inngått budsjettforlik mellom Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti.

Komiteen viser til behandlingen av Innst. 2 S (2022–2023) med løse forslag 1. desember 2022 med vedtak av samme dato, samt til de respektive merknader i denne innstillingen.

Komiteen har merket seg at ved vedtak i Stortinget 1. desember 2022 er netto rammebeløp for rammeområde 17 fastsatt til 84 305 914 000 kroner.

Etterfølgende tabell gir en oversikt over budsjettforslaget fra regjeringen. Videre framgår budsjettforliket fra regjeringspartiene og Sosialistisk Venstreparti samt partienes alternative budsjetter. Endringer i tabellen er i forhold til Prop. 1 S (2022–2023) med Tillegg 1 og 2, og tabellen viser kun kapitler og poster der det er endringer sammenliknet med disse.

Komiteen viser videre til at det kun er de kapitlene og postene hvor komiteen har merknader, som er omtalt innstillingens pkt. 3.

Kap.	Post	Formål	Komiteens		H	FrP	SV	V
			Prop. 1 S med Tillegg 1 og 2	tilråding (A, Sp og SV)				
Utgifter rammeområde 17 (i tusen kroner)								
541		IT- og ekompolitikk						
	50	Forskningsprogrammer	130 302	130 302 (0)	122 302 (-8 000)	130 302 (0)	130 302 (0)	130 302 (0)
	60	Bredbåndsutbygging	412 685	362 685 (-50 000)	212 685 (-200 000)	412 685 (0)	412 685 (0)	512 685 (+100 000)
	70	Forvaltningsutvikling, IT- og ekompolitikk	39 433	39 433 (0)	46 733 (+7 300)	39 433 (0)	39 433 (0)	39 433 (0)
916		Kystverket						
	1	Driftsutgifter	2 127 350	2 127 350 (0)	2 107 350 (-20 000)	2 063 530 (-63 820)	2 127 350 (0)	2 127 350 (0)
	30	Nyanlegg og større vedlikehold	585 900	655 900 (+70 000)	585 900 (0)	585 900 (0)	579 900 (-6 000)	600 900 (+15 000)
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg	36 100	36 100 (0)	16 100 (-20 000)	36 100 (0)	72 100 (+36 000)	36 100 (0)
	70	Tilskudd for overføring av gods fra vei til sjø	33 300	18 300 (-15 000)	33 300 (0)	33 300 (0)	43 300 (+10 000)	45 800 (+12 500)
	71	Tilskudd til effektive og miljøvennlige havner	98 200	98 200 (0)	98 200 (0)	98 200 (0)	148 200 (+50 000)	98 200 (0)

Kap.	Post	Formål	Komiteens					
			Prop. 1 S med Tillegg 1 og 2	tilråding (A, Sp og SV)	H	FrP	SV	V
1300		Samferdselsdepartementet						
	1	Driftsutgifter	171 700	171 700	163 100	166 049	171 700	171 700
				(0)	(-8 600)	(-5 651)	(0)	(0)
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	77 800	77 800	77 800	77 800	82 800	67 800
				(0)	(0)	(0)	(+5 000)	(-10 000)
1310		Flytransport						
	70	Kjøp av innenlandske flyruter	942 100	942 100	922 100	942 100	942 100	942 100
				(0)	(-20 000)	(0)	(0)	(0)
1313		Luftfartstilsynet						
	1	Driftsutgifter	286 500	286 500	281 500	286 500	286 500	286 500
				(0)	(-5 000)	(0)	(0)	(0)
1315		Tilskudd til Avinor AS						
	71	Tilskudd til pålagte oppgaver	1 660 000	1 660 000	1 660 000	1 660 000	1 460 000	2 160 000
				(0)	(0)	(0)	(-200 000)	(+500 000)
1320		Statens vegvesen						
	1	Driftsutgifter	4 233 100	4 233 100	4 213 100	4 106 107	4 233 100	4 233 100
				(0)	(-20 000)	(-126 993)	(0)	(0)
	22	Drift og vedlikehold av riksveier	9 361 400	9 361 400	9 161 400	10 361 400	9 361 400	9 361 400
				(0)	(-200 000)	(+1 000 000)	(0)	(0)
	28	Trafikant- og kjøretøytilsyn	2 292 300	2 292 300	2 282 300	2 292 300	2 292 300	2 292 300
				(0)	(-10 000)	(0)	(0)	(0)
	30	Riksveiinvesteringer	9 914 000	10 114 000	10 489 000	10 664 000	9 705 500	9 829 000
				(+200 000)	(+575 000)	(+750 000)	(-208 500)	(-85 000)
	31	Ras- og skredsikring	0	0	0	0	200 000	0
				(0)	(0)	(0)	(+200 000)	(0)
	31	Skredsikring riksvei	0	0	0	500 000	0	0
				(0)	(0)	(+500 000)	(0)	(0)
	32	Gang- og sykkelveier	0	0	0	0	250 000	0
				(0)	(0)	(0)	(+250 000)	(0)
	62	Skredsikring fylkesvei	0	0	0	500 000	0	0
				(0)	(0)	(+500 000)	(0)	(0)
	64	Utbedring på fylkesveier for tømmertransport	21 000	21 000	21 000	50 000	21 000	21 000
				(0)	(0)	(+29 000)	(0)	(0)

Kap.	Post	Formål	Komiteens				V	
			Prop. 1 S med Tillegg 1 og 2	tilråding (A, Sp og SV)	H	FrP		SV
	65	Tilskudd til fylkesveier	389 600	389 600	389 600	789 600	589 600	489 600
				(0)	(0)	(+400 000)	(+200 000)	(+100 000)
	66	Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljøer	22 100	22 100	22 100	22 100	62 100	42 100
				(0)	(0)	(0)	(+40 000)	(+20 000)
	72	Tilskudd til riksveiferjedriften	3 146 600	3 146 600	3 146 600	3 146 600	2 861 600	3 131 400
				(0)	(0)	(0)	(-285 000)	(-15 200)
	73	Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene	647 700	647 700	647 700	0	0	0
				(0)	(0)	(-647 700)	(-647 700)	(-647 700)
1321		Nye Veier AS						
	70	Tilskudd til Nye Veier AS	6 103 100	6 103 100	6 103 100	7 103 100	3 051 600	5 103 100
				(0)	(0)	(+1 000 000)	(-3 051 500)	(-1 000 000)
1330		Særskilte transporttiltak						
	60	Utvidet TT-ordning for brukere med særskilte behov	316 500	316 500	316 500	316 500	353 500	316 500
				(0)	(0)	(0)	(+37 000)	(0)
	72	Ekstraordinært tilskudd til tog- og kollektivselskaper	0	0	0	0	0	300 000
				(0)	(0)	(0)	(0)	(+300 000)
1332		Transport i byområder mv.						
	63	Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter	2 145 000	2 145 000	2 145 000	2 145 000	2 745 600	2 502 100
				(0)	(0)	(0)	(+600 600)	(+357 100)
	66	Tilskudd til byområder	3 352 300	3 302 300	3 372 300	3 222 300	3 763 300	4 352 300
				(-50 000)	(+20 000)	(-130 000)	(+411 000)	(+1 000 000)
1352		Jernbanedirektoratet						
	1	Driftsutgifter	367 200	367 200	359 856	344 913	367 200	367 200
				(0)	(-7 344)	(-22 287)	(0)	(0)
	21	Spesielle driftsutgifter – utredninger	135 900	135 900	125 900	135 900	135 900	135 900
				(0)	(-10 000)	(0)	(0)	(0)
	70	Kjøp av persontransport med tog	5 207 100	5 207 100	5 157 100	5 207 100	5 317 100	5 125 100
				(0)	(-50 000)	(0)	(+110 000)	(-82 000)
	71	Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold	7 838 800	7 838 800	7 538 800	7 838 800	8 038 800	8 088 800
				(0)	(-300 000)	(0)	(+200 000)	(+250 000)
	73	Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer	17 482 500	17 482 500	17 382 500	17 156 525	18 782 500	17 682 500
				(0)	(-100 000)	(-325 975)	(+1 300 000)	(+200 000)

Kap.	Post	Formål	Komiteens					
			Prop. 1 S med Tillegg 1 og 2	tilråding (A, Sp og SV)	H	FrP	SV	V
	75	Tilskudd til godsoverføring fra vei til jernbane	94 900	94 900	94 900	94 900	124 900	94 900
				(0)	(0)	(0)	(+30 000)	(0)
	76	Tilskudd til kulturminner i jernbanesektoren	25 000	25 000	25 000	25 000	25 000	26 400
				(0)	(0)	(0)	(0)	(+1 400)
	Sum utgifter rammeområde 17		87 330 836	87 485 836	86 954 192	90 187 410	86 411 736	88 346 936
				(+155 000)	(-376 644)	(+2 856 574)	(-919 100)	(+1 016 100)
Inntekter rammeområde 17 (i tusen kroner)								
4320	Statens vegvesen							
	4	Billettinntekter fra riksveiferjedriften	689 900	689 900	689 900	689 900	689 900	826 700
				(0)	(0)	(0)	(0)	(+136 800)
4321	Nye Veier AS							
	86	Driftskreditt	0	900 000	0	0	0	0
				(+900 000)	(0)	(0)	(0)	(0)
	Sum inntekter rammeområde 17		2 279 922	3 179 922	2 279 922	2 279 922	2 279 922	2 416 722
				(+900 000)	(0)	(0)	(0)	(+136 800)
	Sum netto rammeområde 17		85 050 914	84 305 914	84 674 270	87 907 488	84 131 814	85 930 214
				(-745 000)	(-376 644)	(+2 856 574)	(-919 100)	(+879 300)

2.2 Generelle merknader fra komiteen

2.2.1 GENERELLE MERKNADER FRA ARBEIDERPARTIET, SENTERPARTIET OG SOSIALISTISK VENSTREPARTI

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til budsjettforliket mellom de tre partiene, der det er foreslått betydelige satsinger på velferd, omfordeling og sosial rettferdighet for å gi folk mer trygghet i en krevende tid, i tillegg til grep for å få ned klimautslippene, ivareta natur og sikre bistand. Det gjøres viktige velferdssatsinger som gratis halvdagsplass i SFO for andreklassinger, flere alderstrinn får billigere tannhelse og prisjustering av barnetrygden, noe som gir vanlige folk lavere utgifter og mer og bedre velferd. Grupper som opplever en særskilt krevende situasjon, får mer: enslige forsørgere, minstepensjonister, uføre, mottakere av arbeidsavklaringspenger og studenter. Inntektsgruppene med inntekt under 750 000 kroner får også skattelett sammenliknet med 2022. Flertallet understreker at budsjettet er trygt og ansvarlig, uten økt oljepengetilskudd, noe som er viktig for å dempe de økende prisene som rammer folk og bedrifter. Økt satsing på grønn industri, betydelig satsing på klimakutt gjennom Enova, endringer av klimarelaterte avgifter og en rekke andre klimatiltak vil bidra til at Norge kutter utslipp frem mot 2030 og øker utslippskuttene i 2023. I tillegg er partene enige om en betydelig og flerårig støtte til Ukraina og til bistand og humanitær hjelp som følge av krigen.

Flertallet viser til at økt fremkommelighet, bedre sikkerhet og miljøhensyn må ligge til grunn for samferdselspolitikken.

Flertallet er glad for at det har kommet signaler om at neste nasjonale transportplan har som ambisjon å være mer realistisk og bidra til at Norge når sine mål for klima og ivaretagelse av matjord og natur.

Organisering av samferdselssektoren

Flertallet mener transportvirksomhetene og -etablene må se sitt arbeid i sammenheng med hverandre, slik at samfunnet får mest mulig nytte ut av investeringene som har blitt gjort og gjøres for kyst, luft, vei og bane. Det er behov for sterkere koordinering som kan sikre helhetlig forvaltning og samordnet bruk av infrastruktur og ressurser. Ved bedre samordning vil en bedre kunne utnytte de ulike transportformenes fortrinn ut fra transportøkonomiske, klimapolitiske og geografiske forutsetninger.

Flertallet viser til en utvikling under forrige regjering med oppsplitting og ansvarsapulverisering innen transportsektoren og med uoversiktlig organisering og redusert folkevalgt styring. Flertallet konstaterer at

regjeringen har igangsatt et arbeid for å samle enheter under statlig eierskap.

Flertallet viser til at en infrastruktur med god standard også vil bedre trafikksikkerheten og gjøre at transportsystemet i størst mulig grad kan benyttes av alle. Flertallet viser til klimaforliket i Stortinget i 2012, hvor det slås fast at trafikkveksten i og rundt de største byene skal tas gjennom økt bruk av kollektive løsninger og ved å legge til rette for bruk av sykkel og gange. Flertallet vil også trekke fram at regjeringens arbeid med en ladestrategi blir viktig for å sikre at vi når målet om at alle nye biler skal være nullutslippsbiler i 2025, og at det skal være enkelt å bruke elbil over hele landet.

Klimaendringene får konsekvenser for veier og jernbane, og disse må sikres mot flere og hyppigere skred. Flertallet viser til at det er store behov for skred- og tunnelseikring på både fylkes- og riksveinettet, og mener regjeringens arbeid med en nasjonal gjennomføringsplan for ras- og skredseikring av alle riksveier og fylkesveier med høy og middels skredfaktor må ha høy prioritet. Det samme gjelder planen for oppfølging av fylkesveivedlikehold.

Flertallet mener høyhastighets internett i stor grad er en forutsetning for både bosetting og verdiskaping, og vil understreke viktigheten av at det ikke oppstår digitale klasseskiller der innbyggere i enkelte områder ikke har den samme digitale infrastrukturen som andre. Flertallet viser til at et nytt flertall på Stortinget går inn for å øke bevilgningene til bredbåndsutbygging.

Seriøse bedrifter og trygge arbeidsplasser

Flertallet ser på yrkessjåfører som en yrkesgruppe med en selvsagt rett til å kunne leve av jobben sin og ha familie, hus og hjem.

Flertallet ser det som nødvendig med en mer aktiv politikk for å bedre lønns- og arbeidsforholdene gjennom å bekjempe sosial dumping og arbeidslivskriminalitet og på denne måten skape bedre vilkår for seriøse transportbedrifter i en stor og viktig bransje med over hundre tusen arbeidsplasser over hele Norge. Flertallet viser til at regjeringen har lagt fram en handlingsplan mot sosial dumping i transportsektoren. Flertallet vil videre øke kontrollinnsatsen overfor tunge kjøretøyer langs norske veier.

Flertallet viser til at det i den siste tiden har blitt avdekket sosial dumping i varebilbransjen. Flertallet vil understreke viktigheten av å fortsette arbeidet med å få på plass tiltak for å forhindre dette.

Drosje

Flertallet konstaterer at de tidligere regjeringspartiene og Fremskrittspartiet har gjennomført et uansvarlig frislipp når det gjelder drosjeløyver, og gjennomført en ikke faglig begrunnet deregulering av drosjemar-

kedet som allerede er i ferd med å ødelegge arbeidsmarkedet for en stor yrkesgruppe med drosjesjåfører. Flertallet ser at drosjesjåfører som trenger forutsigbar inntekt og muligheten til å sikre seg både framtidig pensjon og trygdeordninger, nå skal tvinges til å konkurrere mot privatbilister med mobilapp, som ofte ikke er klar over at dette er grunnleggende rettigheter i et moderne samfunn.

Flertallet ønsker en drosjepolitikk som gir et bedre tilbud til publikum, forutsigbare priser, trygge arbeidsplasser, bedre lønnsomhet i næringen, forutsigbare skatteinntekter til samfunnet og et bedre transporttilbud for syke, eldre og bevegelseshemmede i distriktene. Flertallet viser til vedtaket i budsjettforliket:

«Stortinget ber regjeringen komme med nødvendige lov- og forskriftsendringer for å gjeninnføre plikten til å være tilknyttet en drosjesentral og driveplikt og antallsbegrensning i drosjenæringen i løpet av 2023.»

Kollektivtransport og jernbane

Flertallet mener det er viktig å satse på bedre kollektivtransport over hele landet for å kutte klimagassutslippene og skape bedre lokalsamfunn. Flertallet viser til at kollektivandelen må vokse videre for at Norge skal nå klimamålene vi har satt oss.

Flertallet viser til at kollektivtransport og jernbane er viktig for mange reisende. Flertallet vil blant annet understreke behovet for å ta igjen etterslepet på vedlikehold av jernbanen for å redusere feil og forsinkelser på jernbanen.

Flertallet er motstandere av den såkalte jernbanereformen. Flertallet konstaterer at de tidligere regjeringspartiene og Fremskrittspartiet førte en politikk for oppsplitting og privatisering av jernbanen som er et ideologisk prosjekt som ikke vil føre til et bedre transporttilbud, hverken for passasjerer eller gods. Flertallet sier nei til konkurranseutsetting, oppsplitting og privatisering av jernbanen og viser til at arbeidet for en bedre og mer fornuftig kurs har startet.

Teknologisk utvikling innen luftfart

Flertallet viser til at kravene om en bærekraftig teknologisk utvikling har skapt en av vår tids viktigste fellesarenaer for internasjonalt samarbeid, fremtidig verdiskaping og nye arbeidsplasser. Spesielt gjelder dette luftfart, som allerede er en grensekryssende næring, men som nå står overfor sterke nasjonale og internasjonale krav. Flertallet mener at Norge har naturgitte fortrinn for å ta en verdensledende posisjon innen ny teknologisk utvikling innen luftfart, og det må derfor iverksettes tiltak nå. Flertallet mener en slik satsing innen luftfarten kan skape mange nye arbeidsplasser i Norge, og at dette må etableres i tilknytning til kortbanenettet med de muligheter det gir for tilrettelegging av ny, fremtidsrettet infrastruktur med batteriteknologi og hydrogen.

Kyst

Flertallet peker på havnenes betydning for verdiskaping og bosetting langs kysten og har som målsetting å styrke godsoverføringen fra vei til sjø.

Flertallet viser til arbeidet som er gjort av nasjonale myndigheter for å bidra til Agder fylkeskommunes utvikling av næringsveien mellom E18/Morrow Batteries og Arendal havn. Flertallet påpeker den positive betydningen dette bidraget har, og mener det er bra at fylkeskommunen og regjeringen bidrar til infrastruktur for industrietableringer på fastlandet for å styrke fastlandseksporten.

Vei

Flertallet mener det er positivt at budsjettenigheten styrker satsingen på veivedlikehold. Flertallet vil understreke viktigheten av å ta vare på veiene vi har, og å vedlikeholde bruksveier over hele landet.

Flertallet mener at veiutbygging må underlegges politisk styring.

Flertallet peker videre på at bruken av porteføljestyring bør bli gjenstand for en evaluering. Videre mener flertallet at det er viktig at transportvirksomhetene har gode rammevilkår som setter virksomhetene i stand til å utføre målene i politikken som beskrives i denne innstillingen.

2.2.2 GENERELLE MERKNADER FRA ARBEIDERPARTIET OG SENTERPARTIET

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til at regjeringens forslag til statsbudsjett for 2023 er et budsjett som skal gi folk trygghet og bidra til rettferdig fordeling. I en krevende tid med krig i Ukraina, energikrise i Europa og kraftig prisvekst skal et stramt og rettferdig budsjett bidra til å få kontroll på den kraftige prisveksten, skape trygghet rundt folks økonomi og arbeidsplasser og utjevne sosiale og geografiske forskjeller. Disse medlemmer viser til at regjeringen i sitt forslag til budsjett fremfor å bruke mer skal prioritere tydeligere for å fordele bedre, ta vare på våre grunnleggende velferdstjenester og sikre at Norge står sterkere gjennom en urolig tid. Samtidig skal budsjettforlaget ruste Norge for fremtiden ved å bidra til grønn industribygging, kutt i klimagassutslipp i tråd med våre internasjonale forpliktelser og at arbeidstakere og bedrifter er klare for omstillingen fremover.

Disse medlemmer viser til at regjeringen har staket ut en ny og mer rettferdig kurs for landet, hvor folk over hele Norge igjen skal oppleve at deres liv og interesser står øverst på dagsordenen. De grepene regjeringen foreslår i statsbudsjettet bidrar til å nå målene i Hurdalsplattformen. Aller viktigst er trygt arbeid til alle og gode velferdstjenester nær folk i hele landet.

Disse medlemmer viser til at det i Hurdalsplattformen slås fast at regjeringen vil halvere prisene på ferjeriser sett i forhold til 1. januar 2021, samt at streknin-ger med under 100 000 passasjerer årlig og til øysam-funn uten veiforbindelse til fastlandet skal bli gratis. Med regjeringens forslag til statsbudsjett er disse måle-
ne nådd. Skal Norge sikre utvikling og økt verdiskaping langs hele kysten, vil et godt og rimelig ferjetilbud være sentralt. Mange steder er ferjene den eneste forbindel-
sen lokalsamfunnet har til fastlandet og øvrige kommu-nikasjoner. Ferjene spiller dessuten en avgjørende rolle i varelogistikken fra et eksportrettet næringsliv langs kysten.

Disse medlemmer viser til at Norge er helt avhengig av det desentraliserte rutetilbudet for flytrafikk. Kortbanenettet er avgjørende viktig for bosetting og verdiskaping i hele landet, og disse medlemmer viser til at regjeringspartiene i Hurdalsplattformen har varslet lavere priser og flere avganger på kortbanenettet.

Disse medlemmer er opptatt av at samferdsels-utbyggingene har stor betydning ut over de resultatene som skapes i form av veier, baner eller bygninger. Dis-
se medlemmer mener ringvirkninger i form av fagopplæring, rekruttering, næringsutvikling, utvikling av ny miljøteknologi og innenlands verdiskaping er fak-torer som trenger økt oppmerksomhet i samferdselspoli-
tikken.

Disse medlemmer viser til at mange samferd-selsprosjekter har vært lyst ut med anbud av en slik stør-relse at norske bedrifter enten ikke våger eller ikke har mulighet til å delta i konkurransen. Disse medlem-
mer ønsker ikke en situasjon der multinasjonale sel-skaper bygger norsk infrastruktur med utenlandsk, bil-lig arbeidskraft, hvor Norge taper arbeidsplasser og vik-tig kompetanse. Anbud skal utformes slik at lokale og regionale aktører kan delta.

Disse medlemmer viser videre til at Statens vegvesen innenfor eksisterende rammer kan finne rom for fortsatt planlegging og optimalisering av strekninger i deres portefølje.

2.2.3 GENERELLE MERKNADER FRA HØYRE

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til at Høyres alternative budsjett for 2023 er omtalt i Innst. 2 S (2022–2023), og viser til sine merknader der.

Disse medlemmer viser til at Høyre i regjering har gjennomført en historisk satsing på samferdsel i alle deler av sektoren. Allerede i sitt første statsbudsjett, statsbudsjettet for 2014, viste regjeringen Solberg at den hadde store ambisjoner for samferdselssektoren. Sam-ferdselsbudsjettet ble økt med 20,5 pst. fra saldert bud-sjett i 2013, en økning på 16,3 pst. Videre ble samferd-selsbudsjettet doblet i perioden 2013–2021. Satsingen har ført til kortere reisetid på jernbane og vei, flere tog-

avganger, mer effektiv sjøtransport, økt trafikksikker-het, bedre tilrettelegging for kollektivtransport og posi-tiv byutvikling.

Disse medlemmer påpeker at økte bevilgnin-ger alene ikke er nok. Høyre har derfor i regjering mo-
dernisert hele sektoren. Flere reformer har bidratt til mer konkurranse, nytenkning og økt effektivitet. Dis-se medlemmer understreker behovet for å fortsette det-te arbeidet, 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 sam-ferdselspolitikken er et transport- og kommunikasjons-system som er sikkert, fremmer verdiskaping i hele lan-
det og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet.

Disse medlemmer vil fortsette den store satsin-gen på samferdsel og samtidig videreføre arbeidet med å modernisere samferdselssektoren. Det sikrer mer samferdsel ut av hver krone man investerer.

Disse medlemmer viser til at Høyres samferd-selspolitikk binder landet sammen, og mener det er av-gjørende for at folk og varer skal komme raskt frem og trygt hjem. Norge er helt avhengig av en god infrastruk-tur for å øke verdiskapingen og skape arbeidsplasser, spesielt i distriktene hvor store deler av verdiskapnin-gen skjer.

Disse medlemmer viser til Nasjonal transport-plan 2022–2033, som ble lagt fram våren 2021. Dis-se medlemmer viser til at det i Stortinget var bred til-slutning til totalrammen og prosjektporteføljen som ble lagt fram. Disse medlemmer viser videre til at det er tatt nye grep i denne planen for å få enda mer samferdsel ut av hver investerte krone, blant annet por-teføljestyring. Det betyr at prosjektenes omfang og rek-kefølge kan endres i gjennomføringen hvis det gir mer nytte for midlene. Det betyr også at virksomhetene skal jobbe videre med prosjektene for å gjøre dem bedre.

Disse medlemmer viser til at både samfunns-
endringer og teknologiske endringer skjer raskt. Den løsningen som er best i dag, er ikke nødvendigvis den beste om ti år. Disse medlemmer mener derfor nettopp porteføljestyring, og kontinuerlig optimalisering, er viktige nye grep i ny Nasjonal transportplan. Trans-portvirksomhetene får et større handlingsrom til hele tiden å forbedre og videreutvikle prosjektene, til å velge de beste løsningene og til å foreslå en annen rekkefølge i gjennomføringen dersom nye forutsetninger gjør det mest gunstig. På denne måten vil vi få mest mulig igjen for fellesskapets ressurser.

Disse medlemmer viser til at det økonomiske handlingsrommet har blitt strammere, og at det kom-mer til å fortsette i årene framover. Reformene regjering-
en Solberg gjennomførte, har gitt økonomisk hand-lingsrom i samferdselssektoren. På veisiden har Nye Veier AS beregnet at de vil redusere kostnadene og øke nytten av sin nåværende portefølje med totalt 33,5 mrd.

kroner, der 23,2 mrd. kroner er rene kostnadsreduksjoner. På jernbanen kan konkurranse spare staten for store beløp. Det ble brukt 1 mrd. kroner på å gjennomføre en ny organisering av sektoren, mens Jernbanedirektoratet beregnet konkurranseutsettingen alene til å gi staten en gevinst på 12 mrd. kroner. Som følge av pandemien og lavere passasjervekst enn ventet er trafikkavtalene reforhandlet, og tallet ser annerledes ut, men reformen har fortsatt spart staten for penger som heller kan brukes på økt utbygging og vedlikehold. Disse medlemmer beklager sterkt at arbeidet med å modernisere sektoren er stanset og delvis reversert av regjeringen Støre. Disse medlemmer er også forundret over at regjeringen i dagens økonomiske situasjon frivillig gir fra seg økonomisk handlingsrom ved å reversere flere av reformene og velge dyrere løsninger.

Disse medlemmer viser til at det på tross av den historiske samferdselsatsingen regjeringen Solberg har levert, fortsatt er utfordringer på både vei og bane flere steder i landet. Det er behov for å fortsette å bygge ny infrastruktur for å utvikle viktige transportkorridorer og legge til rette for vekst og utvikling i hele landet, samtidig som arbeidet for å redusere vedlikeholdsetterslepet må fortsette. Disse medlemmer mener derfor man må fortsette arbeidet med å løfte kvaliteten og sikkerheten i transportsystemet.

Vei

Disse medlemmer mener veiene våre er livsnerven i folks hverdag og avgjørende for næringslivets konkurransevne. Gode transportløsninger er en forutsetning for at folk skal kunne leve, bo og jobbe i hele landet. Disse medlemmer viser til at det i perioden 2013–2021 ble åpnet mer enn 800 km ny vei, og at reisetidene er betydelig redusert på flere veistrekninger: Reisetiden mellom Ålesund og Oslo er redusert med to timer, og på strekningene E6 Oslo–Trondheim og E18 Oslo–Kristiansand er reisetiden redusert med nærmere halvannen time.

Disse medlemmer viser videre til at det selv om det er bevilget historisk mye til veibygging siden 2013, fortsatt er behov for oppgradering av veinettet i Norge. Disse medlemmer mener det er en styrke for Norge at vi har bosetting i hele landet. Det krever samtidig at det bygges infrastruktur for å knytte landet sammen. Det er avgjørende for at folk og varer skal komme raskt frem og trygt hjem. Derfor vil disse medlemmer ruste opp vei, jernbane, havner og flyplasser og samtidig bygge mer nytt.

Disse medlemmer mener det er viktig å ta vare på det man har. Disse medlemmer viser til at vedlikeholdsetterslepet på riksvei ble redusert for første gang i 2015, og at regjeringen Solberg siden reduserte etterslepet hvert år. Disse medlemmer viser til at regjeringen Solberg også tok viktige grep for å løfte vedli-

keholdsarbeidet på fylkesvei. I Nasjonal transportplan 2022–2033 ble det for første gang tatt et nasjonalt krafttak for fylkesvei siden den rød-grønne regjeringen overførte en rekke veistrekninger til fylkeskommunene i 2010 uten at det fulgte med midler. Satsingen kommer i tillegg til det fylkeskommunene får gjennom det ordinære inntektssystemet, og tilskuddet skal fordeles til fylkeskommunene med utgangspunkt i vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene. Fylkeskommunene skal selv prioritere veier til tilskuddsordningen, og det stilles krav om egenandel som minst tilsvarer den statlige delen.

Disse medlemmer viser til den voldsomme økningen i dødsulykker på norske veier i 2022, etter den positive utviklingen vi har sett siden 1970. Hvert dødsfall er ett for mye og en tragedie for de etterlatte. Disse medlemmer ønsker en kunnskapsbasert tilnærming til hvordan vi best kan innrette tiltak for å få ned antallet ulykker.

Disse medlemmer viser til at regjeringen Solbergs innsats for å bygge bedre veier også har hatt positiv effekt for trafikksikkerheten. Eksempelvis ble E18 gjennom Vestfold og E18 Grimstad–Arendal lenge omtalt som «dødsveier». Etter at ny firefelts vei åpnet på disse strekningene, er antallet dødsulykker kraftig redusert med opp mot 80–90 pst. Veiene alene vil ikke løse alle utfordringene med trafikksikkerheten. Derfor er disse medlemmer også opptatt av god føreropplæring, tryggere biler og bilbeltebruk. Det er summen av en solid samferdselsatsing og effektive forebyggende tiltak som på sikt vil gjøre det norske veinettet stadig tryggere å ferdes på.

Jernbane

Disse medlemmer viser til at regjeringen Solberg gjennomførte tidenes satsing på utbygging og modernisering av jernbanen, med passasjeren i sentrum. Jernbanereformen utgjør sammen med prioriteringen av utbygging og vedlikehold den største satsingen på norsk jernbane på over 50 år. Disse medlemmer merker seg at det har bidratt til et bedre togtilbud. Siden SJ Norge, Go Ahead og Vy Bergensbanen tok over driften av de konkurranseutsatte jernbanestrekningene, har det kommet rundt 200 nye avganger per uke. Tilbudsforbedringene er en direkte følge av konkurranse. At frekvensen øker, er et viktig element for å gjøre tilbudet mer attraktivt for de reisende.

Disse medlemmer viser til at jernbanereformen bidro til både et bedre togtilbud for passasjerene, og at staten fikk mer jernbane for hver krone som ble brukt på sektoren. Disse medlemmer ønsker at flere jernbanestrekninger skal åpnes for konkurranse. En mer åpen jernbanesektor med mer konkurranse er et gode for brukerne av jernbanen, som får et billigere og bedre tilbud. Samtidig sparer staten penger som igjen

kan investeres i sårt tiltrengt fornying og opprustning av jernbanen.

Bysatsing

Disse medlemmer viser til at bevilgningene til kollektiv, sykkel og gange i storbyene ble mer enn femdoblet under regjeringen Solberg. Tilskuddet til store kollektivprosjekter i de fire største byene ble i 2019 økt fra 50 til 66 pst. I tillegg til oppfølging av eksisterende byvekstavtaler legges det i NTP 2022–2033 til rette for å inngå byvekstavtaler for de fem mindre byene. Det ble i tillegg etablert en ny fireårig tilskuddsordning for fem mindre byområder. Gjennom bompengeaftalen fra 2019 er de statlige midlene til de større byområdene økt for å redusere bompengebelastningen og for sikre bedre og billigere kollektivtransport. Disse medlemmer mener det er viktig å styrke, ikke svekke, kollektivtransport, sykkel og gange i tiden som kommer.

Sjøtransport

Disse medlemmer mener det er viktig å legge til rette for en konkurransedyktig og miljøvennlig sjøtransport. 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 ferje- og hurtigbåttjenester er ett av flere virkemidler som gir resultater. Utviklingen innen ferjedrift er også et eksempel på at offentlige kjøp kan bidra til å skape arbeidsplasser i tillegg til å drive frem ny teknologi som i neste omgang kan gi oss konkurransefortrinn og eksportmuligheter. 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 dype-re, tryggere og bedre.

Disse medlemmer viser til regionreformen og ønsket om å overføre flere og større oppgaver til fylkene, der ansvaret for fiskerihavnene er en del av dette. Disse medlemmer merker seg at noen fylker allerede har startet arbeidet med å utvikle havnene og investere i nye prosjekter.

Luftfart

Disse medlemmer viser til at et tilstrekkelig flyrutetilbud til akseptable priser og et landsdekkende nett av lufthavner er viktig for at folk både skal kunne bo og arbeide i hele landet og ha tilgang til sykehus, offentlige myndigheter og andre viktige institusjoner. Disse medlemmer understreker at det desentraliserte lufthavnettet, som inkluderer en rekke mindre lokale lufthavner, ofte kalt kortbanenetttet, og ordningen med offentlig kjøp av flyruter (FOT), er viktige virkemidler i den forbindelse.

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. Disse medlemmer er opptatt av at Norge kan bli en arena for testing av grønn luftfart.

Lavere utslipp

Disse medlemmer viser til at utslippene gikk ned med ni pst. i perioden 2013–2021, til tross for stor vekst i både antall innbyggere og den norske økonomien. Regjeringen Solberg startet et grønt skattesifte med en gradvis og forutsigbar opptrapping av CO₂-avgiften til 2 000 kroner per tonn CO₂ i 2030, la til rette for en rask omstilling av transportsektoren både for elbiler og grønn skipsfart, økte bruken av avansert biodrivstoff, opprettet Nysnø og Klimasats og lanserte Langskip-prosjektet for CO₂-fangst og -lagring.

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 byområdene, noe som bidrar til lavere utslipp fra transportsektoren. Disse medlemmer mener svaret ligger i å ta i bruk mulighetene teknologien gir for bedre transportløsninger, ikke i å begrense innbyggernes bevegelsesfrihet. Disse medlemmer vil legge til rette for at det skal være attraktivt å velge kjøretøy med nullutslipps-teknologi også i årene framover.

Teknologi

Disse medlemmer er opptatt av at teknologiutviklingen 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 viser til at regjeringen Solberg allerede i Nasjonal transportplan 2018–2029 lanserte høye ambisjoner om innføring av ny teknologi i transportsektoren. Gjennom de siste årene har det vært gjennomført en rekke tiltak og satsinger som legger til rette for bedre bruk av intelligente trafikksystemer, autonome løsninger og annen ny teknologi i transportsektoren der det gir bedre kapasitetsutnyttelse, økt trafikksikkerhet og et bedre tilbud til de reisende. Denne satsingen er forsterket gjennom Nasjonal transportplan 2022–2033, hvor det legges økt vekt på å få utviklet digitale løsninger som bidrar til å understøtte transportsystemets funksjon.

Disse medlemmer peker på at autonome løsninger, brukt på rett måte, også vil gi et bidrag til å få ned klimagassutslippene. Derfor er disse medlemmer opptatt av å få en lovgivning omkring denne tematikken som ikke hindrer utviklingen og mulighetene til testing.

På den måten kan Norge bidra til å sette en standard, samtidig som dette kan fremme norsk teknologiutvikling og eksport.

Bredbånd

Disse medlemmer viser til at gode rammebetingelser gjør at utbyggingen av bredbånd skjer raskt i hele landet, og at Nkoms tall viser at Norge er på full fart mot gigabitsamfunnet. Disse medlemmer mener fokus framover bør være hvordan næringsliv og industri skal utnytte de mulighetene for innovasjon og nye forretningsmodeller som ligger i bruk av 5G-teknologien og nye måter å dele og bruke data på.

2.2.4 GENERELLE MERKNADER FRA FREMSKRITTPARTIET

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener gode og trafikksikre veier bygger Norge for fremtiden. Fremskrittspartiet mener det bør igangsettes flere veiprojekter, og vil øke bevilgningene til vedlikehold. Disse medlemmer vil sikre fortsatt utbygging av jernbanen og sier nei til både bompenger og den rød-grønne flypassasjeravgiften.

Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets forslag til alternativt statsbudsjett for 2023 og prioriteringer under rammeområde 17 i Innst. 2 S (2022–2023).

Disse medlemmer viser til at Norge er et langstrakt land med spredt befolkning. Norge har den nest laveste befolkningstettheten i Europa. Mens Norge har 15 innbyggere per kvadratkilometer, har Danmark 137. Landet vårt er rikt på muligheter og ressurser. Likevel kan de store avstandene gi Norge en konkurranseuleppe, men det kan motvirkes med å investere i infrastruktur som vei, jernbane og flyplasser. Derfor mener disse medlemmer at det er blant statens viktigste oppgaver å sørge for effektiv logistikk for både folk flest og næringslivet. Det knytter Norge sammen, gir personlig frihet og gir grunnlag for bosetting og næringsvirksomhet over hele landet.

Prioritere vedlikehold og trygge veier

Disse medlemmer mener det er viktig å investere i nye og bedre veier som et grunnlag for å komme styrket ut av de tøffe tidene med kraftig prisstigning og mye usikkerhet. Samtidig er det viktig å ta vare på den infrastrukturen landet har.

Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet i sitt opplegg for alternativt statsbudsjett derfor prioriterer mer penger til vedlikehold av både riks- og fylkesveier, hvor det er et stort etterslep. Riks- og fylkesveiene er det viktigste transportnettet i landet, som både innbyggere og næringsliv er avhengige av. Nye veier og redusert vedlikeholdsetterslep gir bedre kapasitet og styrket trafikksikkerhet for alle trafikanter.

Disse medlemmer peker på at både transport-, bygg- og anleggsbransjen befinner seg i en tøff situasjon som følge av kostnadsveksten. Regjeringen gjør situasjonen verre når de foreslår å stoppe det meste av veibyggingen. Fremskrittspartiet prioriterer i stedet å øke bevilgningene til drift og vedlikehold med 1,4 mrd. kroner mer enn regjeringen.

Vedlikeholdsmilliard

Disse medlemmer peker på at godt vedlikeholdte veier øker trafikksikkerheten. Derfor vil Fremskrittspartiet ha en egen vedlikeholdsmilliard til riksveiene. Selv om fylkesveiene i hovedsak blir finansiert gjennom overføringer til fylkeskommunene, vil Fremskrittspartiet øremerke ytterligere 400 mill. kroner til vedlikehold av fylkesveier.

Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet i sitt opplegg for alternativt statsbudsjett i tillegg øker satsingen på det såkalte bruprogrammet for utbedring av fylkesveier for tømmertransport med 29 mill. kroner, for å ta et krafttak for å få gjennomført planlagt utbedring av bruene.

Nye og bedre veier

Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet prioriterer flere av de viktigste prosjektene fra Nasjonal transportplan 2022–2033 som regjeringen ønsker å utsette. Fremskrittspartiet foreslår å øke bevilgningene til riksveinvesteringer med totalt 1,75 mrd. kroner, fordelt på Statens vegvesen og Nye Veier AS.

For å sikre oppstart i 2023 setter Fremskrittspartiet av totalt 715 mill. kroner fordelt på følgende seks prosjekter:

- E6 Megården–Mørsvikbotn i Nordland, 150 mill. kroner.
- E16 Hylland–Slæen i Vestland, 50 mill. kroner.
- Fellesprosjektet Vossebanen/E16 Arna–Stanghelle i Vestland, 200 mill. kroner.
- E134 Røldal–Seljestad i Vestland, 200 mill. kroner.
- E134 Saggrenda–Elgsjø i Viken, 15 mill. kroner.
- E134 Oslofjordforbindelsen, fase to i Viken, 100 mill. kroner.

Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet ut over de seks store prosjektene prioriterer en økning i bevilgningen til Statens vegvesen for blant annet å sikre fremgang i en rekke prosjekter under mindre investeringstiltak. Dette vil sikre fremdrift i planlegging av blant annet rv. 15 nye Strynefjellstunneler og arm til Geiranger, E39 Veibust–Blindheim–Moa, rv. 42 ny Eigerøy bru, utbedring av E134 Husøyvegen, E6 Transfarelv bru, videre fremgang i prosjektet med gul stripe på rv. 9 til Hovden og planlegging av Ringvei Øst i Bergen.

Ringeriksbanen

Disse medlemmer foreslår å beholde Ringeriksbanen i fellesprosjektet med ny E16. Nye Veier AS har allerede identifisert om lag 5,8 mrd. kroner i kostnadsbesparelser på banedelen, og ved å beholde Ringeriksbanen i prosjektet sikrer man fremdrift samtidig som det blir bygget med god kontroll på kostnadene.

Bedre ras- og skredsikring på vei

Disse medlemmer viser til at flere veistreknin-ger i Norge er sterkt ras- og skredutsatte. Dette gjelder både på riks- og fylkesveinettet. Fremskrittspartiet prioriterer mer til rassikring og gjenoppretter de øremerkede midlene til rassikring som regjeringen har foreslått å fjerne. Disse medlemmer mener at trygghet og fremkommelighet på veinettet er svært viktig.

Disse medlemmer viser til at Fremskrittsparti- et i sitt opplegg for alternativt statsbudsjett foreslår å gjenopprette egne øremerkede poster for skredsikring på både riks- og fylkesveier. Dette gjøres for å sikre at midlene kommer til nytte på de strekningene som tren-ger det, og for å oppnå størst mulig fremdrift i arbeidet med trafikksikre veier.

Fjerne bompengene

Disse medlemmer mener offentlige veier er et offentlig ansvar. Derfor er Fremskrittspartiet mot bom- penger, og disse medlemmer viser til at Frem- skrittspartiet i sitt opplegg for alternativt statsbudsjett foreslår å fjerne bompengebelastningen for norske bil- ister ved å innløse all bompengegjeld i eksisterende pro- sjekter. Forslaget benytter midler fra infrastrukturfon- det til nedbetalingen. Både folk flest og næringslivet vil få en bedre hverdag uten bomstasjoner.

Mindre sløsing og mer effektivitet

Disse medlemmer mener det er svært viktig å ha respekt for skattebetalernes penger. Det er viktig å få mest mulig ut av hver krone. Disse medlemmer viser til at det er innsparings- og effektiviseringspotensial blant annet hos Jernbanedirektoratet, Statens vegvesen og Vegdirektoratet. Digitalisering, effektivisering av pro- sjektorganisasjoner, delegering av oppgaver til private og forenkling av veinormalene vil frigjøre ressurser fra administrasjon som kan brukes på veibygging og fjer- ning av etterslep på vedlikehold.

Bygge jernbane som et reelt alternativ

Disse medlemmer viser til at dersom toget skal være et reelt alternativ som folk flest kan velge til hver- dagsreisen, må hastigheten opp og punktligheten bli bedre. Det er derfor behov for fremdrift i InterCity-ut- byggingen, slik at man får høyere hastighet og høyere frekvens på de mest trafikkerte strekningene.

Disse medlemmer viser til at Fremskrittsparti- et i sitt opplegg for alternativt statsbudsjett prioriterer

utbygging av Vestfoldbanen og planlegging av InterCity. Fremskrittspartiet øker satsingen på jernbane med 200 mill. kroner mer enn regjeringen. Fremskrittspartiet fo- reslår å sette av 100 mill. kroner til å sikre fremdrift i byg- gingen av Vestfoldbanen på strekningen Stokke–Torp– Sandefjord. Fremskrittspartiet prioriterer også 100 mill. kroner til å sikre fremdrift i det ytre InterCity-nettet.

Sikre et godt flytilbud i hele landet

Disse medlemmer viser til at Fremskrittsparti- et vil fjerne flypassasjeravgiften for å lette byrden for fly- selskapene. For store deler av Norge er flyrutene eneste kollektivtilbud. Et godt utviklet flytilbud, også på kort- banenettet, er avgjørende for bosetting, arbeid og verdi- skaping i hele landet. Disse medlemmer viser til at luftfarten så vidt har kommet seg ut av krisen som fulgte av koronapandemien.

Disse medlemmer viser til at viktige flytilbud står i fare for å bli avvirket. Norge er avhengig av å sikre konkurranse i luften for folk og næringsliv, også i årene som kommer. Avinor får betydelige inntekter fra taxfree-salget på norske flyplasser, som hvert år benyt- tes til å sikre drift ved mange av de mindre flyplassene rundt om i landet. Disse medlemmer er bekymret for konsekvensene av regjeringens reduserte taxfree- kvote, som kan gi opp mot 300 mill. kroner mindre i inntekter og tilsvarende mindre til å opprettholde tilbu- det ved flyplasser i distriktene.

2.2.5 GENERELLE MERKNADER FRA SOSIALISTISK VENSTREPARTI

Komiteens medlem fra Sosialistisk Ven- streparti mener Stortinget har et stort ansvar for å sikre gode og miljøvennlige transportløsninger. God in- frastruktur er viktig for næringsliv, bosetting og folks daglige liv, og hensynet til klima, ressursbruk og areal- nedbygging må tillegges avgjørende vekt i alle avgjørel- ser.

Transportsektoren står for om lag en tredel av alle klimagassutslipp i Norge, og disse skal mer enn halveres innen 2030. For å få til dette mener dette medlem det er behov for en radikal omfordeling av samferdsels- budsjettet. Dette medlem viser til at Sosialistisk Venstreparti vil bevilge langt mer til miljøvennlig trans- port og trygge og gode hverdagsveier enn regjeringen, og inndekningen hentes ved å foreslå kutt i miljøfiendt- lige motorveiprosjekter og høyere miljøavgifter. Sosa- listisk Venstreparti vil intensivere arbeidet med å fase ut fossilt drivstoff både på vei, sjø og skinner.

Dette medlem viser til at Sosialistisk Venstre- parti i sitt budsjettforslag omprioriterer store summer fra klimafiendtlige motorveier til jernbane, kollektiv- transport og gang- og sykkelveier. Sosialistisk Venstre- parti vrir bilavgiftene slik at det lønner seg å velge ut-

slippsfritt, og setter av mer penger til å bygge flere lade-stasjoner.

Dette medlem er svært bekymret for sosial dumping i transportsektoren. For å få bukt med problemet mener dette medlem det må tas flere grep for å hindre sosial dumping i varebilbransjen, som allmenngjøring, kjøre- og hviletidsbestemmelser, flere kontroll-er og seriositetskrav i offentlige anskaffelser og selskaper for å nevne noe. I tillegg må det komme flere tiltak også for resten av veisektoren og luftfarten. Dette medlem mener også at frislippet i drosjenæringen burde vært stoppet for lenge siden, og er glad for at Sosialistisk Venstreparti fikk gjennomslag for at dette nå skal stanses senest i løpet av 2023. Dette medlem mener også at regjeringen må samle, ikke splitte opp, jernbanen og stanse oppsplittingen av jernbanen på Østlandet.

Mer jernbane og mindre fly og motorveier

Dette medlem vil at jernbanen skal binde byer og landsdeler sammen, som erstatning for firefelts motorveier og fly. Ut fra klimahensyn må bruken av fly reduseres. 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.

Dette medlem viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative statsbudsjett, der det blir foreslått å gjøre det dyrere å reise med fly og bedre å reise med tog. Det foreslås for eksempel å øke flypassasjeravgiften med 25 pst. Samtidig blir det foreslått at lufthavnsavgiftene skal vris slik at det blir billigere å fly på kortbanenettet, som er en viktig del av kollektivtilbudet.

Samtidig som det skal bli dyrere å fly, må det også bli bedre å reise med tog. Dette medlem ønsker å skape et attraktivt og landsdekkende togtilbud for passasjerer og gods. Sosialistisk Venstreparti mener det haster å bygge ut flere jernbaneprosjekter, som moderniseringen av Bergensbanen og full utbygging av InterCity med dobbeltspor hele veien til Lillehammer, Skien og Halden/riks grensa. Dette medlem vil trekke fram at det er viktig å opprettholde rasjonell framdrift for Stokke-Sandefjord på Vestfoldbanen. Dette medlem mener også det er viktig å få forrang i arbeidet med opprusting av Tinnosbanen og Ålgårdbanen, ny jernbanetunnel i Oslo og utredning av Nord-Norgebanen. Dette medlem viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative budsjett for 2022, der det settes av 1,2 mrd. kroner mer enn i regjeringens forslag til planlegging av og investeringer i ny jernbane.

Dette medlem mener det er på høy tid å elektrifisere de gjenværende jernbanestrekningene i Norge. Dette medlem mener regjeringen må sette i gang arbeidet med å elektrifisere Rørosbanen, Solørbanen, Raumabanen og Nordlandsbanen. Dette medlem mener også det haster å ta igjen vedlikeholdsetterslepet

på jernbanen. Manglende vedlikehold skaper store utfordringer og økte kostnader. Dette medlem mener regjeringen bør utarbeide en finansieringsplan for å ta igjen vedlikeholdsetterslepet innen 2030. Dette medlem viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative budsjett for 2023, der det foreslås 250 mill. kroner til elektrifisering av gjenværende togstrekninger og vedlikehold.

Dette medlem mener det trengs en satsing på tog som skal kunne konkurrere med fly og veigående trafikk om å være et attraktivt transporttilbud mellom de store byene, landsdelene og til utlandet. Dette medlem viser også til at både EU og IEA går inn for en tredobling av høyhastighetsbaner innen 2050.

Gods

Dette medlem viser til at gods på bane stadig taper i forhold til gods på vei. Dette er i strid med klima- og miljøpolitikk, og det er i strid med Stortingets mål for godstransporten. Dette medlem mener det trengs mer støtte til gods på bane. Sosialistisk Venstreparti øker beløpet til støtteordningen for gods på bane kraftig i sitt alternative budsjett. Dette medlem mener det er et stort potensial for å øke godstransporten på jernbane og sjø, og ønsker en strategisk satsing på dette. Det vil også kunne redusere antall ulykker på veiene.

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 øke støtten til store kollektivinvesteringer til 80 pst. Dette medlem viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative statsbudsjett, der det er satt av 600 mill. kroner til dette. I tillegg vil Sosialistisk Venstreparti utvide statens tilbud om byvekstavtaler og kollektivstøtte til flere byer i landet og setter av 300 mill. kroner til dette i sitt alternative budsjett. Sosialistisk Venstreparti mener det trengs et krafttak for sykkelveier, og setter av 250 mill. kroner til dette.

Dette medlem mener man trenger å få på plass omstillingsmidler for å hindre rutekutt og bedre kollektivtransporten i hele landet. Dette medlem viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative statsbudsjett, der det settes av en halv milliard kroner til dette.

Dette medlem viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative budsjett, der det settes av 275 mill. kroner til å halvere prisen på barnebilletter på tog og kollektivtransport, samt halvere prisen for studentbilletter på tog og redusere prisen på enkeltbilletter for studenter på kollektivtransport. Folk velger tog og kollektivtransport når det går raskt, punktlig og til en fornuftig pris.

Dette medlem mener også at den nasjonale TT-ordningen bør trappes opp til å omfatte alle fylker. De

som trenger tilrettelagt transport, har rett til og er avhengige av en god ordning. Alle brukere skal ha tilgang på samme tjenester uavhengig av hvor i landet de bor.

Dette medlem viser til Trondheims arbeid med bybane og mener regjeringen bør følge opp dette arbeidet når utredningen kommer.

Utslippsfri transport

Selv med en storstilt kollektivsatsing vil mange fremdeles trenge bil, og det er avgjørende at veitransporten kommer raskest mulig over på fornybart drivstoff. Dette medlem viser til at Sosialistisk Venstreparti i sitt alternative statsbudsjett foreslår å vri bilavgiftene slik at det lønner seg å velge utslippsfritt, og at det foreslås å bevilge penger til å bygge flere ladestasjoner.

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 medlem viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative budsjett, der det er satt av 300 mill. kroner til dette.

I tillegg mener Sosialistisk Venstreparti at Norge kan bli et foregangsland for innfasing av elektriske fly, slik vi har blitt det for elbiler og elferger. Mye ligger til rette for det, nemlig tilgang på elektrisk kraft, gode teknologimiljøer og et næringsliv som ser mulighetene.

Dette medlem mener det også er viktig å krev nullutslippsløsninger i vei- og jernbaneutbygginger i tillegg til å redusere mengden materialer. Dette vil redusere klimagassutslippene og samtidig bidra til omstilling og utvikling av grønn industri.

Trygge bruksveier, ikke overdimensjonerte og miljøfiendtlige motorveier

Nye motorveier skaper mer privatbilisme, økte klimagassutslipp og naturødeleggelse og koster mye penger som heller kunne vært brukt på miljøvennlig transport. Derfor vil Sosialistisk Venstreparti skrote miljøfiendtlige samferdselsprosjekter som fergefri E39 på Vestlandet og E18 Vestkorridoren ut fra Oslo, som vil skape økt privatbilisme og mer kø inn mot byen. Dette medlem vil også trekke fram E6 gjennom Lågendeltaet naturreservat som et svært miljøfiendtlig motorveiprojekt som må stanses. Generelt vil Sosialistisk Venstreparti heller bruke pengene på miljøvennlige transportløsninger, på å sikre de smale og farlige veiene mellom fergene, og på annen trafiksikring og utbedring av eksisterende riks- og fylkesveier i distriktene. Dette medlem mener også Nye Veier AS må avvikles.

Dette medlem mener dagens prioriteringer av veiprojekter er helt feil. I dag har vi altfor mange farlige

strekninger, og etterslepet på vedlikehold av fylkesveiene vokser. Forskjellen på veistandard mellom fylkesvei og riksvei øker stadig, og ulykkesfrekvensen har også hatt mindre nedgang på fylkesveiene. Likevel blir stadig flere firefelts motorveier prioritert framfor livsnødvendige ras- og skredsikringsprosjekter. Det er særlig tre veisikringsprosjekter som Sosialistisk Venstreparti har ønsket å prioritere i årets budsjett: Røldalstunellen, Sørfoldtunellene og Arna–Voss. Det er satt av 450 mill. kroner til disse tre prosjektene i partiets alternative budsjett. Dette medlem vil alltid ønske å prioritere trygge og gode hverdagsveier fremfor svindyre motorveiprojekter og mener de store veimidlene bør omprioriteres.

Dette medlem er bekymret for standarden på distriktveier over hele landet. Den avgåtte regjeringen har i altfor liten grad fokusert på de 1 030 km med riksveier som ikke er brede nok for gul midtstripe, og på det store etterslepet i vedlikehold på veisystemet i distriktene.

Dette medlem vil peke på de 44 000 km med fylkesveier som har et økende etterslep på vedlikehold, som nå utgjør mer enn 70 mrd. kroner. Omtrent samme beløp trengs for rassikring langs utsatte veier, ifølge Nasjonal rassikringsgruppe. Mange innbyggere lever daglig med fare for skred og ras på veiene der de ferdes. Klimaendringene gjør at slike hendelser skjer hyppigere. Dette medlem vil påpeke viktigheten av å prioritere skredsikring på veiene.

Dette medlem viser til at ifølge Statens vegvesens konsekvensutredning fra 2019 er en smal firefeltsvei for 110 km/t mindre samfunnsøkonomisk lønnsom, dårligere for klimaet, gir større miljøpåkjønning og er mer trafikkfarlig enn en to-/trefeltsvei for 90 km/t. Også IEA peker på at fartsgrensene på motorveier må begrenses til 100 km/t om vi skal unngå mer enn 1,5 graders klimaendringer. Sosialistisk Venstreparti mener det er på tide å legge bort prinsippet om firefelts motorveier for 110 km/t og heller satse på to/tre feltsveier med midtdele, som både er bedre for miljøet og bidrar til at vi skal kunne trafiksikre så mange veier som mulig.

Dette medlem vil peke på viktigheten av at nullvisjonen for antall drepte i trafikken videreføres. Dette medlem vil også vise til Sosialistisk Venstrepartis alternative budsjett, som blant annet inneholder et forslag om å styrke støtten til Trygg Trafikk.

Dette medlem mener for øvrig det må iverksettes tiltak for å redusere støy og forurensning fra Trondheimsveien i Oslo, og mener regjeringen må gå i dialog med Oslo kommune for å sikre finansiering og snarlig igangsetting.

Kyst

Dette medlem mener det er viktig at havner og farleder utbedres og tilrettelegges for mer miljøvennlig transport. Den statlige finansieringen av fiskerihavnene

må styrkes. Dette medlem viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative budsjett, der det foreslås å sette av over 150 mill. kroner ekstra til effektive og miljøvennlige havner, blant annet til å utrede utbedring av Ballstad havn, Mehamn i Gamvik og Andenes.

Bedre samferdselsutredninger

Dette medlem mener det er viktig å raskt få på plass bedre samferdselsutredninger. For eksempel må både indirekte utslipp fra materialbruk og utslipp fra nedbygging av myr og andre arealendringer inkluderes. Dette medlem mener også at det bør nedsettes et bredt sammensatt ekspertutvalg for å utrede nye, mer bærekraftige modeller for samfunnsøkonomisk lønnsomhet i samferdselsprosjekter. I tillegg mener dette medlem at Nasjonal transportplan må revideres med mål om å redusere arealbruken og forhindre redusert karbonbinding i jord.

Dette medlem mener regjeringen bør vekte miljø, herunder klimagassutslipp, med minst 50 pst. i anleggskontrakter og stille krav til reduserte direkte og indirekte klimagassutslipp i samferdselssektoren i tråd med regjeringens omstillingsmål fra og med 2023 og mot 2030. Dette medlem merker seg at bygge- og anleggsnæringen støtter opp om slike krav.

2.2.6 GENERELLE MERKNADER FRA VENSTRE

Komiteens medlem fra Venstre mener utslippene fra transportsektoren minst må halveres innen 2030 sammenlignet med 2005. Da trenger vi velfungerende, miljøvennlige transportløsninger.

Dette medlem vil satse på miljøvennlige alternativer som elektrisitet, avansert biodrivstoff, biogass, grønn ammoniakk og utslippsfritt hydrogen. Miljøvennlig transport er nøkkelen til å kutte utslipp. Alle vinner på at flere får friheten til å velge grønt.

Dette medlem er opptatt av at transporttilbudet skal være miljøvennlig, effektivt, trygt og rimelig. Hvilken transportløsning som er riktig, varierer fra sted til sted. Det bør ikke satses på én teknologi eller én løsning, men på noen grunnleggende prinsipper.

Dette medlem understreker at kollektivtransport er viktig for frihet i egen hverdag, det gjelder spesielt for barn, unge, pendlere og studenter. Dette medlem mener regjeringens budsjettforslag setter kollektivtransporten på vent. Regjeringen setter forhandlingene om byvekstavtaler på pause og øker vedlikeholdslepet på jernbanen. De bryter også egne løfter om 70 pst. statlig finansiering av de store kollektivprosjektene i byene. Alt dette prioriterer Venstre i sitt alternative budsjett. Venstre ønsker bedre kollektivtransport fordi et godt kollektivtilbud fører til flere reisende og økt mobilitet for dem med dårligst råd.

Dette medlem mener det må bli enklere å leve miljøvennlig om vi skal få folk med på klimaomstillingen.

Når den klimavennlige løsningen også blir den billigste og mest praktiske løsningen, vil flere reise utslippsfritt.

Dette medlem påpeker at transportsektoren totalt sett står for 33 pst. av det totale klimagassutslippet i Norge. Veitrafikken står for omtrent halvparten av disse utslippene, men sjøfart og fiske er også viktige utslippskilder. Dette medlem understreker at utslippene fra transport økte kraftig fra 1990 og frem til 2014, og at utviklingen snudde etter dette. Utslippene fra personbiler har gått ned siden 1990, mye takket være den vellykkede elbilpolitikken regjeringen nå slår beina under når de fjerner samtlige fordeler ved å kjøpe og kjøre elbil. Dette medlem viser til Innst. 2 S (2022–2023) og Venstres alternative statsbudsjett, der samtlige elbilfordeler opprettholdes. Dette medlem viser til målet om nybil salg av kun nullutslippsbiler fra 2025 og mener regjeringens innføring av avgifter på elbil setter måloppnåelsen på spill.

Dette medlem understreker at det er avgjørende for klimamålet og miljøet at vi når alle målene fra Nasjonal transportplan fra 2018–2029 som videreføres i Meld. St. 20 (2020–2021) om at:

- nye personbiler og lette varebiler skal være nullutslippskjøretøy i 2025
- nye bybusser skal være nullutslippskjøretøy eller bruke biogass i 2025
- innen 2030 skal nye tyngre varebiler, 75 pst. av nye langdistansebusser og 50 pst. av nye lastebiler være nullutslippskjøretøy
- innen 2030 skal varedistribusjonen i de største bysentrene foregå med tilnærmet nullutslipp.

Dette medlem påpeker at innblanding av biodrivstoff er den andre store driveren for utslippskutt fra transportsektoren, i tillegg til at kjøretøyene har blitt mer effektive. Dette medlem øker kravet til innblanding av biodrivstoff i sitt alternative budsjett, blant annet økes også omsetningskravet for biodrivstoff i veitrafikken til 20 pst. og for ikke-veigående maskiner til 10 pst. Økt innblanding av biodrivstoff er per nå avgjørende for at vi skal nå utslippsforpliktelsene Norge inngikk med EU gjennom klimaavtalene fra 2019.

Dette medlem viser til Venstres alternative statsbudsjett, der vedlikehold av eksisterende veier og jernbane, i tillegg til å prioritere utbygging av nye og trygge stamveier, prioriteres. Venstre setter også av mer penger til rassikring og fellesprosjektet K5 Arna–Voss og vil gi Nye Veier AS fortsatt ansvar for Ringeriksbanen for å sikre fremgang i prosjektet. Venstre setter også av penger til å oppgradere fylkesveinettet.

3. Samferdselsdepartementet – budsjettkapitler og komiteens merknader til disse

3.1 Kap. 1300 og kap. 4300 Samferdselsdepartementet

Komiteen viser til at forslaget til bevilgning under kap. 1300 dekker Samferdselsdepartementets driftsutgifter, kontingenter mv. til internasjonale organisasjoner samt tilskudd. Bevilgningene under kapitlet er fordelt på post 1 Driftsutgifter, post 70 Tilskudd til internasjonale organisasjoner, post 71 Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv. og post 72 Tilskudd til samferdselsberedskap.

Inntektene til Samferdselsdepartementet under kap. 4300 dreier seg om refusjoner fra Utenriksdepartementet.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, viser til forslag vedtatt i budsjettdebatten om at

«Stortinget ber regjeringen fremskynde kravet om nullutslipp i offentlige anskaffelser av bybusser fra 2025 til 1. januar 2024.»

Flertallet viser videre til forslag vedtatt i budsjettdebatten om at

«Stortinget ber regjeringen sikre at maksimal bompengetakst for lette nullutslippskjøretøy på inntil 70 prosent av ordinær takst videreføres i inneværende stortingsperiode.»

Et annet flertall, komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til budsjettforliket og forslag vedtatt i finansdebatten om at

«Stortinget ber regjeringen utrede og fremme forslag om endring av yrkestransportloven slik at det stilles nullutslippskrav til all løyvebasert virksomhet der det er mulig i løpet av 2023.»

Dette flertallet viser videre til budsjettforliket og forslag vedtatt i finansdebatten om at

«Stortinget ber regjeringen komme med nødvendige lov- og forskriftsendringer for å gjeninnføre plikten til å være tilknyttet en drosjesentral og driveplikt og antallsbegrensning i drosjenæringen i løpet av 2023.»

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre noterer seg at regjeringspartiene og Sosialistisk Venstreparti i budsjettforliket gjeninnfører plikten til å være tilknyttet en drosjesentral og driveplikt og antallsbegrensning i drosjenæringen. Disse medlem-

mer stusser over at regjeringen dikterer utfallet av prosessen regjeringen selv har lagt opp til, med et eget utvalg som skal utrede fremtidige rammer og regelverk for organisering og drift av drosjenæringen. Utvalgets utredning skulle i utgangspunktet ut på høring høsten 2023. Disse medlemmer viser videre til regjeringen Solbergs drosjereform. Disse medlemmer mener drosjenæringen var moden for fornyelse, og ønsket med reformen å sikre bedre konkurranse der det er grunnlag for det, og et godt tilbud i hele landet. De nye reglene skulle bidra til at taxi-markedet fungerer bedre enn i dag, også for sjåførene. Gjennom økt konkurranse la Solberg-regjeringen til rette for mer bruk av ny teknologi og større valgfrihet for kundene. Disse medlemmer er enige i at reformen skal evalueres, og det var lagt opp til at regelendringene skulle evalueres etter tre år, men disse medlemmer mener ikke den bør reverseres slik regjeringspartiene nå gjør.

3.1.1 POST 71 TILSKUDD TIL TRAFIKKSIKKERHETSFORMÅL MV.

Komiteens medlem fra Venstre viser til Venstres alternative budsjett, der det foreslås å redusere bevilgningen til Trygg Trafikk med 10 mill. kroner. Pengene omprioriteres til trygge skoleveier.

3.2 Kap. 1301 Forskning og utvikling mv.

Komiteen mener Samferdselsdepartementets utredningsprosjekter utgjør et viktig kunnskapsgrunnlag for politikktutformingen innenfor transportsektoren.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, viser til at det er store muligheter i digitalisering og ny teknologi, som kan skape et betydelig tryggere, mer effektivt og mer miljøvennlig transportsystem. Flertallet viser til at det særlig innen næringstransporten, som står for to tredjedeler av utslippene fra transportsektoren, er potensial for økt bruk av klimavennlig teknologi. Flertallet mener teknologien må gi bedre mobilitet. Flertallet mener videre at innkjøpsmakten i stat og kommune må brukes til å utvikle og ta i bruk ny teknologi for klimavennlig transport samt fokusere på mer optimale måter å drive veivedlikehold og trygge rasut-satte strekninger på.

3.2.1 POST 70 PILOTPROSJEKTER FOR UTSLIPPSFRIE ANLEGGSPASSER

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet og So-

sialistisk Venstreparti, viser til forslag vedtatt i budsjettdebatten hvor Stortinget ber regjeringen om at kriteriet for kap. 1301 post 70, «fossilfrie anleggsplasser», endres til «utslippsfrie anleggsplasser». I tillegg skal det utredes hvordan omfanget av utslippsfrie anleggsplasser kan økes.

Komiteens medlemmer fra Høyre merker seg at det tar tid å få i gang pilotprosjekt for fossilfrie anleggsplasser, jf. tilskuddsordningen som ble opprettet i 2022 og endringen som er gjort i Prop. 28 S (2022–2023). Videre viser disse medlemmer til forslag vedtatt i budsjettdebatten, som også Høyre støttet, der kriteriet for kap. 1301 post 70 «fossilfrie anleggsplasser» ble endret til «utslippsfrie anleggsplasser», samt at det skal vurderes hvordan omfanget av utslippsfrie anleggsplasser kan økes. Disse medlemmer legger til grunn at det fortsatt er pilotprosjekter det her refereres til, og at det er dette som er omfattet av budsjettposten.

3.3 Kap. 1310 Flytransport

Komiteen merker seg at regjeringen i Prop. 1 S (2022–2023) foreslår å bevilge 942,1 mill. kroner til statlig kjøp av regionale flyruter innenlands i 2023. Det er en økning på 13,7 pst. i forhold til saldert budsjett 2022.

3.3.1 POST 70 KJØP AV INNENLANDSKE FLYRUTER, *kan overføres*

Komiteen viser til utfordringene ved flyplassen på Stord, hvor det i dag ikke flys på pendlerdagene mandag og torsdag. Tilbudet ble fra 1. november redusert med fem avganger, slik at det er langt unna det som er behovet for næringsliv og innbyggere. Komiteen ber om at regjeringen innenfor rammen for FOT i statsbudsjettet for 2023 går i dialog med Stord lufthavn og Stord kommune for å se på mulighetene for å etablere et tilstrekkelig FOT-anbud.

Komiteen viser til forslag vedtatt i budsjettdebatten om at

«Stortinget ber regjeringen vurdere en innfasing av null- og lavutslippsfly på FOT-rutene senest i forbindelse med FOT-anskaffelsene med forventet avtaleoppstart 1. april 2028/2029 dersom teknologit utviklingen åpner for det.»

Komiteen viser videre til forslag vedtatt i budsjettdebatten om at

«Stortinget ber regjeringen vurdere en mulig pilot/utviklingskontrakt for innfasing av null- og lavutslippsfly for en egnet rute.»

Komiteen viser også til at på Røros fører manglende nattparkering av flyene til innstillinger og svekker regulariteten på ruta. Komiteen ber regjeringen un-

dersøke mulighetene for nattparkering innenfor gjeldende kontrakt i tillegg til å vurdere å inkludere dette i konkurransegrunnlaget for FOT fra 1. april 2024.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til budsjettforliket og forslag vedtatt i finansdebatten om at

«Stortinget ber regjeringen se på mulige tiltak for tilrettelegging for innfasing av null- og lavutslippsfly i den førstkomende FOT-anskaffelsen som skal lyses ut i 2023, med avtaleoppstart 1. april 2024.»

Komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre merker seg de regionale flyrutenes betydning for verdiskaping i hele landet. FOT-rutene har en spesiell betydning for Distrikts-Norge, både for næringsliv og innbyggere. Av denne grunn sikret regjeringen Solberg et flytilbud i hele landet ved kjøp av ruter, fritak fra avgifter og overføring av midler til Avinor og de ikke-statlige lufthavne i perioden med pandemi.

Disse medlemmer er opptatt av at billettprisene på FOT-rutene skal være på et rimelig nivå for passasjerene, blant annet fordi kortbanenettet i enkelte deler av landet er en viktig del av kollektivtransporten. Disse medlemmer viser til at konkurranse på kortbanenettet gir rimeligere og hyppigere avganger for folk og næringsliv som skaper, bor og virker i Distrikts-Norge.

Disse medlemmer merker seg at det nå er laget et grunnlag for hvilke FOT-ruter som skal videreføres, og merker seg at det kun er to flyplasser som ikke har et slikt tilbud. Disse medlemmer imøteser den politiske prosessen for å konkludere om hvilke lufthavner som skal ha et FOT-rutetilbud.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre er opptatt av å få ned utslippene fra luftfarten ved å stimulere til bruk av miljøvennlige fly- og drivstofftyper. Det norske kortbanenettet er godt egnet til å teste ut elektrifiserte fly. El-fly vil bidra til å redusere de samlede klimagassutslippene.

3.4 Kap. 1313 Luftfartstilsynet

3.4.1 POST 1 DRIFTSUTGIFTER

Komiteen merker seg at det foreslås bevilget 286,5 mill. kroner til Luftfartstilsynet, noe som er en økning på 17,716 mill. kroner sammenlignet med saldert budsjett for 2022. Økningen er knyttet til at Luftfartstilsynets tilsynsaktivitet kommer tilbake til nivået fra før koronapandemien, samt tilsynets arbeid med ubemannede luftfartøy (droner) som følge av ny forskrift om luftfart med ubemannet luftfartøy som trådte i kraft ved årsskiftet 2020/2021.

3.5 Kap. 4312 Avinor

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.

Komiteen mener investeringene som er gjort på Fagernes lufthavn Leirin, må utnyttes best mulig for å bidra til vekst og verdiskaping i Valdresregionen. Komiteen ber om at det ved et eventuelt salg av eiendommen fortrinnsvis gjør at den fortsetter som flyplass.

3.6 Kap. 4313 Luftfartstilsynet

3.6.1 POST 1 GEBYRINTEKTER

Komiteen merker seg at Luftfartstilsynets inntekter er forventet å være 167,6 mill. kroner, som er 4,9 mill. kroner mer enn sammenlignet med saldert budsjett for 2022.

3.7 Kap. 1314 Statens havarikommisjon

3.7.1 POST 1 DRIFTSUTGIFTER

Komiteen merker seg at det foreslås å bevilge 90,1 mill. kroner til Statens havarikommisjon i 2023.

Komiteen merker seg at Statens havarikommisjon skal gjennomføre uavhengige undersøkelser av ulykker, mv. bidra til å øke sikkerheten innen luftfart, vei, jernbane, sjøfart og forsvarssektoren.

3.8 Kap. 1315 Tilskudd til Avinor AS

3.8.1 POST 71 TILSKUDD TIL PÅLAGTE OPPGAVER

Komiteen merker seg at det foreslås bevilget 1,66 mrd. kroner til Avinor AS, noe som er en økning på 1,41 mrd. kroner sammenlignet med saldert budsjett for 2022. Økningen skyldes først og fremst bygging av ny lufthavn ved Mo i Rana og flytting av Bodø lufthavn.

Komiteens medlem fra Venstre påpeker at dagens taxfree-ordning er en subsidiering av forurensende flyreiser med skattefritak på alkohol og tobakk. Dette medlem viser til Venstres program, der vi går inn for å avvikle ordningen og heller kompensere Avinor og private flyplasser gjennom tilskudd over statsbudsjettet. På denne bakgrunn foreslår dette medlem å bevilge 500 mill. kroner i tilskudd til Avinor for bortfall av taxfree-ordningen.

3.9 Kap. 1320 Statens vegvesen

Komiteen viser til at Statens vegvesen har sektoransvar for hele veitransportsystemet, og i tillegg rollen som kollektivdirektorat med nasjonalt koordinerings-

ansvar. Komiteen merker seg at med budsjettforslaget for 2023 er det anslått at de statlige bindingene per 1. januar 2024 vil utgjøre 53,3 mrd. kroner.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, viser til bompengerevingen i Jevnaker kommune og prosjektet E16 Eggemoen–Solum. 8. juli 2022 startet innkreving av bompenger. Det er timesregel i ti av tolv bompunkter. Etter ett år kan vedtaket vurderes. Flertallet ber da om at det raskt sørges for at vedtaket vurderes med sikte på å likebehandle de to siste punktene med de ti nevnte der timesregel gjelder. Slik vil lokalbefolkningen slippe å betale to ganger innen en time når de kjører inn på eller ut av den nye veien forbi de resterende to punktene.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine generelle merknader og fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen øremerke midler avsatt til fylkesveier under kap. 1320 til veiformål.»

«Stortinget ber regjeringen avvikle den særnorske standarden med utbygging av to/tre feltsvei og legge til grunn utbygging av smal firefelts vei som ny standard.»

3.9.1 POST 1 DRIFTSUTGIFTER

Komiteen merker seg at Statens vegvesen vil prioritere midler til å oppgradere veitrafikksentralenes digitale systemer og gjennomføre nødvendige sikkerhets- og oppgraderingstiltak. Statens vegvesen skal i tillegg forenkle og standardisere sine tjenester for å gi bedre kvalitet og mer effektiv utnyttelse av ressursene.

Videre merker komiteen seg at det nå legges opp til at fylkeskommuner som ønsker avlastning på sitt garantiansvar, kan få en statlig delgaranti i store nye veiprojekt.

3.9.2 POST 22 DRIFT OG VEDLIKEHOLD AV RIKSVEIER, kan overføres, kan nyttes under post 29 og post 30

Komiteen merker seg at posten omfatter hovedsakelig entreprenør og byggherreutgifter.

Komiteen legger til grunn at arbeidet med å forberede skredsikringsprosjektet rv. 13 Lovraeidet–Rødslane for anleggsstart fortsetter i 2023.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til Høyres alternative statsbudsjett, der det er foreslått å redusere bevilgningen på post 22 med 200 mill. kroner. Disse medlemmer mener det er viktig å ta vare på dagens infrastruktur. I en situasjon med svært høy pris-

vekst vil Høyre holde litt igjen på vedlikeholdet og heller ta opp igjen arbeidet når kostnadskurvene flater ut. Samferdsel kan på denne måten brukes som motkonjunkturtiltak om aktiviteten i entreprenørbransjen går ned. Disse medlemmer understreker at der det haster mest, skal vedlikeholdet fortsatt prioriteres. Disse medlemmer viser samtidig til at det i Høyres alternative budsjett også er bevilget 100 mill. kroner ekstra til «Mindre investeringstiltak» under post 30. Her er det også tiltak som vil omfatte vedlikehold.

3.9.3 POST 28 TRAFIKANT- OG KJØRETØY TILSYN, kan overføres

Komiteen merker seg at det i Prop. 1 S (2022–2023) foreslås bevilget 2 292,3 mill. kroner.

Komiteen merker seg at det prioriteres oppgaver innenfor handlingsplan mot sosial dumping. Dette omfatter bl.a. økt tilsyns- og kontrollvirksomhet.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til behovet for samordning av kontrollene med Arbeidstilsynet og Skatteetaten for å bekjempe sosial dumping, samt styrking av trafikksikkerheten. Flertallet viser til at disse etatene har opplevd mange år med kutt i bevilgningene på grunn av den såkalte avbyråkratiseringsreformen.

Flertallet viser videre til at disse partiene prioriterer 10 mill. kroner mer til kjøretøytilsyn enn Høyre.

Flertallet påpeker at på grunn av det store antallet kjøretøy som passerer ved Norges nest største grenseovergang Magnormoen, og for lite plass ved kontrollområdet der, er det i dag vanskelig å gjennomføre alle kontroller som er ønskelig. Dette ble særlig synlig under koronapandemien. Når mange kjøretøy kommer samtidig, blir det for trangt på området til å gjennomføre alle kontroller. For å øke kapasiteten ved kontrollstasjonen skal Statens vegvesen se på mulighetene for å utvide arealene. Flertallet understreker den store betydningen av arbeidet og rask oppfølging for å bidra til å øke trafikksikkerheten på veinettet og spare ressurser ved kontroll av kjøretøyene lenger inn i landet.

Komiteens medlemmer fra Høyre mener at samtlige grenseoverganger må ha tilstrekkelig plass slik at det er mulig å gjennomføre de kontrollene det er behov for, også i perioder hvor det er et ekstra stort behov for grensekryssende trafikk.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre er opptatt av å sikre like konkurransevilkår i transportnæringen, og regjeringen Solberg innførte en rekke tiltak, blant annet for å effektivisere kontrollen med veitransportnæringen. Regjeringen Solberg økte kontrollinnsatsen langs

veien med flere og hyppigere kontroller, forbedret sanksjons- og innkrevingsmulighetene med økt bruk av overtredelsesgebyr og endret lovverket slik at det nå er mulig å holde tilbake kjøretøy for å sikre betaling av bøter og gebyrer ilagt eieren av et kjøretøy. I tillegg ble samarbeidet mellom de ulike kontroll- og tilsynsfunksjonene styrket.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til Høyres alternative budsjett, der det er foreslått å redusere bevilgningen på posten med 10 mill. kroner sammenlignet med regjeringens budsjett. Konsekvensene av kuttet vil ifølge departementet kunne føre til noe redusert systemutvikling. Disse medlemmer understreker at kuttet ikke påvirker Statens vegvesens viktige kontrollvirksomhet.

Disse medlemmer merker seg samtidig at regjeringen i Prop. 28 S (2022–2023) kutter denne posten med hele 30 mill. kroner, og antar at dette heller ikke påvirker kontrollvirksomheten, som regjeringspartiene understreker som svært viktig.

3.9.4 POST 29 OPS-PROSJEKTER, kan overføres, kan nyttes under post 30

Komiteen merker seg at det i Prop. 1 S (2022–2023) foreslås bevilget 3 020 mill. kroner. Komiteen merker seg at det dreier seg om kontraktsfestede vederlag for tidligere etablerte OPS-prosjekter, i tillegg til 2 000 mill. kroner til OPS-prosjektet Sotrasambandet i Vestland og E10/RV85 i Nordland og Troms og Finnmark.

3.9.5 POST 30 RIKSVEIINVESTERINGER, kan overføres, kan nyttes under post 22 og post 29 og kap. 1332 post 66

Komiteen viser til at det foreslås bevilget 10 155,5 mill. kroner i Prop. 1 S (2022–2023). I tillegg er det lagt til grunn om lag 3 800 mill. kroner i ekstern finansiering.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til at Innst. 653 S (2020–2021) jf. Meld. St. 20 (2020–2021) Nasjonal transportplan 2022–2033 ikke fikk det nødvendige flertall i Stortinget, men ble vedlagt protokollen. Flertallet finner det nødvendig å påpeke at de fire partiene som dannet det parlamentariske grunnlaget for regjeringen Solberg, ikke ble enige seg imellom om Nasjonal transportplan, til tross for at de sammen utgjorde et klart flertall på Stortinget i denne perioden. Flertallet mener Nasjonal transportplan kunne vært sikret større legitimitet dersom partiene på høyresiden hadde sørget for et politisk flertall bak den.

Flertallet registrerer at Høyre sier at de vil styrke samferdselsområdet for å ta vare på det vi har, samtidig som de vil bygge nytt, mens de i realiteten kutter bevilgninger til fylkeskommunene.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre registrerer at regjeringen ser det som nødvendig å dempe innsatsen og prioritere strengere innenfor samferdselssektoren. Disse medlemmer merker seg at regjeringens hovedstrategi vil være å ta vare på eksisterende veg- og jernbaneinfrastruktur fremfor å bygge nytt. Disse medlemmer mener at i tillegg til å ta vare på det vi har, må vi bygge infrastruktur for kommende generasjoner og ruste næringslivet for en tøff konkurranse. Effektiv og god infrastruktur får varer og tjenester fortære frem, tar vare på liv og gir trygghet for de som ferdes i trafikken.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre viser til at det var bred tilslutning til Nasjonal transportplan 2022–2033, lagt fram av regjeringen Solberg, både når det gjelder totalrammen og prosjektporføljen. Disse medlemmer viser også til at det var bred tilslutning og flertall for flere ekstra prosjekter. Også dagens regjeringspartier ønsket en ytterligere satsing ut over det som lå i meldingen.

Disse medlemmer merker seg at regjeringspartiene nå har endret standpunkt. I regjeringens budsjettforslag er det full brems i alle veiprojekter. Samtidig har statsråden varslet at ny NTP kommer i 2024, et år tidligere enn den normalt ville ha gjort. Disse medlemmer er enig i at det kan være fordelene ved å endre tidspunktet for fremleggelsen av NTP. At regjeringen ikke har råd til å gjennomføre NTP, er imidlertid ikke et argument for å endre på tidspunktet.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til Høyres alternative budsjett, der det er foreslått en egen veipakke. Disse medlemmer understreker betydningen av at alle som bor i landet vårt, skal komme raskt frem og trygt hjem, og viser til at Høyre gjennom åtte år i regjering har knyttet Norge bedre sammen, redusert avstandene og gjort det tryggere å reise. Disse medlemmer mener Norge også i trangere tider skal være et land med god infrastruktur, effektive veistreknings og trygge reiseruter for folk. Disse medlemmer prioriterer derfor å holde aktiviteten oppe i viktige veiprojekter i hovedkorridorene og komme i gang med fremtidens veier der det er mulig.

Disse medlemmer viser til Høyres veipakke, der det prioriteres anleggsstart på E134 Oslofjordtunnelen, midler til forberedende arbeid på E134 Røldal–Seljestad og E6 Mørsvikbotn–Megården, og midler til planlegging. Samtidig økes Statens vegvesens pott til mindre investeringstiltak med 100 mill. kroner, som blant an-

net innebærer tiltak for å redusere vedlikeholdsetterslepet på vei og rassikring. Disse medlemmer vil dessuten videreføre fellesprosjektet Ringeriksbanen og ny E16 og holder framdriften oppe i fellesprosjektet Arna–Stanghelle (K5). Oppsummert er Høyres veipakke prioritert som følger:

- 100 mill. kroner til anleggsstart på Oslofjordtunnelen
- 200 mill. kroner til videre planlegging av Arna–Stanghelle (K5)
- 100 mill. kroner til forberedende arbeid på E134 Røldal–Seljestad
- 50 mill. kroner til forberedende arbeid på E6 Mørsvikbotn–Megården
- 100 mill. kroner til mindre investeringstiltak på vei
- 80 mill. kroner til planleggingsmidler for riksveiprojekter

Planlegging

Komiteen viser til forslag vedtatt i budsjettdebatten om planleggingsmidler til fellesprosjektet Arna–Stanghelle på 200 mill. kroner, og komiteen foreslår derfor at kap. 1320 post 30 økes med 200 mill. kroner sammenlignet med regjeringens forslag.

Komiteen påpeker videre at det finnes mange rasutsatte veier i Norge. En av disse er E6 Langnesberga ved Snåsavatnet i Trøndelag. Strekingen er en del av Norges hovedvei mellom nord og sør, og den har vært stengt fem ganger bare det siste året. Komiteen påpeker at Statens vegvesen har ført opp strekingen på sin liste over de mest rasutsatte strekningene og de har innført ekstra overvåkningstiltak langs veien som følge av rasfaren.

Komiteen viser til at Statens vegvesen nå er i gang med å trygge E6 Langnesberga ved Snåsavatnet. De arbeider nå med konkurransegrunnlag for å gjennomføre strakstiltak og mindre utbedringer ved eksisterende vei. Det har en anslått kostnad på mellom 40–70 mill. kroner. Tiltakene som skal gjennomføres, vil være nødvendige langs eksisterende E6 også dersom det eventuelt skal bygges en tunnel.

Komiteens medlem fra Venstre mener E6 Langnesberga bør prioriteres sikret i 2023, og Venstre foreslår i sitt alternative budsjett 80 mill. kroner til rassikker tunnel i Langnesberga.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre påpeker at E6 gjennom Steinkjer går rett gjennom byen. Veien har syv rundkjøringer som gjør at trafikkflyten, spesielt for tyngre kjøretøy er problematisk. Disse medlemmer anmoder derfor regjeringen om å be Statens vegvesen starte på en utredning for å få lagt E6 gjennom Steinkjer på utsiden av bysentrum.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet registrerer at regjeringen, i tillegg til å ta ned riksveinvesteringene med over 2 mrd. kroner fra i fjor, også reduserer midlene til planlegging. Disse medlemmer mener dette er svært uheldig, da det er viktig å ha klar en prosjektportefølje for videre utbygging, og man vet at planlegging ofte kan ta lengre tid enn antatt. Disse medlemmer er opptatt av å ta vare på de veiene vi har, men like viktig er det å forberede for kommende nye investeringer som vil legge til rette for et effektivt næringsliv, samtidig som nye og gode veier sparer liv og helse.

Disse medlemmer viser til at Statens vegvesens planmidler er del av post 30. Planlegging av prosjekter med sluttkostnad over 1 mrd. kroner ligger i «porteføljen», mens planlegging av resten av Statens vegvesens prosjekter ligger under «Mindre investeringstiltak». Statens vegvesen skal disponere planmidler til egen portefølje og sørge for at pengebruken optimaliseres. Disse medlemmer støtter dette, men er betenkt over at Statens vegvesen med regjeringens budsjettforslag må begrense sin planaktivitet. Disse medlemmer er bekymret for at Statens vegvesen mister verdifull kompetanse som blir nødvendig når vi kommer tilbake til en normalsituasjon for aktivitet i veisektoren. Disse medlemmer mener videre det er viktig å opprettholde tempo på planlegging av nye prosjekter for å sikre at prosjektene holdes oppstartsklare og for å unngå at alt settes på vent fram til ny NTP er ventet i 2024.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre viser til de seks prosjektene daværende regjeringspartier, Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti, la inn ekstra midler til i første seksårsperiode: rv. 291 Holmenbrua, rv. 15 Strynefjellet, E134 Bakka–Solheim, E39 Vågsbotn–Klauvaneset, E8 Lavangsdalen og E14 Stjørdal–Storlien. Disse medlemmer merker seg at Samferdselsdepartementet har bedt Statens vegvesen om å vurdere noen av disse prosjektene i sitt videre arbeid med porteføljen. Disse medlemmer mener alle disse seks prosjektene må få en reell vurdering. Det innebærer at Statens vegvesen må sikre et tilstrekkelig faglig grunnlag for å vurdere disse prosjektene i forbindelse med porteføljeprioriteringene i 2023.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser i denne forbindelse til Høyres alternative budsjett, der det er foreslått å øke bevilgningen til planlegging med 30 mill. kroner.

Tunnelutbedringsprogrammet

Komiteen viser til debatten om sikringsarbeid i Lærdalstunnelen. Komiteen merker seg at det er stor lokal motstand mot Statens vegvesens forslag for gjennomføring av tunnelsikring av Lærdalstunnelen, som er

å stenge tunnelen helt i ett år. Komiteen mener prosjektet må forankres bedre lokalt, da en slik stenging vil få store konsekvenser for næringsliv og privatpersoner. Komiteen ser utfordringen med sikkerhet, beredskap og alternativ omkjøring under utbedringsarbeid, og ber om at plan for gjennomføring av prosjekt som Lærdalstunnelen blir forankret lokalt, slik at innbyggernes behov for beredskap under utbedringen blir ivaretatt så godt som mulig.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til Høyres alternative budsjett, der det på denne bakgrunn er foreslått å redusere bevilgningen til utbedring av Lærdalstunnelen med 55 mill. kroner. De resterende midlene bør brukes til en konsekvensutredning, med bred involvering, der avbøtende tiltak må vurderes og valgte løsninger må forankres med berørte parter.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre viser til Statens vegvesens liste over hvilke prosjekter de anbefaler prioritert i Nasjonal transportplan i perioden 2023–2027. Øverst på denne listen står et nytt parallelt tunneløp i Oslofjordtunnelen. Disse medlemmer påpeker at det i dag kun er én rømningsvei ut i dagen på Hurumsiden. Ved hendelser må tunnelen derfor stenges for trafikk i begge retninger, noe som skjer relativt hyppig. Allerede i 2007 kom det en ny tunnelforskrift, som slår fast at tunneler lengre enn 500 meter skal ha rømningsveier ut i dagen for hver 250. meter. Disse medlemmer påpeker at Oslofjordtunnelen er en viktig veiforbindelse som binder kommunene på begge sider av Oslofjorden sammen. Samtidig er veien et alternativ transportåre for en del trafikk som ellers ville kjørt gjennom Oslo.

Komiteens medlem fra Venstre viser til Venstres alternative statsbudsjett, der det foreslås 250 mill. kroner i oppstartsmidler til Sørfoldtunnelene og Røldalstunnelen. Dette medlem påpeker at begge strekningene er en del av Norges stamveinett. Sørfoldtunnelene ligger langs E6 og oppfyller per i dag ikke gjeldende sikkerhetskrav, og strekningen er ulykkesbelastet. Ny Røldalstunnel er en del av E134, som er en av hovedveiene mellom øst og vest.

Sykkel

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, mener det skal være trygt og enkelt å bruke sykkel som transportmiddel hele året. Alle, uavhengig av om de er åtte eller åtti år skal kunne benytte sykkel som fremkomstmiddel i Norge. Det er positivt for folkehelse, bymiljøet, klimaet og lokalt næringsliv. Gode, sammenhengende sykkelveier er en av faktorene som avgjør om flere sykler.

Komiteens medlem fra Venstre viser i den forbindelse til Venstres alternative budsjett, der det er foreslått å øke tilskudd til sykkelveier med 85 mill. kroner.

3.9.6 POST 61 RENTEKOMPENSASJON FOR TRANSPORTILTAK I FYLKENE

Komiteen merker seg at det ikke foreslås en ny låneramme for 2023, og at det for 2023 er lagt til grunn en renteforutsetning på 3 pst. som gir en ramme på 414 mill. kroner.

3.9.7 POST 64 UTBEDRING PÅ FYLKESVEIER FOR TØMMERTRANSPORT, *kan overføres*

Komiteen merker seg at det vil bli besluttet i løpet av 2022 hvilke av de gjenværende prosjektene i «broprogrammet» som tildeles tilskudd for 2023. Videre merker komiteen seg at ordningen vil bli evaluert etter 2023.

Komiteen viser til at det sammen med fylkeskommunene og skog- og trenæringen er besluttet et program for bruer på fylkesveier, og vil påpeke at det er viktig at programmet følges opp med forutsigbare bevilgninger. Komiteen viser til at utbedring av fylkesveier for tømmertransport er spesielt viktig for skognæringen, slikt at de kan kjøre lastebiler med totalvekt på minimum 60 tonn på fylkesveiene uten å møte dårlige bruer som blir til flaskehals. Videre viser komiteen til at arbeidet for å øke vektclassen for veier som kan tåle en økt vektbelastning, bør intensiveres. Her bør det også være mulig å differensiere mellom årstider slik at en tar vare på veilegemet best mulig. Dette er en justering som ville ha bidratt til mer effektiv drift og mindre miljøpåvirkning, uten at det koster samfunnet noe.

3.9.8 POST 65 TILSKUDD TIL FYLKESVEIER, *kan overføres*

Komiteen viser til at fylkesveinettet utgjør en stor og viktig del av transportinfrastrukturen i landet og utgjør omtrent halvparten av all offentlig vei i Norge.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, viser til bevilgningen til tilskuddsordningen for fylkesvei som ble etablert i Nasjonal transportplan 2022–2033. Satsingen er todelt og består av en ny tilskuddsordning og økt kompensasjon for tunnelsikkerhetsforskriften. Satsingen kommer i tillegg til de frie midlene fylkeskommunene får gjennom det ordinære inntektssystemet. Tilskuddet skal fordeles til fylkeskommunene med utgangspunkt i vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene.

Fylkeskommunene skal selv prioritere veier til tilskuddsordningen. Det skal være to kriterier for veiene som velges: viktige næringsveier og forstørring av bo- og arbeidsmarkedsregioner.

Komiteens medlem fra Venstre påpeker at standarden og vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene i Norge lenge har vært en utfordring. De fleste fylkene har ikke klart å vedlikeholde veiene de fikk ansvar for etter forvaltningsreformen i 2010, da en rekke veistreknings ble overført fra staten til fylkene. Dette medlem understreker at dette blant annet handler om økte krav, at kostnadene er undervurdert og ikke minst klimaendringene. Dette medlem påpeker at fylkene har brukt noe mer penger på veiene enn det de har fått overført av staten, men det har ikke vært nok for å ta igjen vedlikeholdsetterslepet og sikre gul midtstripe. Klimaendringene, med mer fuktig vær og høyere temperaturer, fører til at behovet for vedlikehold øker. På denne bakgrunn viser dette medlem til Venstres alternative budsjett om å øke tilskuddet til vedlikeholdet av fylkesveiene med 100 mill. kroner.

3.9.9 POST 66 TILSKUDD TIL TRYGGERE SKOLEVEIER OG NÆRMILJØER, *kan overføres*

Komiteen merker seg at tilskuddsordningen omfatter fysiske tiltak og tiltak rettet mot trafikanter, samt at tilskudd gis til kommuner etter søknad.

Komiteens medlem fra Venstre har merket seg at mange barn har en skolevei som oppleves farlig, og påpeker at det er et offentlig ansvar å trygge skoleveiene. Dette medlem foreslår på denne bakgrunn å reversere regjeringens kutt i tilskuddet til trygge skoleveier, og foreslår i Venstres alternative budsjett å øke denne posten med 20 mill. kroner.

3.9.10 POST 72 TILSKUDD TIL RIKSVEIFERJEDRIFTEN, *kan overføres*

Komiteen merker seg at rutetilbudet i stor grad videreføres fra 2022, og at det er prioritert å øke fra én til to ferjer på E6 Bognes–Skarberget.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Fremskrittspartiet og Sosialistisk Venstreparti, merker seg videre at ferjetakstene fra 16. august 2023 reduseres med 50 pst. sammenlignet med takstene 1. januar 2021, og at takstene i 2022 er redusert med 30 pst. sammenlignet med takstene 1. januar 2021.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre merker seg at regjeringspartiene fremdeles

forholder seg til historiske ferjepriser, og ikke til den reelle nedgangen som de reisende forholder seg til. Disse medlemmer minner om at den reelle prisreduksjonen de reisende fikk i 2022, er på 11,7 pst. Disse medlemmer vil påpeke at ordningen med såkalt gratis ferje, ferje betalt av skattebetalerne, fører til en skjevfordeling av goder for innbyggere og næringsliv som bor i øykommuner som kun har tilløp av hurtigbåt og ikke ferje.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til at Høyre i sitt alternative budsjett har gått inn for reduksjon av ferjekostnader i tråd med regjeringens forslag, men har omfordelt penger brukt på gratis ferjer i regjeringens forslag til andre samferdselsformål.

Komiteens medlem fra Venstre viser til Venstres alternative statsbudsjett, der det foreslås å kutte bevilgningen til tilskudd til riksveiferjedriften, ferjepriser, med 15,2 mill. kroner. Dette medlem foreslår å videreføre ferjepriser på 2022-nivå i Venstres alternative budsjett. Dette medfører en ekstra inntekt på 136,8 mill. kroner i 2023.

3.9.11 POST 73 TILSKUDD FOR REDUSERTE BOMPENGETAKSTER UTENFOR BYOMRÅDENE

Komiteen merker seg at det i Prop. 1 S (2022–2023) legges opp til å bevilge 647,7 mill. kroner til ordningen.

Komiteens medlem fra Venstre viser til tilskuddsordningen til å redusere bompengetakster utenfor byområdene og foreslår å fjerne denne i Venstres alternative budsjett. Forslaget innebærer økte inntekter pålydende 674,7 mill. kroner.

3.10 Kap. 4320 Statens vegvesen

Komiteen registrerer at inntektssiden er beregnet til 1 438 mill. kroner fordelt på følgende poster:

- Post 1 Salgsinntekter m.m.
- Post 2 Diverse gebyrer
- Post 3 Refusjoner fra forsikringsselskaper
- Post 4 Billettinntekter for riksveiferjedriften.

3.11 Kap. 1321 Nye Veier AS

3.11.1 POST 70 TILSKUDD TIL NYE VEIER AS

Komiteen viser til at det i Prop. 1 S (2022–2023) foreslås bevilget 6 103,1 mill. kroner. Det er en reduksjon fra tidligere år, medregnet at 500 mill. kroner på post 71 ikke videreføres som i 2022. I 2023 består forslag i Prop. 1 S (2022–2023) til bevilgning til Nye Veier AS av tilskudd til veivedlikehold og å bygge ut prosjekter i sel-

skapets portefølje, med unntak av Ringeriksbanen og E16 Skaret–Høgstet–Hønefoss (Fellesprosjektet), som er foreslått splittet opp og bandedelen foreslått overført til Bane NOR SF.

Komiteen viser til forslag vedtatt i budsjettdebatten om at

«Stortinget ber regjeringen videreføre Ringeriksbanen og E16 Skaret–Høgstet–Hønefoss som et fellesprosjekt og vurdere fremdriften og den økonomiske bærekraften i prosjektet frem mot ny NTP.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til Prop. 1 S (2022–2023) fra regjeringen med følgende viktige og sentrale poenger for statsbudsjettet:

«Den endra tryggingssituasjonen i Europa har konsekvensar for forsvarspolitikken og forsyningstryggleiken, og situasjonen gjer det generelt nødvendig å auke satsinga på andre område. Saman med ein endra økonomisk situasjon, der norsk økonomi er i ein høgkonjunktur med høgare renter, høg sysselsetting og løns- og prisvekst, meiner regjeringa det er nødvendig å dempe innsatsen på og prioritere strengare innanfor samferdslektoren. Målet er å unngå ytterlegare press i norsk økonomi.»

I lys av dette viser flertallet til poenget om at langsiktige bindinger av statlige midler kan være utfordrende med tanke på å tilpasse den offentlige pengebruken til den gjeldende økonomiske situasjonen.

I brev til Stortinget av 29. november 2022 har samferdselsministeren opplyst om endrede forutsetninger for Nye Veier AS' utbyggingsplaner siden fremleggelsen av Prop. 1 S (2022–2023) og siden det første rettbrevet ble sendt 7. november 2022. Flertallet registrerer at opplysningene Nye Veier AS har gitt, nå tyder på at de sannsynligvis ikke vil sette i gang vesentlige, nye anleggsarbeider som tidligere var omtalt med mulig oppstart i 2023.

Flertallet deler selskapets vurdering om at det kreves stor varsomhet i en tid med svært høy økonomisk usikkerhet. Flertallet viser til høy prisstigning samt den likviditetsmessige situasjonen der tidligere gitte fullmakter kan være fullt utnyttet helt frem til 2026, og betydelig usikkerhet for hva som vil være situasjonen i norsk økonomi fremover. For å kunne utvise stor varsomhet mener derfor flertallet at Samferdselsdepartementet i eierdialogen med Nye Veier AS bør legge vekt på at dersom det, på tross av stor økonomisk usikkerhet vil være aktuelt å utnytte fullmakten til å inngå ytterligere forpliktelser det kommende året, er det klokt at den prioriteres til igangsatte prosjekter og ikke til nye prosjekt eller delprosjekt som kan fjerne fleksibilitet og handlingsrom både for å nå regjeringens overordnede makroøkonomisk mål og øke selskapets

økonomiske risiko i denne tiden med svært høy prisstigning.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre merker seg hvordan krigen i Ukraina og utviklingen av Norges økonomiske situasjon påvirker budsjettet. Disse medlemmer vil likevel minne om at en god infrastruktur med et velutviklet nett av veier, jernbane og kystlinjer, også er en vesentlig del av Norges beredskap og evne til å forsvare vårt land.

Disse medlemmer viser til at Nye Veier AS har vært en suksess. På sin nåværende portefølje har Nye Veier AS beregnet at de vil spare samfunnet for 33,5 mrd. kroner, der 23,3 mrd. kroner er reduserte kostnader og 10,2 mrd. kroner er økt nytte, sammenlignet med beregninger som forelå da de overtok porteføljen. Disse medlemmer mener veireformen har gjort alle bedre. To miljøer konkurrerer om å bygge vei raskest og billigst mulig og tar vare på vei best mulig og billigst mulig.

Disse medlemmer viser til at Nye Veier AS gir oss mer vei for pengene. Alternativet til Nye Veier AS og modernisering av offentlig sektor er enten økte skatter, nedprioritering av vei og jernbane eller velferdskutt på skole, barnehager og sykehjem. Disse medlemmer vil sterkt advare mot å reversere utviklingen, og mener Nye Veier AS' suksess viser behovet for reformer, og ikke reverseringer, innen samferdselssektoren.

Disse medlemmer viser til at Nye Veier AS har et helhetlig ansvar for å prioritere og gjennomføre utbygging innenfor egen utbyggingsportefølje, og mener selskapet er skikket til å selv gjøre disse vurderingene.

Disse medlemmer viser videre til at Nye Veier AS på ett år har kuttet kostnadene med nesten 6 mrd. kroner på Fellesprosjektet Ringeriksbanen og ny E16 (FRE16) ved å forenkle og nedskalere, uten at det har gått ut over formålet med prosjektet, som er betydelig redusert reisetid med tog og bil mellom Oslo og Bergen. Disse medlemmer understreker viktigheten av at det grundige arbeidet Nye Veier AS har gjort med optimalisering, økt nytte og reduserte kostnader i prosjektet, blir ivaretatt.

Disse medlemmer vil videreføre fellesprosjektet i regi av Nye Veier AS. Dersom Bane NOR skulle overta prosjektet, er det avgjørende at den statlige reguleringsplanen for Ringeriksbanen og E16 fortsatt skal ligge til grunn for videre arbeid og utbygging for å unngå ytterligere forsinkelser.

Disse medlemmer fremmer på bakgrunn av dette to forslag:

«Stortinget ber regjeringen sikre at Fellesprosjektet Ringeriksbanen og ny E16 (FRE16) gjennomføres i tråd med vedtatte planer i regi av Nye Veier AS.»

«Stortinget ber regjeringen sikre at den statlige reguleringsplanen for Fellesprosjektet Ringeriksbanen og ny E16 (FRE16) må ligge til grunn for videre arbeid og utbygging, uavhengig av utbygging, for å unngå ytterligere forsinkelser.»

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet viser til budsjettforliket mellom Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti og enigheten om å videreføre Ringeriksbanen og E16 Skaret–Høgstet–Hønefoss som et fellesprosjekt. Det er positivt at fellesprosjektet videreføres under Nye Veier AS, men disse medlemmer er bekymret for fremdriften når avtalepartene samtidig velger å redusere selskapets driftskreditt fra 1 mrd. kroner til 100 mill. kroner.

Disse medlemmer viser til at driftskreditten som ble vedtatt i Innst. 79 S (2021–2022), jf. Prop. 2 S (2021–2022), gjaldt spesielt selskapets arbeid med Ringeriksbanen som del av fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 Skaret–Høgstet–Hønefoss. Samferdselsministeren har allerede bekreftet til Stortinget i Dokument nr. 15:498 (2022–2023) at Nye Veier AS' likviditet for 2023 er bundet opp i eksisterende kontrakter. Disse medlemmer mener det derfor blir en selvmotsigelse av avtalepartene å foreslå videreføring av fellesprosjektet, samtidig som Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti går inn for å redusere likviditeten selskapet er avhengig av for å ha fremdrift i prosjektet.

Komiteens medlem fra Venstre viser til Venstres alternative statsbudsjett, der det foreslås en reduksjon i bevilgningen til Nye Veier AS pålydende 1 000 mill. kroner, og en reduksjon i riksveiinvesteringer på 500 mill. kroner. Reduksjonen i riksveiinvesteringene følger av en omprioritering til vedlikehold på jernbane og vedlikehold av fylkesveier. Reduksjonen til Nye Veier AS gir en videreføring av 2022-nivå.

Dette medlem er kritisk til regjeringens opprinnelige forslag om å skrote Ringeriksbanen og E16 som fellesprosjekt. Dette medlem understreker at regjeringen med dette utsatte byggestart for Ringeriksbanen på ubestemt tid, samtidig som de prioriterte ny E16. Med dette sa regjeringen nei til bygging av jernbanen og ja til å bygge ny motorvei. Dette medlem påpeker at Ringeriksbanen er et svært viktig prosjekt for Viken og Osloregionen, og for Bergensregionen. Prosjektet vil redusere reisetiden mellom Oslo og Bergen med om lag 50 minutter.

3.12 Kap. 4321 (Nytt) Nye Veier AS

3.12.1 POST 86 (NY) DRIFTSKREDITT

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialis-

tisk Venstreparti, viser til at det i budsjettforliket er foreslått å redusere driftskreditten til Nye Veier AS med 900 mill. kroner, og flertallet foreslår derfor at kap. 4321 post 86 økes med 900 mill. kroner sammenlignet med regjeringens forslag.

På denne bakgrunn fremmer flertallet følgende forslag til romertallsvedtak:

«Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2023 aktiverer justert driftskredittramme til Nye Veier AS i statens kapitalregnskap.»

3.13 Kap. 1323 Vegtilsynet

3.13.1 POST 1 DRIFTSUTGIFTER

Komiteen merker seg at det i Prop. 1 S (2022–2023) foreslås å bevilge 19,4 mill. kroner til Vegtilsynet i 2023.

Komiteen merker seg at hovedaktiviteten til Vegtilsynet er å føre tilsyn med Statens vegvesen og Nye Veier AS for å sikre at de har tilstrekkelige styringssystemer for å ivareta sikkerheten i infrastrukturen på riksveinettet. Vegtilsynet fører ikke tilsyn med fylkeskommunal vei, men de skal i 2023, i likhet med 2022, være en pådriver for informasjons- og erfaringsdeling med fylkeskommunene.

Komiteen merker seg at formålet med Vegtilsynets arbeid er å bedre sikkerheten på riksveinettet, til det beste for trafikantene, i tråd med nullvisjonen i Nasjonal transportplan 2022–2033 og nasjonalt fastsatte mål.

3.14 Kap. 1330 Særskilte transporttiltak

Komiteen viser til at særskilte transporttiltak omfatter ordninger knyttet til kollektivtransport og infrastrukturfondet. Herunder bevilgninger til utvidet TT-ordning for brukere med særskilte behov, kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen–Kirkenes, reisepanlegg og elektronisk billettering samt kjøp av tjenester fra Entur AS.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet viser til at kollektivselskapene fremdeles rapporterer om lavere trafikk enn nivået før pandemien. Det gjenstår å se om endringene i reisevanene er permanente eller midlertidige. Disse medlemmer mener kollektivtilbudet ikke kan bygges ned før vi vet om endringene i reisevaner er permanente eller ikke, men mener også at kollektivselskapene må vurdere å utvikle nye og fleksible billettløsninger tilpasset fremtidige endrede reisemønster som er en følge av at næringsliv og offentlig sektor har åpnet opp for mer bruk av hjemmekontor.

3.14.1 POST 72 [NY]

Komiteens medlem fra Venstre viser til at enkelte kollektivselskaper sliter som følge av de ekstraordinært høye strømprisene som krigen i Ukraina har ført med seg. Dette medlem påpeker at store kostnader for kollektivselskapene kan føre til et kraftig kutt i tilbudet til de reisende, noe som vil være svært uheldig for de reisende, for klima og miljø. For å sikre at kollektivtilbudet ikke kuttes som følge av de økte strømprisene foreslår dette medlem å gi et ekstraordinært tilskudd på 300 mill. kroner til tog- og kollektivselskaper.

3.14.2 POST 76 REISEPLANLEGGER OG ELEKTRONISK BILLETTERING, *kan overføres*

Komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre merker seg at det etter hvert er mange app-løsninger som er helt eller delvis overlappende hva gjelder billettinformasjon eller kjøp av billetter. Eksempelvis kan toginformasjon og -billett for strekningen Gardermoen–Oslo S skaffes gjennom Entur AS, Vy eller Ruter. På tross av at Entur skal koble kollektivtransportleverandører og bidra til at de reisende skal kunne planlegge og kjøpe sine kollektivreiser på ett sted, finnes det fortsatt flere fylkeskommunale billett-apper. Disse medlemmer mener det bør være mulig å få på plass én nasjonal app-løsning for å oppnå mer sømløs reisepanlegging og billettering for hele landet.

3.15 Kap. 4331 Infrastrukturfond

Komiteen viser til at infrastrukturfondet ble etablert i samsvar med Sundvolden-erklæringen. Det overordnede målet med fondet har vært varig og forutsigbar finansiering av infrastruktur. Innskuddene i infrastrukturfondet i 2013–2016 som er på i alt 100 mrd. kroner, ga i 2022 en avkastning på 2 053 mill. kroner. Avkastningen har vært fordelt på fornying av riksveinettet, Nye Veier AS, fornying av jernbanenettet, drift og vedlikehold av jernbanenettet, kystformål og for å finansiere reduksjon av Kystverkets sektoravgifter.

Komiteen merker seg at det for 2023 foreslås å utvikle fondet. Forslaget innebærer at fondskapitalen på 100 mrd. kroner tilbakeføres til statskassen og inntektsføres på kap. 4331, post 95 Tilbakebetaling av fondskapital. Bruken av avkastningen fra infrastrukturfondet foreslås videreført som ordinære utgiftsbevilgninger over kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveiinvesteringer, kap. 1321 Nye Veier AS, post 70 Tilskudd til Nye Veier AS, kap. 1352 Jernbanedirektoratet, post 71 Kjøp av infrastruktur tjenester – drift og vedlikehold, kap. 970 Kystverket, postene 1 Driftsutgifter og 30 Nyanlegg og større vedlikehold og kap. 5574 Sektoravgifter under

Nærings- og fiskeridepartementet, post 77 Sektoravgifter Kystverket.

3.16 Kap. 1332 Transport i byområder mv.

Komiteen viser til at byvekstavtalene er gjensidig forpliktende avtaler mellom staten, fylkeskommuner og kommuner, og at nullvekstmålet ligger til grunn for avtalen. Komiteen merker seg at kapitlet omfatter bevilgninger til særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter, konkurransen Smartere transport og tilskudd til byområder.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre er bekymret over at regjeringen foreslår endringer i elbilfordelene stykkevis og delt. Med regjeringens budsjettforslag får elbilene lavere rabatt i bomringen, både i byene og i alle nye og eksisterende bompengeprosjekter, merverdiavgift på beløp over 500 000 kroner og engangsavgift i form av en helt ny vektkomponent.

Disse medlemmer har etterlyst, og etterlyser fortsatt, en helhetlig gjennomgang før man begynner å endre på ting vi vet fungerer i dag. Endringer må gjøres på en slik måte at elbilene fortsatt vinner konkurransen mot fossile biler i alle bilklasser. Det er fortsatt behov for insentiver for at vi skal nå målet om 100 pst. elbiler i nybilsalget i 2025. Disse medlemmer mener derfor at alle fordeler, på både kjøp og bruk, må vurderes helhetlig og ses opp mot Norges klimamål før det gjøres endringer.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til Høyres alternative statsbudsjett, der taket for mva.-fritak heves til 600 000 kroner. Det gjør at flere biler som egner seg godt for familier og i distriktet, blir billigere enn med regjeringens forslag.

3.16.1 POST 63 SÆRSKILT TILSKUDD TIL STORE KOLLEKTIVPROSJEKTER, *kan overføres*

Komiteens medlem fra Venstre påpeker at flere av de største byene i Norge står overfor svært store investeringer i enkelte kollektivprosjekt de kommende årene. Dette medlem viser til at Venstre i forhandlingene med regjeringen Solberg fikk på plass 50 pst. finansiering av store kollektivprosjekt i byene, og at dette økte til 66 pst. mens Venstre satt i regjering. Dette medlem påpeker at Venstre har lovet å øke den statlige andelen finansiering av store kollektivprosjekt til 70 pst., og foreslår på denne bakgrunn 357,1 mill. kroner til dette.

Dette medlem påpeker at neste byggetrinn for Bybanen i Bergen er til Åsane. Bybanen er ryggraden i et kollektivsystem som gir god og klimavennlig byutvikling i Bergen. Dette medlem understreker at By-

banen er den viktigste samferdselsinvesteringen for Bergen i årene som kommer.

Dette medlem fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sikre rask fremdrift av tilleggsavtale til byvekstavtalen i Bergensområdet og at alle nødvendige vedtak fattes innen utgangen av 2023. Det forutsettes at statlig finansieringsbidrag til Bybanen til Åsane utgjør minimum 70 pst. av total kostnad, jf. løfte i Hurdalsplattformen.»

3.16.2 POST 66 TILSKUDD TIL BYOMRÅDER, *kan overføres*

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, viser til forslag vedtatt i budsjettdebatten om at

«Stortinget ber regjeringen ta sikte på å inngå forhandlinger om byvekstavgift med Kristiansandregionen og Nedre Glomma så fort som mulig.»

Flertallet viser videre til forslag vedtatt i budsjettdebatten om at

«Stortinget ber regjeringen gjenoppta forhandlingene om byvekstavgift med Tromsø med en statlig finansiering slik at bompengandelen er på nivå med andre inngåtte byvekstavtaler hensyntatt Tromsøs behov.»

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til at det i budsjettforliket er foreslått å redusere utgiftene til tilskudd for byområder med 50 mill. kroner som følge av ubrukte midler, og dette flertallet foreslår derfor at kap. 1332 post 66 reduseres med 50 mill. kroner sammenlignet med regjeringens forslag.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre mener det er viktig at Tromsø får en byvekstavgift, og støttet derfor forslaget om Tromsø i finansdebatten. Disse medlemmer mener at forhandlingene må gjenopptas så raskt som mulig. Disse medlemmer mener at tilskuddsordningen som skal styrke satsingen på kollektivtransport, sykkel og gange i mindre byområder, er en viktig, og etterspurt, ordning for bedre framkommelighet og byutvikling i de aktuelle byområdene Bodø, Ålesund, Haugesund, Arendal/Grimstad og Vestfoldbyene (Tønsberg, Sandefjord og Larvik). Disse medlemmer registrerer at bevilgningen på 30 mill. kroner skal utbetales som et engangstilskudd. Dette gir ikke, etter disse medlemmers syn, den forutsigbarheten disse byene trenger for å forplikte seg til nullvekstmålet og etablere bypakker.

Disse medlemmer påpeker at kollektivtransport er viktig for frihet i egen hverdag, særlig for barn, unge, pendlere og studenter. Et godt kollektivtilbud fører til flere reisende og er en forutsetning for utslippskutt. Disse medlemmer påpeker at et godt kollektivtilbud også er helt avgjørende for at byene skal nå nullvekstmålet for personbiltrafikken. Disse medlemmer har merket seg at regjeringen i sitt budsjettforslag setter satsingen på kollektivtransport på vent.

Disse medlemmer påpeker videre at byvekst-avtalene så langt har vært en suksess mht. å bidra til å skape bedre byer som gagnar både natur, klima, miljø og livskvaliteten til svært mange mennesker – med bedre luft, mer plass, mindre støy og bedre fremkommelighet. Det er gjennom byvekst-avtalene vi har størst potensial for å oppnå faktiske resultater i arbeidet med å redusere utslipp fra transportsektoren.

Disse medlemmer vil videreføre de eksisterende byvekst-avtalene og åpne for nye, uten at de skal gå på bekostning av finansieringen av de avtalene som er inngått. Disse medlemmer viser til at det i Nasjonal transportplan ble lagt til grunn en ny fireårig tilskuddsordning på totalt 600 mill. kroner tidlig i planperioden for å styrke satsingen på kollektivtransport, sykling og gange i mindre byområder. De aktuelle områdene er Bodø, Vestfoldbyen, Ålesund, Haugesund og Arendal/Grimstad. Disse medlemmer viser til at regjeringen ikke vil forhandle nye byvekst-avtaler, med unntak av med Tromsø. Disse medlemmer mener reforhandling og utvikling av byvekst-avtalene er helt avgjørende for at byene skal nå sine mål, både for nullvekst i biltrafikken og for klima.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen videreutvikle tilskuddsordningen for de fem mindre byområdene, med mål om å sikre mer forutsigbarhet enn hva engangsutbetalinger gir.»

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til Høyres alternative statsbudsjett, der bevilgningen til de mindre byområdene styrkes med 20 mill. kroner.

Komiteens medlemmer fra Venstre viser til Venstres alternative statsbudsjett, der Venstre foreslår å øke tilskuddet til byvekst-avtaler og mindre byområder med 1 mrd. kroner.

3.17 Kap. 1352 Jernbanedirektoratet

Komiteen merker seg at regjeringens budsjettforslag for 2023 på i overkant av 31,4 mrd. kroner er med på å videreføre drift og nødvendige investeringer for å kunne ha fremdrift i oppstartede prosjekter.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre viser til den kraftige veksten i antall passasjerer som reiste med jernbanen før koronapandemien. Disse medlemmer påpeker at frekvens er viktig for de reisende ved valg av transportmiddel. For at jernbanen reelt skal konkurrere med fly på de lengre strekningene, må det gå flest mulig tog. Disse medlemmer viser til at Vy etter sommeren reduserte antallet avganger på Bergensbanen fra seks til fire som følge av reduksjonen i antallet passasjerer etter pandemien. Disse medlemmer viser til at det har kommet rundt 200 nye avganger per uke etter at SJ Norge, Go Ahead og Vy Bergensbanen tok over driften av de konkurranseutsatte jernbanestrekningene. At frekvensen øker, er et viktig element for å gjøre tilbudet mer attraktivt for de reisende. Disse medlemmer mener derfor frekvensen på fjerntogstrekningene på jernbanen i Norge fortsatt må økes, og mener regjeringen må jobbe for å sikre dette.

3.17.1 POST 1 DRIFTSUTGIFTER

Komiteen merker seg at regjeringen viser til at direktoratets gjennomgang av sin interne virksomhetsstyring har som konsekvens en reduksjon i driftsutgifter på 8,1 mill. kroner.

3.17.2 POST 21 SPEIELLE DRIFTSUTGIFTER – UTREDNINGER, *kan overføres*

Komiteen registrerer at direktoratet i større grad vil utvikle egen kompetanse og dermed redusere behovet for kjøp av bistand til utredninger og analyser.

Komiteens medlem fra Venstre viser til Meld. St. 33 (2016–2017), der det står følgende:

«Perspektivanalysen skal videreutvikles til et strategidokument for den videre utviklingen av jernbanen i Norge hvor alle nye jernbanestrekninger planlegges slik at de vil kunne inngå i et høyhastighetsnett mot Bergen, Trondheim, Göteborg og videre ut i Europa. For å unngå feilinvesteringer i det vi bygger må alle strekningsvise utredninger gjøres nå. Strategien vil være basert på fire hovedprinsipper: Fullføring av påbegynt utbygging i Osloområdet, aktiv inngang i arbeidet med bymiljøavtalene, videre arbeid med markedsbaserte ruteplaner og videre utvikling av grunnlaget for utbygging i de fire storbyområdene. Dersom det senere blir aktuelt å bygge høyhastighetsbaner i Norge, peker strategien på at disse må bygge videre på de utbygde strekningene på Østlandet og rundt de andre store byene.

For å sikre mot feilinvestering og store ekstrakostnader ved senere utbygging, skal strekningene som nå bygges, bygges på en slik måte at de legger til rette for eventuell videre utbygging (...)

Dette medlem mener dette må være førende for all utvikling av jernbanen. Dette medlem mener Norden bør ha en felles plan for utvikling av jernbanen

for å få bedre jernbaneforbindelser mellom landene i Sverige, Danmark og Finland, slik at man på lengre sikt får utarbeidet et høyhastighetsnett i Norden som er koblet til kontinentet.

3.17.3 POST 70 KJØP AV PERSONTRANSPORT MED TOG, *kan overføres, kan nyttes under post 71*

Komiteen merker seg at det er bevilget over 5,2 mrd. kroner til kjøp av persontransport. Dette er en økning på om lag 1 mrd. kroner.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre viser til jernbanereformen som ble igangsatt i 2016. Disse medlemmer påpeker at reformen har gitt et bedre togtilbud for passasjerene, og at staten fikk mer jernbane for hver krone som ble brukt på sektoren.

Komiteens medlem fra Venstre mener det må utlyses konkurranse også om trafikkpakke 4, og legger til grunn en besparelse på dette til neste år tilsvarende 82,0 mill. kroner i Venstres alternative statsbudsjett.

3.17.4 POST 71 KJØP AV INFRASTRUKTUR TJENESTER – DRIFT OG VEDLIKEHOLD, *kan nyttes under post 70*

Komiteen merker seg at det over år er blitt et stort vedlikeholdsetterslep. Til tross for noe økning i budsjettet vil vedlikeholdsetterslepet øke ved utgangen av 2023.

Komiteens medlem fra Venstre påpeker at drift og vedlikehold av jernbanen er avgjørende for å opprettholde og videreutvikle en punktlig og sikker jernbane. Dette medlem viser til Venstres alternative budsjett, der det foreslås å øke bevilgningen til vedlikehold av jernbanen med 250 mill. kroner.

3.17.5 POST 73 KJØP AV INFRASTRUKTUR TJENESTER – INVESTERINGER, *kan nyttes under post 74*

Komiteen registrerer at bevilgningen til planlegging og utbygging av ny infrastruktur, inkludert ERTMS, er redusert med om lag 1,5 mrd. kroner. Begrunnelsen ligger i det overordnede målet om å bidra til å kjøle ned økonomien. Komiteen vil bemerke at det allikevel er lagt til rette for å opprettholde fremdrift i oppstartede prosjekter.

Komiteen viser til at Bane NOR har en viss handlingsfrihet til å planlegge og realisere effektpakker på Inter-

City-strekningene innenfor Stortingets totale bevilgninger til disse formålene.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre mener det er uheldig dersom planleggingen av strekningen Stokke-Torp–Sandefjord stopper opp. Disse medlemmer mener derfor at departementer bør legge til rette for at Bane NOR kan fortsette planleggingen på denne strekningen innenfor den totale rammen Stortinget bevilger.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre viser til at det legges opp til å gi Bane NOR SF større operasjonell frihet innenfor porteføljen. Dette innebærer at det ikke nødvendigvis bevilges midler til de enkelte tiltak, men at Bane NOR forplikter seg til å realisere avtalte effektpakker innenfor totalrammen Stortinget bevilger. Med dette utgangspunktet mener disse medlemmer at setningen «Det er heller ikke sett av midlar til jernbanestrekninga Stokke–Sandefjord i 2023» på s. 12 i Prop. 1 S (2022–2023) ikke er i samsvar med intensjonen om porteføljestyring. Samferdselsdepartementet bør ikke begrense Bane NORs handlingsfrihet, men denne strekningen bør kunne vurderes av Bane NOR på lik linje med de andre prosjektene i deres portefølje.

Disse medlemmer viser til fellesprosjektet K5 Arna–Voss. Prosjektet vil gi raskere og tryggere jernbane og vei mellom Arna og Voss, og neste trasé som skal bygges, er traseen mellom Arna og Stanghelle. Disse medlemmer påpeker at strekningen er en av hovedkorridorene mellom øst og vest, og at reguleringsplanen ble godkjent våren 2022. Prosjektet er klart for oppstart i 2024 og trenger midler til fremdrift, slik at prosjektet ikke blir forsinket. Disse medlemmer understreker at veien i dag er ulykkes- og rasutsatt. Det er lav standard på veien og stort behov for vedlikehold og oppgraderinger. Slik veien er i dag, er den lite effektiv for trafikanter og næringsliv og påfører samfunnet store kostnader som følge av de nevnte problemene. Disse medlemmer foreslår derfor å sikre fremdrift i prosjektet slik at byggestart i 2024 lar seg realisere, og foreslår derfor 200 mill. kroner til prosjektet i sine alternative statsbudsjetter for 2023.

3.17.6 POST 74 TILSKUDD TIL TOGMATERIELL MV., *kan overføres*

Komiteen merker seg en viktig satsing på ERTMS ombordutstyr på eksisterende togsett, som er en forutsetning for at eldre togsett kan kjøre på jernbanestrekninger der det nye signalsystemet er rullet ut.

3.17.7 POST 75 TILSKUDD TIL GODSOVERFØRING FRA VEI TIL JERNBANE

Komiteen merker seg at tilskuddsordningen som ble innført i 2018, er blitt godt tatt imot blant godsselskapene, og at den har bidratt til å gi selskapene forutsigbarhet.

3.17.8 POST 76 TILSKUDD TIL KULTURMINNER I JERNBANESektoren

Komiteen registrerer at denne tilskuddsordningen er planlagt evaluert i 2023.

Komiteens medlem fra Venstre påpeker at det er syv museumsjernbaner som er nevnt i Meld. St. 23 (2020–2021) Musea i samfunnet – Tillit, ting og tid. Dette medlem viser til at alle museumsjernbanene står overfor store istandsettingsprosjekter, og økte tilskudd er helt vesentlig for å sikre bærekraftig vedlikehold i årene fremover, slik at man unngår nytt forfall. Dette medlem viser til at regjeringens forslag til tilskudd til museumsjernbanene i realiteten er en reduksjon på én mill. kroner, sammenlignet med fjorårets budsjett, på grunn av manglende prisjustering. På denne bakgrunn foreslår dette medlem i sitt alternative budsjett å bevilge 1,4 mill. kroner ekstra i tilskudd til kulturminner i jernbanesektoren.

3.18 Kap. 4352 Jernbanedirektoratet

Komiteen viser til transport- og kommunikasjonskomiteens enstemmige bestilling to år på rad for å sikre flerbruksterminal på Sørli. Komiteen viser til at det nå er klart for å lage en mulighetsstudie i samarbeid med næringsaktørene lokalt og Bane NOR. Det er kun små midler som trengs for å gjennomføre en slik studie. Komiteen ber derfor regjeringen raskt gi Bane NOR mulighet til effektivt å gjennomføre mulighetsstudien innenfor sitt budsjett for deretter å delta videre i arbeidet for å tilrettelegge for grønne industrietableringer på Sørli ved interesse for dette.

3.19 Kap. 1354 Statens jernbanetilsyn

Komiteen merker seg at midlene er økt for å sette tilsynet i stand til å ivareta nye oppgaver knyttet til markedsovervåkning, utrulling av ERTMS og utvikling av nye digitale løsninger.

3.20 Kap. 1370 Posttjenester

3.20.1 POST 70 KJØP AV POSTTJENESTER, *kan overføres*

Komiteen har merket seg at det foreslås å bevilge 1 260,6 mill. kroner til kjøp av posttjenester. Dette er en økning på 315 mill. kroner i forhold til saldert budsjett

2021. Komiteen vil understreke at posttjenestene er en viktig del av infrastrukturen som bidrar til bosetting og næringsliv, og brukerne skal ha tilgang til gode posttjenester i hele landet samtidig som teknologiutviklingen innebærer at mer og mer av kommunikasjonen skjer digitalt.

Komiteen mener at post- og avisdistribusjon er en viktig del av infrastrukturen som bidrar til bosetting og næringsliv, og en viktig ordning for demokratiet med tanke på informasjon og bruk av yttringsfriheten.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre viser til at det samtidig er et faktum at det blir sendt stadig færre brev, og at det i stedet benyttes digitale løsninger. Parallelt leser stadig flere aviser på digitale plattformer. Dette betyr at det i relativt nær fremtid ligger an til å bli store endringer i posttilbudet. Et moment som må tas i betraktning, er at antallet pakkesendinger øker i betydelig grad som følge av mer netthandel.

3.21 Kap. 5619 Renter av lån til Avinor AS

Komiteen merker seg at renter av statens lån til Avinor AS er beregnet å utgjøre 8,5 mill. kroner for 2023. Dette er 6,0 mill. kroner mindre enn i 2022. Renter av statens lån fastsettes i henhold til vilkår i låneavtaler mellom staten og Avinor AS.

4. Nærings- og fiskeridepartementet – havn og kyst. Budsjettkapitler og komiteens merknader til disse

4.1 Kap. 916 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 forurensning samt lostjenester og meldings- og informasjonstjenester.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre vil fremheve regjeringen Solbergs 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 Meld. St. 10 (2020–2021) Grønnere og smartere – morgendagens maritime næring samt Meld. St. 13 (2020–2021)

Klimaplan for 2021–2030, der det er lagt til rette for å innføre lav- og nullutslippskriterier i nye anbud for ferjesamband i løpet av 2023 og i nye anbud for hurtigbåter i løpet av 2025. Disse medlemmer fremhever at regjeringen Solberg har hatt store satsinger rettet mot grønn omstilling i skipsfarten. Av dette ble det i regjeringen Solbergs tid bevilget midler spesifikt til fylkeskommunene for å støtte innfasingen av lav- og nullutslippsferger. Dette er en satsing som regjeringen ikke har videreført.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til Høyres alternative statsbudsjett, der det er satt av 350 mill. kroner til denne satsingen.

Komiteens medlem fra Venstre mener det trengs en mer målrettet og aktiv politikk for å flytte transport fra land til sjø. I en framtid der det kommer til å bli stadig større fokus på naturinngrepene ved å bygge ny transportinfrastruktur på land, samtidig som det skjer en rivende teknologisk utvikling i retning nullutslipp og mer autonome fartøy til sjøs, ligger alt til rette for at sjøtransport blir en stadig viktigere del av transportsystemet, både innenlands og internasjonalt, og spesielt for gods. Dette medlem forventer derfor at regjeringen vil gi sjøtransporten, inkludert havne- og farledspolitik, en større og strategisk viktigere plass i neste nasjonale transportplan, som skal legges frem i 2024. Dette medlem er også glad for at regjeringen fortsetter arbeidet med Stad skipstunnel, som er et strategisk nøkkelprosjekt for å legge til rette for sikker, stabil og pålitelig helårs sjøtransport langs kysten av Vestlandet. Dette medlem forutsetter at prosjektet går videre som planlagt, med byggestart i 2024.

4.1.1 POST 30 NYANLEGG OG STØRRE VEDLIKEHOLD, *kan overføres*

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til at det i budsjettforliket er foreslått å bevilge 70 mill. kroner til havneutdyping i Gamvik–Nordkyn havn i Mehamn, Gamvik kommune og farleden inn til Borg havn i Fredrikstad kommune, og flertallet foreslår derfor at kap. 916 post 30 økes med 70 mill. kroner sammenlignet med regjeringens forslag.

Komiteens medlem fra Venstre viser til Venstres alternative statsbudsjett, der det foreslås å bevilge 15 mill. kroner til oppgradering av havner i Finnmark.

4.1.2 POST 60 TILSKUDD TIL FISKERIHAVNEANLEGG, *kan overføres*

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre ser med uro på at regjeringen skal i gang med å reversere overføringen av fiskerihavner fra fylkeskommunene til Kystverket, og mener det er lite hensiktsmessig å bruke midler på omorganisering. Disse medlemmer viser til at overføringen av fiskerihavnene til enkelte fylkeskommuner har ført til fortløpende utbygging av fiskerihavner, som blant annet er tilfellet i Vestland fylke med fiskerihavn i Langevåg. Disse medlemmer mener en slik reversering vil medføre en sentralisering av oppgavene og maktflytting fra fylkeskommuner til staten. Disse medlemmer registrerer at de fylkene som har overtatt disse oppgavene, ønsker å beholde ansvaret, og ser en sentralisering av oppgavene og en ny omorganisering som uheldig. Det er ingen i disse fylkene som mener at oppgaven ble løst mer hensiktsmessig da den var sentralisert til et statlig organ istedenfor nær der folk bor.

Disse medlemmer vil peke på at regjeringens vedtak om å flytte ansvaret for fiskerihavneanlegg over fra fylkeskommunene til staten kan ha gitt uheldige konsekvenser for viktige fiskerihavneprosjekt i overgangsperioden. Disse medlemmer vil be regjeringen via sine departement ha god dialog med fylkeskommunene om dette for å hindre at gode og viktige fiskerihavneprosjekt «faller mellom to stoler» i overgangsperioden.

Disse medlemmer vil også peke særskilt på betydningen av å få gjennomført nødvendig utmudring av fiskerihavna på Husøy på Senja i Troms. Dette prosjektet er langt på overtid og handler om framtiden for en av Nord-Norges største og viktigste fiskerihavner. Disse medlemmer mener utmudring av havna på Husøy må prioriteres for snarlig gjennomføring.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til Høyres alternative budsjett, der det er foreslått å redusere bevilgningen på posten med 20 mill. kroner. Dette er midler som regjeringen skulle bruke på å tilbakeføre ansvaret for fiskerihavnene fra fylkeskommuner til Kystverket og staten.

4.1.3 POST 70 TILSKUDD FOR OVERFØRING AV GODS FRA VEI TIL SJØ, *kan overføres*

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til at det i budsjettforliket er foreslått å redusere utgiftene til tilskudd til nærskipfart med 15 mill. kroner, og flertallet foreslår derfor at kap. 916 post 70 reduseres med 15 mill. kroner sammenlignet med regjeringens forslag.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre merker seg at denne posten skal bidra til å flytte gods fra vei til sjø, og at regjeringspartiene med Sosialistisk Venstreparti nå reduserer denne med nær 50 pst., dette på tross av at godsoverføring i generelle merknader og budsjettfremleggelsen fremstilles som et satsingsområde for disse partiene. Disse medlemmer mener en så omfattende reduksjon i posten ikke kan anses som en satsing.

Komiteens medlem fra Venstre påpeker at transport med skip og jernbane har lavere klimagassutslipp per tonnkilometer enn transport av gods på vei. Overføring av gods fra vei til sjø og bane gir reduserte klimagassutslipp, bedre luftkvalitet og mindre støy. Dette medlem mener det må arbeides aktivt for å lykkes med målet om å overføre mer gods til sjø og bane på bekostning av veitransport, og merker seg at det blant annet er behov for økte økonomiske midler for å lykkes med dette arbeidet. På denne bakgrunn foreslår dette medlem å øke tilskuddet for å overføre gods fra vei til sjø og bane med 12,5 mill. kroner.

4.2 Kap. 3916 Kystverket

Komiteen merker seg at denne posten omfatter refusjoner, eksterne inntekter og inntekter knyttet til statens beredskap mot akutt forurensning.

5. Kommunal- og distriktsdepartementet – IKT-politikk. Budsjettkapitler og komiteens merknader til disse

5.1 Kap. 541 IT- og ekompolitikk

Komiteen merker seg blant annet at sentrale mål med IT- og ekompolitikken er å sikre likeverdige tilbud i hele Norge og dermed et avgjørende grunnlag for næringsliv, verdiskaping og deltakelse for hele befolkningen. Det er også viktig at området bidrar til at forvaltningen er åpen og har høy tillit blant innbyggerne.

5.1.1 POST 22 UTVIKLING, GJENNOMFØRING OG SAMORDNING AV IT- OG EKOMPOLITIKKEN, *kan overføres, kan nyttes under post 70*

Komiteen viser til at bevilgningen skal benyttes til gjennomføring og videreutvikling av IT- og ekompolitikken. Det er i Prop. 1 S (2022–2023) foreslått å bevilge 15 mill. kroner.

5.1.2 POST 50 FORSKNINGSPROGRAMMER

Komiteen viser til at bevilgningen på 130,3 mill. kroner skal bidra til å dekke samfunnets behov for langsiktig kunnskapsbygging innenfor IT-forskning og forskning på elektronisk kommunikasjon i regi av Norges forskningsråd. Kunnskap om sikkerhet i digital kommunikasjon og velfungerende nett er blant målene for forskningen.

5.1.3 POST 60 BREDBÅNDSUTBYGGING

Komiteen påpeker at digital infrastruktur som bredbånd og mobilnett binder Norge sammen og er helt avgjørende for bosetting og arbeidsplasser i hele landet. I dagens samfunn er dette grunnleggende infrastruktur på lik linje med strøm. Det er derfor et viktig politisk ansvar å bidra til å sikre at alle husstander med fastboende samt bedrifter får tilgang på denne infrastrukturen så raskt som mulig.

Komiteen merker seg at staten gjennom bredbåndstilskuddet tar ansvar for bredbåndsutbygging i områder der det ikke er kommersielt grunnlag for utbygging. Ordningen forvaltes av fylkeskommunene.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, peker på at virusutbruddet og nedstengningen av landet som ledet til behov for både hjemmeskole og hjemmekontor, viser at det er et paradoks at det i 2021 var såpass mange husstander som fortsatt manglet denne infrastrukturen på grunn av manglende utbygging i deler av landet.

Flertallet merker seg at bevilgningen til bredbåndsutbygging er foreslått styrket med 100 mill. kroner i Prop. 1 S (2022–2023).

Et annet flertall, komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til at det i budsjettforliket er foreslått å redusere utgiftene til satsing på bredbånd med 50 mill. kroner, og dette flertallet foreslår derfor at kap. 541 post 60 reduseres med 50 mill. kroner sammenlignet med regjeringens forslag.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet viser til at gode rammebetingelser over tid har bidratt til at utbyggingen av bredbånd nå skjer raskt i hele landet. I første halvår 2022 hadde 92,5 pst. av husstandene tilgang til over 1 000 mbit/s nedstrøms hastighet, en økning fra litt over 50 pst. første halvår 2020. I 2018 var det bare 40 pst. Utbyggingen går så fort at man gjennom en statlig støtteordning ikke rekker å finne ut hvor pengene best skal brukes. I et stramt budsjett mener derfor disse medlemmer at en økning i bredbåndstilskuddet ikke er rett prioritering av felleskapets penger.

Disse medlemmer mener regjeringen heller bør rette fokus mot hvordan næringsliv og industri skal utnytte mulighetene for innovasjon og nye forretningsmodeller ved å bruke 5G-teknologien til å dele og bruke data på nye måter. Skal vi ha verdensledende industri, havbruk, helse, omsorg og tjenester, må vi ligge i forkant når det gjelder å utnytte de digitale mulighetene. Da må rammebetingelsene for mer forskning og mer innovasjon i næringslivet prioriteres.

Disse medlemmer er enig med regjeringspartiene i viktigheten av at alle skal kobles på. Derfor satte regjeringen Solberg også mål om at samtlige norske husstander og virksomheter skal få tilbud om høyhastighetsbredbånd innen utgangen av 2025 i Meld. St. 28 (2020–2021) Vår felles digitale grunnmur. Når det gjelder de aller ytterste utkantene i landet vårt, der det er vanskelig å bygge ut bredbånd, skal distriktsrabatten som ble gitt i 5G-auksjonen bidra. De tre 5G-utbyggerne har allerede fått betalt for å dekke hele Norge med trådløst høyhastighetsbredbånd. De trenger ikke å få betalt en gang til.

Komiteens medlem fra Venstre foreslår i sitt alternative budsjett å øke bevilgningen til bredbåndsutbygging i distriktene. Totalt foreslår Venstre å bruke 500 mill. kroner på dette formålet. Dette medlem påpeker at flere distriktskommuner har store digitale utfordringer. Raskere bredbånd betyr bedre tilgang på digitale tjenester for både bedrifter og husholdninger. Dette medlem understreker at det gir store nytteverdier for den enkelte og for bedriftene.

5.1.4 POST 70 FORVALTNINGSUTVIKLING, IT- OG EKOMPOLITIKK, *kan nyttes under post 22*

Komiteen viser til at det på posten bevilges diverse tilskudd og kontingenter innenfor forvaltningsutvikling for IT- og ekompolitikk.

Komiteen påpeker viktigheten av å motvirke digitalt utenforskap. Komiteen viser til at formålet med ordningen er å bidra til at alle innbyggere gis mulighet til å bli digitalt kompetente, slik at de kan bruke digitale verktøy og tjenester fra offentlige og private aktører.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til at Høyre i sitt alternative budsjett har avsatt 7,3 mill. kroner til dette.

5.2 Kap. 542 og kap. 3542 Internasjonalt samarbeid

5.2.1 POST 1 DRIFTSUTGIFTER

Komiteen merker seg at bevilgningen dekker utgifter til lønn og drift for nasjonale eksperter til EU-kommisjonen som del av deltakelse i EU-programme-

ne. Det foreslås i Prop. 1 S (2022–2023) å bevilge 4,9 mill. kroner.

5.2.2 POST 70 INTERNASJONALE PROGRAM, *kan overføres*

Komiteen merker seg at bevilgningen dekker EU-programmer som Norge tar del i etter EØS-avtalen. Det foreslås i Prop. 1 S (2022–2023) å bevilge 356,9 mill. kroner.

5.2.3 KAP. 3542 POST 1 REFUSJON FRA UTENRIKSDEPARTEMENTET

Komiteen merker seg at bidrag i internasjonale organisasjoner godkjennes som offisiell utviklingshjelp, og at disse bidragene hører inn under kap. 3542. Det foreslås i Prop. 1 S (2022–2023) å bevilge 2,7 mill. kroner.

5.3 Kap. 543 og kap. 3543 Nasjonal kommunikasjonsmyndighet

Komiteen merker seg at Nasjonal kommunikasjonsmyndighet skal bidra til å sikre folk og brukere i hele landet gode, rimelige og framtidsrettede elektroniske kommunikasjonstjenester. Nasjonal kommunikasjonsmyndighet har et særskilt ansvar knyttet til sikkerhet og beredskap i ekomnett og for tilhørende tjenester.

6. Oppfølging av anmodningsvedtak

Komiteen viser til at regjeringen i budsjettproposisjonen gjør rede for oppfølging av i alt 42 anmodningsvedtak under Samferdselsdepartementets ansvarsområde, samt fem anmodningsvedtak under Kommunal- og distriktsdepartementet, som hører under komiteens ansvarsområde.

Videre viser komiteen til at anmodningsvedtakene behandles endelig ved behandlingen av Meld. St. 4 (2022–2023) Anmodnings- og utredningsvedtak i Stortingssesjonen 2021–2022.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til regjeringens rapportering på ulike anmodningsvedtak i budsjettproposisjonen. Flertallet tar i denne innstillingen ikke stilling til realiteten i de enkelte forslagene eller regjeringens konklusjon om videre rapportering eller ikke. Det vil bli gjort ved behandlingen av Meld. St. 4 (2022–2023).

Komiteens medlem fra Venstre har en merknad til følgende vedtak:

Anmodningsvedtak nr. 1232 (2020–2021), 15. juni 2021

Komiteens medlem fra Venstre mener infrastruktur for hydrogen, biogass og elektrisitet må utvikles raskt for å støtte opp om den grønne omstillingen transportsektoren skal gjennom. Dette medlem viser til mindretallets merknader om utvikling av slik infrastruktur i Innst. 446 S (2021–2022) og mindretallsforslagene i denne om etablering av fyllestasjoner for biogass og hydrogen:

«Stortinget ber regjeringen i en tilleggsavtale gi Enova ansvaret for etablering av 30 offentlig tilgjengelige fyllestasjoner for hydrogen innen 2026.»

og

«Stortinget ber regjeringen i en tilleggsavtale gi Enova ansvaret for etablering av et nasjonalt nettverk av fyllestasjoner med flytende biogass innen 2026.»

Dette medlem mener Enova snarest bør få i oppdrag å utvikle slike nettverk av fyllestasjoner, slik at vi når målet om minst 50 pst. kutt i transportsektoren innen 2030. Dette medlem mener i tillegg det haster å få på plass flere ladestasjoner for elektriske kjøretøy. Dette medlem påpeker at antallet elbiler øker raskt, og mener flere ladestasjoner akkurat nå er spesielt viktig for å øke innfasingen av tyngre elektriske kjøretøy. Dette medlem viser til anmodningsvedtak nr. 1232, 15. juni 2021 om å utarbeide en forbrukervennlig lade-strategi. Dette medlem merker seg at regjeringen varslet at en ladestrategi skulle komme høsten 2022, og at regjeringen anser anmodningsvedtaket som utkvitert. Dette medlem merker seg videre at denne strategien fortsatt ikke er lagt fram, og mener derfor at anmodningsvedtaket ikke er fulgt opp.

7. Forslag fra mindretall**Forslag fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre:***Forslag 1*

Stortinget ber regjeringen sikre at Fellesprosjektet Ringeriksbanen og ny E16 (FRE16) gjennomføres i tråd med vedtatte planer i regi av Nye Veier AS.

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen sikre at den statlige reguleringsplanen for Fellesprosjektet Ringeriksbanen og ny E16 (FRE16) må ligge til grunn for videre arbeid og utbygging, uavhengig av utbygger, for å unngå ytterligere forsinkelser.

Forslag fra Høyre og Venstre:*Forslag 3*

Stortinget ber regjeringen videreutvikle tilskuddsordningen for de fem mindre byområdene, med mål om å sikre mer forutsigbarhet enn hva engangsutbetalinger gir.

Forslag fra Fremskrittspartiet:*Forslag 4*

Stortinget ber regjeringen øremerke midler avsatt til fylkesveier under kap. 1320 til veiformål.

Forslag 5

Stortinget ber regjeringen avvike den særnorske standarden med utbygging av to/tre feltsvei og legge til grunn utbygging av smal firefeltsvei som ny standard.

Forslag fra Venstre:*Forslag 6*

Stortinget ber regjeringen sikre rask fremdrift av tilleggsavtale til byvekstavtalen i Bergensområdet og at alle nødvendige vedtak fattes innen utgangen av 2023. Det forutsettes at statlig finansieringsbidrag til Bybanen til Åsane utgjør minimum 70 pst. av total kostnad, jf. løfte i Hurdalsplattformen.

8. Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti.

Komiteen viser til proposisjonen og merknadene og råar Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

Rammeområde 17 (Transport og kommunikasjon)

I

På statsbudsjettet for 2023 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>	15 007 000	
	50	Forskningsprogrammer	130 302 000	
	60	Bredbåndsutbygging	362 685 000	
	70	Forvaltningsutvikling, IT- og ekompolitikk, <i>kan nyttes under post 22</i>	39 433 000	
542		Internasjonalt samarbeid		
	1	Driftsutgifter.....	4 851 000	
	70	Internasjonale program, <i>kan overføres</i>	356 897 000	
543		Nasjonal kommunikasjonsmyndighet		
	1	Driftsutgifter, <i>kan overføres</i>	244 454 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	15 607 000	
	70	Telesikkerhet og -beredskap, <i>kan overføres</i>	182 866 000	
	71	Funksjonell internettilgang og telefontjeneste til alle, <i>kan overføres</i>	10 284 000	
916		Kystverket		
	1	Driftsutgifter, <i>kan nyttes under post 45</i>	2 127 350 000	
	21	Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres</i>	33 700 000	
	30	Nyanlegg og større vedlikehold, <i>kan overføres</i>	655 900 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 1</i>	196 700 000	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres</i>	36 100 000	
	70	Tilskudd for overføring av gods fra vei til sjø, <i>kan overføres</i>	18 300 000	
	71	Tilskudd til effektive og miljøvennlige havner, <i>kan overføres</i>	98 200 000	
1300		Samferdselsdepartementet		
	1	Driftsutgifter.....	171 700 000	
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner.....	30 200 000	
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	77 800 000	
	72	Tilskudd til samferdselsberedskap.....	3 000 000	
1301		Forskning og utvikling mv.		
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	11 200 000	
	50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	139 200 000	
	70	Pilotprosjekter for utslippsfrie anleggsplasser.....	63 800 000	
1310		Flytransport		
	70	Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan overføres</i>	942 100 000	
1313		Luftfartstilsynet		
	1	Driftsutgifter.....	286 500 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
1314		Statens havarikommisjon		
	1	Driftsutgifter.....	90 100 000	
1315		Tilskudd til Avinor AS		
	71	Tilskudd til pålagte oppgaver	1 660 000 000	
1320		Statens vegvesen		
	1	Driftsutgifter.....	4 233 100 000	
	22	Drift og vedlikehold av riksveier, <i>kan overføres, kan nyttes under post 29 og post 30</i>	9 361 400 000	
	28	Trafikant- og kjøretøytilsyn, <i>kan overføres</i>	2 292 300 000	
	29	OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	3 020 000 000	
	30	Riksveiinvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 22 og post 29 og kap. 1332, post 66</i>	10 114 000 000	
	61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	414 000 000	
	64	Utbedring på fylkesveier for tømmertransport, <i>kan overføres</i>	21 000 000	
	65	Tilskudd til fylkesveier, <i>kan overføres</i>	389 600 000	
	66	Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljøer, <i>kan overføres</i>	22 100 000	
	72	Tilskudd til riksveiferjedriften, <i>kan overføres</i>	3 146 600 000	
	73	Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene...	647 700 000	
1321		Nye Veier AS		
	70	Tilskudd til Nye Veier AS	6 103 100 000	
1323		Vegtilsynet		
	1	Driftsutgifter.....	19 400 000	
1330		Særskilte transporttiltak		
	60	Utvidet TT-ordning for brukere med særskilte behov, <i>kan overføres</i>	316 500 000	
	70	Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen–Kirkenes	1 075 000 000	
	76	Reiseplanlegger og elektronisk billettering, <i>kan overføres</i>	82 800 000	
	77	Kjøp av tjenester fra Entur AS.....	20 000 000	
	78	Tettere samarbeid om data.....	30 400 000	
1332		Transport i byområder mv.		
	63	Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter, <i>kan overføres</i>	2 145 000 000	
	65	Konkurransen Smartere transport, <i>kan overføres</i>	11 100 000	
	66	Tilskudd til byområder, <i>kan overføres</i>	3 302 300 000	
1352		Jernbanedirektoratet		
	1	Driftsutgifter.....	367 200 000	
	21	Spesielle driftsutgifter – utredninger, <i>kan overføres</i>	135 900 000	
	70	Kjøp av persontransport med tog, <i>kan overføres, kan nyttes under post 71</i>	5 207 100 000	
	71	Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold, <i>kan nyttes under post 70</i>	7 838 800 000	
	73	Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer, <i>kan nyttes under post 74</i>	17 482 500 000	
	74	Tilskudd til togmateriell mv., <i>kan overføres</i>	201 200 000	
	75	Tilskudd til godsoverføring fra vei til jernbane.....	94 900 000	
	76	Tilskudd til kulturminner i jernbanesektoren	25 000 000	
1354		Statens jernbanetilsyn		
	1	Driftsutgifter.....	101 000 000	
1370		Posttjenester		
	70	Kjøp av posttjenester, <i>kan overføres</i>	1 260 600 000	
Totale utgifter			87 485 836 000	

Kap.	Post Formål	Kroner	Kroner
Inntekter			
3542	Internasjonalt samarbeid		
	1 Refusjon fra Utenriksdepartementet	2 713 000	
3543	Nasjonal kommunikasjonsmyndighet		
	1 Diverse gebyrer	309 000	
	70 Inntekter fra gjennomførte frekvensauksjoner	609 400 000	
3916	Kystverket		
	2 Andre inntekter	13 800 000	
4300	Samferdselsdepartementet		
	1 Refusjon fra Utenriksdepartementet	700 000	
4313	Luftfartstilsynet		
	1 Gebyrinntekter	167 600 000	
4320	Statens vegvesen		
	1 Salgsinntekter m.m.	172 300 000	
	2 Diverse gebyrer	450 000 000	
	3 Refusjoner fra forsikringselskaper	125 800 000	
	4 Billettinntekter fra riksveiferjedriften.....	689 900 000	
4321	Nye Veier AS		
	86 Driftskreditt.....	900 000 000	
4330	Særskilte transporttiltak		
	1 Gebyrer.....	20 000 000	
4352	Jernbanedirektoratet		
	1 Diverse inntekter	4 500 000	
4354	Statens jernbanetilsyn		
	1 Gebyrer for tilsyn med tau- og kabelbaner og fornøvelsesinnretninger	14 400 000	
5619	Renter av lån til Avinor AS		
	80 Renter.....	8 500 000	
Totale inntekter			3 179 922 000

II

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Nærings- og fiskeridepartementet i 2023 kan:

1.

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 916 post 1	kap. 3916 post 2 og kap. 5574 post 77
kap. 916 post 45	kap. 3916 post 2 og kap. 5574 post 77

Merinntekt som gir grunnlag for overskridelse, skal også dekke merverdiavgift knyttet til overskridelsen, og berører derfor også kap. 1635 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. 3916 post 2 til følgende formål under kap. 916 post 30:

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

III

Fullmakt til å overskride

Stortinget samtykker i at Nærings- og fiskeridepartementet i 2023 kan overskride bevilgningen under kap. 916 Kystverket, post 21 Spesielle driftsutgifter med inntil 70 mill. kroner per aksjon dersom det er nødvendig å sette i verk tiltak mot akutt forurensing uten opphold og før Kongen kan gi slikt samtykke.

IV

Bestillingsfullmakter

Stortinget samtykker i at Nærings- og fiskeridepartementet i 2023 kan gi Kystverket fullmakt til å forplikte staten for framtidige budsjettår ut over gitt bevilgning under kap. 916 Kystverket, post 30 Nyanlegg og større vedlikehold for prosjekter som ikke er omtalt med kostnadsramme overfor Stortinget, med samlet ramme for gamle og nye forpliktelser med inntil 745 mill. kroner.

V

Tilsagnsfullmakter

Stortinget samtykker i at Nærings- og fiskeridepartementet i 2023 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
916	Kystverket	
	60 Tilskudd til fiskerihavneanlegg	36,1 mill. kroner
	70 Tilskudd for overføring av gods fra vei til sjø	90 mill. kroner
	71 Tilskudd til effektive og miljøvennlige havner	90 mill. kroner

VI

Fullmakt til postering mot mellomværendet med statskassen

Stortinget samtykker i at Nærings- og fiskeridepartementet i 2023 kan gi 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.

VII

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2023 kan:

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. 1320 post 72	kap. 4320 post 4
kap. 1352 post 1	kap. 4352 post 1
kap. 1354 post 1	kap. 4354 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.

VIII

Tilsagnsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2023 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	
	64 Utbedring på fylkesveier for tømmertransport	21 mill. kroner
	66 Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljøer	10 mill. kroner
1352	Jernbanedirektoratet	
	74 Tilskudd til togmateriell mv.	750 mill. kroner

IX

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser for investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2023 kan:

1.

starte opp, herunder foreta bestillinger og gi tilsagn i dette investeringsprosjektet:	Virksomhet	innenfor en kostnadsramme på:
Kjøp av 25 nye lokal- og regiontog	Norske tog AS	3 728 mill. kroner

Fullmakten gjelder også forpliktelser som inngås i senere budsjettår, innenfor kostnadsrammen for prosjektet. Kostnadsrammen er oppgitt i 2023-kroner. Samferdselsdepartementet gis fullmakt til å pris- og valutakursjustere kostnadsrammen i senere år.

2.

gjennomføre dette tidligere godkjente investeringsprosjektet, herunder foreta bestillinger og gi tilsagn:	Under kap./post	innenfor endret kostnadsramme på:
E6/rv. 827 Bognes–Skarberget og Drag–Kjøpsvik	1320/30	1 041 mill. kroner

Fullmakten gjelder også forpliktelser som inngås i senere budsjettår, innenfor kostnadsrammen for prosjektet. Kostnadsrammen er oppgitt i 2023-kroner. Samferdselsdepartementet gis fullmakt til å pris- og valutakursjustere kostnadsrammen i senere år.

3. forplikte staten for fremtidige budsjettår ut over gitt bevilgning og gi tilsagn om tilskudd inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år			
				2024	2025	2026	2027
1352		Jernbanedirektoratet					
	73	Kjøp av infrastruktur-tjenester – investeringer	57 690 mill. kroner	15 730 mill. kroner	14 860 mill. kroner	13 990 mill. kroner	13 110 mill. kroner

4. forplikte staten for fremtidige budsjettår ut over gitt bevilgning, herunder foreta bestillinger og gi tilsagn, for prosjekter som ikke er omtalt med kostnadsramme overfor Stortinget, inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år	
1320		Statens vegvesen			
	30	Riksveiinvesteringer: prosjekter uten kostnadsramme	7 220 mill. kroner		3 250 mill. kroner

5. forplikte staten for fremtidige budsjettår ut over gitt bevilgning, herunder foreta bestillinger og gi tilsagn, for planlegging mv. av prosjekter med kostnadsanslag over 1 000 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	Riksveiinvesteringer: planlegging, forberedende arbeider og grunnerverv	750 mill. kroner

X

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

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2023 kan:

1. forplikte staten for fremtidige budsjettår ut over gitt bevilgning, herunder foreta bestillinger og gi tilsagn, 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 av riksveier	15 400 mill. kroner	4 800 mill. kroner

2. forplikte staten for fremtidige budsjettår ut over gitt bevilgning og gi tilsagn om tilskudd, inntil følgende beløp:

Kap.	Post Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år			
			2024	2025	2026	2027
1352	Jernbanedirektoratet					
	71 Kjøp av infrastruktur-tjenester – drift og vedlikehold	25 860 mill. kroner	7 050 mill. kroner	6 660 mill. kroner	6 270 mill. kroner	5 880 mill. kroner

XI

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser ut over budsjettåret for kjøp av transporttjenester

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2023 kan forplikte staten for fremtidige budsjettår ut over gitt bevilgning og gi tilsagn om tilskudd inntil følgende beløp:

Kap.	Post Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år
1320	Statens vegvesen		
	72 Tilskudd til riksveiferjedriften	20 500 mill. kroner	3 300 mill. kroner
1352	Jernbanedirektoratet		
	70 Kjøp av persontransport med tog	8 200 mill. kroner	1 900 mill. kroner

XII

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser for Nye Veier AS

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2023 kan forplikte staten for fremtidige budsjettår ut over gitt bevilgning og gi tilsagn om tilskudd 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 til Nye Veier AS	24 400 mill. kroner	6 100 mill. kroner

XIII

Salg og bortfeste av fast eiendom

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2023 kan selge og bortfeste fast eiendom inntil en verdi av 50 mill. kroner i hvert enkelt tilfelle.

XIV

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

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2023 for det togmateriellet som inngår i statens kjøp av persontransporttjenester med tog på kap. 1352 Jernbanedirektoratet, post 70 Kjøp av persontransport med tog, kan:

- a. gi en restverdigaranti for bokførte verdier på inntil 7 993 mill. kroner
- b. gi ytterligere restverdigaranti til oppgraderinger og nyinvesteringer innenfor en ramme på inntil 11 954 mill. kroner. Det legges til grunn 75 pst. restverdigaranti.

XV

Fullmakt til postering mot mellomværendet med statskassen

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2023 kan gi Statens vegvesen fullmakt knyttet til forpliktelser ved forskutteringer som skal føres opp i statens kapitalregnskap konto 840013 Deposita og avsetninger under Samferdselsdepartementet med motpostering mellomværende med statskassen.

XVI

Fullmakt til å valutakursjustere kostnadsramme

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet kan valutakursjustere den tidligere vedtatte kost-

nadsrammen på 8 054 mill. kroner (2022-kroner) for kjøp av nye langdistansetog.

XVII

Fastsette takst for lette nullutslippsskjøretøy

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet kan, dersom det er vedtatt av lokale myndigheter, fastsette en takst for lette nullutslippsskjøretøy i takstgruppe 1 på inntil 70 pst. av ordinær takst i eksisterende og fremtidige bompengeprosjekter.

XVIII

Aktivere justert driftskredittramme i Nye Veier AS

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2023 aktiverer justert driftskredittramme til Nye Veier AS i statens kapitalregnskap.

XIX

Oppheving av anmodningsvedtak

Vedtak nr. 1240, 15. juni 2021, oppheves.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 13. desember 2022

Erling Sande

leder og ordf. for proposisjonens kap. 2 Oppmodningsvedtak

Jone Blikra

ordf. for kap. 1352, 4352, 1354, 4354

Liv Kari Eskeland

ordf. for kap. 1301

Mona Fagerås

ordf. for kap. 1370

Trond Helleland

ordf. for kap. 1332

Geir Adelsten Iversen

ordf. for kap. 916, 3916

Erlend Larsen

ordf. for kap. 1310, 4312, 1313, 4313, 1315, 5619

Kirsti Leitrø

ordf. for kap. 1320, 4320

Geir Inge Lien

ordf. for kap. 1330, 4330

Nils Kristen Sandtrø

ordf. for kap. 541, 542, 3542, 543, 3543

André Skjelstad

ordf. for kap. 1314, 1323

Morten Stordalen

ordf. for kap. 4331

Frank Edvard Sve

ordf. for kap. 1300, 4300, 1321

VEDLEGG 1



**DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Statsråden

Stortingets Presidentskap
Ekspedisjonskontoret
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

22/788-56

7. november 2022

Rettelser i Prop. 1 S (2022–2023) for Samferdselsdepartementet

Det er oppdaget noen feil i Samferdselsdepartementets fagproposisjon for 2023. Disse er redegjort for i vedlegget.

Fagproposisjonen er skrevet basert på tilgjengelig informasjon per medio september 2022. Jeg er i løpet av oktober blitt kjent med ny informasjon om Nye Veiers utbyggingsplaner og fremdriften i signal- og sikringssystemet ERTMS. Disse to sakene redegjør jeg også for i vedlegget.

Med hilsen

A handwritten signature in black ink, reading "Jon-Ivar Nygård".

Jon-Ivar Nygård

Vedlegg

Kopi

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité

VEDLEGG TIL VEDLEGG 1

Prop. 1 S (2022–2023) Samferdselsdepartementet – rettelser per 7. november 2022

1 Rettelser

På side 74, 1. spalte, 5. avsnitt står det:

«Det er rapportert at 224 personer har fått redusert innendørs støy til under 38 dB i 2021.»

Dette skal være:

«Det er rapportert at 194 personer har fått redusert innendørs støy til under 38 dB i 2021.»

På side 74, 2. spalte, 2. avsnitt står det:

«Statens vegvesen og Nye Veier har jobbet med å utvikle indikatoren for naturmangfold fra Nasjonal transportplan 2022–2033. Indikatoren: «Antall dekar inngrep i naturområder med nasjonal og vesentlig regional verdi», testes ut.»

Dette skal være:

«Statens vegvesen og Nye Veier har jobbet med å utvikle indikatoren for naturmangfold fra Nasjonal transportplan 2022–2033. Indikatoren: «Netto antall dekar inngrep i naturområder med nasjonal eller vesentlig regional verdi», testes ut.»

I tabellen på side 125 står det:

«

		Mill. kr	
		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad
E6	Kvæangsfjellet, Troms og Finnmark	-	1 779

»

Dette skal være:

«

		Mill. kr	
		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad
E6	Kvæangsfjellet, Troms og Finnmark	-	2 137

»

På side 135, 1. spalte, 1. avsnitt under overskriften *Belønningsmidler i byvekstavtaler*, står det:

«Det settes av om lag 1 270 mrd. kr.»

Dette skal være:

«Det settes av om lag 1 270 mill. kr.»

2 Ny informasjon og endringer som følge av det

2.1 Ny informasjon om Nye Veier AS' utbyggingsportefølje

På side 13 og 14 er det opplyst at Nye Veier AS foreløpig har lagt opp til anleggsstart av tre store prosjekt/delprosjekt. På side 83 og 98 er disse tre prosjektene listet opp sammen med to mindre utbedringstiltak.

Delprosjektet E6 Roterud–Storhove var ikke listet opp under aktuelle nye strekninger, men vurderes nå av selskapet som aktuelt for utbygging i 2023. Kontrakt er signert, og kontraktsformen i dette prosjektet er samhandling med entreprenør, der entreprenøren har ansvaret for å utarbeide reguleringsplan i samarbeid med Nye Veier. Oppstart av utbygging avhenger av en godkjent reguleringsplan. Delprosjektet inngår som en del av prosjektet E6 Moelv–Øyer, der det som varslet i Prop. 1 S (2022–2023) for Samferdselsdepartementet også foreløpig er lagt opp til anleggsstart på delprosjektet E6 Storhove–Øyer.

Nye Veier AS legger derfor foreløpig opp til anleggsstart av fire store prosjekt/delprosjekt og to mindre utbedringstiltak:

- E6 Ulsberg–Melhus i Trøndelag (delprosjektet E6 Berkåk–Vindåsliene)
- E6 Moelv–Øyer i Innlandet (på de to delprosjektene E6 Roterud–Storhove og E6 Storhove–Øyer)
- E6 Sørrelva–Borkamo i Nordland
- rv. 13 Skare–Sogndal i Rogaland og Vestland (mindre utbedringstiltak)
- E136 Dombås–Vestnes i Innlandet og Møre og Romsdal (mindre utbedringstiltak).

2.2 Ny informasjon om fremdriften i ERTMS-prosjektet

Samferdselsdepartementet har fått ny informasjon om fremdriften i prosjektet med nytt signal- og sikringssystem, ERTMS.

På side 16, 1. spalte, siste avsnitt, står det:

«Det blir i løpet av våren 2023 innført timefrekvens til og fra Gjøvik som følge av ferdigstilling av kryssingsspor og ERTMS.»

Basert på den nye informasjonen, skal dette skal være:

«Det blir fra desember 2022 innført timefrekvens til og fra Gjøvik ved å nytte midlertidig løysing fram til ERTMS er ferdigstilt.»

På side 170, 1. spalte, andre strekpunkt, står det:

«Viktige satsinger på jernbanen omfatter bl.a.:

- timesfrekvens til og fra Gjøvik som følge av ferdigstillelse av kryssingsspor og ERTMS.»

Basert på den nye informasjonen, skal dette være:

«Viktige satsinger på jernbanen omfatter bl.a.:

- timesfrekvens til og fra Gjøvik som følge av midlertidige tiltak i påvente av innføring av ERTMS.»

På side 171, 2. spalte, andre strekpunkt, står det:

«I 2023 prioriterer regjeringen:

- innføring av timesfrekvens til og fra Gjøvik som følge av ferdigstillelse av kryssingsspor og ERTMS»

Basert på den nye informasjonen, skal dette være:

«I 2023 prioriterer regjeringen:

- innføring av timesfrekvens til og fra Gjøvik som følge av midlertidige tiltak i påvente av innføring av ERTMS»

På side 180, 2. spalte, står det:

«Bane NOR har besluttet å utsette å ta i bruk det nye signalsystemet på Gjøvikbanen. Dette vil ikke få noen negative følger for dagens togtilbud, men vil medføre at de planlagte tilbudsforbedringene med innføring av timesfrekvens over hele driftsdøgnet på Gjøvikbanen må utsettes fra desember 2022 til våren 2023.»

Basert på den nye informasjonen, skal dette skal være:

«Bane NOR har besluttet å utsette å ta i bruk det nye signalsystemet på Gjøvikbanen til utgangen av 2023. Vy Gjøvikbanen og Bane NOR har vurdert avbøtende tiltak for å realisere planlagt timefrekvens på Gjøvikbanen uten ERTMS. Det legges opp til en midlertidig løsning med manuell betjening av stasjoner med kryssing slik at timefrekvens kan kjøres som opprinnelig planlagt fra desember 2022 og frem til ERTMS blir tatt i bruk.»



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets Presidentskap
Ekspedisjonskontoret
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

22/788-58

23. november 2022

Rettelse i Prop. 1 S (2022-2023) for Samferdselsdepartementet

Det er oppdaget en trykkfeil i Prop. 1 S (2022–2023) for Samferdselsdepartementet.

På side 66, 1. spalte, 4. avsnitt under overskriften *Flytting av Bodø lufthavn*, står det:
«Som en del av finansieringsplanen for den nye lufthavnen er det lagt til grunn at Avinor skal få et statlig tilskudd til kjøp av dagens flyplasstomt fra Forsvarsbygg. Regjeringen legger til grunn at denne transaksjonen gjennomføres i 2023, og 577 mill. kr av bevilgningen settes av til formålet. Bevilgningen tilsvares av en inntekt på samme beløp på Forsvarsdepartementets budsjett, jf. kap. 4710 Forsvarsbygg og nybygg og nyanlegg, post 47 Salg av eiendom, i Prop. 1 S (2022–2023) for Forsvarsdepartementet.»

Det riktige skal være at regjeringen legger til grunn at 557 mill. kr av bevilgningen settes av til formålet, jf. også inntektsforslaget på kap. 4710, post 47.

Med hilsen

Jon-Ivar Nygård

Kopi
Stortingets transport- og kommunikasjonskomité



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets Presidentskap
Ekspedisjonskontoret
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

22/788-59

29. november 2022

Endrede forutsetninger fra Prop. 1 S (2022–2023) for Samferdselsdepartementet

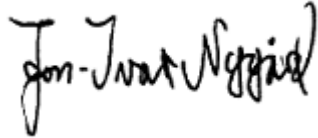
Jeg viser til Prop. 1 S (2022–2023) for Samferdselsdepartementet og brev om rettelser og presiseringer i Prop. 1 S (2022–2023) datert 7. november 2022. Fagproposisjonen er skrevet basert på tilgjengelig informasjon per medio september 2022, mens rettbrevet tok utgangspunkt i situasjonen ved månedsskiftet oktober/november. Situasjonen endres fortløpende, og er nå på nytt endret siden budsjettet ble lagt fram og rettbrevet sendt. Jeg er nå blitt kjent med oppdaterte prognoser om Nye Veier AS' utbyggingsplaner.

På side 13 og 14 i Samferdselsdepartementets fagproposisjon for 2023 er det opplyst at Nye Veier AS foreløpig har lagt opp til anleggsstart av tre store prosjekt/delprosjekt. På side 83 og 98 er disse tre prosjektene listet opp sammen med to mindre utbedringstiltak. I brev om rettelser og presiseringer i fagproposisjonen datert 7. november er det opplyst om at delprosjektet E6 Roterud–Storhove, som ikke var listet opp under aktuelle nye strekninger, vurderes av selskapet som aktuelt for utbygging i 2023.

Ny informasjon om pris- og kostnadsutvikling i Nye Veier AS' portefølje medfører at selskapets likviditet for 2023 vil være bundet opp i prosjekter hvor selskapet har inngått bindende kontrakter. Ved Stortingets behandling av Prop. 1 S (2021–2022), jf. Innst. 13 S (2021–2022), ble Samferdselsdepartementet gitt fullmakt til å forplikte staten for en ramme på 23,6 mrd. 2022-kroner, med en ramme for årlig forfall på 5,9 mrd. kroner. Denne rammen beregnes av selskapet nå å være fullt utnyttet for perioden 2023–2026. Det betyr at Nye Veier AS, slik det ser ut nå, sannsynligvis ikke kan sette i gang vesentlige, nye anleggsarbeider som er omtalt med mulig oppstart i 2023. Selskapet vurderer at situasjonen

er preget av usikkerhet og på bakgrunn av selskapets mandat og økonomiske rammer kreves det stor varsomhet.

Med hilsen

A handwritten signature in black ink, reading "Jon-Ivar Nygård". The signature is written in a cursive style with a large initial 'J'.

Jon-Ivar Nygård

Kopi

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité

