



Innst. 460 S

(2016–2017)

**Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen**

Meld. St. 33 (2016–2017)

**Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen
om Nasjonal transportplan 2018–2029**

Innhold

	Side
1. Sammendrag	5
1.2 Innledning.....	11
2. Generelle merknader	11
2.2 Generelle merknader fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet.....	13
2.3 Generelle merknader fra Arbeiderpartiet.....	17
2.4 Senterpartiets opplegg for NTP.....	29
3. Grunnlaget for meldingen	33
3.1 Oppfølging av Nasjonal transportplan 2014–2023.....	33
3.1.1 Oppfølging av økonomisk ramme for perioden 2014–2017.....	33
3.2 Økonomisk oppfølging i fire planperioder.....	33
3.3 Planprosess.....	34
3.4 Høringsuttalelser.....	34
4. Fremtidens mobilitet – transportsystemet i en brytningstid	34
4.1 Bruk og utvikling av ny teknologi – strategisk tilnærming og bred innsats.....	34
4.2 Videre utvikling av de ulike transportformene – med nye teknologiske muligheter.....	34
5. En moderne og effektiv transportsektor	39
5.1 Modernisering gjennom reformer og digitalisering.....	39
5.2 Motorvegplan.....	41
5.3 Bedre organisering og høyere effektivitet.....	42
5.4 Raskere planlegging og mer fleksibel bruk av standarder.....	43
5.4.1 Mer effektive planprosesser.....	43
6. Økonomiske ressurser og lønnsomhet	43
6.1 Økonomiske hovedprioriteringer.....	45
6.2 Regjeringens mål med Nasjonal transportplan.....	45
6.3 Samfunnsøkonomisk lønnsomhet.....	45
6.4 Nærmere om økonomiske prioriteringer.....	46
6.5 Hovedprioriteringer veg.....	46
6.6 Hovedprioriteringer jernbane.....	50
6.7 Hovedprioriteringer kystformål.....	51
6.8 Særskilte transportiltak mv. og øvrige NTP-formål.....	52
6.9 Hovedprioriteringer luftfart.....	56
6.10 Særavgifter og brukerbetaling.....	56
6.10.1 Bompenger.....	56
7. Framkommelighet for alle i hele landet	57
7.1 God mobilitet krever godt vedlikeholdt infrastruktur.....	57
7.2 Mobilitet for alle – universell utforming av transportsystemet.....	61
7.3 Kollektivtransport og kjøp av transporttjenester.....	61
7.3.1 Ny handlingsplan for kollektivtransport.....	61
7.4 Fergene – behov for en nasjonal fergestrategi.....	62
7.5 Nasjonale turistveger.....	63
7.6 Nordområdene.....	63
7.7 Elektronisk kommunikasjon.....	64

8.	Barnas transportplan	64
9.	God byvekst og mobilitet	64
9.1	Sterkere satsing på syklistene og fotgjengere i byområdene	65
9.2	Bymiljøavtaler og byvekstavtaler – et viktig grep for helhetlig og effektiv virkemiddelbruk på tvers av forvaltningsnivåer.....	65
9.3	Økonomiske rammer og prioriteringer for perioden 2018–2029	66
9.4	Arbeidet med bymiljøavtaler og byvekstavtaler i de fire største byområdene.....	66
9.4.1	Oslo og Akershus	66
10.	Godstransport	67
11.	Transportsikkerhet	68
11.1	Styrket sikkerhet innen sjøtransport og for fritidsbåter	69
12.	Klima og miljø	70
12.1	Klima	70
12.1.1	Måltall for lav- og nullutslippskjøretøy i vegtrafikken	70
12.2	Naturmangfold og vannmiljø	71
12.3	Ren luft og støy	71
12.4	Dyrket jord og kulturminner.....	71
13.	Samfunnsikkerhet i transportsektoren	72
14.	Investeringsprogram transportnett – prioriteringer i korridorene	72
14.2	Prioriteringer i korridorene.....	72
14.2.1	Store investeringsprosjekter	72
15.	Forslag fra mindretall	107
16.	Komiteens tilråding	108
Vedlegg		
1	Brev fra Samferdselsdepartementet v/samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 15. mai 2017	109
2	Svar fra Samferdselsdepartementet v/samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen og fra Nærings- og fiskeridepartementet v/fiskeriminister Per Sandberg (saker om kystforvaltning) på spørsmål fra transport- og kommunikasjonskomiteen i forbindelse med behandlingen av Meld. St. 33 (2016–2017) Nasjonal Transportplan 2018–2029	111



Innst. 460 S

(2016–2017)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Meld. St. 33 (2016–2017)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Nasjonal transportplan 2018–2029

Til Stortinget

1. Sammendrag

1.1 Sammendrag

Nasjonal transportplan 2018–2029 er en plan for hvordan man de neste tolv årene skal arbeide i retning av det overordnede og langsiktige målet i transportpolitikken, som er:

«Et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet.»

Dette målet peker ut retningen for utviklingen av transportsystemet frem mot 2050 og gir rammen for innsatsen i denne transportplanen.

Transportsystemet har stor betydning for både folk og næringsliv. God mobilitet gir mennesker en enklere hverdag og frihet til å bosette seg der man ønsker, med tilgang til varer og tjenester, mulighet til ta utdanning, skaffe seg jobb og delta i fritidsaktiviteter. For næringslivet er transportsystemets kvalitet avgjørende for konkurransekraften.

Vi lever i, og må planlegge for, en verden i endring. Befolkningsutvikling, bosettingsmønster, nærings- og handelsmønstre har alltid vært viktige forutsetninger for utforming av transportsystemet. Statistisk sentralbyrås fremskrivninger viser at folketallet i Norge vil øke til seks millioner like etter 2030 og passere sju millioner i 2060. Ifølge fremskrivninger vil veksten i transportarbeidet for både personer og

gods fortsette frem mot 2050, jf. omtale i kapittel 3, men fordeles ulikt på de ulike transportmidlene. Transportmidlene har forskjellige kvaliteter. Hvordan man best kan utnytte de ulike transporttilbudenes styrker og svakheter vil følgelig avhenge av hvor transportbehovet er og hvilke typer reiser og frakt som etterspørres.

Samtidig blir vår hverdag stadig mer digitalisert. Den teknologiske utviklingen skjer i stor fart, og nye løsninger vil prege transportsystemet vårt i nær fremtid. Vi ser også at klimaendringer setter transportinfrastrukturen på større prøver, og at vi er avhengige av at infrastrukturen blir mer robust. Transportsystemet er sårbart for et klima i endring.

I arbeidet med transportplanen er det lagt stor vekt på å analysere hva som kan oppnås med de økonomiske rammene som er lagt til grunn. Samfunnsøkonomiske analyser gir en systematisk oversikt over prissatte og ikke prissatte effekter og utgjør en viktig del av beslutningsgrunnlaget. Analysene gir også informasjon om kostnadene ved å gjøre andre prioriteringer. De transportpolitiske målene har vært et viktig grunnlag for regjeringens prioriteringer i transportplanen.

Regjeringen har lagt vekt på en balansert måloppnåelse. Dette innebærer å gjøre prioriteringer slik at ressursbruken bidrar i retning av de tre hovedmålene:

- Bedre framkommelighet for personer og gods i hele landet
- Redusere transportulykkene i tråd med nullvisjonen
- Redusere klimagassutslippene i tråd med en omstilling mot et lavutslippssamfunn og redusere andre negative miljøkonsekvenser

Denne regjeringen har gjennom hele perioden prioritert samferdsel høyt, og det har vært en stor

vekst i samferdselsinvesteringene. De store behov og utfordringer vi står overfor gjør at regjeringen vil styrke satsingen i sektoren utover det som er bevilget de siste årene. For å få et mer moderne transportsystem som håndterer fremtidens transportbehov i lys av de tre hovedmålene legger regjeringen til grunn en statlig ramme på 933 mrd. kroner for hele perioden. I tillegg er det lagt til grunn om lag 131 mrd. kroner i bompenger. Samlet utgjør dette om lag 1 064 mrd. kroner i planperioden. Det gjennomsnittlige årlige nivået i statlig ramme blir på 77,7 mrd. kroner, som er 37 pst. høyere enn saldert budsjett for 2017, jf. tabell 1.1. Det innebærer et svært høyt bevilgningsnivå til samferdselssektoren.

De økonomiske rammene regjeringen legger opp til i denne meldingen ligger på et betydelig høyere nivå enn inneværende transportplan, jf. kapittel 5. Regjeringen legger til grunn en økt ramme til veg, bane, sjø og særskilte transporttiltak med 253 mrd. kroner sammenliknet med en videreføring av nivået i 2017. Endringer i handlingsrommet, i prosjektenes kostnader eller utgifter på andre samfunnsområder vil kunne påvirke innføring og gjennomføring av planen. Ressursbruken i de enkelte budsjettår vil bli tilpasset det årlige handlingsrommet i budsjettene.

Regjeringen vil utvikle effektive transportkorridorer som binder landet sammen. Det legges opp til over 400 mrd. kroner til investeringer på veg, jernbane, kyst og luftfart i perioden 2018–2029. Investeringene bidrar til å løse dagens utfordringer, men er også med på å bygge fremtidens transportsystem. I og mellom de største byene vil det bli store løft i jernbanetilbudet, særlig i InterCityområdet på Østlandet, men også omkring Bergen, Trondheim og Stavanger. Indre InterCity omfatter strekningene mellom Oslo og Hamar, Sarpsborg og Tønsberg, mens ytre InterCity omfatter strekningene mellom Oslo og Skien, Halden og Lillehammer. Ringeriksbanen inngår i InterCityområdet. Gjennom godspakken prioriteres det også betydelige investeringer i infrastruktur for å styrke godstransporten på jernbane. Framkommeligheten bedres betydelig, og avstanden mellom landsdelene vil reduseres betraktelig gjennom ferjeavløsningsprosjekter og andre store vegtiltak som korter ned reisetiden. Det vil gjennomføres nye store grep for sjøtransport og luftfart. Av de store tiltakene inngår:

- To fellesprosjekter for veg og bane:
 - E16 Skaret–Hønefoss og bygging av Ringeriksbanen (byggestart i første seksårsperiode)
 - E16 og dobbeltspor på jernbanen på stekningen Stanghelle–Arna (byggestart i siste seksårsperiode)

- På bane:
 - Indre InterCity: Dobbeltspor på jernbanen til Hamar (Åkersvika), Fredrikstad (Seut) og Tønsberg i 2024. Videre til Sarpsborg i 2026.
 - Ytre InterCity: Dobbeltspor på jernbanen til Porsgrunn (Eidanger) i 2032 og til Halden og Lillehammer i 2034
 - Tilbudsforbedringer i Oslo-området, på Vossebanen, Jærbanen og Trønderbanen med mindre tiltak (Ruteplan 2027)
 - Oppstart av ny jernbanetunnel gjennom Oslo
 - Oppstart av Grenlandsbanen
 - Elektrifisering av Trønder- og Meråkerbanen
- På veg:
 - E39 Rogfast (byggestart i første seksårsperiode)
 - E39 Ådland–Svegatjørn (Hordfast) – (byggestart i siste seksårsperiode)
 - E39 Ålesund–Molde (Møreaksen) – (byggestart i siste seksårsperiode)
 - E18 Vestkorridoren – strekningen Lysaker–Slependen (fullfinansiert i perioden)
- På sjø:
 - Stad skipstunnel (byggestart i første seksårsperiode)
 - Borg Havn (byggestart i første seksårsperiode)
 - Havne- og farledsprosjektet Longyearbyen (byggestart i første seksårsperiode)
 - Andenes fiskerihavn (byggestart i første seksårsperiode)
- Til luftfart:
 - Flytting av Bodø lufthavn (bidrag til byggestart i første seksårsperiode)
 - Ny lufthavn i Mo i Rana (bidrag til byggestart i siste seksårsperiode)

For å kunne realisere store kollektivtiltak i de fire største byene («50/50-ordningen»), er det lagt til grunn 24 mrd. kroner som statlige bidrag. Totalt legger regjeringen til grunn 155,9 mrd. kroner til investeringsprosjekter i regi av Statens vegvesen. Videre er det forutsatt 61,7 mrd. kroner til Nye Veier AS i planperioden til utbygging av porteføljen. På jernbane er det lagt til grunn en økonomisk ramme på 183,2 mrd. kroner til investeringsprosjekter. Av dette er det lagt opp til 18 mrd. kroner til godstiltak på jernbane. Det legges opp til å starte 43 store veg- og baneprosjekter med kostnadsramme over 3 mrd. kroner, og det er lagt opp til at 23 av disse prosjektene vil bli fullfinansiert i perioden.

I tillegg til satsingen på store investeringsprosjekter er det også en betydelig satsing på programområdetiltak på veg, knutepunkt- og stasjonstiltak og farledstiltak. På vegbudsjettet er det lagt til grunn en økning i det årlige rammenivået til programområde-

tiltak med 1,5 mrd. kroner, som er nær en dobling sammenliknet med nivået i 2017. For midler avsatt til bymiljøavtaler legges det opp til en tidobling i planperioden. Til jernbane er det forutsatt over 1 mrd. kroner årlig til tekniske tiltak, sikkerhet og miljø samt stasjoner og knutepunkt. Til kystformål er det forutsatt 240 mill. kroner årlig.

I denne transportplanen inviterer vi til nytenkning og utprøving. Det handler om å følge utviklingen nøye og å legge til rette for at vi kan ta de riktige valgene til riktig tid når store samferdselsinvesteringer fremover skal gjøres under endrede teknologiske forutsetninger. Å gripe mulighetene som ligger i ny teknologi er derfor sentralt for å nå målene for transportsektoren. Regjeringen vil ta et nytt grep og legger til grunn om lag 1 mrd. kroner til utprøving og uttesting av ny teknologi som skal øke effektiviteten og redusere klimagassutslippene fra transportsektoren. Videre legger regjeringen opp til midler til et pilotprogram for alternativt kjernenett for å sikre robuste elektroniske kommunikasjonstjenester (ekom) i fremtiden. Ekom er en sentral forutsetning for fremtidens transportsystem.

1.1.1 Mot en moderne og effektiv transportsektor

Konkurranseskraft, verdiskaping og et fortsatt høyt velferdsnivå krever et moderne og effektivt transportsystem. Regjeringen har derfor gjennomført en rekke reformer i transportsektoren. Dette skal bidra til å nå de transportpolitiske målsettingene mer effektivt. Behovet for reformer og mer effektiv ressursutnyttelse forsterkes av at handlingsrommet i den norske økonomien i de neste årene vil være mindre enn det har vært de siste årene. Regjeringen vil fortsette arbeidet med å utvikle og effektivisere transportsystemet.

Reformene kommer i tillegg til innovasjon og modernisering i alle deler av sektoren. Mye av denne moderniseringen har bakgrunn i digitaliseringen som gir helt nye muligheter for å tilby bedre og mer effektive tjenester. Samferdselsdepartementet vil også følge opp underliggende virksomheter for å sikre god ressursutnyttelse og effektive organisasjoner. Regjeringen vil også effektivisere planprosessene ytterligere og få bedre kontroll med prosjektkostnadene.

1.1.2 Bedre framkommelighet for personer og gods i hele landet

God mobilitet er en forutsetning for et moderne samfunn. Tilrettelegging for at transport kan gjennomføres på en effektiv og forutsigbar måte er viktig for et velfungerende samfunn hvor verdier kan skapes. Dette gjenspeiles i et av hovedmålene for transportpolitikken, som er bedre framkommelighet for personer og gods i hele landet.

ET PÅLITELIG OG TILGJENGELIG TRANSPORTSYSTEM

Å sikre god mobilitet i hele landet krever innsats på en rekke områder, fra kapasitetssterke transportsystemer i sentrale strøk til skredsikre veger langs fjordene. Transportsystemet skal være tilgjengelig og pålitelig hele året. Infrastrukturen og transporttilbudet skal videreutvikles for å håndtere transportbehovene som befolkningen og næringslivet har. Regjeringen legger vekt på å binde sammen regioner og landsdeler ved å prioritere tiltak som korter ned reisetider. Utviklingen av infrastruktur og bedre kollektivtilbud utvider bo- og arbeidsmarkedsregionene. Viktige hensyn er å sikre god tilgjengelighet og universelt utformede reisekjeder og gjøre reiseplanlegging enklere med bedre informasjonsverktøy. I planperioden legges det opp til å styrke persontogtilbudet gjennom utbygging og forbedringer av jernbanenettet i og rundt de største byområdene og tilrettelegge bedre for godstransport på jernbane. Gjennom tiltak i farleder og utvikling av navigasjonstjenester skal det legges til rette for en effektiv og sikker sjøtransport.

Regjeringen vil fortsatt bidra til opprusting og fornying av fylkesvegene som et viktig bidrag til en god helhet i vegsystemet. Standarden på transportsystemet er viktige, og regjeringen vil stoppe forfallet av infrastrukturen. På veg og jernbane legges det opp til midler til fornying slik at deler av vedlikeholdsetterslepet tas igjen. Langs kysten vil vedlikeholdsetterslepet på navigasjonsinfrastrukturen fjernes i første del av planperioden og vesentlige deler av vedlikeholdsetterslepet på moloer og kaier dekkes inn i løpet av planperioden.

Regjeringen vil legge til rette for en fremtidsrettet lufthavnstruktur og sikre et landsdekkende transporttilbud gjennom å kjøpe transporttjenester på jernbane, fly og kystruten Bergen–Kirkenes. Satsingen i nordområdene skal videreføres gjennom et pålitelig transportnettverk, grensekryssende forbindelser og pågående samarbeid i nord.

EN TRANSPORTPLAN FOR BARN OG UNGE

I denne transportplanen vil regjeringen ikke bare ha et langsiktig perspektiv på utviklingen av transportsystemet – det legges også vekt på å vurdere transportbehovene i et livsløpsperspektiv. Barn og unge er både dagens og fremtidens trafikanter, og deres perspektiv er viktig i planleggingen av fremtidens transportsystem. Dette innebærer å ta hensyn til deres ønsker om, behov for og muligheter til å ha aktive liv, god helse og til å være bevisste trafikanter. Regjeringen er opptatt av at ressursene prioriteres og tiltakene utformes slik at barn og unge kan få nytte av forbedringene som gjøres i transportsystemet.

De store investeringstiltakene som ligger i transportplanen påvirker barn og unges reisemuligheter.

Det er imidlertid særlig de mindre, lokale tiltakene som gang- og sykkelveger og utforming av holdeplasser og stasjoner, som har stor betydning for barns hverdagsliv og muligheter til å bevege seg trygt i nærmiljøet. Barns sikkerhet i og utenfor transportmidlene er et viktig hensyn i trafikksikkerhetsarbeidet.

STERK SATSING I BYOMRÅDENE

Frem mot 2050 er det store transportbehov som må håndteres hvis vi skal ha god framkommelighet og bidra til et godt bymiljø i våre byområder. Nye teknologiske muligheter vil kunne bidra til å løse utfordringene. De ulike byene vil ut fra både næringsstruktur, befolkningssammensetning og topografi kunne ha ulike transportutfordringer, og løsningene vil derfor variere mellom byområdene. Regjeringen vil prioritere midler til effektive areal- og transportløsninger som gir mindre utslipp.

Regjeringen vil øke innsatsen for at persontransportveksten i byområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Mobiliteten i byområdene skal bedres gjennom målrettede investeringer, bedre kollektivtransporttilbud og fremtidsrettede løsninger. Dette krever koordinert innsats og godt samarbeid mellom aktørene i byområdene. Regjeringen vil sørge for en sterkere koordinering av boligbygging, arealbruk og utbygging av transportsystemet ved å samordne bymiljøavtalene og byutviklingsavtalene til byvekstavtaler. Samordningen vil i første omgang gjelde de fire største byområdene. For de fem øvrige byområdene vil innføring av byvekstavtaler skje på bakgrunn av erfaringene fra inngåelse av avtalene med de fire største byområdene.

Gjennom byvekstavtaler, bymiljøavtaler og Belønningsordningen vil regjeringen bidra med 66,4 mrd. kroner i planperioden. Et viktig bidrag i de fire største byområdene er det statlige finansieringsbidraget på 50 pst. av prosjektkostnadene for Fornebubanen i Oslo og Akershus, ny metrotunnel i Oslo, Bybanen til Fyllingsdalen i Bergen, Superbuss trinn 1 i Trondheim og Bussveien på Nord-Jæren. Det statlige bidraget til disse prosjektene er grovt anslått til 24 mrd. kroner i planperioden. Videre åpner regjeringen for at belønningsmidlene i sin helhet kan brukes til drift av lokal kollektivtransport. Regjeringen vil integrere jernbanen i større grad i bymiljøavtalene og byvekstavtalene, og det legges til grunn 1 mrd. kroner til stasjons- og knutepunktstiltak som en del av forhandlingspotten.

En betydelig del av transportveksten fremover kan tas med sykkel og gange hvis forholdene legges bedre til rette. Et viktig grep i transportplanen er å øke innsatsen rettet mot syklist og fotgjengere gjennom bymiljøavtalene og byvekstavtalene. Ut-

bygging av sykkelekspressveger er aktuelt i noen av byområdene.

Bruk av ny teknologi kan både gi en markant reduksjon i transportmidlenes negative klima- og miljøeffekter, og bidra til en sømløs og mer individuelt tilpasset mobilitet. Myndighetenes rolle er først og fremst å utvikle og tilpasse lovverk og rammebetingelser som legger til rette for gode tjenester og innovasjon. Videre vil regjeringen legge til rette for at byene i fremtiden kan fastsette bompengetakstene i bypakkene mer fleksibelt enn i dag og ut fra lokale forhold. Det åpnes bl.a. for at byene kan fastsette takster som varierer ut fra tiden på døgnet eller ulike kjøretøys miljøegenskaper.

EFFEKTIV OG MILJØVENNLIG GODSTRANSPORT

Godstransportsektoren vil møte store utfordringer og nye muligheter de nærmeste tiårene. Aktiv deltakelse i internasjonal handel er avgjørende for fortsatt verdiskaping og velstand i en liten og åpen økonomi som den norske. Norsk næringsliv har lange avstander til internasjonale markeder. På verdensbasis, og også i Norge, ventes det fortsatt vekst i godstransporten. Imidlertid vil både måten vi produserer varer på og hvor transportstrømmene går endres, og vi må være forberedt på større strukturelle og teknologiske endringer. Vi må forsøke å unngå kostnadskreven investeringer i dag som på sikt ikke lenger vil være aktuelle. Samtidig må transportsystemet fungere godt på kort og mellomlang sikt. Regjeringen er opptatt av å gjøre valg i denne transportplanen som vil være gode, varige løsninger. En mer effektiv norsk transportsektor vil være avgjørende for å være konkurransedyktig fremover.

Regjeringens etappemål for godstransport er at transportkostnader for godstransport skal reduseres, de ulike transportmidlenes fortrinn utnyttes og mer gods overføres fra veg til sjø og bane. Dette innebærer å legge til rette for at alle transportformer blir mer effektive, sikre og miljøvennlige.

Regjeringen vil sette av betydelige ressurser for å effektivisere godstransporten og legge til rette for en omlegging i mer miljøvennlig retning. På jernbane legges det opp til en satsing på 18 mrd. kroner i planperioden. Godspakken på jernbane inneholder terminaltiltak, kapasitetsøkende tiltak som bygging/forlenging av kryssingsspor og banekoblinger. For å styrke sjøtransporten prioriteres tilskuddsordning for overføring av gods, tilskuddsordning for investering i effektive og miljøvennlige havner og tilskudd til havnesamarbeid. Til sammen utgjør disse tiltakene om lag 3,7 mrd. kroner i planperioden. I tillegg kommer den store satsingen på bedre framkommelighet i vegnettet som i stor grad bidrar til en mer effektiv godstransport.

Klimavennlige transportmidler og drivstoff kan bidra til omstilling til lavutslippssamfunnet. Regjeringen vil støtte opp om innføring av nye teknologi, bl.a. gjennom Enova og Pilot-T. De teknologiske endringene forventes gradvis å utjevne forskjellene mellom transportmidlene når det gjelder miljø- og klimategenskaper og transportsikkerhet. Dette vil kunne få stor betydning for hvordan de ulike transportmidlene kan utnyttes og hvordan det skal tilrettelegges for transport av gods.

I planperioden vil regjeringen styrke godstransporten slik at norsk næringsliv sikres gode konkurransevilkår, og vil legge til rette for økt bruk av større kjøretøy som modulvogntog slik at transportkostnadene kan reduseres. Regjeringen legger til rette for at mer gods på de lange distansene transporteres på sjø og bane. I planperioden vil regjeringen gjennomføre store investeringer på jernbanen for å bedre påliteligheten og effektiviteten for godstransport på bane. Det opprettes en incentivordning for overføring av transport til sjø og tiltak som stimulerer til mer miljøvennlige og effektive havner. Regjeringen vil videre stimulere til å ta i bruk miljøvennlig transportmiddel-teknologi og alternative drivstoff og effektivisere transport og logistikk.

1.1.3 *Transportsikkerheten bedres*

Regjeringens hovedmål for transportsikkerhet er å redusere transportulykkene i tråd med nullvisjonen. I planperioden vil regjeringen øke transportsikkerheten innen vegtrafikk, jernbanetransport, sjøtransport og luftfart. Hovedmålet innebærer en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i transportsektoren. Innen 2030 skal antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken reduseres til maksimalt 350, mens det høye sikkerhetsnivået innen øvrige transportformer skal opprettholdes og styrkes. Samfunnsutviklingen og teknologiske fremskritt vil i planperioden og utover 2030 ha stor innvirkning på transportsikkerheten.

Regjeringens innsats på området skal baseres på risikovurderinger. Selv om det over tid har vært en klar reduksjon i antall alvorlige ulykker, er det fortsatt et høyt antall drepte og hardt skadde i vegtrafikkulykker sammenliknet med ulykkesbildet for fly, tog og sjøtransport. Utfordringene knyttet til sikkerhet er derfor størst for vegtrafikken. For de øvrige transportformene er det nødvendig å opprettholde og styrke dagens høye sikkerhetsnivå. Når det gjelder fritidsfartøy, innlands helikopteroperasjoner og allmennflygning (luftsport mv.) er det imidlertid større sikkerhetsutfordringer. I sjøtransporten er sikkerhetsutfordringer også knyttet til ulykker med akutt forurensning.

For å nå etappemålet om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i vegtrafikken innen 2030, vil regje-

ringen rette innsatsen mot fem hovedsatsingsområder: sikre veger, risikoatferd i trafikken, spesielt utsatte grupper i trafikken, teknologi og tunge kjøretøy. I tillegg vil Meld. St. 40 (2015–2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering, bli fulgt opp i planperioden.

Innen jernbanesektoren vil regjeringen følge opp gjeldende risikoforhold, tidlig identifisere nye risikoforhold og prioritere tiltak ut fra risikovurderinger, investere i ny og vedlikeholde eksisterende jernbane, samt delta aktivt i utviklingen av EØS-regelverket på området med betydning for sikkerheten.

For å opprettholde og styrke det høye sikkerhetsnivået innen sjøtransporten, håndtere forventet økning i skipstrafikken og unngå akutt forurensning, vil regjeringen spesielt prioritere å utvide tjenesteområdet til sjøtrafikksentralene, bygge ut den maritime trafikkovervåkingen rundt Svalbard, modernisere maritim infrastruktur, utvikle intelligente transportsystemer (ITS) for økt sjøsikkerhet og styrke det forebyggende arbeidet rettet mot fritidsflåten.

Innen luftfartssektoren vil regjeringen særlig satse på forebygging av rusmiddelmisbruk hos flygende personell, hensiktsmessige tiltak for sikker bruk av droner, innlands og offshore helikopteroperasjoner og forebygge terrortrusselen generelt. Regjeringen legger også vekt på at det i arbeidet med flysikkerheten tas høyde for utviklingen når det gjelder globalisering og økt konkurranse.

SAMFUNNSSIKKERHET – ET STADIG VIKTIGERE HENSYN I TRANSPORTSEKTOREN

Samferdselssektoren står overfor et komplisert og sammensatt risiko-, trussel- og sårbarhetsbilde. Sikkerhetsutfordringene er i stor grad knyttet til klimaendringer, storulykker og terrortrusler og -anslag. Samtidig blir IKT-sikkerhet, inkl. cybersecurity, stadig viktigere for å sikre et trygt og pålitelig transportsystem.

Arbeidet med samfunnsikkerhet i sektoren tar utgangspunkt i tre overordnede mål:

- Unngå store uønskede hendelser som medfører skader på personer, miljø eller materiell
- Minske følgene av slike hendelser hvis de skulle oppstå
- Sikre pålitelighet og framkommelighet i transport- og kommunikasjonsnett, både i normal-situasjon og under påkjenninger

For å møte en fremtid med større klimatiske variasjoner vil regjeringen øke robustheten i transportinfrastrukturen gjennom betydelig innsats på drift, vedlikehold og fornying, samt infrastrukturens omgivelser. Regjeringen vil videre sørge for at Norge har en god beredskap mot akutt forurensning som bidrar til å nå målet om ingen varig miljøskade.

Regjeringen vil styrke sikkerheten og beredskapen mot tilslåtte hendelser ved viktige styrings-systemer og terminaler. Styrket evne til å forebygge, avdekke og håndtere uønskede IKT-hendelser vil særlig prioriteres.

Digitaliseringen av transportsektoren øker avhengigheten av elektronisk kommunikasjon. For å sikre robuste ekomtjenester for fremtiden vil det i planperioden etableres en pilot for alternativt kjerne-nett.

1.1.4 Bedre klima og miljø

Regjeringens hovedmål for klima og miljø i transportsektoren er å redusere klimagassutslippene i tråd med en omstilling mot et lavutslippssamfunn og redusere andre negative miljøkonsekvenser. Både transportaktiviteten og bygging, drift og vedlikehold av infrastrukturen medfører klima- og miljøutfordringer.

Norge har en betinget forpliktelse om minst 40 pst. reduksjon i klimagassutslippene i 2030 sammenliknet med 1990. Omfanget av de nasjonale utslippskuttene vil avhenge av avtalen med EU om et mål for ikke-kvotepiktig sektor, samt fleksible mekanismer og prisen på disse. Regjeringen vil sørge for at transportsektoren bidrar til å oppfylle Norges klimamål.

Transportsektoren står for om lag 60 pst. av de ikke-kvotepiktige utslippene i Norge, og store deler av de innenlandske utslippsreduksjonene i ikke-kvotepiktig sektor må dermed tas i transportsektoren. Etatene og Avinor viser i grunnlagsdokumentet til at potensialet for utslippsreduksjoner er størst innen teknologi og drivstoff (9 mill. tonn CO₂), mens potensialet for andre typer tiltak, herunder godstiltak, kollektivtiltak og gang- og sykkeltiltak, samlet er på om lag 1 mill. tonn. Denne transportplanen vil legge til rette for kutt i klimagassutslippene fra sektoren.

Det teknologiske skiftet vi er i gang med gir muligheter til å motvirke mange av de negative effektene fra transportsektoren, og teknologiutviklingen har allerede bidratt til å redusere utslippene innen alle deler av sektoren. Sterke virkemidler har f.eks. bidratt til at Norge har en høy andel lav- og nullutslippsbiler. En økende andel slike biler har bidratt til at gjennomsnittlig CO₂-utslipp for førstegangsregistrerte personbiler har blitt betydelig redusert. Regjeringen forventer at teknologiutviklingen både innen energi- bruk, nye energibærere og ny motorteknologi vil kunne redusere kostnadene ved utslippsreduksjoner betraktelig i årene fremover. Enova er et viktig virkemiddel for å fremskynde overgangen til ny teknologi.

Fremskrivninger av utslipp til luft er oppdatert i Perspektivmeldingen 2017, og viser utslipp fra vegtrafikk på 8,4 millioner tonn CO₂ i 2030, basert på dagens virkemidler og antakelser om teknologisk utvikling. Teknologiutviklingen fremover er usikker,

og historisk har utviklingen innen nullutslippsteknologi gått raskere enn mange forventet. For å illustrere hva betydningen av et fremtidig teknologiskifte kan bli for klimagassutslippene fra vegtransport, har Samferdselsdepartementet utarbeidet et «disruptivt» scenario, altså et scenario hvor teknologien introduseres langt raskere enn i referansebanen. I dette scenarioet er utslippene på 3,8 millioner tonn CO₂ i 2030, dvs. under halvparten av referansescenarioet.

Regjeringen gjør en rekke grep for å bidra til en vesentlig reduksjon i utslippene fra transport. Regjeringen vil bl.a. legge til rette for at det skal lønne seg å velge nullutslipp ved kjøp av bil og legger til grunn 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. Videre skal varedistribusjonen i de største bysentra være tilnærmet nullutslipp innen 2030. Forbedringer av teknologisk modenhet i kjøretøysegmentene slik at nullutslippskjøretøy blir konkurransedyktige med fossile løsninger ligger til grunn for måltallene. Regjeringen vil innføre et omsetningskrav på 1 pst. bærekraftig biodrivstoff i luftfart fra 2019 med mål om 30 pst. i 2030. I jernbanen vil regjeringen legge til grunn nullutslippsløsninger i alle fremtidige offentlige materiellanskaffelser. Ved kjøp av nytt rullende materiell skal dette skje i den grad teknologiutviklingen tillater det. Det vil også bli utarbeidet en handlingsplan for fossilfrie byggeplasser/anleggsplasser innen transportsektoren. Samferdselssektoren påvirker naturmangfold gjennom å være utbygger og forvalter av infrastruktur med tilhørende aktivitet. Etatene og underliggende virksomheter skal arbeide for å redusere påvirkningen på naturmangfold og vannmiljø, samt for å redusere bruken av miljøskadelige kjemikalier fra sektoren. Det skal tas hensyn til naturmangfold og økologisk og kjemisk vannkvalitet gjennom planleggingsfasen, byggefasen og ved drift og vedlikehold. Det skal jobbes for å unngå at plast fra sektoren spres til vannforekomster. Regjeringen vil bidra til at norske økosystemer holder en god tilstand over tid. Dette omfatter også å sikre at skade så langt som mulig unngås før det vurderes avbøtende tiltak, restaureringstiltak eller økologisk kompensasjon.

Utbygging av veger og annen infrastruktur fører til endret arealbruk. En mer bilbasert bolig-, nærings- og handelsvirksomhet kan utsette flere for støy og lokal luftforurensning. Støy og redusert luftkvalitet er lokale miljøproblemer som påfører befolkningen helseproblemer. Regjeringen vil bidra til at forurensningsforskriftens grenseverdier overholdes og at kommunene har tilstrekkelige virkemidler for å overholde nasjonale mål for lokal luftkvalitet og støy. Re-

gjeringen har bl.a. laget lovhjemmel for lavutslippssoner, og har bedt Vegdirektoratet om å tilrettelegge for at bompenger kan miljødifferensieres innenfor Autopass. For å redusere støyplagen prioriteres kilderettede tiltak som for eksempel skinnesliping, mer stillegående togmateriell og støysvake vegdekker.

1.1.5 Status ved inngangen til en ny transportplanperiode

I den første fireårsperioden av Nasjonal transportplan 2014–2023 har regjeringen bevilget mer midler til transportsektoren enn det som var lagt til grunn i forrige transportplan, og resultatet ved inngangen til den nye planperioden er at:

- Klimagassutslippene fra vegtrafikken har økt, men mindre enn veksten i antall kjøretøykilometer.
- Framkommeligheten har blitt bedre, både reisetider på veg og kapasitet og punktlighet på jernbane er forbedret.
- Transportsikkerheten er forbedret, antall drepte i vegtrafikken har gått ned, mens antallet hardt skadde endres lite.
- Den universelle utformingen blir bedre, både som følge av satsing og av økt kunnskap om god tilrettelegging.

Regjeringen har utvidet planperioden til tolv år og har delt perioden inn i to seksårsperioder. En naturlig følge av dette er at transportetatene skal utarbeide et handlingsprogram for seksårsperioden 2018–2023. Det legges med dette til rette for mer forutsigbarhet i planleggingen og at tiltakene kan være klare for gjennomføring i rett tid.

1.2 Innledning

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kjell-Idar Juvik, Anne Odenmarck, Magne Rommetveit, Eirik Sivertsen og Karianne O. Tung, fra Høyre, lederen Nikolai Astrup, Torill Eidsheim, Nils Aage Jegstad og Helge Orten, fra Fremskrittspartiet, Tor André Johnsen, Åse Michaelsen og Morten Stordalen, fra Kristelig Folkeparti, Hans Fredrik Grøvan, fra Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, og fra Venstre, Abid Q. Raja, viser til Meld. St. 33 (2016–2017) Nasjonal transportplan 2018–2029.

2. Generelle merknader

2.1 Generelle merknader fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, er enige om en Nasjonal transportplan 2018–2029 som innebærer et samferdselsløft uten sammenligning i nyere norsk historie.

Flertallet viser til at planen skal gi en raskere og mer effektiv utbygging av viktige transportårer som både binder landsdeler sammen og gir større og mer effektive bolig- og arbeidsmarkedsregioner. Flertallet mener planen vil styrke næringslivets konkurransevne, legge til rette for lavutslippssamfunnet og nye teknologiske løsninger, gjøre hverdagen enklere for folk og øke trafikksikkerheten.

Flertallet legger til grunn en økonomisk planramme på 933,4 mrd. kroner, noe som innebærer at samferdselsbudsjettene vil fortsette å øke i den kommende perioden.

Flertallet viser til at NTP 2018–2029 følger opp, og er en videreføring av, de satsingene som flertallet har vært enig om å gjennomføre i stortingsperioden 2014–2017. Nasjonal transportplan for 2014–2023 er overoppfylt med om lag 10 mrd. kroner og 5 pst. for årene 2014–2017. Forfall er snudd til fornyelse ved at vedlikeholdsetterslepet som tidligere økte år for år, nå reduseres. Antall togavganger har økt, støtten til kollektivtrafikk i byområdene er mangdobbelt, og det er bygget mange titalls kilometer ny, trafikksikker vei.

Flertallet viser til at NTP 2018–2029 er historisk i flere henseender:

- Første NTP som innebærer at en kvantifiserbar stor andel av vedlikeholdsetterslepet reduseres, når 1/3 av forfallet på vei og bane skal fjernes i planperioden
- Første NTP som fastsetter et klart mål for hvor mye gods som skal flyttes fra vei til sjø.
- For første gang i NTP er det laget et eget kapittel som særlig skal ivareta hensyn til barn i transportsektoren.

Flertallet mener transportsektoren skal ta sin del av klimaforpliktelsene, og er derfor enige om en Nasjonal transportplan 2018–2029 som vil redusere klimagassutslipp i tråd med Norges internasjonale forpliktelser.

Flertallet viser til at økt satsing på vedlikehold og fornying har vært en prioritet for flertallet i alle budsjettforlik. Budsjettavtalen for 2014 bremsset veksten i forfall på vei-, bane- og kystinstallasjoner, mens avtalen for 2015, 2016 og 2017 reduserte forfallet med over 5 mrd. kroner. Flertallet er der-

for tilfreds med at NTP 2018–2029 legger til grunn fortsatt reduksjon i forfallet og at en tredjedel av vedlikeholdsetterslepet på veg og bane, og alt etterslep på kystinstallasjoner, skal fjernes i løpet av planperioden.

Flertallet viser til at samarbeidspartiernes samferdselspolitikk handler om å få mer ut av hver bevilgede krone til samferdsel. Flertallet mener at like viktig som den kraftige veksten i bevilgninger til samferdsel er reformene på veg og bane. Flertallet viser til at resultatet av disse reformene legges til grunn i NTP 2018–2029, og at de skal videreutvikles i planperioden.

Flertallet viser til at Barnas transportplan er tatt med i stortingsmeldingen for å vie ekstra oppmerksomhet til barnas rolle i transportsystemet og de utfordringene som gjør seg særlig gjeldende blant barn. Flertallet viser til at dette ikke har vært gjort i nasjonal transportplan-sammenheng tidligere, og at det er en oppfølging av et forslag disse partiene var enige om i forkant av forrige NTP, men ikke fikk gjennomslag for. Flertallet viser til at blant de konkrete målene for regjeringens tilrettelegging for barn inngår å legge til rette for at åtte av ti barn og unge skal velge å gå eller sykle til skolen, å styrke trafikksikkerheten for barn og unge og å legge vekt på barn og unges behov i planlegging og utvikling av transportsystemet, samt regional planlegging. Flertallet viser til at mange av grepene som får størst betydning for barn og unge, er lokale gang- og sykkelveiltak, og vil oppfordre kommuner og fylkeskommuner til å ta med seg innspillene og legge føringene i Barnas transportplan til grunn for sitt arbeid.

Flertallet viser til at Nasjonal transportplan innebærer det største løftet for jernbanen siden Nordlandsbanen ble ferdigstilt i 1962. InterCity ferdigstilles til Lillehammer, Halden, Skien og Hønefoss, og en ny regiontogtunnel under Oslo bygges slik at kapasiteten økes. Grenlandsbanen skal realiseres, dobbeltspor Arna–Stanghelle blir bygget, og Trønderbanen elektrifiseres. Alt dette utgjør store satsinger som vil gi jernbanen en ny og forsterket rolle i det norske transportsystemet. Flertallet viser til at mer gods som flyttes fra vei til jernbane, har store gevinster, og legger derfor til grunn 18 mrd. kroner i en egen godspakke i NTP.

Flertallet viser videre til at samarbeidspartiene prioriterer å bygge ut veistrekninger med sammenhengende standard som øker trafikksikkerheten for alle som ferdes der. Porteføljen som Nye Veier AS skal bygge ut, utgjør en stor del av dette, og når deres portefølje er ferdigstilt, vil det innebære at det er firefeltsvei fra Bokn og hele veien rundt kysten til Oslo og videre nord til Lillehammer, øst til Ørje, og sør til Svinesund, samt vest til Hønefoss. I Nord-Norge vil det være bygget ferdig på Helgeland, Håloga-

land og vest for Alta, og på Vestlandet kommer tre av prosjektene på ferjefri E39 med Hordfast, Hafast og Møreaksen.

Flertallet vil videre peke på at de fleste veiene i landet er fylkesveier. Selv om det primært er fylkeskommunenes oppgave å ruste opp disse veiene, er forfallet på disse veiene så stort at flertallet har lagt til grunn en økning i midlene til fylkeskommunene som er særskilt knyttet til opprusting og fornying av fylkesveinettet.

Flertallet viser til at mange bilister i dag må leve med svært rasutsatte veier. Det er en belastning for den enkelte og fører til mye utrygghet i hverdagen, og derfor er flertallet tilfreds med at regjeringen og samarbeidspartiene legger til grunn en kraftig satsing på rassikring av både riks- og fylkesvei. Flertallet viser til at for første gang likebehandles fylkesveier og riksveier, og flertallet merker seg at forslag til bevilgning på riksvei er om lag på det nivået etatene la til grunn, men at bevilgningene til fylkesveiene er økt betydelig.

Flertallet mener det er riktig å prioritere utbedring av fylkesveinettet, samtidig som det er behov for å videreføre høye ambisjoner for riksveiene. Flertallet viser til at det gjennomsnittlige nivået som legges til grunn i NTP, er høyere enn det rødgrønne snittnivået i NTP 2014–2023.

Flertallet legger til grunn en nullvisjon for hardt skadde og drepte i trafikken. Norge er i verdenstoppen hva gjelder trafikksikkerhet, og har en positiv nedadgående trend i antall drepte og hardt skadde, takket være målrettet arbeid fra regjeringer, fagetater og organisasjoner. Vi er likevel fortsatt langt fra målet. Regjeringen har lagt frem en nasjonal transportplan 2018–2029 med et ambisiøst etappemål for reduksjon i antallet hardt skadde og drepte i 2030, og mener det er et viktig skritt i riktig retning. Flertallet viser til at nullvekstmålet for veksten i personbiltrafikken kan by på utfordringer for nullvisjonen for trafikksikkerhet. Flertallet understreker derfor viktigheten av å ivareta de myke trafikantenes sikkerhet i og utenfor byene. I arbeidet med trafikksikkerhet må nullvekstmålet for personbiltrafikken sees i sammenheng med nullvisjonen for hardt skadde og drepte i trafikken.

Flertallet viser til at luftfarten utgjør en vesentlig del av transportsystemet, og for mange deler av landet utgjør luftfarten et kollektivtilbud for lange reiser. For et lite, men langstrakt land i utkanten av Europa er det helt avgjørende å ha et godt flyrutetilbud for å sikre god mobilitet og konkurransekraft. Flertallet mener Avinor-modellen fungerer godt og bidrar til å sikre landet et velfungerende lufthavnnett. Noen ganger er det nødvendig å gå inn med ekstraordinære statlige midler til utbygging av særskilt viktige prosjekter, og flertallet legger derfor opp

til å bygge ut ny lufthavn i Mo i Rana og flytte lufthavnen i Bodø.

Flertallet mener en konkurransedyktig, effektiv, sikker og miljøvennlig sjøtransport med effektive havner og transportkorridorer og en god beredskap mot akutt forurensing er svært viktig. Flertallet viser til at mer gods som tar sjøveien har mange gevinster, og legger derfor til grunn flere satsinger for å styrke sjøtransportens vilkår i NTP.

Flertallet viser til at urbanisering er en global trend som også er gjeldende i Norge. Urbanisering gir en sterk befolkningsvekst i og rundt byområdene, hvilket betinger at det gjøres store investeringer i infrastruktur i årene fremover. Nullvekstmålet for persontrafikken i byene tilsier at infrastrukturen det bør satses på, i størst mulig grad må være kollektivtransport, i tillegg til utbygging av infrastruktur for fotgjengere og syklistene. Flertallet peker videre på at det er et beregnet investeringsbehov i byområdene på om lag 280 mrd. kroner for å nå nullvekstmålet. Kommunene og fylkene skal stå for en stor andel av investeringene, men for at en skal lykkes i å nå målet, må staten ta medansvar. Flertallet bidrar i NTP gjennom å legge til grunn at staten tar 50 pst. av kostnaden for store kollektivtiltak i byene, i tillegg til den historiske satsingen på byvekstavtaler.

Flertallet mener intelligente transportsystem (ITS) i planperioden vil bidra til å endre transporthverdagen vesentlig fra slik vi kjenner den i dag. Det er viktig at denne utviklingen reguleres på en måte som støtter opp under utviklingen og de fordelene den kan gi for trafiksikkerhet, kapasitetsutnyttelse i eksisterende infrastruktur, klima og miljø. Flertallet viser til at det i Nasjonal transportplan 2018–2029 settes av 1 mrd. kroner ut over satsingen på ny teknologi som skal skje i regi av transportetatene og Avinor.

2.2 Generelle merknader fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet vil utvikle et moderne og framtidsrettet transportsystem som gjør trafikkavviklingen enklere, raskere og tryggere. Det skal være gode kommunikasjoner og transportmuligheter over hele landet. Disse medlemmer viser til at veger, jernbane, havner og lufthavner bidrar til å binde landet sammen og er avgjørende for næringsutvikling og for at folk skal kunne bo i hele landet. Både distriktenes og byenes behov må derfor ivaretas.

Disse medlemmer viser til at en robust infrastruktur med god standard også vil bedre trafiksikkerheten og gjøre at transportsystemet i størst mulig grad kan benyttes av alle. Disse medlemmer viser til at økt fremkommelighet, bedre sikkerhet og

miljøhensyn må ligge til grunn for samferdselspolitikken. Klimaendringene får konsekvenser for veier og jernbane, og det må sikres mot flere og hyppigere skred. Disse medlemmer viser til at det er store behov for skred- og tunnellsikring på både fylkes- og riksvegnettet.

Disse medlemmer viser til at meldingen legger opp til fortsatt vekst i årlige bevilgninger til NTP-formål som regjeringen Stoltenberg II startet og gjennomførte i perioden 2005–2014, en vekst som regjeringen Solberg har fulgt opp i perioden 2014–2017 ved å legge til grunn Stoltenberg IIs NTP. Meldingen viser at det er et stort behov for forbedringer de kommende årene dersom man skal nå målene i transportpolitikken.

Disse medlemmer viser til at komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre omtaler Nasjonal transportplan 2018–2029 som et samferdselsløft uten sammenligning i nyere norsk historie. Disse medlemmer viser til at rammene i NTP for 2010–2019 ble økt med 45 pst., og 50 pst. i NTP for 2014–2023. Rammene i NTP 2018–2029 øker ifølge regjeringen med 37 pst. Regjeringen utvider planperioden med to år, og en stor del av veksten kommer i år 11 og 12. Beregnet på samme måte som for de to foregående transportplanene, er veksten 32 pst. Dette er derfor en utflating i veksten til samferdselssektoren. Den årlige veksten i kroner som regjeringen legger opp til i planperioden, er heller ikke historisk sammenlignet med NTP 2014–2023.

Meldingen drøfter imidlertid i svært begrenset grad det økonomiske handlingsrommet i offentlige budsjetter de kommende årene. Planene legger opp til å bruke 3,4 mrd. kroner (2017-kroner) mer hvert eneste år fram til 2023, deretter opp 2,7 mrd. kroner hvert eneste år fram til 2029. Disse medlemmer har i arbeidet med meldingen stilt en rekke spørsmål til departementet for å få en grundigere vurdering av hvordan regjeringen har vurdert at opptrappingen er bærekraftig i lys av et mindre handlingsrom i statsbudsjettet de kommende årene.

I nasjonalbudsjettet for 2017 beregner regjeringen selv handlingsrommet for nye satsinger fram til 2020 til 6–7 mrd. kroner. Perspektivmeldingen endrer ikke dette bildet vesentlig på lengre sikt, snarere tvert imot. Bildet forsterkes i regjeringens framlegg til revidert budsjett. Satsingen på NTP-formål og opptrappingen i forsvarsforliket vil de kommende årene ta store deler av det handlingsrommet som er beskrevet i Meld. St. 1 (2016–2017) Nasjonalbudsjettet 2017. Hvordan regjeringen mener dette er realistisk uten betydelig økte skatteinntekter eller store omprioriteringer på andre samfunnsområder, er ikke sannsynliggjort. Det vises i så måte til at det er stilt en rekke spørsmål til departementet om denne pro-

blemstillingen. Svarene fra departementet har ikke gitt noen ny informasjon om regjeringens vurderinger av det økonomiske handlingsrommet ut over de helt overordnede og uforpliktende betraktningene som framkommer i stortingsmeldingen.

Disse medlemmer vil peke på at det er store behov i transportsektoren. Dette gjelder vedlikehold, fornyelse og investeringer både på veg, kyst, jernbane og luftfarten. Videre er digital infrastruktur naturlig å se i denne sammenheng, da dette har blitt like grunnleggende infrastruktur for befolkningen og næringslivet som de fire tradisjonelle transportformene.

Som følge av den opptrappingen og det samferdselsløftet regjeringen Stoltenberg II satte i gang i 2005, bevilges det nå svært mye mer til transport enn på begynnelsen av 2000-tallet. Mens bevilgningene nominelt i regjeringen Bondevik IIs siste budsjettframlegg var på 20,4 mrd. kroner, er tilsvarende bevilgning i 2017 i overkant av 56 mrd. kroner. Dette bildet nyanseres noe av generell prisstigning, enkelte endringer i oppgavefordeling mellom forvaltningsnivåene og tekniske budsjettendringer som momsreformen innenfor vegsektoren i 2013. Hovedbildet er imidlertid at det i dag er vesentlig mer midler til rådighet for å løse transportutfordringene.

Disse medlemmer viser til at regjeringen ikke har fulgt opp NTP 2014–2023 på flere viktige områder. Tiltak for trafikksikkerhet, skredsikring, kollektivtransport, universell utforming, miljø- og servicetiltak og tiltak for gående og syklende er alle områder der regjeringen ikke oppfyller de forutsetninger Stortinget la i gjeldende nasjonale transportplan. Videre viser disse medlemmer til at Kystverket ikke har fått mer enn 86,3 av den forutsatte planrammen i perioden, til tross for store udekte behov innenfor sektoren.

Den kanskje største hovedutfordringen er den sterke kostnadsveksten i sektoren. Bare på de fire årene siden regjeringen Stoltenberg II la fram NTP 2014–2023 har kostnadene for prosjekter og områder som var prioritert i gjeldende transportplan, økt med flere titalls milliarder. I tillegg kommer flere titalls milliarder i kostnadsvekst på øvrige prosjekter. Det er et viktig spørsmål hva som er årsaken til denne veksten. Effekten er at en plan over tolv år med bruk av samlet 1 064 mrd. kroner (inkludert bompenger) for mange oppleves som lite ambisiøs på grunn av få nye prosjekter sammenlignet med gjeldende transportplan, og en stor skuffelse siden mange prosjekter er skjøvet ut i tid eller ikke lenger prioritert.

Disse medlemmer vil peke på at kostnadsanslagene i meldingen viser at regjeringen ikke har evnet å ta tak i denne problemstillingen. Effekten er særlig tydelig de første seks årene av planen. De store bindingene av økonomisk, juridisk og politisk karakter har vokst betydelig de siste fire årene.

Disse medlemmer mener vi må organisere utbyggingen av infrastruktur på en måte som gir mest mulig veg for pengene. Disse medlemmer mener en i større grad må vurdere sammenhengende utbygginger og utviklingskontrakter for å få mer igjen for de statlige investeringene som gjøres. Disse medlemmer viser til at standarder og omfang i prosjektene bidrar til økte kostnader. Disse medlemmer mener styringen med prosjektene fra konseptvalg til ferdigstillelse må styrkes.

Disse medlemmer viser til at vi står overfor betydelige investeringer i transport- og kommunikasjonsinfrastruktur i de kommende årene. Disse medlemmer viser til at digitalisering og industrialisering gir betydelige muligheter for produktivitetsøkning og dermed kostnadsreduksjoner. Disse medlemmer mener at en forutsetning for å utløse dette potensialet er kompetanseutvikling i alle ledd, fra fagarbeider via byggherre til departement.

Disse medlemmer viser til at utviklingen i deler av næringen går i feil retning, med avmekanisering, svak verdiskaping og sterke innslag av sosial dumping og lavlønnskonkurranse. Disse medlemmer mener det må føres en aktiv politikk som ser innovasjon, verdiskaping, kompetanse og bekjempelse av sosial dumping i sammenheng. Disse medlemmer mener dette må vektlegges i forbindelse med infrastrukturutbyggingene i de kommende årene.

Til tross for de betydelig økte rammene som meldingen legger opp til, er det knapt midler til å følge opp bindingene eller gjennomføre andre nødvendige tiltak. Konsekvensen er at mange prosjekter som tidligere lå inne i Stoltenberg IIs transportplan for perioden 2018–2023, nå er skjøvet ut mot slutten av 2020-tallet eller er ute av planen. Disse medlemmer viser til at regjeringen nå utsetter tidligere lovte prosjekter, som nå eksempelvis blir startet opp om 10 år og kanskje ikke er ferdige før om 15–20 år.

Disse medlemmer viser til at regjeringen på sine fire år knapt har klart å gjøre vesentlige reduksjoner i planleggingstiden, til tross for store ambisjoner. Regjeringen har i et par tilfeller tatt grep. Dette gjelder blant annet fellesprosjektene på veg og jernbane på strekningene Arna–Stanghelle og E16 Skaret–Hønefoss/Ringeriksbanen. Ved ikke å gjennomføre kommunedelplanfasen ble det lagt opp til rask anleggsstart. Det er derfor et paradoks når regjeringen for disse prosjektene la opp til rask realisering ved å kutte i planleggingstiden, at det ikke står penger klare til anleggsdrift når prosjektene er klare. Det viser en sterkt manglende gjennomføringsevne fra regjeringens side. Planlegging og gjennomføring av prosjektene må ses i sammenheng. Det er uklart hvordan denne manglende sammenhengen mellom

planlegging og utbygging vil slå ut i ytterligere økte kostnader for prosjektene.

Disse medlemmer viser til at regjeringens manglende kostnadskontroll og evne til å holde kostnadene nede i sektoren fører til en kostnadsutvikling som er ute av kontroll. Situasjonen framstår som svært alvorlig. Dersom regjeringen hadde evnet å ta reelle grep om kostnadene, kunne situasjonen vært helt annerledes. I stedet synes det som regjeringen og ansvarlig statsråd har brukt tiden på å gjennomføre store reformer i sektoren, reformer som har usikre effekter på kostnadsutviklingen på lengre sikt.

Disse medlemmer viser til at midler til skredsikring i hovedsak ligger i den usikre siste seksårsperioden. Disse medlemmer mener at med de store behovene for å satse mer på skredsikring for å gi befolkningen trygghet i hverdagen, er dette en nedvurdering av store deler av Distrikts-Norge.

Disse medlemmer visert til at det har vært en sentral målsetting i de siste nasjonale transportplanene å styrke vedlikeholdet av infrastrukturen. Disse medlemmer viser til at det fortsatt er store etterslep på riksveger og jernbane. Disse medlemmer viser til at etterslepet på fylkesveger er anslått til 62 mrd. kroner. Disse medlemmer viser videre til at det nå er 50 pst. større risiko for å bli hardt skadd eller omkomme pr. kjørte kilometer på fylkesvegnettet enn på riksvegnettet. Disse medlemmer mener det er viktig å styrke fylkeskommunenes mulighet for å redusere etterslepet på fylkesveinettet.

Disse medlemmer merker seg at komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre viser til at resultatene av de såkalte reformene på veg og bane skal legges til grunn i NTP 2018–2029. Disse medlemmer viser til at disse reformene er presset gjennom basert på til dels dårlige faglige utredninger og uten at det er sannsynliggjort særlige innsparinger overfor Stortinget. For øvrig viser disse medlemmer til sine respektive merknader i Innst. 362 S (2014–2015) og Innst. 386 S (2014–2015).

Disse medlemmer viser til at regjeringen ikke har noen løsning for hvordan det økende forfallet på fylkesvegnettet skal håndteres. Disse medlemmer viser til at dette var en av hovedutfordringene som etatene tok opp i sitt grunnlagsdokument til NTP. Også denne problemstillingen skyver regjeringen foran seg og overlater til kommende regjeringer å finne løsninger på.

Disse medlemmer mener vi må planlegge arbeidsplasser og boligutbygging bedre slik at vi bruker minst mulig tid og ressurser på å reise. Statlige og kommunale arbeidsplasser skal lokaliseres slik at de bidrar til å redusere transportbehovet og fremmer bruken av kollektivtransport. Disse medlemmer mener det er viktig å utvikle nye og forbedrede mo-

deller for kollektivtilbud i områder med mer spredt bosetting og sikre en mer effektiv samordning av ressurser og virkemidler. Disse medlemmer vil vurdere hvordan belønningsordningen for kollektivtrafikk og bymiljøavtaler kan utvides til å omfatte flere byområder. Staten og kommunene må inngå forpliktende avtaler om byutvikling og arealpolitikk som støtter opp om statlige investeringer i kollektivtransport, slik at investeringene får større samfunnsnytte og miljøeffekt. En regional plan for areal og transport må ligge til grunn for avtalene.

Disse medlemmer mener at det er en overordnet målsetting at klimagassutslippene fra transportsektoren reduseres. Disse medlemmer viser til at for å nå våre forpliktelser i henhold til Paris-avtalen om kutt i ikke-kvotepliktig sektor må vi sannsynligvis redusere utslippene fra transportsektoren med omlag 50 pst. Disse medlemmer viser til at planen gjelder for perioden fram til 2030, og at planen derfor må vise hvordan vi kan innfri våre forpliktelser.

Disse medlemmer viser til at meldingen inneholder generelt gode forsett og målsettinger, men det vises i hovedsak til virkemidler og tiltak innenfor andre departementers ansvarsområder. Inntrykket er at regjeringen i hovedsak mener at klimautslippene på transportområdet kan løses ved en avventende holdning til videre teknologisk utvikling. Disse medlemmer understreker at det vil være avgjørende for videre utvikling av sektoren at det utvikles ny og mer klimavennlig teknologi. En slik utvikling skjer ikke i et vakuum. Marked og etterspørsel etter nullutslippsløsninger må bygges opp. Her har Norge gått foran. Det trengs fortsatt modige grep, blant annet at staten og det offentlige utnytter sin innkjøpsmakt for å få produsentene til å utvikle morgendagens løsninger. Et eksempel på regjeringens manglende evne og vilje til å prioritere konkrete tiltak er den svake oppfølgingen som gis av Stortingets vedtak om å opprette CO₂-fond for næringslivets transport. Den storstilte satsingen som trengs for å elektrifisere transportsektoren og bygge opp en bærekraftig biodrivstoffindustri, er ikke synlig i meldingen. Det vil være et svært stort behov for å bygge ut ladeinfrastruktur for lav- og nullutslippskjøretøy. Disse medlemmer viser videre til at utbygging av løsninger for landstrøm for skip og utbygging av infrastruktur for hydrogen som energibærer er viktig for å redusere utslippene fra sektoren raskere.

Et nytt CO₂-fond må innrettes slik at transportørene kompenseres for eventuelle merkostnader ved kjøp av nye lastebiler, busser og skip.

Disse medlemmer mener jernbanen i Norge spiller en viktig rolle for mobiliteten og godstransporten i landet. Trafikkveksten i og rundt de store byene skal skje gjennom økt bruk av kollektivtrafikk,

sykkel og gange. Jernbanen er avgjørende for å nå dette målet.

Disse medlemmer ønsker ikke privatisering av jernbanen og er kritiske til deler av dagens organisering. Disse medlemmer mener den såkalte jernbanereformen er en avsporing fra hva som er det viktigste for norsk jernbane. Etter disse medlemmers syn er problemene for norsk jernbane i all hovedsak forbundet med gammel infrastruktur. Disse medlemmer er motstandere av den såkalte jernbanereformen med fragmentering av ansvar og konkurranseutsetting. Disse medlemmer registrerer at stortingsflertallet nå legger opp til en modell med en rekke nye selskaper og enheter, en modell det koster mange hundre millioner kroner å etablere og drive.

I stedet for å splitte opp og pulverisere ansvar ønsker disse medlemmer i større grad å samle jernbanen. Disse medlemmer vil styrke NSB som et moderne transportselskap i stedet for å svekke det.

Disse medlemmer mener en forsterket satsing på havområdene vil gi et økt behov for effektiv og miljøvennlig transport, maritime operasjoner og telekommunikasjon. Disse medlemmer viser til at Norge har relativt mange havner, og mange av dem brukes lite. Resultatet er at infrastrukturen og driften blir kostbar og lite effektiv. Det er derfor nødvendig å vurdere hvordan vi best utnytter havnekapasiteten.

Disse medlemmer konstaterer at så godt som all satsing på fiskerihavner og kystinfrastruktur er skjøvet ut til siste halvdel av 2020-tallet. Havnasjonen Norge legger med denne meldingen ikke opp til videre investeringer i det som vil være vår viktigste inntektskilde. Disse medlemmer mener dette er uheldig, kortsiktig og en nedprioritering av kysten.

Disse medlemmer viser til at utviklingen av fiskeriflåten stadig stiller nye krav til fiskerihavnene. Disse medlemmer viser til at dette utløser investeringsbehov som kan være krevende for den enkelte kommune. Disse medlemmer viser til at fiskerihavnene har blitt prioritert på steder hvor utbyggingen har stor betydning for den nasjonale verdiskapingen i fiskerinæringen og annen industriutvikling, og videre har midlene blitt brukt på en slik måte at man skal bidra til å ivareta fiskerihavnebehov i mindre lokalsamfunn. Disse medlemmer mener at ordningen med statlig finansiering av utbygging av fiskerihavner skal videreføres.

Disse medlemmer viser til at nordmenn flyr oftere enn før, og at luftfarten blir mer internasjonal. Disse medlemmer mener det skaper store utfordringer for klimaet og for flyselskaper og deres ansatte i en bransje med tøff konkurranse. Disse medlemmer vil ha en luftfartspolitik som tar vare på arbeidstakernes rettigheter, og som stimule-

rer til en rask utvikling av ny teknologi og innføring av fornybart drivstoff.

Disse medlemmer viser til at førerløse fremkomstmidler og intelligente transportsystemer allerede er i ferd med å revolusjonere samferdselssektoren. Disse medlemmer vil legge til rette for denne utviklingen og ser optimistisk på hvordan digitalisering kan skape et betydelig tryggere og mer effektivt transportsystem. Meldingen beskriver delvis utfordringsbildet i sektoren. Disse medlemmer mener likevel at hvilke konsekvenser og effekter dette vil ha for hvordan ny teknologi og digitalisering av transportene vil påvirke folk og næringsliv, hvilken standard som er nødvendig i utbyggingen av nye infrastrukturprosjekter, og hvilke prioriteringer som må gjøres som følge av ny teknologi, er tilnærmet fraværende. Dette er særlig svakt i lys av hvor langt regjeringens prioriteringer i denne meldingen reelt strekker seg. Ved å legge opp til oppstart av mange store prosjekter helt mot slutten av planperioden, legges det opp til bindinger for om lag 200 mrd. kroner. Dette er en investeringsportefølje som først er ferdig realisert rundt 2035. Disse medlemmer viser til at det er sterkt økende usikkerhet omkring hvilke mobilitetsløsninger som er riktige på det tidspunktet.

Disse medlemmer understreker at god digital infrastruktur er like viktig som veger, jernbane og annen grunnleggende infrastruktur. Disse medlemmer mener en digital fremtid må inkludere alle. Innbyggere og næringsliv i hele landet må ha høykapasitets nettilgang. Det er et statlig ansvar å legge til rette for dette. Ambisjon er at Norge er ledende i Europa på dette.

Disse medlemmer mener dagens takt på utbyggingen av fullgod bredbåndsdekning over hele landet må intensiveres. Det må lages en digital infrastrukturplan for å sikre høykapasitets internetttilgang der det ikke er grunnlag for kommersiell utvikling, og for å vurdere hvordan fremtidens teknologiløsninger kan påvirke behovet for infrastrukturutbygging.

Disse medlemmer viser til at regjeringens ensidige markedsbaserte tilnærming, hvor offentlige tilskudd skal være begrenset, ikke gir en rask nok utbygging av høyhastighets bredbånd i hele landet.

Disse medlemmer foreslår at tilskudd til bredbåndsutbygging inngår som en del av Nasjonal transportplan 2018–2029, og disse medlemmer viser til Arbeiderpartiets alternative prioriteringer, hvor det settes av 6 mrd. kroner til utbygging av nettkapasitet i planperioden, gjennomsnittlig 500 mill. kroner i året.

For store deler av landet utgjør flytilbudet det eneste regionale kollektive transporttilbudet. Disse medlemmer viser til at Avinor-modellen og statens kjøp av flytjenester bidrar til å sikre et kollektiv-

tilbud over hele landet. Disse medlemmer ønsker å bevare og videreutvikle dette tilbudet.

Disse medlemmer viser til at det i enkelte tilfeller er behov for å gå inn med ekstraordinære statlige midler til utbygging av særskilte prosjekter, og viser til at det i planperioden 2018–2029 er lagt inn ekstra statlige midler til ny lufthavn i Mo i Rana, og til flytting av lufthavnen i Bodø. Disse medlemmer vil vurdere egenkapitalbehovet til Avinor ved behov.

Disse medlemmer viser til at Samferdselsdepartementet høsten 2016 har inngått nye kontrakter for ruteflygning i Nord-Trøndelag og Nord-Norge gjeldende fra 1. januar 2017. Disse medlemmer vil fremheve viktigheten av at det blir gitt gode tilbud for disse lokalsamfunnene, da dette for mange er det eneste reelle alternativet for deres reiser både innad i regionen og til resten av landet.

Disse medlemmer viser til at regjeringen ved utlysningen av FOT-ruteanbudet la opp til større fleksibilitet enn tidligere. Resultatet er at mange nå har fått et dårligere tilbud, og det er uttrykt stor misnøye med de nye rutetidene. Dette går både på antall turer og tidspunkt for turene.

Oversikt statlige midler i NTP, hele perioden

Alle tall i milliarder 2017-kroner

Omprioriteringer	18,0
Digitalisering, standardvalg og effektivisering innenfor planlegging og investeringer mv	15,9
Omdisponeringer på post 30 Statens vegvesen (fra programområdetiltak til store prosjekt)	8,0
Videreføring av tilskudd bredbåndsutbygging	2,4
Økt ramme	7,0
Sum	51,3

Midlene anvendes slik:

Satsinger

Satsing på klima-, kollektiv- og miljøtiltak	9,6
Trygghet i hele landet	7,0
Kyst- og nordområdesatsing	4,9
Digitalisering og utbygging av nettilgang	6,0
Digitalisering og effektivisering av etatenes arbeid og arbeidet med kostnadskontroll	1,0
Delsum	28,5

Endring i prioriteringer mv. prosjekter

Prioritering, konkretisering og fremskyndig av jernbane og riksvegprosjekter	22,8
Sum	51,3

Disse medlemmer viser til at vi har flere viktige grensekryssende transportårer inn i Sverige. Disse medlemmer vil styrke samarbeidet med svenske myndigheter og prioritere arbeidet med å utvikle felles prosjekter for å lykkes med de grensekryssende prosjektene. Disse medlemmer vil vurdere hvordan fellesnordiske infrastrukturprosjekter kan løftes, for eksempel gjennom en felles nordisk infrastrukturplan. Særlig viktig vil det være å fokusere på grensekryssende strekninger på jernbanen, hvor det fraktes mye gods eller hvor store byer knyttes sammen.

Disse medlemmer mener blant annet at Ofotbanen kan løses gjennom et felles prosjekt mellom svenske og norske myndigheter.

2.3 Generelle merknader fra Arbeiderpartiet

På denne bakgrunn ønsker komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet en annen prioritering enn hva regjeringen legger opp til. Disse medlemmer viser til sin økonomiske ramme for NTP 2018–2029:

Satsinger

SATSING PÅ KLIMA-, KOLLEKTIV- OG MILJØTILTAK

Disse medlemmer viser til at Norge gjennom Paris-avtalen har forpliktet seg til å redusere klimagassutslippene med 40 pst. innen 2030, og vil understreke at NTP 2018–2029 sammenfaller med den perioden som gjenstår før Norge skal ha nådd målet om 40 pst. utslippskutt.

Disse medlemmer viser til at transportsektoren står for mer enn 30 pst. av de nasjonale utslippene av klimagasser og over halvparten av utslippene i ikke-kvotepiktig sektor, og at det er store muligheter for utslippskutt i transportsektoren. Disse medlemmer støtter derfor et mål om å halvere utslippene fra transportsektoren fra dagens nivå innen 2030.

Disse medlemmer viser til Arbeiderpartiets alternative budsjett for 2017, der det legges opp til kutt i transportsektoren på 8,3 millioner tonn CO₂-ekvivalenter innen 2030.

Mot nullutslipp fra personbiler

Disse medlemmer viser til målet om at nybilsalget av personbiler i 2025 skal være basert på nullutslippsteknologi. For å oppnå dette målet må det bygges infrastruktur. Det må på plass et nett av fyllestasjoner for nullutslippskjøretøy, slik at nullutslippsbiler blir et reelt alternativ i hele landet.

Disse medlemmer vil understreke at mens det i sentrale byområder vil være muligheter for kommersiell utbygging av ladestruktur, vil det være nødvendig med en høyere grad av investeringsstøtte i mindre sentrale strøk. Disse medlemmer har merket seg at Enova ikke har fått inn anbud på utlysning av ladeinfrastruktur i Finnmark, og at investeringsstøtten må vurderes økt.

CO₂-fond for transport i næringslivet

Disse medlemmer viser til at næringstransporten står for dobbelt så store utslipp som privatbilene. Nullutslippsløsninger blir i stadig større grad tilgjengelige, også innenfor områder som tungtransport og skipsfart, men det finnes i dag ingen omfattende virkemidler for å stimulere til å bytte ut gammel teknologi med klimariktig teknologi.

Disse medlemmer understreker derfor viktigheten av å etablere et CO₂-fond for næringstransporten. Et slikt fond skal gi tilskudd til merkostnader ved investering i null- og lavutslippskjøretøy som går på eksempelvis biodrivstoff, biogass, elektrisitet eller hydrogen. Tungtransporten alene står for 2,5 millioner tonn CO₂ årlig og betaler inn 1,2 mrd. kroner i CO₂-avgift. Et fond, etter modell av det vellykkede NOx-fondet, vil kunne redusere utslippene med inntil 50 pst. Den endelige utformingen av fondet vil

være avhengig av hvordan næringslivet og andre aktører forplikter seg.

Disse medlemmer viser videre til at utslippene fra buss, varebiler, anleggsmaskiner, innenriks sjøfart og fiske var på i alt 6,4 millioner tonn CO₂ i 2014. Også i disse segmentene kan et CO₂-fond bidra til store utslippsreduksjoner, og disse medlemmer ønsker derfor å vurdere innlemmelse av også disse delene av transportsektoren i fondet.

Disse medlemmer viser til at det tar relativt lang tid fra et CO₂-fond opprettes, til utslippskuttene finner sted, og vil derfor understreke at et CO₂-fond må på plass snarest mulig. Disse medlemmer merker seg at Næringslivets Hovedorganisasjon kritiserer regjeringens arbeid med CO₂-fond, og disse medlemmer vil derfor understreke at et CO₂-fond har et bredt flertall i Stortinget.

Biodrivstoff

Disse medlemmer vil understreke at for å nå Paris-målet er det også nødvendig å redusere utslippene kraftig fra kjøretøy som går på fossilt drivstoff, og som vil fortsette å være på veiene i mange år fremover. Disse medlemmer ønsker derfor å øke andelen biodrivstoff til 40 pst. innen 2030.

Disse medlemmer vil understreke at biodrivstoff kun er et godt klimatiltak hvis det er basert på bærekraftig drivstoff, og målet om 40 pst. biodrivstoffandel i 2030 må ses i sammenheng med tilgang på bærekraftig biodrivstoff. Tilgang på nok bærekraftig biodrivstoff i markedet er i dag en vesentlig barriere ettersom bærekraftig biodrivstoff ikke lar seg kjøpe i tilstrekkelige kvanta i det internasjonale markedet. Disse medlemmer vil derfor legge til rette for produksjon av bærekraftig biodrivstoff i Norge. Disse medlemmer vil understreke at Norge har god tilgang på skogsråstoff, og at en satsing på biodrivstoff i Norge vil bidra til flere arbeidsplasser og ikke minst teknologiutvikling.

Disse medlemmer viser videre til at ettersom behovet for biodrivstoff i personbilparken går ned med økende antall nullutslippsbiler, vil likevel behovet for biodrivstoff være stort i sektorer som skipsfart og luftfart.

Disse medlemmer viser til forslag fra Arbeiderpartiet i Innst. 331 S (2016–2017) jf. Representantforslag 69 (2016–2017) om bærekraftig biodrivstoff, der Arbeiderpartiet fremmet følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sikre en sømløs støtteordning for biodrivstoffinvesteringer som dekker investeringsstøtte til pilot- og demonstrasjonsprosjekter, samt oppskalering til industriell skala innenfor rammene av Enova.»

Skipsfart

Disse medlemmer viser til at skipsfart står for nærmere en femtedel av utslippene i ikke-kvotepliktig sektor. Disse medlemmer legger vekt på at Enova vil ha en betydelig rolle gjennom tilskudd til etablering av landstrøm og lav- og nullutslippsteknologi spesielt i fergeflåten. Disse medlemmer understreker at det innen 2030 må etableres landstrøm i alle større havner.

Disse medlemmer viser til at mange ferger eid av fylkeskommunene er modne for utskifting. Valg av teknologi i de nye fergene vil låse utslippsnivået fra denne trafikken i lang tid fremover. Disse medlemmer ønsker derfor at staten i en periode skal bidra med midler til et program for å elektrifisere fergestrekningene, og foreslår å etablere en tidsavgrenset ordning for fylkeskommuner som bytter til el-ferger.

Disse medlemmer viser til alternativt budsjett for 2017, der det ble foreslått 100 mill. kroner til et fergeutskiftingsprogram for fylkesferger. En slik forsering av utskifting av ferger vil også føre til økt aktivitet ved verftene langs vestlandskysten som er verdensledende på klimavennlig teknologi, og disse medlemmer viser i den sammenheng til forslaget om å sette av 1,4 mrd. kroner i planperioden til blant annet ny teknologi i maritim sektor.

Disse medlemmer vil understreke at for å nå målene om elektrifisering av fergestrekninger og landstrøm, må støtte fra Enova, NOx-fondet og det nyopprettede CO₂-fondet kombineres med høye miljøkrav i offentlige anbud både på statlig og fylkesnivå. For å forsterke målsettingene innenfor klimavennlig skipsfart, vil disse medlemmer at det vurderes å innlemme skip og fiskeflåten i CO₂-fondet.

Storbyene – økt statlig bidrag i store kollektivutbygginger

Norges ambisjoner om å nå internasjonale klimamål kan bare nås hvis byer og tettsteder blir en del av løsningen, spesielt gjelder dette for transportsektoren. Disse medlemmer viser til at over en tredel av befolkningen i Norge bor i landets fem største byområder. Både disse byene og kommunene rundt opplever kraftig befolkningsvekst. Disse medlemmer mener storbyområdene med sin befolkningsvekst har særskilte utfordringer knyttet til transport. Flere personreiser og økt næringstransport vil uten en aktiv politikk føre til dårligere framkommelighet, økte klimautslipp og mer lokal forurensning. Disse medlemmer vil derfor prioritere kollektivreisende, syklist og fotgjengere foran privatbiler i de store byene.

Disse medlemmer mener transportplanleggingen i større grad må integreres med arealplanleggingen, slik at byene kan vokse innenfra og utover

langs kollektivknutepunktene. Mange byer er allerede godt i gang, men disse medlemmer ser at presset på utbygging av kollektivnettet allerede i dag er stort. Fylkeskommunene og storbyene har ikke i dag økonomi til å håndtere de største investeringene i kollektivtrafikken. Disse medlemmer mener fylkeskommunene og storbyene må settes i stand til å bygge ut mer på egen hånd og gi sin befolkning et bedre tilbud. Disse medlemmer mener at staten skal bidra med inntil 70 pst. av investeringskostnadene i store kollektivutbygginger i storbyområdene og ta et særlig ansvar for utbygging og drift av bybaner og busslinjer med egne traseer, som er avgjørende for gode transportløsninger i storbyene våre. Disse medlemmer vil knytte full statlig andel gjennom til kriterier om fortetting rundt kollektivknutepunkter, reduserte klimagassutslipp og bedre framkommelighet.

Satsingen på trygge gangveger og et sammenhengende sykkelvegnett er også avgjørende for å øke andelen som går og sykler. Disse medlemmer vil også vurdere en utvidelse av eksisterende belønningsordning for nye byområder slik at flere mellomstore byer kan sikres et godt kollektivtilbud.

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

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

Satsing på trygghet i hele landet

Disse medlemmer viser til at nullvisjon er et overordnet mål å styre etter i all transportplanlegging. Disse medlemmer mener det er avgjørende å ta i bruk nødvendige virkemidler og regulere adferd, kjøretøytiltak og infrastrukturtiltak for å nå målet om nullvisjonen. Disse medlemmer står fast ved nullvisjonen og målet om å redusere antall hardt skadde og drepte i vegtrafikken til maksimalt 350 innen 2030. For å oppnå videre resultater i trafikksikkerhetsarbeidet må det må gis spesiell oppmerksomhet til forhold rundt demografiske endringer, trafikk-

utvikling, trafikantadferd og teknologisk utvikling de kommende årene over hele landet. En avgjørende faktor for å sikre optimal trafikksikkerhet er også vegkvaliteten og vegens beskaffenhet.

Disse medlemmer vil peke på at Norge er et land hvor våre viktigste ressurser og råvarer som olje og gass, fiskeri- og havbruksnæringen, vind- og vannkraft, kraftforedlende og landbasert industri, reiselivsnæringen, skognæringen og landbruket i stor grad befinner seg i distriktene. Hvorvidt vi evner å utnytte disse ressursene på en god og effektiv måte er også avhengig av god og trygg infrastruktur. Fylkesveiene representerer en betydelig andel av denne infrastrukturen. I dag er det 50 pst. større sannsynlighet for å bli hardt skadd eller drept per kjørte kilometer på fylkesveg enn på riksveg. Det er uakseptabelt. Fylkesvegstandarden varierer sterkt mellom ulike deler av landet, og den etterhvert økende standardforskjellen mellom riksvegnettet og fylkesvegnettet er bekymringsfullt stor. Disse medlemmer vil derfor rette en særskilt innsats mot å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på fylkesvegene.

I tillegg må det være en målsetting at alle offentlige veger i Norge skal være sikret mot skred. Videre må tunneler over hele vegnettet oppgraderes og sikres. Det handler både om å føle seg trygg når man ferdes langs vegene, og at framkommeligheten skal være god. Skred og potensiell fare for alvorlige hendelser i tunneler forårsaker stor utrygghet og store forsinkelser og problemer for transporten og næringslivet over hele landet. Klimaendringene tyder på at vi vil få et større sikringsbehov for skred i framtida, og nye tunnelsikkerhetskrav gjør at etterslepet på tunnelvedlikehold er nødvendig.

Disse medlemmer vil ha en betydelig styrking av trafikksikkerhetsarbeidet, overføringene til fylkeskommune for å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på fylkesvegene, sikre veiene mot skred og raskere gjennomføre nødvendige oppgraderinger av tunneler.

SKREDSIKRING RIKS- OG FYLKESVEIER

Disse medlemmer mener det er en målsetting at alle offentlige veger i Norge skal være sikret mot skred. Det handler både om å føle seg trygg når man ferdes langs vegene, og at framkommeligheten skal være god. Skred forårsaker stor utrygghet og store forsinkelser og problemer for transporten og næringslivet over hele landet. Klimaendringene tyder også på at vi vil få et større sikringsbehov for skred i framtida. Disse medlemmer vil derfor understreke nødvendigheten av at det satses på nødvendig skredsikring i årene som kommer. Disse medlemmer kan ikke se at Høyre- og Fremskrittsparti-regjeringen i tilstrekkelig grad har prioritert skredsikring i sin regjeringssperiode, og mener det vil

ta for lang tid å sikre veiene mot skred med Høyre- og Fremskrittsparti-regjeringens forslag til skredsikringsprosjekter.

Disse medlemmer viser til at Arbeiderpartiet foreslår 2,5 mrd. kroner mer i første seksårsperiode for å framskynde flere viktige skredsikringsprosjekter på riksvei som i regjeringens opplegg ligger i siste seksårsperiode. Dette gjelder rv. 5 Florø–Førde, E39 Skorgedalen, E16 Kvamskleiva, rv. 70 Flatvadura, øvre og nedre, rv. 70 Hoelsand, E10 Nappstraumen–Å, E6 Grasnes, E6 Kvævangsfjellet sør og rv. 93 Kløfta. Det gis en nærmere omtale av prosjektene under den enkelte korridor. Det settes videre av 5,7 mrd. kroner til tilskudd til skredsikring på fylkesvegnettet i planperioden. Sammen med et forventet bidrag fra fylkeskommunen vil dette gi et langt høyere tempo i arbeidet med et skredikkert vegnett sammenlignet med regjeringens opplegg. Samlet sett settes det av 6,5 mrd. kroner mer enn regjeringens opplegg til skredsikring i planperioden. I tillegg settes det av 0,5 mrd. kroner til tiltak på Sluppen bru og tunnel Narvik sentrum.

KYST- OG NORDOMRÅDESATSING

Disse medlemmer viser til at havet har preget Norges historie, kultur og økonomi gjennom århundrer, med fiske i ulike former og fangst av sel, hval og sjøfugl. I tillegg kommer all havaktiviteten på land: barking, tjærebrenning, båt- og fartøybygging – like til dagens virksomhet: fiskeriene, skipsfarten, olje og gass og de marine næringene. Norge har hav og sokkel som er seks ganger større enn vårt eget landområde. Disse medlemmer viser til at Norge skal være et foregangsland i å utnytte havets ressurser og videre være en forkjemper for havets helse.

Disse medlemmer viser til at det marine og maritime næringslivet sammen med offshorevirksomheten og leverandørindustriene utgjør våre mest komplette næringsklynger. Felles for alle disse næringene er at de har tilknytning til havet, at de består av verdensledende bedrifter, at de skaper store verdier, og at de har stor betydning for bosetting og sysselsetting over hele landet.

Innenfor fiskeri og havbruk, skipsfart og maritim næring, petroleum og fornybar energi ligger det også et stort potensial for framtidig verdiskaping og nye lønnsomme arbeidsplasser.

Kunnskap fra fiskerier og skipsfarten gir muligheter for å satse på nye havbaserte næringer, som mineralutvinning på havbunnen, marin bioprospektering, marin ingrediensindustri og høsting av havets fornybare energi. Ikke noe land i verden er i bedre posisjon til å lede an i utvikling av havets muligheter enn Norge, men dersom disse mulighetene skal være reelle, er vi avhengige av en godt utbygd kyst- og farledsinfrastruktur med effektive og moderne havner.

Disse medlemmer understreker at en forsterket satsing på hav- og kystområdene vil gi økt behov for effektiv og miljøvennlig sjøtransport, maritime operasjoner og telekommunikasjon i havområdene. Disse medlemmer mener at investeringer og vedlikehold av fiskerihavner fortsatt skal være et statlig ansvar.

En vellykket nasjonal havsatsing vil generere et større transportbehov. For disse medlemmer er det sentralt at denne økningen i transport av varer og maritime operasjoner skjer på en mest mulig bærekraftig og klimanøytral måte. Samtidig må den norske maritime næringen ha som ambisjon å ta store deler av framtidige oppdrag i dette voksende markedet. Dette er krevende målsettinger som krever lederskap.

Disse medlemmer mener at sjøtransport må få en langt mer sentral oppmerksomhet og styrket rolle i fremtidens organisering av transportsektoren. Kystforvaltningen må organiseres på en måte som er hensiktsmessig for at sjøtransportens konkurransekraft bedres i samsvar med nasjonale transportprioriteringer om overføring av gods fra land til sjø.

Disse medlemmer viser til at Norge har mange havner, og at flere av dem brukes lite, med det resultat at infrastrukturen og driften blir kostbar og lite effektiv. Det er derfor nødvendig å vurdere hvordan vi best utnytter havnekapasiteten, og disse medlemmer viser til forslaget om at det i planperioden skal satses 4,9 mrd. kroner mer enn regjeringen legger opp til på kystiltak, og av dette 1,4 mrd. kroner ekstra til styrking av strategiske havner, ny teknologi og godsoverføring.

En økt satsing på skipstransport må skje med lav- og nullutslippsteknologi. Dette krever at staten bidrar både med midler og regulering. Norsk maritim industri er teknologiledere globalt på grønn teknologi til skipsfart. En satsing på utvikling av slik teknologi, i et tett samarbeid mellom myndigheter, næringen og forskningsmiljøer, er sentralt for å lykkes. Denne utviklingen vil i seg selv være en vekstbransje. Disse medlemmer vil legge en strategi for at verkstedindustrien og den maritime klyngen kan ligge i front i den internasjonale utviklingen. Å lykkes med dette vil være sentralt for utviklingen av arbeidsplasser langs kysten. Det vises blant annet til Arbeiderpartiets alternative budsjett for 2017, hvor det ble satt av 100 mill. kroner til et fergeutskiftingsprogram for fylkesferger.

Disse medlemmer viser til at digitaliseringen også har et stort potensial innenfor sjøtransporten, særlig for å nå målet om å flytte mer gods fra vei til sjø. Disse medlemmer viser til de store mulighetene for klimagevinster ved å flytte mer gods over på sjø, og at norsk maritim næring sikrer frem-

tidig konkurransekraft ved å være tidlig ute med å ta i bruk ny teknologi.

Disse medlemmer viser til at autonome skip har et betydelig potensial i å transportere gods, eksempelvis mellom havnehuber og linjeskip. Disse medlemmer viser blant annet til DNV GLs konseptskip «ReVolt», og Kongsberg og Yaras planlagte konsept i Telemark.

På flere områder må det offentlige legge til rette for at disse mulighetene kan utnyttes og forbedres. Regelverkstilpasninger, innovasjonskrav i anskaffelser, programmer i Innovasjon Norge eller andre virkemidler bør alle vurderes for å fremme utviklingen. Særlig viktig er det å se på muligheten for statlig kjøp av frakttjenester langs kysten, som kystruten Bergen–Kirkenes eller forlengelsen av Nordlandsbanen med containerskip for å fremme utviklingen av tryggere og mer effektiv seiling med ny teknologi.

Langs kysten kan det være kostnadsforskjeller i fraktkostnadene. Dette fører til betydelige ulemper for deler av næringslivet. Det må i arbeidet med ny teknologi ses på hvilke muligheter dette kan gi for å utjevne fraktkostnadene langs kysten.

Disse medlemmer mener at Norge må ta en lederrolle i utviklingen av et strengt og effektivt internasjonalt regelverk for skipstransport i Arktis. Moderne transport og næringsutvikling er i dag basert på og avhengig av god tilgang til internett. Det er imidlertid en betydelig utfordring at det i dag er svært dårlig telekommunikasjon nord for 73. breddegrad. Dette vil hemme en forsterket satsing i havområdene, både for Norges myndighetsutøvelse og for framtidig næringsutvikling. Disse medlemmer vil derfor sørge for at det raskest mulig kommer på plass en løsning som sikrer god bredbåndstilgang i disse havområdene. Det vises til Arbeiderpartiets alternative budsjett for 2017, hvor det ble satt av 500 mill. kroner til dette formålet.

Disse medlemmer mener Høyre- og Fremskrittsparti-regjeringen i sin regjeringsperiode ikke har prioritert kyst- og farledstiltak i tilstrekkelig grad for å ta i bruk de mulighetene Norge har som havnasjon, og i det framlagte forslaget til NTP for årene 2018–2029 kommer de fleste kystiltakene først i siste planperiode, i årene 2024–2029. Disse medlemmer viser til at ressurser og kompetanse fra fiskeriene i flere tiår har vært med å bygge oss sterke innen de petromaritime næringene. Disse næringene har ikke den samme veksten lenger, og en del steder langs kysten har sysselsettingen blitt kraftig redusert, samtidig som man kan se økende sysselsettingsmuligheter innen fiskeri og fiskerirelatert industri. Disse medlemmer mener derfor at det nå, i de nærmeste årene, vil være viktig å øke satsingen og investere mer i havner og farleder langs kysten, og da ikke minst i fiskerihavner. Disse medlemmer vil

derfor fremskynde en rekke planlagte havne- og farledstiltak fra siste planperiode til perioden 2018–2023.

Dette gjelder følgende prosjekter som omtales nærmere i kapittel 14:

- Innseiling Moss
- Fosnavåg fiskerihavn
- Kalvåg fiskerihavn
- Bømlo fiskerihavn
- Gjøvsund fiskerihavn
- Innseiling Farsund
- Innseiling Mo i Rana
- Gjennomseiling Liaskjæra
- Risøyrenna innseiling, Andøy
- Røst fiskerihavn
- Kiberg fiskerihavn
- Havøysund fiskerihavn
- Innseiling Florøhavn
- Innseiling Senjahopen
- Årviksand fiskerihavn
- Kamøyvær fiskerihavn
- Gamvik fiskerihavn
- Vannavalen fiskerihavn
- Vardø fiskerihavn
- Kjøllefjord fiskerihavn
- Andenes fiskerihavn
- Ballstad havn

Kysttiltak som er falt ut i regjeringens tiltak, som lå inne i NTP 2013–2024 (i mill. kroner).

Fiskerihavner	2024–2029
Skarsvåg	17
Svartnes	17
Sørvær	17
Gjesvær	11
Arnøyhavn	13
Brensholmen	28
Kvaløyvåg	11
Tromvik	22
Skjervøy	28
Vangsøy	24
Laukvik	95
Farledsprosjekter	
Raftsundet, Vågan/Hadsel	191
Tjeldsundet, Harstad	160
Risavika, Stavanger	6
Florø øst for Nekkøya	8
Flåm, Aurland	12
Ulvesundet, Vågsøy	42
Ytre Steinsund, Solund	22
Måløy, innseiling	7
Djupflua, Giske	11
Hjertøysundet, Molde	40
Ringholmen, Aure	17
Vaulane, Herøy	29
Alstahaugfjorden, Alstahaug	33
Bogenes-Lødingen, Lødingen	13
Landegode, Bodø	22

Fiskerihavner	2024–2029
Sandnessjøen, innseiling	49
Stabbsundet, Meløy	51
Østre Svolvev, innseiling	32
Åmøy, Rødøy/Meløy	10
Sum	1 038

SATSING PÅ DIGITALISERING OG UTBYGGING AV NETTILGANG

Disse medlemmer mener digitalisering skaper nye store muligheter for næringsutvikling og for bedre offentlige tjenester. Vi står midt i et stort teknologiskifte. Big data, Tingenes Internett, algoritmer, 3D-printere og kunstig intelligens har blitt dagligtale. Digitaliseringen «forstyrrer» eksisterende markeder. Jobber vi i dag regner som sikre, vil gå tapt. Vi vet det vil skje – vi vet bare ikke når eller hvor. Tilgang til ny teknologi og enorme mengder data gir oss samtidig uante muligheter til å levere bedre og mer effektive tjenester til en stadig voksende befolkning.

Disse medlemmer er særlig opptatt av god tilgang på digital infrastruktur i distriktene og vil forhindre et digitalt klasseskille mellom by og land. Disse medlemmer vil sørge for at alle skal ha tilgang til grunnleggende digital infrastruktur. Disse medlemmer vil lage en digital infrastrukturplan for å sikre høykapasitets internetttilgang der det ikke er grunnlag for kommersiell utvikling, og vurdere hvordan fremtidens teknologiløsninger kan påvirke behovet for infrastrukturutbygging.

Disse medlemmer vil peke på at digital infrastruktur og digitalisering også representerer muligheter for byene. Smarte byer utnytter informasjon- og kommunikasjonsteknologi, behandler dataene og gjøre dem tilgjengelige i sanntid. Slik kan vi lede an i den globale utviklingen på viktige områder som innovasjon, ressursforvaltning, klima og miljø, mobilitet og helse og velferd.

Disse medlemmer mener det er avgjørende at alle har tilgang til høykapasitets bredbånd for å muliggjøre næringsutvikling og øke mulighetene for å levere bedre og mer effektive tjenester fra det offentlige.

Disse medlemmer understreker at den raske digitaliseringen åpner for at maskiner i stadig større grad kan utføre oppgaver som mennesker til nå har vært alene om. Denne fjerde industrielle revolusjon vil kreve en stor omstilling av både samfunn, arbeidsliv, næringsliv og offentlig sektor.

Disse medlemmer mener digitalisering skaper nye, store muligheter for norsk næringsliv. Industri kan flyttes hjem, og nye teknologiselskaper kan vokse frem. Digitalisering og ny teknologi vil være en avgjørende driver for fremtidig vekst og nye ar-

beidsplasser. Nye arbeidsplasser og vekstnæringer vil i stor grad være teknologidrevne.

Disse medlemmer mener smart bruk av teknologi er nøkkelen for Norge, med vårt høye lønnsnivå, til å konkurrere internasjonalt.

Disse medlemmer viser til at digitalisering, utnyttelse av stordata og kunstig intelligens vil gjøre samfunnets ressursbruk mer effektiv. Digitaliseringen gir nå nye muligheter for å forbedre de store samfunnssektorene som transport, utdanning og helse.

Disse medlemmer vil legge til rette for denne utviklingen og sørge for at Norge er offensivt og inntar en ledende rolle slik at teknologiskiftet kommer fellesskapet til gode i form av nye fremtidige arbeidsplasser og verdiskaping. Disse medlemmer mener at den nasjonale transportplanen må legge til rette for dette. Det vil kreve et tett samarbeid mellom politikere, næringsliv og forskning for å lykkes.

Politikken har en viktig rolle og et ansvar for å sørge for at teknologien tas i bruk på en måte som skaper gode samfunn for alle. Disse medlemmer understreker at selv om utviklingen vil føre til økt velstand, er det ingen automatikk for i at denne fordeles jevnt. Det kreves en aktiv politikk for å sørge for like muligheter og jevn fordeling av gevinstene.

Disse medlemmer viser til at transportsektoren står overfor store teknologiske endringer og en rask endringstakt. Når endringene vil slå inn, er usikkert, samtidig som behovet for langsiktig planlegging i sektoren er stort. Dette stiller store krav til aktørene. Etter disse medlemmers mening er det et stort behov for en større felles forståelse i sektoren og et felles utgangspunkt for å vurdere når ulike teknologier vil få stor betydning.

Disse medlemmer viser til at vi i Norge har gode forutsetninger for å ligge i front i utviklingen. Disse medlemmer mener dette er et konkurransefortrinn som bør videreutvikles og dermed danne grunnlaget for nye arbeidsplasser og høy verdiskaping. Det bør i utstrakt grad legges til rette for utprøving av nye digitale transporttjenester og etablering av testområder for utprøving av digitalteknologi i transportsektoren. Disse medlemmer viser til at det i møte med ny teknologi er avgjørende at myndighetene legger reguleringene til rette. Disse medlemmer viser derfor til Arbeiderpartiets for-

slag om «regulatoriske sandkasser» i Digital Agenda og etterlyser oppfølging av dette forslaget.

Disse medlemmer viser for øvrig til innspill fra Teknologirådet og fremmer derfor følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge frem et veikart for når man antar at ulike teknologier vil slå inn i samferdselssektoren.»

Tilgang for alle – digital infrastruktur

Disse medlemmer understreker at god digital infrastruktur er like viktig som veier, jernbane og annen grunnleggende infrastruktur. Disse medlemmer mener en digital fremtid må inkludere alle. Innbyggere og næringsliv i hele landet må ha tilgang til høykapasitets nett. Det er et statlig ansvar å legge til rette for dette. Ambisjon er at Norge er ledende i Europa på dette.

Disse medlemmer mener dagens takt på utbyggingen av fullgod bredbåndsdekning over hele landet må intensiveres. Det må lages en digital infrastrukturplan for å sikre høykapasitets internetttilgang der det ikke er grunnlag for kommersiell utvikling, og for å vurdere hvordan fremtidens teknologiløsninger kan påvirke behovet for infrastrukturutbygging.

Disse medlemmer viser videre til at for å understøtte «tingenes internett» er femte generasjons mobilnett, 5G, en viktig brikke. Disse medlemmer viser til at dette vil kreve ytterligere transportkapasitet for data, både internt i landet og over grensene.

Disse medlemmer viser videre til utbyggingen av fiberkabler til utlandet for å sikre kapasitet og redundans, og etterlyser oppfølging av Stortingets vedtak i Dokument 8:36 S (2015–2016).

Disse medlemmer viser til Arbeiderpartiets alternative prioriteringer, hvor det settes av 6 mrd. kroner til utbygging av nettkapasitet i planperioden, gjennomsnittlig 500 mill. kroner i året.

Sikkerhet og sårbarhet

Disse medlemmer peker på at ettersom stadig flere deler av samfunnet digitaliseres og flere enheter kobles til internett i en gjensidig avhengighet, øker sårbarheten. Disse medlemmer mener flere av våre grunnleggende samfunnsfunksjoner settes i et digitalt avhengighetsforhold: helse, vann, energi og kommunikasjonsinfrastruktur. Det er behov for økt innsats for å ivareta sikkerhet og beredskap, i nært samarbeid mellom offentlig og privat sektor. Vår evne til å forebygge og håndtere alvorlige cyberangrep må forbedres. Den kritiske digitale infrastrukturen må beskyttes.

Disse medlemmer er bekymret for at omfanget av og intensiteten i digitale angrep kan utfor-

dre vår samfunnsikkerhet på lik med naturkatastrofer, ekstremvær, terror og alvorlig kriminalitet. Disse medlemmer mener regjeringen har vist manglende handlekraft for å redusere digital sårbarhet, og viser til Arbeiderpartiets merknader og forslag for bedre cybersikkerhet, blant annet i Samfunnsikkerhetsmeldingen, jf. Innst. 326 S (2016–2017). I den videre utbyggingen av den digitale infrastrukturen må redusert sårbarhet og økt sikkerhet prioriteres.

Byer og kollektivtransport

Disse medlemmer viser til at digitalisering påvirker alle samfunnsområder, også transportsystemet, og at utviklingen går i et hurtig tempo. Disse medlemmer viser til Teknologirådets brev til komiteen som peker på at konservative anslag sier at autonome biler vil være klare på markedet rundt 2030, mens noen produsenter setter tidspunktet til før 2020. Digitalisering og autonome kjøretøy kan bidra til økt mobilitet, økt trafiksikkerhet, lavere utslipp og bedre ressursutnyttelse, men disse medlemmer vil understreke at disse resultatene avhenger av politisk styring. I byene vil de største gevinstene oppnås ved å integrere selvkjørende kjøretøy i kollektivtransporten. Ulike løsninger for å dele på kjøretøyene vil kunne frigjøre vei- og parkeringsareal og redusere utslipp, samtidig som mobiliteten øker. Digitaliseringen kan bidra til å gjøre kollektivtransporten mye mer tilgjengelig og effektiv, slik at flere velger dette fremfor privatbil. Et scenario hvor hver og en av oss oppgraderer personbilene våre til helt og delvis selvkjørende biler, vil gi sikkerhetsgevinster, men vil også kunne gi økt bruk av bil opp mot alternative transportformer. International Transport Forum har i en studie av Lisboa simulert at ved å introdusere en flåte av delte taxier og taxibusser kunne samme mobilitetsnivå opprettholdes med kun 3 pst. av dagens antall kjøretøy.

Disse medlemmer ønsker å styre mot delt mobilitet. Det krever positive insentiver og politisk styring i denne retningen. En slik utvikling vil også kunne bidra til å redusere klimautslipp ved å erstatte bilkjøring med kollektivtransport.

Disse medlemmer viser til at særlig i storbyene utvikler det seg i retning av mobilitet/transport som én tjeneste, uavhengig av fremkomstmiddel og muligens også leverandør. Disse medlemmer viser til at både bilprodusentene og andre aktører posisjonerer seg for å kunne bli mobilitetsleverandører med flåter av selvkjørende biler i konkurranse med kollektivtransport så vel som taxinæring.

Disse medlemmer viser til muligheten for en plattformposisjon for transporttjenester, hvor selskapene med størst datamengder blir nærmest umulig å utkonkurrere. Dette vil kunne skape monopol-

lignende tilstander. Disse medlemmer viser til at man for å motvirke dette må arbeide for åpne data og felles standarder. Disse medlemmer har merket seg at Samferdselsdepartementet vil legge frem en mer detaljert strategi for tilgjengeliggjøring av data i transportsektoren i løpet av 2017, men mener dette er lite ambisiøst og kun en sped start. Disse medlemmer mener det trengs en strategi for et digitalt transportsystem hvor det blant annet vurderes om data også produsert av leverandører i kollektivtransport bør pålegges delt med konkurrenter og det offentlige, samt hvorvidt det er behov for en offentlig dataplattform. Disse medlemmer viser til arbeidet som gjøres i Finland som inspirasjon for dette.

Disse medlemmer er positive til at regjeringen vil undersøke potensialet for nye teknologiske løsninger, men savner en tydeligere strategi, særlig for å legge til rette for norsk næringsliv. Disse medlemmer etterlyste også dette i Dokument 8:99 S (2015–2016) om å legge til rette for autonome kjøretøy og skip. Ved å være tidlig ute høster vi gevinstene tidlig, men vi må også ha som ambisjon å høste gevinstene i form av nytt næringsliv og nye arbeidsplasser.

Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge frem en strategi for et framtidig system for transport som baserer seg på delt mobilitet. Strategien må vurdere forhold som konkurranse, datatilgang og -eierskap, samt mobilitet som tjeneste og nødvendige lovendringer.»

«Stortinget ber regjeringen utarbeide et nasjonalt prosjekt for utvikling av kunstig intelligens og ubemannet teknologi.»

Disse medlemmer viser til at spørsmålet om dataeierskap og tilgang reiser større prinsipielle vurderinger. Disse medlemmer viser til Arbeiderpartiets forslag i industrimeldingen om en gjennomgang av konkurransereguleringen i møte med dataøkonomien, en «digital vask» for å klargjøre lovverket for autonome løsninger og utnyttelse av stordata og en vurdering av om tiltak nå er nødvendige for å sikre norsk språk innenfor kunstig intelligens. Disse medlemmer viser til at det er store muligheter i en mer datadrevet økonomi, men samtidig et stort behov for å sikre både personvernet og fellesskapets interesser der eksempelvis offentlige data ligger til grunn for verdiskapingen. Disse medlemmer mener at hvis en skal lykkes med å realisere flest mulig gevinster, må en ha et hovedprinsipp om åpne applikasjongsrenschnitt (APIer) for både funksjonalitet

og data i forbindelse med digitalisering av offentlige tjenester.

Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen om å legge frem et forslag som sikrer åpenhet om algoritmer som gir grunnlag for beslutninger som har vesentlig betydning for enkeltindivider eller samfunnet. Forslaget bør vurdere behovet for og hvem som eventuelt bør sertifisere og kontrollere slike algoritmer.»

Disse medlemmer viser til at Norge har en voksende droneindustri, og at droner har stor nytte i et land med store avstander og store havområder som Norge. Disse medlemmer mener det offentlige må legge til rette for droneindustrien i Norge og bidra til å etablere et godt hjemmemarked, eksempelvis i form av reguleringer og innkjøp. Disse medlemmer viser til at Teknologirådet i 2014 utga rapporten «Droner i Arktis». I denne rapporten ble det identifisert store muligheter for Norge. Disse medlemmer konstaterer at regjeringen ikke har fulgt opp dette potensialet. Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge frem en nasjonal strategi for droner, slik at potensialet for verdiskaping og nye arbeidsplasser kan utnyttes.»

Mer effektiv sjøtransport

Disse medlemmer viser til at digitaliseringen også har et stort potensial innenfor sjøtransporten, særlig for å nå målet om å flytte mer gods fra vei til sjø. Disse medlemmer viser til de store muligheter for klimagevinster av å flytte mer gods over på sjø, og at norsk maritim næring sikrer framtidig konkurransekraft ved å være tidlig ute med å ta i bruk ny teknologi.

Disse medlemmer viser til at autonome skip har et betydelig potensial i å transportere gods, eksempelvis mellom havnehuber og linjeskip. Disse medlemmer viser blant annet til DNV GLs konseptskip «ReVolt», og Kongsberg og Yaras planlagte konsept i Telemark.

På flere områder må det offentlige legge til rette for at disse mulighetene kan utnyttes og forbedres. Regelverkstilpasninger, innovasjonskrav i anskaffelser, programmer i Innovasjon Norge eller andre virkemidler bør alle vurderes for å fremme utviklingen. Særlig viktig er det å se på muligheten for statlig kjøp av frakttjenester langs kysten, som kystruten Bergen–Kirkenes eller forlengelsen av Nordlandsbanen med containerskip for å fremme utviklingen av tryggere og mer effektiv seiling med ny teknologi.

Disse medlemmer mener Norge må beholde ledertrøyen i utviklingen, og foreslår derfor:

«Stortinget ber regjeringen om å benytte utviklingskontrakter, pilotprosjekter eller andre hensiktsmessige virkemidler for å fremme digitalisering av sjøtransporten.»

SATSING PÅ DIGITALISERING OG EFFEKTIVISERING AV ETATENES ARBEID OG ARBEIDET MED KOSTNADSKONTROLL

Disse medlemmer mener transportsektoren står foran tre hovedutfordringer: klimautslipp, digitalisering og bedre prosjektstyring. Disse problemstillingene må møtes med ulike virkemidler og aktiv politikk. Samtidig henger utfordringene sammen.

Ulike former for digitalisering, eksempelvis større grad av selvkjørende kjøretøy og skip, forventes i løpet av de kommende tiårene å føre til betydelige endringer i hvordan vi transporterer personer og gods, spesielt i byområdene. Dette kan påvirke dimensjoneringen av infrastrukturen og kapasitetsbehovet i transportsystemet. Store investeringsbeslutninger vil i de kommende årene måtte tas under større usikkerhet enn tidligere. Forpliktelsene etter Parisavtalen kan bare nås gjennom en aktiv politikk som understøtter teknologiutviklingen og gjør det enkelt å ta klimariktige valg. Samtidig må kostnadsnivået i transportsektoren ned i en periode hvor handlingsrommet i offentlige budsjetter vil bli mindre.

Alt dette gjør at bruken og utviklingen av transportsystemet i sterkere grad må ses i sammenheng og på tvers av ulike transportformer og forvaltningsnivåer. Kompetanse om digitalisering og framtidens transportløsninger må bygges opp. Standarder og metoder for drift og utbygging må gjennomgås på tvers av transportsektorene. Samtidig må ressursene samlet sett utnyttes mest mulig effektivt. Utfordringsbildet taler for at det kan være riktig å slå sammen direktoratsfunksjonene på vei, jernbane og kyst, samt nødvendige koblinger mot luftfarten. Dette er aktuelt for å sikre et best mulig beslutningsgrunnlag og styring av sektoren som helhet. Gjeldende organisering både på etats- og departementsnivå bygger opp under en sektortenkning som det må vurderes om er hensiktsmessig i lys av nevnte hovedutfordringer. Disse medlemmer mener derfor det må foretas en gjennomgang av organiseringen i sektoren.

Bare på de fire årene siden regjeringen Stoltenberg II la fram NTP 2014–2023, har kostnadene for prosjekter mv. som var prioritert i gjeldende transportplan, økt med flere titalls milliarder. For prosjektet utbedret og fergefri E39 har anslaget alene steget fra 150 mrd. kroner (uten merverdiavgift) til 340 mrd. kroner (inkl. merverdiavgift). Disse med-

lemmer vil peke på at kostnadsanslagene i meldingen viser at regjeringen ikke har klart å ta tak i denne grunnleggende problemstillingen. Til tross for fortsatt vekst i bevilgningene til samferdselsformål og en utvidelse av planperioden fra ti til tolv år, er det likevel svært mange prosjekter som blir betydelig utsatt, og det er rom for få nye prosjekter. Kostnadsutviklingen undergraver bærekraften for den videre utviklingen av transportinfrastrukturen i Norge på sikt. Dette er krevende i en periode hvor transportbehovet øker og forfallet er betydelig. Kostnadskontroll og lavere kostnader må derfor være en hovedprioritet.

Dette må skje med flere virkemidler. Byggenæringens landsforening har i sitt innspill til NTP 2018–2029 pekt på muligheten for kostnadsreduksjoner på 20 pst. ved digitalisering og riktige kontraktstrategier. I England er ambisjonen en kostnadsreduksjon på opp mot 30 pst. De nye mulighetene som ligger i digitalisering av planlegging og gjennomføring av infrastrukturprosjekter, må gis politisk prioritet, og transportetatene må ta disse virkemidlene raskt i bruk.

Disse medlemmer mener også det er sentralt å vurdere nærmere ulike og nye teknologiløsninger i gjennomføringen av utbyggingsprosjekter. Det vil være viktig å se nærmere på erfaringer fra andre land som har andre tilnærminger enn hva som har vært tradisjon i Norge og Norden.

Disse medlemmer viser til Arbeiderpartiets program for kommende stortingsperiode og vil opprette en formalisert samarbeidsarena mellom transportetatene, bygg- og anleggssektoren og forskningsinstitusjoner. Staten skal bidra med innovasjonsmidler for utvikling og implementering av ny teknologi og tiltak som kan øke produktiviteten i sektoren. Det må være et tydelig mål for samarbeidet og støtten fra staten at det skal ende opp i konkrete tiltak og løsninger som kan redusere kostnadene i sektoren. Midlene kan vurderes brukt på nærmere testing av løsninger fra utbyggingsprosjekter i andre land, jf. forrige avsnitt. Det settes av 1 mrd. kroner i planperioden som bl.a. skal kunne benyttes til denne typen utviklingsprosjekter og tiltak.

Kostnadsveksten har også sammenheng med standardvalg, både fra transportetatenes side og politiske føringer, som må gjennomgås. Det er naturlig at en slik gjennomgang skjer for å oppnå en standardisering på tvers av transportsektorene så langt det er praktisk mulig. Disse medlemmer mener samtidig at det i dette arbeidet må legges opp til et nært samarbeid med andre land. Det understrekes at det skal bygges framtidsrettede transportsystemer som ser utbyggingsprosjektet også i et driftsperspektiv. Dette arbeidet må samtidig ses i sammenheng med vurderingen av det framtidige transportbehovet.

Det må også vurderes endringer i leverandør- og kontraktsstrategiene. Hva som er hensiktsmessig

størrelse på en kontrakt, vil variere ut fra en rekke forhold og må vurderes konkret. Eksempelvis trekker erfaringene fra rv. 9 i Setesdalen i retning av at for visse prosjekt kan mindre kontrakter gi lavere pris, mens andre erfaringer peker på gevinster i større og mer sammenhengende utbygginger. Dette kan gjøre det mulig med mer langvarig industriell produksjon. Dersom det kan sannsynliggjøres at denne typen kontrakter kan gi betydelige kostnadsbesparelser, må det samtidig gjøres vurderinger av hvordan norsk bygge- og anleggsbransje kan delta i denne typen prosjekter. Disse medlemmer viser til at vi har lang erfaring innen offshorevirksomheten i å legge til rette for kontraktsstrukturer, leverandørutvikling mv. som sikrer deltakelse og utvikling i norsk leverandørrindustri. Det må også vurderes større grad av kontraktsformen konkurransepreget dialog.

Disse medlemmer mener at i denne sammenheng må det også gjøres vurderinger av om praktiseringen av statens prosjektmodell bør justeres på enkelte områder. Kvalitetssikringssystemene KS1 og KS2 har vært viktige for bedre politiske prioriteringer, men bruken av prosjektmodellen må også ta hensyn til at staten som kontraktspart står best mulig rustet i møte med leverandørrindustrien. Staten viser i dag stor grad av åpenhet om kostnadsanslag i ulike faser av prosjektet. Det må vurderes hvor hensiktsmessig dette er for å oppnå lavest mulig pris for det offentlige. Slike justeringer må avstemmes mot bestemmelsene i bevilgningsreglementet.

Disse medlemmer legger videre til grunn at departementet må følge opp transportetatene på en langt mer aktiv måte enn hva som i dag er tilfelle i etatsstyringen. Etatene må sammen med leverandørrindustrien få insentiver til å arbeide med å identifisere de mest kostnadseffektive løsningene. Det må også få konsekvenser dersom kostnadene øker ut over hva det er lagt opp til.

Disse medlemmer vil peke på at elementene ovenfor ikke er en uttømmende liste over tiltak for bedre kostnadskontroll. Som følge av tiltakene ovenfor legges det til grunn et mål for styringen av investeringsprosjektene som er prioritert i NTP 2018–2029, at kostnadene skal reduseres med i størrelsesorden 10–20 pst. avhengig av når i planperioden det legges opp til oppstart. Det vil bli vurdert en ytterligere operasjonalisering av disse kostnadsmålene. I Arbeiderpartiets opplegg hvor det frigjøres om lag 15,9 mrd. kroner innenfor digitalisering, standardvalg og effektivisering, er det kun lagt til grunn 4 pst. reduksjon i SVV, og Bane NORs investeringsportefølje.

Ovennevnte gjennomgang er i første rekke rettet mot investeringsprosjektene. Mer enn halvparten av NTP 2018–2029 er likevel knyttet til drift, vedlikehold og fornyelse av eksisterende infrastruktur. Også

på disse områdene må det søkes tiltak som kan gi mer transport for pengene. Videre er det innenfor jernbanen en tett kobling mellom infrastruktur og kjøp av togjenester. For de kollektivreisende er det viktig å kunne tilby et best mulig transporttilbud. Det er derfor grunnleggende at infrastruktur og togmateriell samvirker best mulig. Utvikling og investering i togmateriell som kan redusere reisetid, øke kvaliteten for de reisende og redusere klimautslippene, vurderes som alternativ til svært kostbare investeringer i infrastruktur.

PRIORITERING, KONKRETISERING OG FREMSKYNDIG AV JERNBANE- OG RIKSVEGPROSJEKTER

Vegprosjekter som er falt ut av NTP 2014–2023

Disse medlemmer viser til at Arbeiderpartiet i regjering startet tidenes samferdselsløft. De vedtatte nasjonale transportplanene for perioden 2005–2013 har gitt et viktig løft til samferdselssektoren. Planene ble også fulgt opp med årlige bevilgninger over statsbudsjettene. Disse medlemmer viser til at nivået på Nasjonal transportplan 2014–2023 (Meld. St. 26 (2012–2013)) var historisk høyt med totalt 508 mrd. kroner til drift, vedlikehold og investeringer i perioden. Disse medlemmer finner det derfor svært beklagelig at Høyre- og Fremskrittsparti-regjeringen til tross for det høye investeringsnivået ikke klarer å følge opp samferdselsløftet gjennom å prioritere flere riksvegprosjekter som er inne i gjeldende Nasjonal transportplan 2014–2023, og som med Høyre- og Fremskrittsparti-regjeringens forslag til ny Nasjonal transportplan 2018–2023 ikke er inkludert. Dette gjelder prosjektene rv. 4 Hagantunnelen, E8 Riksgrensen–Skibotn del II, rv. 15 Strynefjellet, E16 Oppheim–Skulestadmoen rv. 13 Vikafjellet og E39 Eikefet–Romarheim bru. Disse medlemmer viser til Arbeiderpartiets forslag hvor det bevilges 9,7 mrd. kroner til disse prosjektene. Det gis en nærmere omtale av prosjektene under den enkelte korridor.

Framskyndelse av prosjekter

Disse medlemmer viser til at en av de største hovedutfordringene i transportsektoren framover er den sterke kostnadsveksten. Bare på de fire årene siden regjeringen Stoltenberg II la fram NTP 2014–2023 har kostnadene for prosjekter og områder som var prioritert i gjeldende transportplan, økt med flere titalls milliarder. I tillegg kommer flere titalls milliarder i kostnadsvekst på øvrige prosjekter. Det er et viktig spørsmål hva som er årsaken til denne veksten. Disse medlemmer vil peke på at kostnadsanslagene i meldingen viser at regjeringen ikke har evnet å ta tak i denne problemstillingen. Effekten er særlig tydelig de første seks årene av planen. De store bin-

dingene av økonomisk, juridisk og politisk karakter har vokst betydelig de siste fire årene.

Til tross for de betydelig økte rammene som meldingen legger opp til, er det knapt midler til å følge opp bindingene eller gjennomføre andre nødvendige tiltak. Konsekvensen er at mange prosjekter som tidligere lå inne i regjeringen Stoltenberg IIs transportplan for perioden 2018–2023, nå er skjøvet ut mot slutten av 2020-tallet eller er ute av planen. Disse medlemmer viser til at regjeringen nå utsetter tidligere lovte prosjekter, som nå eksempelvis blir startet opp om 10 år og kanskje ikke er ferdige før om 15–20 år.

Disse medlemmer viser til at kostnadsøkning er forklaringen på at mange av prosjektene er skjøvet ut i tid eller at planavgrensningene er endret. Disse medlemmer mener det i mange av prosjektene er aktuelt med tidligere oppstart enn i siste seksårsperiode slik det er foreslått i Høyre- og Fremskrittsparti-regjeringens forslag. Disse medlemmer vil peke på at det bør være mulig med byggestart tidligere enn 2024. I flere av prosjektene kan det være aktuelt å la bomselskapene finansiere byggeplan og byggestart, eller hvor det er lokalpolitisk vilje til delvis bompengerekrutering, å tillate forhånds- eller parallellinnekreving. Disse medlemmer støtter en slik framskyndelse av prosjekter da det vil føre til at flere viktige veier kan bygges raske. Disse medlemmer viser videre til Arbeiderpartiets forslag om 5,1 mrd. kroner til framskyndelse av prosjekter. I tillegg til prosjektene rv. 4 Hagantunnelen, E8 Riksgrensen–Skibotn del II, rv.15 Strynefjellet, E16 Oppheim–Skulestadmoen rv.13 Vikafjellet og E39 Eikefet–Romarheim bru – som er prosjekter Høyre- og Fremskrittsparti-regjeringen ikke har prioritert i sitt forslag til Nasjonal transportplan 2018–2023 er følgende aktuelle prosjekter å vurdere for framskyndelse til oppstart i løpet av første seksårsperiode i Nasjonal transportplan 2018–2023:

- E16 Nærøydalen (Hylland–Sleen)
- E6 Nordkjosbotn–Hatteng
- E6 Ulvsvågskaret
- E6 Kråkmofjellet sør
- E6 Sørrelva–Borkamo
- E6 Selli- Asp

- E6 Ringeby–Otta
- E134 Vågslid–Røldal
- E134 Strømsåstunnelen, nytt tunneløp
- E16 Ringveg øst, Arna–Vågsbotn
- E134 Røldal–Seljestad
- E39 Vegsund–Breivika
- E39 Bogstunnelen–Gaular grense
- E39 Vågsbotn–Klauvaneset
- E39 i Sogn og Fjordane, strekningsvise tiltak (Byrkjelo–Sandane)
- Rv. 23 Linnes–Kryss E18
- E39 Ålgård–Hove
- E39 Smiene–Harestad
- E16 Slomarka–Herbergåsen–Nybygg
- Rv. 22 Bru over Glomma
- E6 Manglerudprosjektet

Det gis en nærmere omtale av prosjektene under den enkelte korridor.

Overføring fra programområde til store prosjekter

Disse medlemmer viser til at Høyre- og Fremskrittsparti-regjeringen har lagt til grunn 36,9 mrd. kroner i planperioden til programområdetiltak. Midlene er samlet i en pott. Disse medlemmer er bekymret for at flere store utbedringsstrekninger er en del av den samlede programområdepotten. Disse medlemmer mener organiseringen av viktige utbedringsstrekninger ikke sikrer vegstrekningene tilstrekkelige prioritering og finansiering da de åtte prosjektene kun er nevnt som aktuelle for å gjennomføre tiltak, og dermed ikke er avsatt med egne midler. Dette gjelder strekningene E6 Grong–Nordland grense, rv. 41/rv. 451 Timenes–Kjevik, rv. 3 Østerdalen, rv. 94 Skaidi–Hammerfest, rv. 9 Setesdal, rv. 52, rv. 7 og E16 Fagernes–Øye. Disse medlemmer viser til Arbeiderpartiets alternative forslag, hvor det foreslås å overføre 8 mrd. kroner fra programområdetiltak til store prosjekter. Disse medlemmer mener det er viktig å sikre utbedring og investeringer for nevnte prosjekter, og foreslår dermed å flytte disse prosjektene fra programområdetiltak til riksveginvesteringer. Det gis en nærmere omtale av prosjektene under den enkelte korridor.

2.4 Senterpartiets opplegg for NTP

Endringer hovedtall, mill. kroner

Investeringsbudsjett	Kostnadsoverslag/restbehov per 01.01.2018			Statlege midlar	
	Statlege midlar	Anna finansiering	Sum	2018–2023	2024–2029
Framlegg frå regjeringa, veg	203381	131809	335190	56296	86585
Framlegg frå regjeringa, bane	271962		271962	79494	103655
Framlegg frå regjeringa, kyst	7854		7854	2927	4927
Sum regjeringa	483197	131809	615006	138717	195167
Endringar veg				4210	6560
Nye tiltak veg				820	7900
Endringar bane				2000	1000
Nye prosjekt bane				0	1000
Endringar kyst				513	513
Breiband				3000	3000
Effektivisering drift, vedlikehald og utbygging bane				5000	4000
Effektivisering drift, vedlikehald og utbygging veg				3000	3000
Rassikring, tillegg og forskyving				1000	1000
Kystpakke Havne- og farledstiltak				500	1000
Tunnelsikkerhetsforskriften fylkesveg				2000	300
Totale endringar SP				6043	1127

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til tabellen over og mener en økning i den totale planrammen for NTP på 7,17 mrd. kroner er nødvendig dersom en skal klare å utvikle et transportsystem for hele landet. Dette medlem viser til at Senterpartiet også foreslår en forskyvning av pengebruken til første planperiode, noe som er i tråd med en rekke innspill blant annet fra Næringslivets Hovedorganisasjon. Regjeringens forslag til ny Nasjonal transportplan har en fordeling mellom transportsektorene som skiller seg fra tidligere planer ved at en prioriterer ned veibygging til fordel for jernbane. Dette medlem mener prioriteringen mellom sektorene ikke står i samsvar med hvor stor del av transportarbeidet som blir utført. Dette medlem mener like-

vel det er viktig å få gjennomført et løft innen jernbanesektoren slik den rød-grønne regjeringen la opp til da den lanserte InterCity-utbyggingen. Dette medlem viser til at regjeringens forslag til NTP har en landsdelsfordeling på investeringsmidlene slik:

- Østlandet 52 pst.
- Sørlandet 8 pst.
- Vestlandet 24 pst.
- Midt-Norge 6 pst.
- Nord-Norge 10 pst.

Dette medlem mener Senterpartiets alternative opplegg har en fordelingsprofil som ivaretar hele landet på en bedre måte.

Endringer og nye tiltak vei (mill. kroner)

Korr.	Prosjekt	Senterpartiets alternativ		Endring ift. regjeringa	
		2018–2023	2024–2029	2018–2023	2024–2029
3	E18 Lysaker–Strand	0	2250	–2250	+2250
3	E18 Strand–Ramstadsletta	0	2800	–940	+940
3	E18 Slependen–Drengsrud (start)	0	0		–550
3	E39 Ålgård–Hove	500	1050	+500	–500
4	E39 Ådland–Svegatjørn (Hordfast) (start)	0	10000		–4000

Korr.	Prosjekt	Senterpartiets alternativ		Endring ift. regjeringa	
		2018–2023	2024–2029	2018–2023	2024–2029
4	E39 Bogstunnelen–Gaular grense	500	600	+500	–600
5	E16 Stanghelle–Arna	3000	4600	+3000	–3000
5	E134 Røldal–Seljestad	1200	1200	+1200	–1200
6	E6 Ringeby–Otta (Sjoa–Otta)	900	500	+800	–800
6	E6 Ringeby–Otta (Ringeby–Frya) (start)		2250		+2000
7	E6 Helgeland nord, Krokstrand S–Bolna	450	0	+450	–450
7	E6 Sørrelva–Borkamo	500	500	+500	–500
7	E6 Selli–Asp	450	150	+450	–450
7	E14 Stjørdal–Meråker (start)	0	390	0	+200
	Nye tiltak				
4	Rv. 13 Vikafjellstunnelen		3100		
4	Rv. 9 Strekningsvise tiltak	150			
5	E16 Fagernes syd–Hande		2900		
6	Rv. 15 Strynefjellet med arm til Geiranger		750		
6	Rv. 3 Østerdalen, strekningsvise tiltak	500			
6	Rv. 4 Kjøl–Rotnes	170			
6	Rv. 4 Hagantunnelen		300		
7	E6 Grong–Nordland grense		750		
8	Rv. 893 Sør-Varanger		100		

Endringer og nye tiltak jernbane (mill. kroner)

Korr.	Prosjekt	Senterpartiets alternativ		Endring ift. regjeringa	
		2018–2023	2024–2029	2018–2023	2024–2029
5	Dobbelspor Stanghelle–Arna (start)	2000	8250	+2000	+1000
	Nye tiltak				
6	Elektrifisering Rørosbanen		1000		
6	Kryssningsspor Dovrebanen	170			

Endringer og nye tiltak kyst (mill. kroner)

Korr.	Prosjekt	Senterpartiets alternativ		Endring ift. regjeringa	
		2018–2023	2024–2029	2018–2023	2024–2029
4	Innsegling Florø hamn	80	0	+80	–80
8	Engenes fiskerihamn	101	0	+101	–101
8	Innsegling Senjahopen	139	0	+100	–100
8	Kjøllesfjord fiskerihamn	232	0	+232	–232
	Nye tiltak				
	Kystpakke, hamne- og farledstiltak	500	1000		

Bredbånd

Dette medlem mener bredbånd og tilgang til raskt internett er like vesentlig infrastruktur som vei og bane. Derfor velger dette medlem å prioritere dette i NTP. Den digitale allemannsretten som Senterpartiet lanserte på starten av 2000-tallet, handler om at alle i hele Norge skal ha mulighet til å delta i den teknologiske utviklingen og i digitaliseringen av samfunnet. Digitalisering er viktig for næringsliv, privatpersoner og desentraliseringen av tjenester og arbeidsplasser. I Senterpartiets opplegg settes det av totalt 6 mrd. kroner til bredbåndsutbygging. Dette tilsvarer 500 mill. kroner årlig som er maksimalt i henhold til avtalen med EU om statsstøtte. I tillegg har Senterpartiet en målsetting om at innen 2020 skal alle husstander ha tilgang til bredbånd med minst 30 mbit/s.

Kystpakke

Dette medlem mener investeringsnivået på kystinfrastruktur er for lavt, og at dette svekker mulighetene for godsoverføring mellom veg og sjø. Videre svekkes mulighetene for fiskerinæringen fordi nødvendige investeringer i fiskerihavner kommer så sent i planperioden. Dette medlem foreslår derfor en kystpakke som skal forsere utbygging av havner, fiskerihavner, innseilinger og farleier og sikre et sterkere grep om nødvendig satsing på dette området. Pakken skal finansiere og forsere prosjekter som ligger i NTP, ut over dem vi har særskilt prioritert, og finansiere prosjekter som lå i forrige NTP.

Fylkesveier

Dette medlem er særlig bekymret over fylkeskommunenes manglende økonomiske mulighet til å løse utfordringene med vedlikehold og forbedring av fylkesveinettet. Det er et stort vedlikeholdsetterslep, og KS viste i komiteens høring til at det er et årlig behov for 1,5 til 2 mrd. kroner for å opprettholde standarden. Dette kan ikke løses innenfor dagens rammer, og KS tok til orde for et tiårig nasjonalt vedlikeholdsprogram på fylkesveiene. Dette medlem viser til at fylkesveinettet ikke er omfattet av bevilgningsrammene under Nasjonal transportplan, og mener at en ambisjon om styrket samferdselsatsing totalt sett også må innbefatte en egen satsing på fylkesveiene.

Dette medlem viser til forslag i kommuneproposisjonen på vegne av Senterpartiet for 2018:

«Stortinget ber regjeringen øke kommunesektorens inntekter i intervallet 3 til 4 mrd. kroner ut over regjeringens forslag med følgende fordeling:

- 2–2,5 til økt rammefinansiering av kommunene. I inntektssystemet for kommunene gjeninnføres basistilskuddet på 2016-nivå uten gradering.

- 1–1,5 mrd. til et vedlikeholdsprogram for fylkesveiene.»

Dette medlem viser også til Senterpartiets forslag i kommuneproposisjonen om et statlig vedlikeholdsprogram for fylkesveiene:

«Stortinget ber regjeringen i statsbudsjettet for 2018 etablere et tiårig nasjonalt vedlikeholdsprogram for fylkesveiene.»

Dette medlem viser videre til at tunnelsikkerhetsforskriften har påført fylkene store kostnader, og at en foreslår å stanse kompensasjonen til fylkene i 2020. Dette medlem vil videreføre denne kompensasjonen til 2024 slik at fylkene har mulighet til å gjennomføre forskriftens krav.

Skredsikring

Dette medlem mener skredsikring er svært viktig. Det gjenstår mange prosjekter både på riks- og fylkesveinettet. Det vises til at omfanget av skred er ventet å øke som følge av klimaendringer og mer nedbør. Dette medlem prioriterer å øke rammene for skredsikring og har lagt inn 1 mrd. kroner mer i første periode og 1 mrd. kroner i andre periode. Dette muliggjør forsering av flere prosjekter. Videre legger dette medlem til grunn en jevn innfasing av midlene gjennom planperioden, og en fordeling mellom riks- og fylkesveier på 50 pst. hver. Dette medlem legger også til grunn at Statens vegvesens prioriteringsnøkkel for skredsikringsprosjekter blir fulgt.

Tunnelsikring

Dette medlem viser til at regjeringen innførte EUs tunneldirektiv, den såkalte tunnelsikkerhetsforskriften, uten at fylkeskommunene ble satt i økonomisk stand til å gjennomføre tiltak som sikrer at tunnelene har den standarden som forskriften krever. Regjeringen vil videreføre overføringene til fylkeskommunene til 2019. Dette medlem mener det ikke er tilstrekkelig, da behovet for mange av fylkene er mye større. De siste årene har vi sett flere hendelser i tunneler, blant annet branner som kunne fått et mye verre utfall enn det de har fått. Dette medlem mener innsatsen for å sikre tunneler må trappes opp, og setter av 2,3 mrd. kroner til dette formålet.

Luftfart

Dette medlem viser til at luftfarten står for en viktig del av transporttilbudet, særlig i distriktene. Luftfarten binder landet sammen og er sammen med økt digitalisering en av de viktigste faktorene for å motvirke sentralisering. De regionale lufthavnene er av stor betydning for lokalt næringsliv, offentlig sektor og folk flest og trenger forutsigbare rammer for videre drift og utvikling. Finansieringsmodellen for

de regionale lufthavnene må videreføres, og dette medlem viser til Senterpartiets merknader i innstillinga til Avinormeldinga. FOT-rutene er avgjørende for å holde oppe rutetilbudet i store deler av landet. Dette medlem mener det trengs flere ruter og flere direkteruter inn mot de større lufthavnene. Det er òg viktig at billettprisene holdes på et lavt nivå slik at avstandsulempene ikke blir for store og en sikrer gode konkurransevilkår for virksomheter som er avhengige av rask transport. Avgiftene må tilpasses slik at mindre fly, som i hovedsak utfører transport på de regionale flyplassene, ikke må komme forholdsmessig dårligere ut enn større fly, og dette medlem mener dagens avgiftssystem ikke tar nok høyde for dette.

Taxfreesalget er en viktig finansieringskilde for å opprettholde lufthavnstrukturen. Dette medlem mener det vil være naturlig om Vinmonopolet tar over virksomheten som gjelder salg av alkoholholdig drikke. Dette medlem ber om at regjeringen utreder en modell der Vinmonopolet overtar denne delen, og at en i denne modellen sikrer dagens finansieringsmodell.

Nye Veier AS

Dette medlem viser til opprettelsen av veiselskapet Nye Veier AS, der regjeringen ønsker et statlig konkurrerende selskap til den statlige etaten Sta-

tens vegvesen. Målet med opprettelsen av selskapet er, ifølge regjeringa, å redusere kostnader til veibygging og få flere sammenhengende prosjekter. Dette medlem mener opprettelsen har medført et dobbelbyråkrati når det gjelder planlegging, finansiering og gjennomføring av veiprojekt, og en har svekket den demokratiske styringen av utbygging av viktig infrastruktur. Så langt synes besparelsene å være grunnet i standardreduksjoner som mindre frostsikring, mindre belysning, færre kryss etc. Dette medlem vil påpeke at dersom standardreduksjon var løsningen, så kunne man gitt det samme oppdraget til Statens vegvesen og unngått oppbygging av et dobbelt statlig byråkrati. Videre vil dette medlem vise til at den rød-grønne regjeringens alternativ med såkalte «særskilt prioriterte prosjekt» under Statens vegvesen vil le sikret forutsigbar finansiering, redusert standard dersom det var målet, og helhetlig utbygging. Dette medlem vil ikke overføre flere prosjekter til Nye Veier AS og viser til at Senterpartiet vil evaluere ordningen etter at vedtatte prosjekter er fullført.

Dette medlem fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen øke rammen i Nasjonal transportplan 2018–2029 med 7,17 mrd. kroner sammenlignet med rammen i Meld. St. 33 (2016–2017) og legge følgende endringer til grunn i det økonomiske opplegget (mill. kroner):

Tiltak	Tillegg/fratrekk 1. periode	Tillegg/fratrekk 2. periode
Endringer og nye tiltak veg	5030	1340
Endringer og nye tiltak bane	2000	2000
Endringer og nye tiltak kyst	1013	487
Breiband	3000	3000
Rassikring	1000	1000
Tunnelsikkerhetsforskrifta	2000	300
Effektiviseringstiltak veg	3000	3000
Effektiviseringstiltak bane	5000	4000»

«Stortinget ber regjeringen legge frem en ordinær bompengeproposisjon for E39 Ålesund–Molde (Møreaksen) til behandling i Stortinget innen utgangen av 2020.»

«Stortinget ber regjeringen formelt legge ned jernbanestrekningen Dokka–Eina og frigjøre arealene til andre formål.»

«Stortinget ber regjeringen utrede en modell der Vinmonopolet tar over salg av alkoholholdig vare på taxfreeutsalg ved norske lufthavner.»

«Stortinget ber regjeringen sørge for en forpliktende utbyggingsplan for bredbånd.»

«Stortinget ber regjeringen sette i gang et arbeid med kostnadsreduksjon innen drift, vedlikehold og utbygging av veier og jernbane.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sikre statlig finansiering av fiskerihavner.»

3. Grunnetlaget for meldingen

Komiteen viser til Meld. St. 33 (2016–2017) Nasjonal transportplan 2018–2029. Dette er den femte helhetlige transportplanen som er fremmet. Komiteen viser til avholdt høring 25. og 26. april 2017, hvor et stort antall organisasjoner og fylkeskommuner deltok og ga sine innspill til komiteens behandling av stortingsmeldingen.

3.1 Oppfølging av Nasjonal transportplan 2014–2023

3.1.1 Oppfølging av økonomisk ramme for perioden 2014–2017

Komiteen viser til at regjeringen har overopplyst de økonomiske rammene for Nasjonal transportplan 2014–2023 i perioden 2014 til 2017. Komiteen merker seg at overopplysningen utgjør om lag 10 mrd. kroner, eller 105 pst. av den planlagte økonomiske rammen. Komiteen er positiv til at regjeringen har valgt å benytte handlingsrommet i norsk økonomi til å styrke bevilgningene til samferdsel.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at regjeringen ikke har fulgt opp NTP 2014–2023 på flere viktige områder. Tiltak for trafikksikkerhet, skredsikring, kollektivtransport, universell utforming, miljø- og servicetiltak og tiltak for gående og syklende er alle områder der regjeringen ikke oppfyller de forutsetninger Stortinget la i gjeldende Nasjonal transportplan. Videre viser disse medlemmer til at Kystverket ikke har fått mer enn 86,3 pst. av den forutsatte planrammen i perioden, til tross for store udekte behov innenfor sektoren.

3.1.2 Oppfølging av hovedmålene

Komiteen viser til at Stortinget la målene i NTP 2014–2023 til grunn ved behandlingen i 2013, jf. Innst. 450 S (2012–2013), og merker seg at regjeringen har lagt målene til grunn for sitt arbeid i perioden 2014–2017.

FRAMKOMMELIGHET

Komiteen viser til at fremkommeligheten i transportnettet er forbedret i perioden 2014–2017, og at vedlikeholdsetterslepet er redusert med over 5 mrd. kroner sammenlignet med estimatene ved inngangen til perioden.

TRANSPORTSIKKERHET

Komiteen viser til at målrettet innsats over tid har ført til en jevn nedgang i antallet drepte og hardt skadde i trafikken i Norge. 2015 hadde det laveste

antallet drepte i trafikken siden 1947. Det er svært gledelig at utviklingen går i riktig retning. Hver som blir skadd eller drept i trafikken, er én for mye. Komiteen vil derfor understreke at nullvisjonen om null drepte og hardt skadde i trafikken står fast, og er tilfreds med at regjeringen har lagt dette til grunn i sitt arbeid og i Nasjonal transportplan 2018–2029.

MILJØ

Komiteen merker seg at klimagassutslippene fra transportsektoren vil være om lag på samme nivå ved utgangen av perioden 2014–2017 som ved inngangen. Samtidig registrerer komiteen at mange indikatorer peker i riktig retning, blant annet at salget av null- og lavutslippskjøretøy har økt kraftig og nye null- og lavutslippsløsninger er tatt i bruk i blant annet fergesektoren og tungtransporten i perioden. Komiteen mener det er en god utvikling som bidrar til at befolkningen og bedriftene kan opprettholde sin mobilitet på en klimavennlig måte.

UNIVERSELL UTFORMING

Komiteen registrerer at 190 holdeplasser og 12 kollektivknutepunkt langs riksvegnettet er utbedret til universell utforming i perioden. På jernbanen er antallet universelt utformede stasjoner økt fra 2 til 30, og lufthavnene blir i økende grad universelt utformet. Komiteen mener det er viktig å legge til rette for at alle kan ta del i samfunnet i størst mulig grad, og at offentlige tjenestetilbud utformes universelt.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til at regjeringen Stoltenberg II både gjennom «Norge universelt utformet 2025. Handlingsplan for universell utforming og økt tilgjengelighet 2009–2013» og i Meld. St. 26 (2014–2026) Nasjonal transportplan, hadde som mål at Norge skulle være universelt utformet innen 2025. Disse medlemmer viser til at Høyre- og Fremskrittsparti-regjeringen de siste fire årene har vist liten evne til faktisk å prioritere arbeidet med universell utforming, da bevilgningene har vært langt under nivået som lå til grunn i Nasjonal transportplan 2014–2023. Disse medlemmer vil understreke viktigheten av faktisk å prioritere arbeidet med universell utforming av transportsektoren også når programområdetiltakene slås sammen.

3.2 Økonomisk oppfølging i fire planperioder

Komiteen viser til at Meld. St. 33 (2018–2029) Nasjonal transportplan 2018–2029 er den femte helhetlige transportplanen siden overgangen fra sektorvise planer. Komiteen mener det er en styrke for transportsystemet at prioriteringene gjøres i én

felles stortingsmelding, og mener det er positivt at også prosessen med utforming av meldingen i stadig økende grad blir mer samkjørt mellom transportformene gjennom bl.a. at transportetatene og Avinor i grunnlagsdokumentet har prioritert innenfor en samlet økonomisk ramme. Komiteen viser til at planenes økonomiske ramme har økt kraftig over tid, og mener det er positivt i lys av de store behovene for bedre samferdsel som finnes i hele landet.

3.3 Planprosess

Nærmere om prosessen

Komiteen merker seg at Nasjonal transportplan nå er utvidet til 12 år, med perspektiver til 2050 og inndeling på 6+6 år, og at dette medfører at transportetatene vil lage handlingsprogrammer tilpasset 6-årsperioden.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, støtter denne endringen og mener den vil gi økt forutsigbarhet for prosjektene.

3.4 Høringsuttalelser

Komiteen viser til at over 400 høringsinstanser sendte høringsuttalelse til grunnlagsdokumentet til Nasjonal transportplan 2018–2029. Komiteen setter pris på det store engasjementet i hele landet for bedre samferdselsløsninger.

4. Fremtidens mobilitet – transport-systemet i en brytningstid

Komiteen slutter seg til det overordnede målet som transportpolitikken skal innrettes mot: «Et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet». Komiteen viser til at vi fremover vil oppleve store teknologiske endringer innen transport, og at det er behov for å styrke kunnskapsgrunnlaget på dette feltet.

4.1 Bruk og utvikling av ny teknologi – strategisk tilnærming og bred innsats

Komiteen mener det er svært viktig å møte de nye mulighetene teknologien gir, på en offensiv måte. Det er viktig at lovverk ikke står i veien for utviklingen, og at det legges til rette for at det utvikles og tas i bruk ny teknologi.

4.1.1 *Ny satsing på forskning, innovasjon og pilotering med Pilot-T, Smartere transport i Norge-konkurransen og pilot for alternativt kjernenett*

Komiteen mener det er svært viktig å møte de nye mulighetene teknologien gir, på en offensiv måte. Det er viktig at lovverk ikke står i veien for utviklingen, og at det legges til rette for at det utvikles og tas i bruk ny teknologi, herunder pilotering for uttesting av nye, innovative produkter i samarbeid med bl.a. Forskningsrådet.

4.2 Videre utvikling av de ulike transportformene – med nye teknologiske muligheter

Komiteen viser til at nye teknologiske muligheter og intelligente transportsystemer (ITS) byr på både muligheter og utfordringer. Komiteen er opptatt av at flest mulig aktører tas med på lag for å finne ut hvordan offentlig infrastruktur kan bli bedre gjennom disse løsningene, og viser til viktigheten av at mest mulig offentlig data tilrettelegges for viderebruk. Det er viktig for å nå de overordnede målene med transportpolitikken.

Komiteen har en offensiv tilnærming til digitalisering og ITS og vil understreke at disse områdene er avgjørende for å skape effektive og sikre transportsystemer for gods og persontransport i framtiden.

Videre vil komiteen særlig peke på at Norge deltar i samarbeidsprosjektet Aurora/Borealis sammen med Finland på strekningen Skibotn til Kilpisjärvi på E8 om utrulling av ulike tiltak for å bedre fremkommeligheten. Komiteen viser til at det i NTP er satt av penger til en konkurranse om fremtidens smarte byer, og mener dette er en glimrende mulighet for byområder til å ta i bruk nye ITS-løsninger. Dette inngår i den samlede teknologimilliarden som er satt av til dette formålet.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til at de siste årene har blitt iverksatt en rekke tiltak for å benytte teknologi til å gi et bedre transporttilbud. Blant annet er flere digitale informasjonstavler, sanntidsinformasjonssystemer og nettbaserte tjenester satt i verk, og disse gir bedre informasjon til de reisende.

4.2.1 *Ambisjoner for byområdene – kollektivtransport og nye mobilitetsløsninger*

Komiteen mener det er stort potensial for økt bruk av kollektivtransport og nye mobilitetsløsninger i byområdene. Komiteen merker seg at regjeringen legger til grunn at det skal prioriteres økt utnyt-

telse av eksisterende kapasitet i dagens transportsystem før nye prosjekter bygges, og støtter dette.

4.2.2 *Ambisjoner for vegnettet*

Komiteen mener et godt utbygd riksvegnett vil bidra til bedre fremkommelighet, bedre sikkerhet, større verdiskaping og en enklere hverdag for de reisende. Komiteen deler ambisjonen om å videreføre vedlikeholdsløftet ved å holde drift og vedlikehold på et nivå der nytt etterslep ikke oppstår. Deler av det gamle etterslepet fjernes i løpet av perioden, og det legges til grunn at arbeidet med å fjerne etterslep fortsetter utover planperioden. Komiteen mener det er viktig for å sikre at den infrastrukturen vi allerede har, kan utnyttes lengst mulig før det må bygges nytt. Komiteen merker seg at vedlikeholdsetterselepet vurderes som lavere ved utgangen av perioden 2014–2017 enn ved inngangen.

Komiteen merker seg videre at teknologiske fremskritt vil ha påvirkning på hvordan fremtidens vegnett planlegges og tilrettelegges. Blant annet skal det kartlegges hvilket omfang på digital infrastruktur langs vegnettet som er nødvendig for å møte fremtidens behov. Komiteen viser til at Statens vegvesen skal iverksette et pilotprosjekt for samvirkende ITS, og imøteser resultatet at dette. Slike pilotprosjekt er viktig for å bygge erfaring, kunnskap og sikre at de riktige løsningene velges.

Komiteen mener det er viktig å bygge ut vegnettet til sammenhengende standard, og merker seg at Nye Veier AS skal være sentralt i arbeidet med dette, sammen med en rekke utbygginger i regi av Statens vegvesen.

Komiteen registrerer at regjeringen har pekt på E134 som en fremtidig hovedveg mellom øst og vest i Sør-Norge. For den andre hovedvegforbindelsen legges det til grunn en funksjonsdeling der rv. 52 skal være hovedvegforbindelse for næringstrafikk, mens rv. 7 skal være hovedvegforbindelse for persontrafikk og reiseliv. Komiteen viser til at E16 også er en viktig, vintersikker fjellovergang. Komiteen viser også til merknader under punkt 7.2.

4.2.3 *Ambisjoner for jernbanen*

Komiteen mener det er viktig å utvikle jernbanen basert på dens naturlige konkurransefortrinn, og merker seg at regjeringen legger til grunn en helhetlig strategi for langsiktig utvikling av jernbanen. Den pågående jernbaneutbyggingen skal bygges videre på, og fremtidige jernbanestrekninger skal planlegges slik at de vil kunne inngå i et fremtidig høyhastighetsnett. Komiteen mener jernbanen representerer svært store investeringer som må utnyttes maksimalt når de først er etablert. Derfor mener komiteen det er viktig å legge gode planer for ut-

nyttelse av infrastrukturen, og at arealpolitikken må bygge opp under investeringene.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, ser at regjeringen legger opp til en slik strategi, blant annet gjennom å etablere et målbilde for persontransport med jernbane.

UTVIKLING FOR GODSTRANSPORT

Komiteen merker seg også at godstransporten skal styrkes på jernbanen, og mener at jernbanen er meget godt egnet til å frakte gods over store avstander. Komiteen vil bemerke at godt vedlikehold er særlig viktig for å øke godstransporten på jernbane, og viser til at det er viktig med en fortsatt reduksjon i jernbaneetterslepet.

ALTERNATIVE DRIFTSFORMER PÅ IKKE-ELEKTRIFISERTE STREKNINGER

Komiteen merker seg at regjeringen vil legge nullutslippsløsninger til grunn i alle fremtidige offentlige materiellanskaffelser på jernbanen, og mener det er viktig for å bidra til å nå klimamålene.

ERTMS

Komiteen viser til at et nytt signalsystem for jernbanen er en omfattende satsing i Nasjonal transportplan, og mener at innfasingen av ERTMS er viktig for å kunne utnytte kapasiteten på eksisterende infrastruktur maksimalt.

INVESTERINGER

Komiteen vil peke på at togtransport er viktig for mange. Titusenvis av mennesker pendler hver dag inn og ut av byene våre for å arbeide og studere. Bedrifter og transportører sender varer med toget, varer som skal til markeder eller til videre foredling. Når folk og gods fraktes med tog, blir det færre biler og mindre forurensning. Toget er effektiv transport og gir oss renere og triveligere byer og mer trafikk-sikre veier. Toget har et viktig samfunnsoppdrag.

Det blir flere nordmenn i årene som kommer, og folketallet vokser mest i og rundt de store byene. Transportsektoren står for 1/3 av klimagassutslippene, og befolknings- og trafikkvekst forsterker klimautfordringen. Trengsel i transportsystemet er også en utfordring. Bortkastet tid i kø og utbygging av vegkapasitet i byområdene representerer enorme kostnader for samfunnet. For komiteen er toget en del av løsningen på disse problemene. En vet at satsing på og utbygging av kollektivtrafikk er billigere og mer framtidsrettet enn vegutbygging i de store byene. Komiteens mål er at hele trafikkveksten i ti-

årene som kommer skal tas med kollektivtrafikk, sykkel og gange – og toget må gis en viktig rolle i arbeidet med å nå målet. Det er utgangspunktet for komiteens jernbanepolitikk.

Etter komiteens mening må jernbanepolitikken derfor utformes slik at det skapes et attraktivt og moderne togtilbud for passasjerer og gods. Målet er at toget skal være det foretrukne alternativet på de strekningene som betjenes. Det vil stille store krav til de ansvarlige for sporet og til de ansvarlige for togtrafikken, og det vil kreve en god samordning mellom de to. Komiteen vil stille jernbanesektoren overfor klar politisk styring med tydelige krav.

Komiteen vil påpeke at når de reisende opplever forsinkelser og innstillinger, skyldes det som oftest feil på sporet. Stor grad av enkeltspor og gamle tekniske anlegg vanskeliggjør et attraktivt togtilbud. Komiteen mener derfor at det aller viktigste jernbanepolitiske grepet er å øke investeringene i bygging av nye spor og samtidig styrke vedlikeholdet av eksisterende spor. Slik skal driftsstabiliteten sikres, samtidig som det bygges nye dobbeltspor.

Komiteen mener utbygging og opprusting av jernbanens infrastruktur er svært viktig for å nå målene om at mer av transportarbeidet skal tas på jernbane. I tillegg mener komiteen at en nøye bør følge den internasjonale utviklingen av jernbanemateriell. Komiteen viser til at flere togprodusenter nå utvikler tog med krengeteknologi, noe som gjør at en kan kjøre raskere enn med konvensjonelle tog uten å foreta store investeringer i infrastruktur. Komiteen viser videre til at det skjer banebrytende fremskritt i utviklingen av hydrogentog og batteritog. Komiteen mener Norge bør spille en aktiv rolle i å legge til rette for ny teknologi innenfor jernbanesektoren.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, merker seg at Arbeiderpartiet legger til grunn at InterCity skal fullføres innen 2030, uten at det tilkommer tilstrekkelig finansiering for å gjennomføre dette. I regjeringens NTP er det et overheng for ytre IC på om lag 27,8 mrd. kroner som skal finansieres etter 2029, i tråd med ferdigstillelse i 2032/34. Dersom IC skal ferdigstilles innen 2030, slik Arbeiderpartiet foreslår, må det bevilges 27,8 mrd. kroner ut over regjeringens forslag innen 2030, hvorav mesteparten innenfor planperioden, inkludert større beløp til planlegging i første planperiode. Arbeiderpartiet foreslår å skyve på godspakken for å finansiere ytre IC innen 2030. Flertallet understreker at Arbeiderpartiet vil måtte skyve hele godspakken til etter 2029, noe som overhodet ikke samsvarer med partiets øvrige merknader om godspakken for jernbanen. Dette vil heller ikke gi tilstrekkelig økt handlingsrom.

Flertallet merker seg videre at Arbeiderpartiet presenterer en lang ønskeliste for prosjekter de har ambisjoner for, men hvor det er flere tiltak som ikke tilføres noen midler i planperioden. Flertallet vil derfor understreke at velgerne ikke kan feste lit til noen av prosjektene Arbeiderpartiet går inn for, ettersom det er uklart hvilke av løftene partiet ender opp med å finansiere hvis de får regjeringsmakt. Flertallet mener Arbeiderpartiets tilnærming til Nasjonal transportplan bidrar til å undergrave velgerne tillit til Nasjonal transportplan som transportpolitisk verktøy.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til den såkalte jernbanereformen som ble vedtatt i rekordfart av stortingsflertallet i 2015. Disse medlemmer advarte mot følgene av reformen, blant annet en stortilt oppsplitting og privatisering av norsk jernbane.

I dag ser vi at det er opprettet en rekke nye selskaper og enheter, og organisasjonskartet for jernbanen i Norge får stadig nye firkanter. Et annet resultat er at NSB nå står vingeklippet tilbake.

Etter disse medlemmers oppfatning bør en i stedet for å splitte opp Jernbane-Norge enda mer, ha en mer samordnet jernbane. Disse medlemmer ønsker å knytte tog og skinner nærmere sammen.

Disse medlemmer ville i stedet for å vingeklippe NSB ha satset på NSB og utviklet det til et enda bedre og mer moderne transportselskap. NSB har de siste årene hatt en kraftig økning i passasjertallet, og kundetilfredsheten har økt. Selskapet har gått svært godt og har levert et betydelig utbytte til staten som eier. Dessverre demonteres nå NSB som selskap som en følge av konkurranseutsettingen av all jernbanetrafikk, noe disse medlemmer er imot.

Disse medlemmer viser videre til at Flytoget er blant bedriftene i Norge med best omdømme, og NSBs omdømme har økt i takt med at tilbudet er blitt forbedret og nye tog er tatt i bruk. Det er ingen fornuftige grunner til å stykke opp et nasjonalt togselskap som fungerer stadig bedre eller å selge en suksess som Flytoget. Disse medlemmer ønsker å beholde både NSB og Flytoget i statens eie.

Disse medlemmer vil understreke at jernbanesatsingen de siste ti–tolv årene har gitt resultater. I de siste årene har togtilbudet blitt vesentlig bedre, punktligheten har økt, færre tog er innstilt, mange flere reiser med toget, og kundetilfredsheten har gått opp. Disse medlemmer vil ytterligere øke bevilgningene til jernbanens infrastruktur. Midler til drift og vedlikehold av jernbanens infrastruktur skal holdes på et så høyt nivå at vedlikeholdsetterslepet skal tas igjen og bli eliminert. Jernbanen må bygges ut og ta større deler av transportvolumet for dem som bruker toget til daglige arbeidsreiser. Her kan toget

spesielt spille en rolle på Østlandet og langs Jærbanen, Vossebanen, Trønderbanen og Saltendelen. Jernbanetilbudet må bygges ut slik at tog kan være et reelt alternativ på strekningene Oslo–Trondheim, Oslo–Bergen, Oslo–Stockholm, Oslo–Göteborg og Oslo–Kristiansand, og på sikt også Oslo–Stavanger.

Etter flere år med vekst i godstrafikken på jernbane på begynnelsen av 2000-tallet har utviklingen de siste årene ikke vært tilfredsstillende. Disse medlemmer mener det er behov for en satsing for å få mer gods fra veg til bane.

Disse medlemmer er tilhengere av den skiserte godspakken i Nasjonal transportplan. Dette vil gi tiltrente investeringer på Alnabru godsterminal, på Vestfold- og Sørlandsbanen, Bergensbanen, Rørosbanen, Dovrebanen, Gjøvikbanen, Hovedbanen, Solørbanen, Kongsvingerbanen, Nordlandsbanen og Østfoldbanen, og til oppgradering av Narvikterminalen. Disse medlemmer vil understreke at flere av tiltakene i godspakken også vil virke positivt for persontrafikken på jernbanen.

Disse medlemmer viser til behandlingen av den såkalte jernbanereformen i 2015, jf. Innst. 386 S (2014–2015), der Arbeiderpartiet og Senterpartiet blant annet uttalte:

«Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet vil avslutningsvis lansere ti punkter for en bedre jernbane:

1. Bygge mer, moderne jernbane
2. Tilby de reisende flere avganger
3. Kjøpe flere nye tog
4. Styrke NSB AS som et moderne transportselskap
5. Felles ansvar for tog og skinner
6. Nei til privatisering av jernbanen
7. Gi Jernbaneverket større myndighet og gjennomføringskraft
8. Nei til salg av Flytoget AS
9. Samle eierskap til stasjoner i Jernbaneverket
10. Nei til sosial dumping på jernbanen»

Disse medlemmer legger fortsatt dette til grunn for sin jernbanepolitikk.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet vil i årene som kommer arbeide for følgende jernbaneinvesteringer:

- Dobbeltspor på InterCity-strekningene til Lillehammer, Halden, Skien og Hønefoss
- Ferdigstilling av Follobanen
- Ny jernbanetunnel gjennom Oslo
- Ny dobbeltsporet jernbane Voss–Arna
- Modernisering og elektrifisering av Trønderbanen og Meråkerbanen
- Sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen
- Gjøvikbanen må rustes opp med målsetting om reisetid Gjøvik–Oslo på halvannen time

- Opprusting av Kongsvingerbanen med målsetting om reisetid Kongsvinger–Oslo på én time
- Bygging av dobbeltspor Sandnes–Egersund

For blant annet å få mer godstrafikk på jernbanen vil disse medlemmer gå inn for følgende:

- Bygging av nye godsterminaler
- Utvikling og modernisering av Alnabru godsterminal
- Bygging av flere kryssingsspor
- Generell opprusting av Dovrebanen, Bergensbanen, Sørlandsbanen, Nordlandsbanen og Raumbanen
- Elektrifisering eller andre null- eller lavutslippsløsninger
- Fortsette planarbeidet for flere kryssingsspor på Ofotbanen med målsetting om på sikt å få bygget dobbeltspor
- Bygging av jernbanespor til de viktigste havnene

Disse medlemmer viser til behandlingen av Nasjonal transportplan 2014–2023 i 2013, der Stortinget gikk inn for en målsetting om ferdig utbygd dobbeltspor til Lillehammer (Dovrebanen), Halden (Østfoldbanen) og Skien (Vestfoldbanen) innen 2030. Ringeriksbanen er senere definert som den fjerde InterCity-strekningen og inngår som en del av øst–vest-forbindelsen for jernbanen i Norge. Disse medlemmer har merket seg at regjeringen nå går bort fra denne målsettingen og ønsker å utsette ferdigstillingen av InterCity-utbyggingen, noe disse medlemmer ikke er enige i. Utbygging av dobbeltspor på de fire InterCity-strekningene bør etter disse medlemmers syn følge målsettingen fra forrige NTP om ferdigstilling innen 2030. For å nå dette ønsker disse medlemmer å utsette noen av prosjektene i godspakka, og tilsvarende fremskynde InterCity-utbyggingen med 2 mrd. kroner. Disse medlemmer ønsker også å fremskynde dobbeltsporutbyggingen på strekningen Arna–Stanghelle på Bergensbanen jf. korridoromtale. Disse medlemmer ønsker å bruke totalt 3 mrd. kroner mer til jernbane enn hva regjeringen foreslår for planperioden 2018–2029.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget legger til grunn at de fire InterCity-strekningene skal være ferdig utbygd med dobbeltspor innen 2030, og ber på denne bakgrunn regjeringen komme tilbake med en samlet plan for utbygging av de fire strekningene som ivaretar denne ambisjonen.»

4.2.4 *Ambisjoner for luftfarten*

Komiteen viser til at luftfarten utgjør en vesentlig del av transportsystemet og for mange deler av landet utgjør et kollektivtilbud for lange reiser. Komiteen mener at et godt flyrutetilbud er avgjørende for hele landets konkurransekraft og bidrar til økt verdiskaping og sysselsetting. Komiteen viser til at Avinors investeringsprogram ikke inngår i investeringsrammen i Nasjonal transportplan som følge av at de er et selvstendig aksjeselskap. Komiteen mener Avinor-modellen fungerer godt og bidrar til å sikre landet et velfungerende lufthavnnett. Komiteen mener derfor det er viktig med forutsigbarhet for Avinors rammevilkår. Komiteen viser til at den overordnede lufthavnstrukturen avgjøres politisk, og merker seg at regjeringen ikke vil gjøre endringer i lufthavnstrukturen nå. Komiteen støtter dette. Komiteen merker seg videre at flytrafikken står for store klimagassutslipp, og viser til at innfasing av biodrivstoff og utvikling av ny teknologi som for eksempel elektriske fly kan redusere denne belastningen.

Komiteen mener luftfarten har en helt sentral rolle i norsk samferdsel, og at sektoren må videreutvikles i årene som kommer. Komiteen støtter derfor regjeringens arbeid med en helhetlig luftfartsstrategi og viser til at dette skal starte opp høsten 2017.

Komiteen viser til at internasjonal luftfart står overfor en omfattende oppgradering av landings-systemer, og en digitalisering av luftfarten vil kunne gi nye og bedre systemer som både øker sikkerheten og bidrar til en mere miljøvennlig flytrafikk.

Dette gir også en bedre utnyttelse av luftrommet og bidrar til mindre støy i lokalområdene rundt flyplassene.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet mener regjeringen må legge til rette for at teknologi og sertifisering kan gis i Norge, og at man innfor EØS-regelverket åpner for å bidra til sertifisering av GBAS-systemet.

4.2.5 *Ambisjoner for sjøtransporten*

Komiteen merker seg at regjeringens ambisjon er å legge til rette for konkurransedyktig, effektiv, sikker og miljøvennlig sjøtransport, med effektive havner og transportkorridorer og en god beredskap mot akutt forurensing. Komiteen slutter seg til denne ambisjonen. Komiteen merker seg videre at det pågår mange arbeider for å effektivisere sjøtransporten og -overvåkingen. Komiteen merker seg endelig at det er igangsatt et arbeid for å gjennomføre testaktiviteter for autonome skip i Trondheimsfjorden, og viser til at Norge er langt fremme i internasjonal sammenheng med dette. Komiteen

viser også til at det i perioden er innført en incentivordning for overføring av gods fra veg til sjø.

Komiteen vil understreke at en forsterket satsing på havområdene vil gi økt behov for effektiv og miljøvennlig transport, maritime operasjoner og telekommunikasjon.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til at NTP 2018–2029 inneholder en betydelig satsing på sjøtransport gjennom en økning i rammene til Kystverket, fullfinansiering og bygging av Stad skipstunnel og oppstart og gjennomføring av viktige havneprosjekter som Borg havn, Andøya fiskerihavn og Longyearbyen havn i første del av planperioden. Flertallet viser videre til at vedlikeholdsetterslepet på navigasjonsinretningene vil være løst i løpet av første seksårsperiode med denne planen. Flertallet er fornøyd med at det er satt av 2 mrd. kroner til en tilskuddsordning til havn, 1,2 mrd. kroner til en incentivordning for overføring av gods fra vei til sjø og 0,9 mrd. kroner til reduksjon av avgifter for sjøtransporten.

Flertallet viser til at det i NTP beskrives tydelig hvordan økt bruk av landstrøm i norske havner kan oppnås, samt hvilke tiltak som er gjort og skal gjennomføres for økt bruk av lav- og nullutslippsteknologi i nærskipfarten.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet vil forsterke innsatsen innen farledstiltak og nærmere utrede hvordan vi best utnytter havnekapasiteten, og det må brukes sterke incitamentsordninger for investeringer i havner og som stimulans til vareiere som flytter godstransporten til sjø. Investeringer i og vedlikehold av fiskerihavner må fortsatt være et statlig ansvar, og utviklingen av fiskerihavnene må sees i en videre næringsmessig sammenheng.

Disse medlemmer viser til at det er forventet en betydelig vekst i godsmengden i tiden fremover, og det må være en klar ambisjon at en større andel av denne veksten skal transporteres på skip. Disse medlemmer merker seg at oppfyllingsgraden for kystiltakene i NTP 2014–2023 bare har vært på 86 pst., og mener derfor at sjøtransporten må få betydelig mer oppmerksomhet i årene som kommer.

Disse medlemmer mener at sjøtransporten må bli mer klimavennlig, og vil at det skal etableres et større forsknings- og teknologiprogram for å utvikle null- og lavutslippsløsninger i maritim sektor. Disse medlemmer mener at det må satses på landstrøm i viktige havner, at LNG må bli mer tilgjengelig for skipsfarten, og at det blir gjort mer attraktivt å investere i miljøvennlige skip.

5. En moderne og effektiv transportsektor

Komiteen viser til at det er gjennomført store og omfattende reformer i samferdselssektoren i perioden. Komiteen merker seg at arbeidet med å modernisere og effektivisere transportsektoren skal videreføres, i tillegg til å måle og hente ut gevinster av reformene som allerede er igangsatt. Komiteen merker seg videre at regjeringen også vil effektivisere planprosessene ytterligere, samt forbedre kostnadskontrollen mellom planfase og KS2.

5.1 Modernisering gjennom reformer og digitalisering

Komiteen merker seg at det finnes mange eksempler på vellykket digitalisering av transportsektoren så langt, og legger til grunn at dette vil fortsette også fremover. Det er viktig å hente ut gevinstene fra digitaliseringen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet merker seg at komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre viser til at resultatene av reformene på veg og bane skal legges til grunn i NTP 2018–2029. Disse medlemmer viser til at disse reformene er presset gjennom basert på til dels dårlige faglige utredninger og uten at det er sannsynliggjort særlige innsparinger overfor Stortinget. For øvrig viser disse medlemmer til sine respektive merknader i Innst. 362 S (2014–2015) og Innst. 386 S (2014–2015).

5.1.1 Nye Veier AS

Komiteen viser til at Nye Veier AS ble opprettet 1. januar 2015 og at selskapet har fått klarsignal i Stortinget for tre av sine første prosjekter, hvorav byggingen er i gang på E18 Arendal–Tvedestrand. Komiteen konstaterer at utbyggingen er i tråd med Nasjonal transportplan 2014–2017, foruten E6 Kolo-moen–Moelv hvor byggingen er fremskyndet i forhold til opprinnelig plan. Komiteen registrerer at selskapet tar sikte på å inngå vegutbyggingsavtale med staten for ytterligere tre strekninger, og at de mest aktuelle per nå er E6 Ranheim–Værnes, E6 Ulsberg–Melhus og E39 Kristiansand vest–Lyngdal. Komiteen merker seg videre at selskapet vurderer en reduksjon i samlet kostnad på om lag 20 pst. basert på foreløpige analyser og erfaringer. Komiteen merker seg at regjeringen vil videreutvikle de gode erfaringene fra Nye Veier AS og utviklingskontrakten som benyttes på E6 Helgeland, og støtter dette.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig

Folkeparti og Venstre, viser til Nye Veier AS' oppdrag med sammenhengende utbygging av viktige hovedfartsårer. Flertallet mener Nye Veier AS bidrar til nytenkning, lavere kostnader og raskere utbygging av store veiprosjekter og fungerer som en utfordrer til Statens vegvesen. Flertallet mener at veiselskapets portefølje skal utvides over tid, første gang ved neste rullering av NTP, eller på et tidligere tidspunkt dersom det er nødvendig for å sikre Nye Veier en tilstrekkelig portefølje ut fra de økonomiske rammer selskapet er tildelt. Flertallet viser til at en på den måten vil sørge for raskere og mer effektiv vegutbygging over hele landet, og en styrket konkurranse om utbyggingsoppdragene.

5.1.2 Jernbanereform

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til at regjeringens begrunnelse for de omfattende endringene som inngår i jernbanereformen, er at oppgavefordelingen har vært uklar og incentivmekanismene for svake. I tillegg vises det til behov for mer overordnet og langsiktig styring, sterkere kundeorientering og bedre koordinering mellom togtilbudet og øvrig kollektivtrafikk.

Flertallet merker seg at etableringen av Bane NOR SF som et foretak med operasjonell frihet, et ansvarlig styre og selvstendig økonomisk ansvar skal gi høyere effektivitet i form av reduserte byggekostnader og utgifter til forvaltning, drift og vedlikehold.

Flertallet merker seg videre at etableringen av et jernbanedirektorat som er frikoblet fra den daglige driften, skal gi mer langsiktighet i utvikling av jernbanetilbudet og bedre samordning med resten av transportsystemet og øvrig kollektivtrafikk.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til egen omtale av jernbanereformen under kap. 4.2.3.

5.1.3 Bompengereform

Komiteen merker seg at formålet med regjeringens bompengereform er større brukervennlighet og lavere kostnader gjennom mer profesjonell bompengerekraving, kundebehandling og finansforvaltning. Komiteen viser til at det er etablert fem regionale selskap, og at utstederrollen skal skilles fra selskapene. Komiteen legger til grunn at dette arbeidet skal gjennomføres i løpet av 2017.

Komiteen viser videre til at Stortinget sluttet seg til ny og enhetlig takst- og rabattstruktur i Prop. 1 S Tillegg 2 (2015–2016), og at dette innebærer 20 pst. rabatt for takstgruppe 1, og ingen rabatt for takstgruppe 2 som er omfattet av påbud om brikke, samt at forskuddsbetaling skal bortfalle. Komiteen me-

ner dette vil gi et mer kundevennlig og effektivt innkrevningssystem.

Komiteen viser til at det er grunn til å anta at markedsrente eller binding av rentenivået vil gi en lavere faktisk rente enn den beregningstekniske renten som ligger til grunn i bompengeproposisjoner. Et gunstigere rentenivå kan i store trekk føre til tre ulike fordeler: lavere bompengetakst per passering, raske nedbetaling av bompengegjeld eller ytterligere satsing på infrastruktur. Komiteen vil på generelt grunnlag bemerke at det i denne sammenhengen er viktig å komme fram til løsninger som har god forankring blant dem som er mest berørt av bompengeprojektet.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, merker seg at tilskuddsordningen for reduserte bompengetakster utenfor byområdene skal fungere som et insentiv til å legge eksisterende prosjekter inn i de nye, regionale bompengeselskapene og legge om til et nytt takst- og rabattsystem. Flertallet viser til at omlegging til nytt takst- og rabattsystem kan bety lavere rabatter enn de nåværende for bilistene. Flertallet vil da påpeke at gjennom tilskuddsordningen og ved å benytte handlingsrommet mellom beregningsteknisk rente og reell rente på lånet som regjeringen åpnet for i Prop. 1 S (2016–2017), vil den faktiske taksten bilistene betaler, kunne bli lik eller lavere til tross for redusert rabatt.

Et annet flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til at etter mange år med en kraftig vekst i bompengebidraget til nye riksveiprojekter har siden regjeringsskiftet i 2013 bompengandelen i nye veiprojekter blitt redusert.

Dette flertallet viser til at både bompengereformen og tilskuddsordningen vil bidra til ytterligere takstreduksjoner i allerede etablerte bomprosjekter, og at bompengandelen reduseres videre i nye veiprojekter i denne planperioden.

Dette flertallet legger til grunn en målsetting om å jobbe for løsninger som gir lavere bomtakster innenfor den økonomiske rammen med den forutsatte bompengandelen som er satt for prosjektet. Dette flertallet viser til at det nå er åpnet for å justere den beregningstekniske renten basert på faktisk oppnådd rente for prosjektet når innkrevningen starter. Det vil kunne bety lavere takster. Lengre nedbetalingstid vil også kunne gi lavere takster. På E18 i Vestfold er dette gjort med gode resultater. Rimeligere bomtakster gjør at flere velger å bruke den nye veien. Dette har som virkninger at færre bruker omkjøringsveiene slik at det ikke er aktuelt med bompenger

på disse. Samtidig gjør mer trafikk på den nye veien at nedbetalingen gjøres raskere enn forutsatt til glede for alle som bruker veien.

Dette flertallet mener at bom på sidevei som hovedregel skal unngås, med mindre det er nødvendig for å realisere prosjektet.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser videre til at det i Nasjonal transportplan 2014–2023 (Meld. St. 26 (2012–2013)) som regjeringen Stoltenberg II la frem, jf. Innst. 450 S (2012–2013), var en sentral målsetting å effektivisere og øke brukervennligheten på bompengeneinnkrevning. De mest sentrale elementene var:

- færre bompengeselskaper
- samordning av takst- og rabattsystemer
- obligatorisk betalingsbrikke

Disse medlemmer er glad for at Høyre- og Fremskrittsparti-regjeringen har tatt inn de viktigste elementene fra Arbeiderpartiets bompengereform i sitt arbeid med å effektivisere bompengeneinnkrevningen, men mener arbeidet med å etablere de fem nye regionale bompengeselskapene har tatt altfor lang tid, og at det ikke har skjedd vesentlige endringer i løpet av fireårsperioden. Disse medlemmer viser videre til at det i Nasjonal transportplan 2014–2023 ble varslet at en skulle arbeide videre med å utrede de økonomiske og administrative konsekvensene av et brikkepåbud for alle kjøretøy når ordningen for tunge kjøretøy var behandlet av Stortinget. Disse medlemmer er kritiske til at regjeringen ikke har fulgt opp dette arbeidet.

NULLUTSLIPPSKJØRETØY

Komiteen merker seg at regjeringen vil følge opp stortingsvedtak om at nullutslippskjøretøy ikke skal betale mer enn maksimalt 50 pst. av takstene for konvensjonelle kjøretøy, og at det jobbes med innføring av en miljødifferensiering av bompenger som vil være mulig senest fra årsskiftet 2017–2018.

5.1.4 Offentlig-privat samarbeid (OPS)

Komiteen merker seg at offentlig-privat samarbeid (OPS) som kontraktstrategi er tatt i bruk for å gjøre det lettere å se utbygging og vedlikehold av vegger i sammenheng, med samme ansvarlige utbygger. Komiteen merker seg videre at dette bidrar til en differensiert kontraktstrategi, og at en styrke er at kvaliteten på vegen kan kontraktsfestes gjennom hele kontraktsperioden. Komiteen merker seg endelig at regjeringen vil vurdere OPS som gjennomføringsstrategi når dette utløser merverdi i prosjektet.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet mener det er avgjø-

rende at det offentlige har eierskap og kontroll over kritisk viktig infrastruktur i samfunnet. Det er etter disse medlemmers oppfatning en statlig myndighetsoppgave å bygge og eie veier, at Avinor skal bygge og drive flyplasser, at havner og farleder er underlagt det statlige ansvaret og at jernbanen i hovedsak skal eies og driftes av det offentlige. Disse medlemmer mener det innenfor disse rammene kan være gunstig med et privat-offentlig samarbeid i transportsektoren. Disse medlemmer mener imidlertid at privat lånefinansiering av veg er dårlig forvaltning av fellesskapets penger, og at privat finansiering av offentlige veganlegg gir større finanskostnader som til syvende og sist må betales av fellesskapet. Det blir mindre veg for pengene, og eierskapet overlates til private. Disse medlemmer viser til Meld. St. 25 (2014–2015) «På rett vei» hvor Høyre- og Fremskrittsparti-regjeringen selv påpekte at den nye OPS-modellen måtte redusere de samlede finansieringskostnadene for OPS-selskapet. Regjeringen erkjenner videre at OPS-selskapene vil kunne pådra seg betydelige finansieringskostnader gjennom lånefinansiering av utbyggingen, og at disse kostnadene må staten, alternativt bilistene til slutt måtte påta seg gjennom det årlige vederlaget til OPS-selskapet. Disse medlemmer er åpne for nye kontraktsformer for bygging og vedlikehold av veg mellom offentlige og private aktører som gir mer veg for pengene. Disse medlemmer synes det er positivt å se utbygging og drift og vedlikehold av veg i sammenheng, men vil understreke viktigheten av å se drift og vedlikehold av strekninger som naturlig henger sammen, i sammenheng uavhengig av type utbyggingskontrakt for å oppnå synergier og kostnadseffektivitet. Disse medlemmer vil blant annet vise til «pilotprosjektet» veiutviklingskontrakt som nå skal brukes på E6 Helgeland.

5.1.5 Kystforvaltning

Komiteen merker seg at regjeringen vil følge opp Stortingets vedtak om en gjennomgang av alternative modeller for organiseringen av eierskap og finansieringsordninger for de statlige delene av fiskerihavneanleggene. Komiteen registrerer at dette er fulgt opp i Prop. 84 S (2016–2017) Ny inndeling av regionalt folkevalgt nivå, der ansvaret for fiskerihavner er foreslått tildelt et regionalt nivå. Komiteen legger til grunn at dette spørsmålet konkluderes i kommunalkomiteens innstilling til den proposisjonen.

Komiteen viser videre til at regjeringen har effektivisert losordningen, og imøteser de kostnadsbesparelsene dette vil få for sjøtransporten.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet understreker at en

forsterket satsing på havområdene vil gi økt behov for effektiv og miljøvennlig sjøtransport, maritime operasjoner og telekommunikasjon. Disse medlemmer mener at investeringer og vedlikehold av fiskerihavner fortsatt skal være et statlig ansvar, og at investeringene i havne- og farledstiltak må fremskyndes i forhold til den fremdrift som regjeringen legger opp til i meldingen. Disse medlemmer mener at sjøtransport må få en langt mer sentral oppmerksomhet og styrket rolle i fremtidens organisering av transportsektoren. Kystforvaltningen må organiseres slik at sjøtransportens konkurransekraft forbedres i samsvar med nasjonale transportprioriteringer om overføring av gods fra land til sjø. Disse medlemmer støtter effektivisering av losordningen og indirekte de kostnadsbesparelsene dette vil gi for sjøfarten.

5.1.6 Luftfart

Komiteen merker seg at regjeringen gjennom Meld. St. 22 (2015–2016) og Prop. 84 S (2016–2017) om regional inndeling og oppgaver til de nye regionene foreslår å overføre ansvaret for kjøp av innenlandske flyruter samt støtte til ikke-statlige lufthavner til de nye folkevalgte organene. Komiteen legger til grunn at disse spørsmålene konkluderes i kommunalkomiteens behandling av Prop. 84 S (2016–2017).

Komiteen merker seg at de største omorganiseringene innenfor rammene av dagens lufthavnstruktur omfatter de effektiviseringstiltakene som Avinor AS gjennomfører, og som er nærmere redegjort for i Meld. St. 30 (2016–2017) Verksemda til Avinor AS.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet har merket seg at regjeringen foreslår at tilskudd til lufthavner utenfor Avinor-systemet skal overføres til de nye regionene i Prop. 84 S (2016–2017). Disse medlemmer støtter ikke dette forslaget og mener at det også i fremtiden skal være en statlig oppgave.

5.2 Motorvegplan

Komiteen viser til Statens vegvesens forslag til en nasjonal motorvegplan, og merker seg at hensikten med en slik plan er å legge til rette for en langsiktig utvikling av vegnettet der det tas hensyn til fremtidige behov for kapasitet ved bygging av dagens strekninger. Planlegging og bygging av nye strekninger innenfor motorvegplanen skal ta høyde for en eventuell fremtidig kapasitetsutvidelse. Komiteen mener det er gode grunner til å ha en mer langsiktig planleggingshorisont på alle samferdselsinvesteringer, og er opptatt av at dette legges til rette for på en klok måte. Komiteen registrerer en-

delig at regjeringen ikke har tatt stilling til om eller hvordan en nasjonal motorvegplan skal realiseres.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at Høyre- og Fremskrittsparti-regjeringen og deres representanter i fire år har tatt til orde for en motorvegplan og samtidig kritisert Arbeiderpartiet for ikke å realisere sin plan fra 1962. Disse medlemmer mener det framstår noe bakstreversk å løfte fram en plan fra 1962 som svaret på dagens transportutfordringer. Disse medlemmer merker seg at Høyre- og Fremskrittsparti-regjeringen selv i forbindelse med grunnlagsdokumentet for ny Nasjonal transportplan 2018–2029 fikk utarbeidet en motorveiplan, som nå ikke skal følges opp. Det til tross for at regjeringen gjennom fire år har kritisert Arbeiderpartiet for ikke å ha realisert en plan fra 1962. Disse medlemmer viser videre til at Høyre- og Fremskrittsparti-regjeringen selv skriver i Nasjonal transportplan 2018–2029:

«Motorvegplanen er Statens vegvesens forslag til mulig framtidig motor- og høyhastighetsvegnett. Regjeringen har ikke tatt stilling til om og eventuelt hvordan planen skal realiseres.»

Disse medlemmer erfarer nå at regjeringens eget forslag til motorvegplan dermed ikke blir realisert i overskuelig fremtidig og vil bli lagt i en skuff inntil videre.

5.3 Bedre organisering og høyere effektivitet

Effektiviserings- og moderniseringsprogram

Komiteen merker seg at det er satt i gang et effektiviseringsprogram i Statens vegvesen og Jernbaneverket som har som mål å redusere interne, påvirkbare kostnader med 10–15 pst. innen 2023. Komiteen registrerer at Statens vegvesen legger til grunn en årlig gevinst på 1 400 mill. kroner innen utgangen av 2023, men at resultatene så langt ikke følger målet blant annet som følge av at noen effekter kommer først senere. Komiteen registrerer videre at Jernbaneverkets effektiviseringsprogram videreføres i Bane NOR SF, og at Jernbanedirektoratet er ansvarlig for å følge det opp. For Bane NOR SFs effektiviseringsprogram legges det til grunn årlige gevinster på 1 100 mill. kroner innen utgangen av 2023. Komiteen er tilfreds med at effektiviseringsprogrammet følges opp, og vil understreke at det er viktig at gevinster hentes ut så tidlig som mulig. Komiteen merker seg videre at det arbeides med effektiviseringstiltak i både Kystverket og Avinor AS, samt i alle deler av samferdselssektoren som følge av ABE-reformen regjeringen har satt i verk.

Bedre kostnadskontroll fra tidlig planfase og frem til bevilgning

Komiteen er bekymret over den store kostnadsveksten i samferdselssektoren. Det er mange elementer som bidrar til denne veksten, og det er viktig å bidra til at veksten bremses og reduseres. Komiteen mener derfor det er positivt at regjeringen presenterer en omfattende gjennomgang av kostnadsøkningen i enkeltprosjekter på veg og bane i stortingsmeldingen, noe som ikke tidligere har vært gjort. Komiteen merker seg at det noteres en gjennomsnittlig kostnadsøkning på 40 pst. for store vegprosjekter som er prioritert i NTP 2018–2029, som også var prioritert i NTP 2014–2023. Tilsvarende for store jernbaneprosjekter er om lag 30 pst. Komiteen vil understreke at kostnadsvekst er en utfordring som har gjort seg gjeldende over flere regjeringer og stortingsperioder. Noe av økningen i kostnader skyldes standardheving, økt hastighet eller større kapasitet, noe som kan bidra til å øke samfunnsnyttene i prosjektene. Komiteen vil likevel understreke at kostnadsveksten er en betydelig utfordring, og at det er avgjørende at vi får mer veg og bane ut av hver krone i fremtidige prosjekter.

Komiteen vil derfor understreke at regjeringen i oppfølgingen av underliggende etater er tydelig på at kostnader må holdes under kontroll, og at eventuelle kostnadsøkninger skal følges av klare mernytteeffekter i prosjektene. Komiteen merker seg at stortingsmeldingen varsler flere nye tiltak for å følge opp kostnadsveksten ut over hva som har vært gjennomført tidligere, herunder at flere konkrete prosjekter skal gjennomgås for å vurdere kostnadsreduserende tiltak, og imøteser resultatet av dette.

Teknologinøytralitet/markedstilgang

Komiteen mener at teknologinøytralitet bør være et gjeldende prinsipp ved utlysning av anbud for samferdselsprosjekter. Det forutsetter at prosjektene kan gjennomføres hensiktsmessig hva gjelder tid, kostnader og miljøhensyn. Videre vektlegger komiteen at en del aktører i entreprenørbransjen består av mindre bedrifter. Det er viktig at anbudene utformes på en slik måte at de mindre bedriftene også sikres markedstilgang der det er mulighet for dette.

Ferjeavløsning

Komiteen mener flere ferjeavløsningsprosjekter bør realiseres. For å oppnå dette bør det blant annet legges til rette for pilotprosjekter og FoU-kontrakter som kan bidra til reduserte kostnader og kortere byggetid for nye bruer. Komiteen viser til følgende enstemmige vedtak i Stortinget i juni 2015 (Prop. 121 S (2014–2015)):

«Stortinget ber regjeringa legge til grunn inntil 40 år med ferjeavløsning på fylkesvegferjene.»

Komiteen viser videre til at dette også gjelder for riksvegferjer, jf. Prop. 19 S (2015–2016) og Prop. 1 S (2016–2017).

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, mener det bør legges til rette for fleksibilitet innenfor finansieringsløsningen slik at tidsrammen for brukerbetaling kan utvides der det er et lokalt ønske om det.

5.4 Raskere planlegging og mer fleksibel bruk av standarder

5.4.1 Mer effektive planprosesser

Komiteen viser til at Stortinget ved flere anledninger har slått fast at planleggingstiden for samferdselsprosjekter er for lang. Komiteen er derfor tilfreds med at det er gjennomført en rekke tiltak som reduserer planleggingstiden, og det skal gjennomføres nye tiltak som kan effektivisere planleggingsprosessene ytterligere. Komiteen registrerer at det er tatt i bruk statlig plan på flere prosjekter de siste fire årene enn hva som har vært gjort tidligere. Ved å hoppe over kommunedelplan kan planleggingstiden reduseres med to til fire år på en rekke prosjekter. Det er positivt. Komiteen merker seg også at det kan bli aktuelt å gjennomføre statlig plan på flere prosjekter i den kommende stortingsperioden. Komiteen mener statlig plan kan være et godt virkemiddel for å få ned planleggingstiden og styrke kostnadskontrollen i planleggingsfasen. Komiteen vil også peke på at alternativer med statlig fastsatt planprogram kan være gode. Komiteen vil likevel understreke at det er viktig med gode lokale høringsprosesser og at staten bidrar til rask behandling i sine prosesser. Komiteen viser i den forbindelse også til arbeidet med bedre samordning av innsigelsesbehandling, som regjeringen omtaler i stortingsmeldingen.

Komiteen viser til at det etter hvert er gjennomført svært mange KVVU/KS1-prosesser hvor store deler av riksveg- og jernbanenett er utredet, og at det ikke vil være mulig innenfor realistiske økonomiske rammer å gjennomføre en full utbygging av valgt konsept umiddelbart etter gjennomføring av KS1. Samtidig er det av stor nytte for den langsiktige planlegging av infrastrukturinvesteringene at det gjennomføres KVVU-er som legger grunnlaget for dimensjonering og rekkefølge i utbyggingen, samt bidrar til å modne prosjektet. Likevel er det viktig at KVVU ikke gjennomføres så tidlig at planene vil være utdaterte før en eventuell realisering av utredede prosjekter blir aktualisert.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, mener derfor at tiden mellom KS1 er avgjort og kommunedelplan eller reguleringsplan startes opp, ikke bør inkluderes når samlet planleggingstid vurderes. Målet om redusert planleggingstid må vurderes ut fra den tiden de faktiske prosessene tar, og ikke tiden før prosjektet får innpass i Nasjonal transportplan med sikte på gjennomføring.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser for øvrig til egen omtale av redusert planleggingstid i sine generelle merknader.

5.4.2 Fleksibel bruk av standarder og normaler

Komiteen mener det er viktig å få mest mulig veg og bane ut av hver bevilgede krone. Komiteen mener derfor at det er viktig at vegnormalene praktiseres på en fleksibel måte, og at det er viktig, særlig i lys av de forhold som er omtalt i meldingens kapittel 4.3, at det ved fremtidige revisjoner av vegnormalene vektlegges kostnadsreduksjoner og økt nytte, og at vegnormalene ikke hindrer nødvendig innovasjon. Komiteen vil understreke at det er fylkeskommunene og kommunene som er øverste fraviktsmyndighet for vegnormalene på hhv. fylkesveg og kommunal veg. Disse har med andre ord muligheter til å prøve ut rimeligere løsninger for å oppnå tilfredsstillende standard på sitt vegnett. Det kan være særlig aktuelt på strekninger som holder lav standard i dag, men hvor trafikkgrunnlaget er lavt og utbygging til full vegnormalstandard kan medføre urimelig høye kostnader. Komiteen vil understreke at det også er viktig å utvise fleksibilitet ved oppgradering av jernbane- og jernbanestasjonsanlegg, slik at nødvendige mindre utbedringer kan gjennomføres på en smidig og enkel måte.

Komiteen mener at utbygging av møtefrie hovedveier bidrar til å øke trafikksikkerheten. Komiteen mener at nye møtefrie veier må bygges ut med en standard som gir mest mulig møtefri vei for pengene, og viser til at veinormalene som benyttes i våre naboland, kan være relevante også i Norge.

6. Økonomiske ressurser og lønnsomhet

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til at regjeringen foreslår en høy økonomisk ramme på nærmere 933 mrd. kroner over tolv år, og støtter dette. Rammen fordeles med 536,0 mrd. kroner til vegformål, 318,9 mrd. kroner til jernbaneformål, 31,7 mrd. kroner til kystforvaltningen, 41,3 mrd. kroner til særskilte transporttiltak mv. og 4,9 mrd. kroner til nye NTP-

formål. Flertallet merker seg at regjeringen med denne rammen legger opp til en fortsatt stor vekst i samferdselsbudsjettet.

Flertallet merker seg at vedlikehold og fornying av eksisterende infrastruktur, bidrag til å løse utfordringene i byområdene og innsats for å løfte gods fra vei til sjø og bane får særlig oppmerksomhet.

Flertallet viser til Arbeiderpartiets merknader, hvor de foretar kutt og omprioriteringer for samlet 51,3 mrd. kroner. Flertallet merker seg at det ikke legges frem en detaljert prioritering av disse midlene, men at omprioriteringene fremkommer gjennom merknadene. Flertallet vil påpeke at det overhodet ikke er samsvar mellom de løftene Arbeiderpartiet gir, og den inndekningen partiet foreslår. Flertallet viser til at Arbeiderpartiet mangler flere titalls milliarder kroner på å kunne innfri de viktigste løftene. Flertallet vil derfor understreke at velgerne ikke kan feste lit til noen av prosjektene Arbeiderpartiet går inn for, ettersom det er uklart hvilke av løftene partiet ender opp med å finansiere hvis de får regjeringsmakt. Flertallet mener Arbeiderpartiets tilnærming til Nasjonal transportplan bidrar til å undergrave velgernes tillit til Nasjonal transportplan som transportpolitisk verktøy.

Noen eksempler:

- Arbeiderpartiet legger til grunn at InterCity skal fullføres i 2030, uten at det tilkommer tilstrekkelig finansiering for å gjennomføre dette. I NTP er det et overheng for ytre IC på om lag 27,8 mrd. kroner som skal finansieres etter 2029, i tråd med ferdigstilling i 2032/34. Dersom IC skal ferdigstilles innen 2030, slik Arbeiderpartiet foreslår, må det bevilges 27,8 mrd. kroner ut over regjeringens forslag innen 2030, hvorav mesteparten innenfor planperioden, inkludert større beløp til planlegging i første planperiode. Arbeiderpartiet foreslår å skyve på godspakken for å finansiere ytre IC innen 2030. Flertallet understreker at Arbeiderpartiet vil måtte skyve hele godspakken til etter 2029, noe som overhodet ikke samsvarer med partiets øvrige merknader om godspakken for jernbanen. Dette vil heller ikke gi tilstrekkelig økt handlingsrom.
- Arbeiderpartiet vil holde på ambisjonen om ferjefri E39 innen 20 år fra 2013, altså ferdigstilling i 2033. Selv om kostnadene reduseres til 2013-nivå med 150 mrd. 2013-kroner eks. mva., vil Arbeiderpartiet mangle flere titalls milliarder kroner for å kunne ha en realistisk finansiering innenfor planperioden til å fullføre ambisjonen med en opprustet og ferjefri E39 innen 2033.
- Arbeiderpartiet vil benytte 5,1 mrd. kroner til å fremskynde 27 navngitte prosjekter med en samlet kostnadsramme på over 50 mrd. kroner til første planperiode. Det kan umulig gå opp.

- Arbeiderpartiet vil prioritere å oppfylle tunnel-sikkerhetsdirektivet innen 2019, uten å foreslå ytterligere finansiering til formålet.

Flertallet har merket seg at Arbeiderpartiet i flere merknader, samt utspill i media, sår tvil om at regjeringen vil kunne innfri sine økonomiske løfter. Flertallet viser til at Arbeiderpartiets transportpolitiske talsperson Eirik Sivertsen uttalte følgende i TV- og radioprogrammet Dagsnytt 18 i NRK 5. april 2017:

«Jeg er for å fortsette det samferdselsløftet vi startet i regjering, men det må skje innenfor en troverdig og realistisk ramme. [...] Jeg stiller spørsmålet [om statsråden er for ambisiøs], for jeg ser ikke hvordan man godtgjør at dette skal være mulig. Fordi at hvis vi går tilbake til at NTP skal være en ønskeliste over morsomme prosjekter og ikke en strategisk plan for investeringer, så havner vi tilbake der vi var før vi [Arbeiderpartiet] havnet i regjering.»

Flertallet viser til at det ikke er mulig å karakterisere Arbeiderpartiets mangelfulle finansiering av egne løfter som «en troverdig og realistisk ramme». I Arbeiderpartiets merknader til jernbaneambisjonen i kap. 4.4.3 presenteres en liste over prosjekter som alle er gode hver for seg, men uten finansiering i Arbeiderpartiets alternativ passer den godt til beskrivelsen «en ønskeliste over morsomme prosjekter, og ikke en strategisk plan for investeringer».

Flertallet merker seg videre at Arbeiderpartiet i kommentarer ved fremleggelsen av NTP, og i partiets merknader i innstillingen, stiller spørsmål ved om regjeringen og samarbeidspartienes NTP er for ambisiøs. Flertallet mener at når partiet selv legger til grunn enda flere prosjekter innenfor en enda høyere økonomisk ramme, må svaret på det være at den fremlagte NTP ikke er mer ambisiøs enn handlingsrommet fremover vil tåle.

Flertallet mener endelig at Arbeiderpartiets merknader til Nasjonal transportplan er underfinansierte, urealistiske og vil gi en transportsatsing uten forutsigbarhet, retning eller reell prioritering, ettersom løftene er større enn finansieringen, noe som betyr at det ikke er mulig å feste lit til noen av prosjektene i Arbeiderpartiets alternative plan.

Flertallet viser til at Senterpartiets merknader innebærer store kutt på viktige prosjekter, som E39 Hordfast og E18 Vestkorridoren, men at den samlede summen av lovnadene i merknadene er større enn omprioriteringene som foreslås. Flertallet merker seg at Senterpartiet har en tydeligere klargjøring av hvilke prosjekter som må kuttes for å få plass til sine prioriteringer enn Arbeiderpartiet. Likevel merker flertallet seg at partiet har større lovnader enn de har finansiering til. Blant annet legges det til grunn byggestart på E16 Skaret–Hønesfoss og Ringeriks-

banen i 2019, uten at tilstrekkelig med midler flyttes frem. Videre går flere av merknadene lenger enn rammene i det økonomiske opplegget, blant annet for E6 Sjøa–Otta, Ringeby–Frya og Indre IC til Hamar sentrum. Flertallet vil derfor understreke at velgerne ikke kan feste lit til noen av prosjektene. Senterpartiet går inn for, ettersom det er uklart hvilke av løftene partiet ender opp med å finansiere hvis de får regjeringsmakt.

Flertallet merker seg videre at Arbeiderpartiet og Senterpartiet kritiserer kostnadsvekst i sektoren og budsjetter med en generell effektivisering. Flertallet viser til at det også var stor kostnadsvekst i sektoren under den rød-grønne regjeringen, og viser blant annet til arbeidsrapporten «Kostnadsutvikling i vegprosjekter» fra Concept-programmet ved NTNU fra 2014, som dokumenterer en gjennomsnittlig kostnadsvekst fra Nasjonal transportplan til sluttkostnad for 21 prosjekter på 38 pst. Dette gjelder altså kun prosjekter gjennomført under Stoltenberg II-regjeringen. Flertallet mener kostnadsbildet som synliggjøres i NTP 2018–2029, er svært urovekkende, men at det første steget er å erkjenne og synliggjøre at problemet er der. Dette ble aldri gjort av den forrige regjeringen. Flertallet mener derfor det er påfallende at opposisjonen nå tegner et bilde av at dette er noe nytt under denne regjeringen. Flertallet peker på at regjeringen og samarbeidspartiene har etablert Nye Veier AS som har mål om å redusere utbyggingskostnader med 20 pst. Selskapet har allerede oppnådd store besparelser i de første kontraktene som er inngått. Bane NOR SF har som uttalt mål å redusere kostnadene med 10–15 pst. innenfor utbygging og vedlikehold av jernbane. Til sammen vil dette utgjøre mange titalls milliarder kroner. Flertallet viser videre til stortingsmeldingens utfyllende beskrivelse av hvordan erfaring skal deles og nye systemer for å redusere kostnadsvekst skal etableres. Flertallet mener dette er konkrete grep som vil gi effekt. Flertallet viser til at Arbeiderpartiet og Senterpartiet har vært imot disse grepene, og at partiene ikke har lansert alternative modeller der det kan sannsynliggjøres at man vil spare tilsvarende summer. Flertallet finner derfor inndeknningene som Arbeiderpartiet og Senterpartiet legger til grunn innen effektivisering, lite troverdige.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet vil utvide rammen for NTP og inkludere digital infrastruktur og en betydelig større satsing på finansiering av kollektivtiltak, og foreslår derfor en ramme som er om lag 7 mrd. kroner høyere enn regjeringens forslag for 12-årsperioden.

6.1 Økonomiske hovedprioriteringer

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til at NTP 2018–2029 har en økonomisk ramme som er betydelig høyere enn NTP 2014–2023. For perioden 2018–2023 innebærer planen en økning på totalt 72,4 mrd. kroner eller i snitt 12,1 mrd. kroner per år sammenlignet med en videreføring av saldert budsjett 2017.

6.2 Regjeringens mål med Nasjonal transportplan

Komiteen viser til at de tre hovedmålene i Nasjonal transportplan 2018–2029 er knyttet til bedre framkommelighet for personer og gods i hele landet, redusere antall transportulykker i tråd med nullvisjonen og reduserte klimagassutslipp i tråd med en omstilling til lavutslippssamfunnet og redusere andre negative miljøpåvirkninger. Komiteen støtter disse målene. Komiteen merker seg videre at regjeringen har etablert flere etappemål med indikatorer for hvordan måloppnåelse skal registreres. Komiteen ser at flere av prosjektene som inngår i planen, vil gi store bidrag til å nå disse målene.

Komiteen merker seg særlig at etappemålet for drepte og hardt skadde i trafikken settes til 350 i 2030, noe som vil være 60 pst. lavere enn gjennomsnittet for årene 2012–2015. Det er særlig viktig å ha høye ambisjoner og konkrete delmål for arbeidet med å realisere nullvisjonen. Komiteen merker seg videre at målet må nås gjennom både fysiske, trafikantrettede og kjøretøyrettede tiltak, hvorav ikke alle naturlig inngår i NTP. Komiteen ser frem til konkretiseringen av mål og tiltak i Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet 2018–2021.

6.3 Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Komiteen merker seg at Nasjonal transportplan 2018–2029 samlet sett har en negativ nettonytte på om lag -55 mrd. kroner for prosjekter som fullføres i planperioden, og -179 mrd. kroner for prosjekter som fullføres etter planperioden. Komiteen mener samfunnsøkonomiske analyser gir nyttige perspektiver på prosjekter, men at disse ikke kan være det eneste beslutningsgrunnlaget for hvilke prosjekter som blir valgt og ikke. Komiteen vil ellers peke på at det kan være krevende å prissette alle effekter av et prosjekt. Særlig gjelder det ringvirkninger av prosjekter hvor regioner blir vesentlig forstørret, eller gjennomføring av prosjekter som medfører vesentlige byutviklingsfordeler. For øvrig mener komiteen det er viktig at prosjekter utformes på en mest mulig samfunnsøkonomisk lønnsom måte med hensyn til standard, kapasitet og hastighet. Komiteen merker seg at det er lagt til grunn en

driftsstandard for riksvegnettet som skal være samfunnsøkonomisk lønnsom, og at det etterstrebes å finne «riktig nivå» på drift og vedlikehold.

6.4 Nærmere om økonomiske prioriteringer

Komiteen merker seg at den årlige økonomiske rammen økes med 21,2 mrd. kroner, eller 37 pst. i året i snitt i perioden, sammenlignet med saldert budsjett 2017. Komiteen merker seg videre at den prosentvise veksten er størst for de områdene med lavest årlig snittbevilgning og fordeler seg med 91 pst. økning til særskilte transporttiltak, 78 pst. til kystformål, 45 pst. til jernbaneformål og 27 pst. til vegformål. Komiteen merker seg at vedlikehold og fornying prioriteres særlig høyt, gjennom at en tredjedel av etterslepet på veg og jernbane vil fjernes i løpet av perioden. På kystanlegg vil etterslepet på navigasjonsinnretninger fjernes i første periode, og vesentlige deler av etterslepet på moloer og kaier vil være fjernet innen utgangen av perioden.

Regjeringen legger opp til å bruke 3,4 mrd. kroner (2017-kroner) mer hvert eneste år fram til 2023, deretter opp 2,7 mrd. kroner hvert eneste år fram til 2029. Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet har i arbeidet med meldingen stilt en rekke spørsmål til departementet for å få en grundigere vurdering av hvordan regjeringen har vurdert at opptrappingen er bærekraftig i lys av et mindre handlingsrom i statsbudsjettet de kommende årene.

I Nasjonalbudsjettet for 2017 beskriver regjeringen selv handlingsrommet for nye satsinger fram til 2020 til 6–7 mrd. kroner. Perspektivmeldingen endrer ikke dette bildet vesentlig på lengre sikt, snarere tvert imot. Bildet forsterkes i regjeringens framlegg til revidert budsjett. Satsingen på NTP-formål og opptrappingen i forsvarsforliket vil de kommende årene ta store deler av det handlingsrommet som er beskrevet i Meld. St. 1 (2016–2017) Nasjonalbudsjettet 2017. Hvordan regjeringen mener dette er realistisk uten betydelig økte skatteinntekter eller store omprioriteringer på andre samfunnsområder, er ikke sannsynliggjort. Det vises i så måte til at det er stilt en rekke spørsmål til departementet om denne problemstillingen. Svarene fra departementet har ikke gitt noen ny informasjon om regjeringens vurderinger av det økonomiske handlingsrommet ut over de helt overordnede og uforpliktende betraktningene som framkommer i stortingsmeldingen.

6.5 Hovedprioriteringer veg

Komiteen merker seg at vegformål inkluderer drift, vedlikehold og forvaltning av riksveg, riksveg-investeringer, kjøp av riksvegferjetjenester, tilskudd til fylkesvegnettet og tiltak rettet mot gående, sykklende, kollektivtrafikk, universell utforming og miljøtil-

tak langs riksvegnettet, samt tilskuddspotten for gang- og sykkelveg i hele landet.

6.5.1 Drift og vedlikehold av riksveger, trafikant- og kjøretøytilsyn m.m.

Komiteen merker seg at det legges opp til et nivå på drift og vedlikehold som er 2 mrd. kroner høyere i snitt enn saldert budsjett 2017. Det er tilstrekkelig til at vedlikeholdsetterslepet ikke øker, og at vegnettet driftes på en samfunnsøkonomisk lønnsom måte. Komiteen mener det er viktig for å sikre god og riktig driftsstandard, samtidig som eksisterende infrastruktur tas vare på.

6.5.2 Investeringer på riksvegnettet

Komiteen merker seg at det legges til grunn en investeringsramme for riksvegnettet på i snitt 26,4 mrd. kroner i perioden inklusive Nye Veier AS, og et bompengebidrag på 10,9 mrd. kroner i året i snitt. Komiteen merker seg at det er på samme nivå som NTP 2014–2023 i kostnadsjusterte 2017-kroner. Veksten i disponible midler til vegbygging legges dermed opp til å komme gjennom økte statlige bevilgninger.

OPS-PROSJEKTER PÅ RIKSVEG

Komiteen merker seg at det i posten inngår både nye OPS-prosjekter og fortsatt nedbetaling av prosjektene som ble fullført tidlig på 2000-tallet.

STORE PROSJEKTER

Komiteen merker seg at totalrammen for investeringer i store prosjekter er 1,5 mrd. kroner høyere i snitt enn videreføring av nivået i 2017-budsjettet. For perioden 2018–2023 er nivået lavere enn 2017 innenfor Statens vegvesens portefølje. Komiteen merker seg at dersom en inkluderer overføringen til Nye Veier, som før etableringen av selskapet ville sortert under Store prosjekter, blir bevilgningen 5,1 mrd. kroner høyere i årlig snitt gjennom hele perioden.

BYMILJØAVTALER OG BYVEKSTAVTALER

Komiteen merker seg at 24 mrd. kroner av investeringsbudsjettet for veg går til bymiljøavtaler og byvekstavtaler. Dette inngår i den samlede potten på 66,4 mrd. kroner til slike avtaler, som også finansieres på budsjettet for særskilte transporttiltak.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, merker seg at Arbeiderpartiet foreslår å bevilge bare 1 mrd. kroner til sykkelekspressveier, noe som innebærer et kutt på om lag 4 mrd. kroner i forhold til regjeringen og sam-

arbeidspartiens forslag i NTP. Dette er midler som skal være aktuelle til forhandlinger om byvekstavtale for alle de ni byområdene som er aktuelle for avtale. Flertallet merker seg videre at Arbeiderpartiet viser til at disse midlene vil kunne kompenseres ved at andre midler frigjøres om byområdet kvalifiserer til 70 pst. tilskudd til store prosjekter. Flertallet vil imidlertid peke på at dette kun er riktig for de fire største byområdene. Buskerudbyen, Nedre Glomma, Grenland, Tromsø og Kristiansand er ikke del av 50/50-ordningen og vil derfor få en mindre andel av den totale summen å forhandle om dersom Arbeiderpartiet får gjennomslag for å kutte 4 mrd. kroner i potten for sykkелеkspresveier langs riksvei. Arbeiderpartiets omprioritering gir altså mer til de byområdene som mottar mest fra før. Videre merker flertallet seg at Arbeiderpartiet går inn for å inkludere flere byområder i belønningsordningen, men at det ikke settes av egne midler til dette. Flertallet viser til at det innebærer at det blir mindre penger tilgjengelig for de ni byområdene som er del av ordningen i dag. Flertallet peker på at det særlig er de fem minste byområdene som vil tape på dette, siden dette ikke vil kunne kompenseres gjennom økte midler til store prosjekter.

PROGRAMOMRÅDETILTAK

Komiteen merker seg at regjeringen har valgt å samle programområdetiltakene i en felles pott. Hensikten er å øke fleksibiliteten og gjøre det enklere å planlegge og finansiere lengre strekninger eller områder med ulike tiltak, og at Statens vegvesen skal rapportere på måloppnåelse for de enkelte områdene som tidligere utgjorde underpostene. Komiteen ser at det kan være hensiktsmessig med en tydeligere målstyring av disse midlene, med større operasjonell frihet for Statens vegvesen til å prioritere innenfor en samlet ramme. Komiteen merker seg videre at det er utpekt et knippe lengre strekninger hvor Statens vegvesen får i oppdrag å planlegge og gjennomføre strekningsvise utbedringer. Komiteen legger til grunn at en slik gjennomføringsmodell vil gi mer effektiv gjennomføring og raskere fullføring av viktige tiltak.

DØGNHVILEPLASSER

Komiteen viser til bestemmelsene om kjøre- og hviletid og viktigheten av at alle sjåfører følger disse for egen og andres trafikksikkerhet. Det er viktig med et tilstrekkelig nettverk av døgnhvileplasser langs transportårene i Norge, og komiteen ønsker å gjennomgå behovet for etablering av flere slike. Komiteen viser til at statsråden i sin uttalelse til komiteen om Dokument 8:84 (2016–2017) beskrev at regjeringen arbeider med en nasjonal plan for døgnhvileplasser. Komiteen mener en slik plan er

et positivt og nødvendig tiltak for å nå målet om flere døgnhvileplasser.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til at de lovpålagte kravene til kjøre- og hviletid og arbeidet med å legge til rette for anstendige arbeidsforhold faktisk krever intensivering av arbeidet med etablering av døgnhvileplasser for tungtransporten. Stortingets transport- og kommunikasjonskomité påpekte i Innst. 450 S (2012–2013) i forbindelse med behandlingen av Nasjonal transportplan 2014–2023 at totalbehovet på 80 plasser med moderne bekvemmeligheter bør være på plass i løpet av tiårsperioden.

Disse medlemmer merker seg at det i dag finnes 39 døgnhvileplasser i Norge. For å nå målet om 80 døgnhvileplasser må det altså etableres ytterligere 41 døgnhvileplasser de neste seks årene – en takt på minst seks nye plasser hvert år. Dette kommer i tillegg til at de eksisterende døgnhvileplassene også må oppgraderes og moderniseres for å møte minstekravene til fasiliteter. Disse medlemmer mener man er helt avhengig av en godt utbygd infrastruktur med døgnhvileplasser for å kunne drive med godstransport på en lovlig og trafikksikker måte.

NASJONALE TURISTVEGER

Komiteen merker seg at det settes av 1,5 mrd. kroner til Nasjonale turistveger i planperioden.

FORNYELSE AV RIKSVEG

Komiteen merker seg at store deler av fornyelsesmidlene i første periode vil gå til utbedring av tunneler for å innfri tunnelsikkerhets- og elektroforskriften. Komiteen registrerer at det ikke vil la seg gjøre å nå fristen i 2019, men at det legges til grunn at tunnelene på TEN-T-nettet ferdigstilles innen 2020/2021, og på det øvrige riksvegnettet innen 2022/2023. Komiteen viser til omtalen av dette fra Prop. 1 S (2016–2017), hvor det fremgikk at den storstilte fornyelsen av riksvegtunnelene medfører press på begrenset kompetanse og kapasitet i markedet. Komiteen mener derfor det er riktig prioritering å sikre en økonomisk mest hensiktsmessig fremdrift i tunnelfornyelsesarbeidet. Komiteen merker seg videre at det legges opp til å bruke midler fra vedlikeholdsbudsjettet til å utbedre ordinært forfall samtidig som fornyingstiltakene gjennomføres. Komiteen mener det er en hensiktsmessig måte å få gjort mest mulig på når tunnelene likevel må stenges eller få begrenset ferdsel, som bidrar til å redusere belastningen for trafikantene.

PLANLEGGING OG GRUNNERVERV

Komiteen merker seg at det settes av 18,9 mrd. kroner til planlegging og grunnerverv i perioden. Komiteen mener det er viktig å sikre god utnyttelse av midlene gjennom mest mulig effektive planleggingsprosesser.

6.5.3 *E16 over Filefjell og E6 vest for Alta*

Komiteen merker seg at prosjektene som har vært finansiert over egne poster vil ferdigstilles tidlig i perioden, og at det er satt av 0,7 mrd. kroner til dette i perioden. Komiteen imøteser evaluering av effekten av egne budsjettposter for prosjektene.

6.5.4 *Skredsikring på riks- og fylkesveg*

Komiteen merker seg at det legges til grunn om lag 1 mrd. kroner i året gjennomsnitt i perioden til skredsikringsprosjekter på riksveg og 1 mrd. kroner i året i gjennomsnitt i tilskudd til skredsikringsprosjekter på fylkesveg.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til at NTP 2018–2029 legger opp til en historisk stor satsing på skredsikring. Flertallet merker seg at Arbeiderpartiet foreslår å bruke ytterligere 7 mrd. kroner til dette formålet, men at summen av alle gode tiltak fra Arbeiderpartiet ikke lar seg finansiere innenfor de rammene partiet har beskrevet.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet vil peke på at det må være en målsetting at alle offentlige veier i Norge skal være sikret mot skred. Det handler både om å føle seg trygg når man ferdes langs vegene, og at framkommeligheten skal være god. Skred forårsaker stor utrygghet og store forsinkelser og problemer for transporten og næringslivet over hele landet. Klimaendringene tyder på at vi vil få et større sikringsbehov for skred i framtida. Disse medlemmer vil derfor understreke nødvendigheten av at det satses på nødvendig skredsikring i årene som kommer. Disse medlemmer kan ikke se at Høyre- og Fremskrittsparti-regjeringen i tilstrekkelig grad har prioritert skredsikring i sin regjeringens periode, og det vil ta for lang tid å sikre veiene mot skred med regjeringens foreslåtte innsats på dette feltet i årene fram mot 2030.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at Arbeiderpartiet foreslår om lag 7 mrd. kroner mer til skredsikring på riks- og fylkesveger.

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til Senterpartiets opplegg for skredsikringsmidler.

6.5.5 *Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene*

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, merker seg at regjeringen legger til grunn å videreføre rentekompensasjonsordningen for transporttiltak i fylkene. Flertallet mener dette er en viktig ordning for å bidra til at fylkene kan ruste opp fylkesveinettet.

Et annet flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til at det i NTP 2018–2029 er lagt til grunn 12 mrd. kroner i rasiseringsmidler og 15,6 mrd. kroner i tilskudd til fylkesveier inkl. tunnelsikkerhetsforskriften, som kommer på toppen av det fylkeskommunene får til samferdselstiltak gjennom de ordinære rammeoverføringene. Dette flertallet vil påpeke at fylkeskommunene har hatt en god realvekst i inntektene i denne stortingsperioden, og at de samlede overføringene til fylkeskommunene skulle legge et grunnlag for en betydelig satsing på samferdsel. Dette flertallet vil presisere at det er fylkeskommunenes ansvar å prioritere tiltakene innenfor de rammene de har tilgjengelig. Dette flertallet er fornøyd med at ordningen med rentekompensasjon blir videreført, og vil påpeke at dette var en ordning som ble etablert i forbindelse med forvaltningsreformen i 2010. Dette flertallet har forsterket denne ordningen og vil videreføre den i kommende NTP-periode, noe som gir forutsigbarhet for fylkeskommunene. Dette flertallet peker på at rammene for ordningen fordeles blant annet ut fra veilengde i fylket og derfor er mer målrettede enn ordinært rammetilskudd. Dette flertallet registrerer at fylkeskommunene delvis lånefinansierer veiinvesteringer, og at rentekompensasjonsordningen slik sett gir et positivt bidrag til samferdselssatsingen. Dette flertallet vil presisere at å kutte denne, slik Arbeiderpartiet foreslår, vil direkte bety 2,8 mrd. kroner i lavere tilskudd til fylkene, som betyr at effekten av de foreslåtte påplussingene blir mindre.

Komiteen mener mange viktige deler av våre ressurser og råvarer som olje og gass, fiskeri- og havbruksnæringen, vind- og vannkraft, kraftforedlende- og landbasert industri, reiselivsnæringen, skognæringen og landbruket befinner seg i distriktene. Som samfunn er vi avhengig av god og trygg infrastruktur for å evne å forvalte og utnytte disse ressursene. Fyl-

kesveiene representerer en betydelig andel av denne infrastrukturen, og de bygges, eies og driftes av fylkeskommunene.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet mener at det aller meste av statlig finansiering er indirekte, gjennom overføringene i inntektssystemet. Overføringene i inntektssystemet er etter disse medlemmers syn det viktigste for å sikre satsing på investeringer, drift og vedlikehold av fylkesveger. Disse medlemmer har merket seg at det er bred faglig og politisk enighet om at det er mer effektivt og formålstjenlig å overføre penger til fylkeskommunene som rammetilskudd.

Disse medlemmer mener fylkeskommunenes økonomi er avgjørende for å ruste opp det offentlige vegnettet hvor fylkesvegene utgjør størsteparten. Disse medlemmer kan ikke se at Høyre og Fremskrittsparti-regjeringen i sin regjeringstid har sørget for gode nok økonomiske rammebetingelser gjennom overføringene i inntektssystemet til fylkeskommunene. Disse medlemmer vil videre påpeke at et stort flertall av fylkeskommunene taper inntekter etter at regjeringens nye inntektssystem for fylkeskommunene omfordeler fylkeskommunens økonomiske ramme. Med sterkere overføringer ville fylkene vært i bedre stand til å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på fylkesveier innen rimelig tid. Sikkerhetsstandarden på fylkesvegnettet er mange steder lav, og den gjennomsnittlige risikoen for å bli drept eller hardt skadd per kjørte km er om lag 50 pst. høyere enn på riksvegnettet. Disse medlemmer er bekymret for fylkesvegstandarden over hele landet og etter hvert den økende standardforskjellen mellom riksvegnettet og fylkesvegnettet. Disse medlemmer mener regjeringen har bidratt til å øke denne forskjellen.

Disse medlemmer har merket seg at regjeringen viderefører rentekompensasjonsordningen for transporttiltak i fylkene. Disse medlemmer er skeptiske når det gjelder regjeringens beskrivelse av rentekompensasjonsordningen, da den ser ut til å være en annen og mer byråkratisk metode for å tilføre mer statlig kapital til fylkesvegprosjektene. Disse medlemmer mener den foreslåtte rentekompensasjonsordningen virker kompliserende, og at den vil føre til mer byråkrati og høyere gjeldsbyrde for fylkeskommunene. Disse medlemmer støtter derfor ikke regjeringens forslag til rentekompensasjonsordningen for transporttiltak i fylkene, og viser til Arbeiderpartiets forslag om å styrke overføringene til fylkeskommunene gjennom inntektssystemet betraktelig, og videre til forslaget om å øke tilskuddet til skredsikring til fylkesvegene med totalt 6,2 mrd. kroner i planperioden.

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til Senterpartiets opplegg for fylkesveiene.

6.5.6 Tilskudd til gang- og sykkelveger

Komiteen viser til at ordningen med tilskudd til gang- og sykkelveger ble etablert i statsbudsjettet for 2015 og er en ordning hvor alle fylker og kommuner kan søke om å få støtte. Komiteen merker seg at rammen for denne ordningen økes kraftig i løpet av planperioden.

Komiteen peker på at mange eksisterende traaseer som mindre trafikkerte veger, skogsbilveger, fjellveger og nedlagte jernbanestrekninger kan tas i bruk som sykkelveger dersom det i større i grad skiltes og gjøres tilrettelegginger for dette. Komiteen ber regjeringen vurdere dette som del av sitt arbeid for å tilrettelegge for mer sykling.

6.5.7 Kjøp av riksvegferjetjenester

Komiteen merker seg at rammen for kjøp av riksvegferjetjenester økes til 37 pst. i forhold til saldert budsjett 2017. Komiteen merker seg videre at økningen knyttes til å øke kapasiteten på riksvegferjesambandene og videreføre dette, samt at det har vært en stor kostnadsvekst i ferjedriften, behov for økt kapasitet som følge av trafikkvekst og kostnader knyttet til innfasing av lav- og nullutslippsteknologi.

Komiteen viser til at regjeringen stiller krav til lav- og nullutslippsteknologi ved utlysning av nye riksvegferjekontrakter, og at fylkeskommunene følger opp og setter tilsvarende krav ved utlysning av fylkeskommunale ferjeandbud. Komiteen er fornøyd med at en på denne måten får skiftet ut gammelt ferjemateriell og introdusert ny miljøteknologi fortløpende når nye andbud lyses ut, og at tilskuddsordninger gjennom Enova, Innovasjon Norge og andre finansieringsordninger bidrar til at innfasingen av ny teknologi kan skje raskere. Komiteen er av den oppfatning at miljøkrav kombinert med gode tilskudds- og finansieringsordninger bidrar til at norsk maritim industri kan utvikle et konkurransefortrinn i bygging av miljøvennlige ferjer.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet mener at statens innkjøpsmakt må brukes aktivt for enda sterkere å vektlegge lav- og nullutslippsteknologi ved inngåelse av kontrakter på riksvegferjesamband. Disse medlemmer viser til at flere av våre beste bedrifter og teknologimiljøer som lever av å utvikle maritime produkter for et internasjonalt marked, er avhengige av et hjemmemarked for å utvikle og teste ut nye produkter. Disse medlemmer har merket seg at norske bedrifter og norsk miljøteknologi har brukt mye energi på å utvikle banebrytende prototyper, mens flere av de senere byggekontraktene har gått til uten-

landske verft. Disse medlemmer mener at det må en bedre samordning til mellom Enova, Innovasjon Norge og andre finansieringsordninger, for bedre å sikre at hele det norske miljøteknologimiljøet i større grad kan ta del i den industrielle fasen av nyvinningene. Disse medlemmer vil også understreke at anbudskrav og kontraktsregime må innrettes slik at det så langt som mulig innenfor gjeldende regelverk legger forholdene til rette for at norske maritime miljøteknologibedrifter får utvikle seg videre og at det styrker sysselsettingen i denne industrien.

6.5.8 *Nye Veier AS*

Komiteen merker seg at bevilgningen til Nye Veier AS er forutsatt til 5,1 mrd. kroner per år, og at dette gir selskapet en forutsigbar inntektsstrøm som selskapet kan planlegge ut fra.

6.5.9 *Rammetilskudd fylkesveger, inkl. tunnelsikkerhetsforskrift*

Komiteen merker seg at regjeringen viderefører tilskuddet til fylkeskommunene med en samlet ramme i planperioden på 15,6 mrd. kroner, og at dette inkluderer den økonomiske kompensasjonen for innføring av tunnelsikkerhetsforskriften. Komiteen viser til at det særskilte tilskuddet til fylkesveier er viktig for å sette fylkene i stand til å redusere etterslepet på de veiene de har ansvar for.

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til Senterpartiets opplegg for utvidet tilskudd til tunnelsikring i fylkene.

6.6 *Hovedprioriteringer jernbane*

Komiteen merker seg at regjeringen legger til grunn en økonomisk ramme til jernbaneformål på 318,9 mrd. kroner, og at denne ikke er direkte sammenlignbar med tidligere NTP på grunn av budsjettekniske endringer knyttet til jernbanereformen.

6.6.1 *Driftsutgifter*

Komiteen merker seg at det settes av i snitt 371 mill. kroner årlig til driftsutgifter i Jernbanedirektoratet, og at dette er på nivå med saldert budsjett 2017. Komiteen mener det er viktig at direktoratet driftes mest mulig effektivt, og at det i så måte er positivt med en videreføring av dagens driftsnivå også inn i en periode med historisk stor jernbaneutbygging. Komiteen merker seg videre at Jernbanedirektoratet har ansvar for Norsk jernbanemuseum på Hamar, og at det skal finansieres innenfor denne rammen.

6.6.2 *Spesielle driftsutgifter – planer og utredninger*

Komiteen merker seg at det settes av i snitt 199 mill. kroner årlig til planer og utredninger, og at dette er på nivå med saldert budsjett 2017.

6.6.3 *Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold*

Komiteen merker seg at regjeringen legger opp til om lag 9,6 mrd. kroner i snitt per år til kjøp av drifts- og vedlikeholdstjenester i perioden, og at 1,7 mrd. kroner av dette er knyttet til utbyggingen av nytt signalsystem, ERTMS. Komiteen merker seg videre at bevilgningsnivået, sammen med effektiviseringsgevinster, skal føre til en reduksjon i etterslepet på jernbanen med om lag 6 mrd. kroner i planperioden, og at det utgjør om lag en tredjedel av etterslepet. Komiteen merker seg endelig at regjeringen vil komme tilbake til Stortinget med en orientering om gevinstrealisering som følge av jernbanereformen i forbindelse med statsbudsjettet for 2018.

6.6.4 *Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer i jernbanen*

STORE PROSJEKTER

Komiteen merker seg at regjeringen legger opp til å øke investeringsnivået på store prosjekter i jernbanenettet med om lag 67 pst., eller om lag 6 mrd. kroner i årlig gjennomsnitt i perioden, sammenlignet med saldert budsjett for 2017. Komiteen viser til at det gir rom for å fullføre 2 store prosjekter og 23 mindre tiltak, samt igangsettelse av 19 store prosjekter, hvorav 11 er fullfinansierte i perioden. Komiteen merker seg at det klart største prosjektet er fullføring av InterCity til Skien, Hønefoss, Halden og Lillehammer, samt dobbeltspor Arna–Stanghelle og elektrifisering av Trønder- og Meråkerbanen.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, viser til at InterCity er et regionforstørrende prosjekt som vil knytte Østlandet nærmere sammen. Det er lagt til grunn ferdigstilling i 2034 til Lillehammer og Halden, og 2032 til Skien.

PLANLEGGING AV JERNBANEINVESTERINGER

Komiteen viser til at NTP legger til grunn at det tidlig skal prioriteres ressurser til å avklare trasévalg, og mener dette er særlig viktig i byområder hvor videre byutvikling er avhengig av fremtidig trasé for jernbanen og lokalisering av jernbanestasjoner.

PROGRAMOMRÅDER

Komiteen merker seg at om lag 1 mrd. kroner i året av midlene som er satt av til kjøp av infrastrukturtenester til investering, går til mindre tiltak gjennom programområdene. Komiteen merker seg at innretningen på programområdene er noe endret fra tidligere, og at programområdene er tekniske tiltak, sikkerhet og miljø og stasjoner og knutepunkt.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til at som en del av jernbanereformen ble ROM Eiendom skilt fra NSB og lagt inn under Bane NOR SF, og at dette styrker muligheten til ha en helhetlig tilnærming til knutepunktutvikling rundt jernbanestasjoner.

6.7 Hovedprioriteringer kystformål

Komiteen merker seg at det settes av 2,6 mrd. kroner i årlig gjennomsnitt til kystformål, noe som er om lag 1,1 mrd. kroner eller 78 pst. høyere enn saldert budsjett 2017.

6.7.1 Driftsutgifter

Komiteen merker seg at regjeringen legger til grunn om lag 10,4 mrd. kroner til driftsutgifter på Kystverkets budsjett i perioden, og at dette inkluderer midler til drift og vedlikehold av navigasjonsinfrastruktur, kaier og moloer. Komiteen merker seg at sammen med midler fra posten for større vedlikehold på post 30 vil vedlikeholdsetterslepet på navigasjonsinfrastruktur være fjernet i løpet av første planperiode, mens vesentlige deler av etterslepet på kaier og moloer hentes inn i løpet av hele planperioden.

6.7.2 Nyanlegg og større vedlikehold

Komiteen merker seg at den største gjennomsnittlige veksten skal komme på nyanlegg og større vedlikehold, og at det er satt av 13,0 mrd. kroner i planperioden. Av dette er 7,6 mrd. kroner satt av til nye prosjekter, mens 0,3 mrd. kroner går til fullføring av igangsatte prosjekter. De øvrige midlene går til større vedlikehold og investeringer i blant annet navigasjonsinfrastruktur, kaier og moloer.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til at NTP 2018–2029 legger opp til en historisk høy satsing på kysttiltak og sjøtransport. Flertallet merker seg at Arbeiderpartiet foreslår å bruke ytterligere 4,9 mrd. kroner til dette formålet, men at summen av alle gode tiltak fra Arbeiderpartiet ikke lar seg finansiere innenfor de rammene partiet har beskrevet.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til egne forslag, der det i planperioden er satt av til sammen 4,9 mrd. kroner mer til kysttiltak enn i regjeringens forslag, herunder fremskynding av tiltak som ligger inne i regjeringens forslag, tilbakeføring av kysttiltak som har ligget inne i NTP 2014–2023, men som ikke ligger inne i forslag til ny NTP, og en styrking av strategiske havner, ny teknologi og godsoverføring.

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til Senterpartiets kystpakke som er beskrevet under Senterpartiets opplegg for NTP.

6.7.3 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold

Komiteen merker seg at det settes av 3,7 mrd. kroner til større utstyrsanskaffelser og vedlikehold i perioden, og at midlene blant annet går til en vesentlig satsing på ITS-tjenester og utvikling. Komiteen merker seg at av midlene forutsettes 400 mill. kroner til anskaffelse av ytterligere to nye multifunksjonsfartøy for Kystverket.

6.7.4 Fiskerihavner og havnesamarbeid

Komiteen viser til at posten omfatter tilskudd til fiskerihavner som videreføres med totalt 480 mill. kroner i planperioden, i gjennomsnitt 70 mill. kroner i året. Komiteen viser til at denne potten kommer i tillegg til investeringer i fiskerihavner som gjøres gjennom post 30.

Komiteen merker seg at regjeringen i Prop. 84 S (2016–2017) Ny inndeling foreslår å overføre ansvaret for fiskerihavner til de nye regionene. Det vises til respektive merknader og forslag i Innst. 385 S (2016–2017).

Komiteen merker seg videre at regjeringen viderefører tilskudd til havnesamarbeid med 40 mill. kroner i planperioden.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til at flere kommuner og fylkeskommuner har ytret ønske om å forskuttere investeringer i havner og farledstiltak prioritert i denne planen. Flertallet er i utgangspunktet positive til lokal forskuttering, og vil anmode regjeringen om å være imøtekommende til slike forslag. Flertallet viser til at forskuttering av tiltak innebærer at samfunnet raskere får utløst nytteeffektene av tiltaket. Flertallet mener en eventuell overføring av ansvaret for fiskerihavner ikke skal komme i veien for lokal forskuttering av utbyggingen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet konstaterer at så godt som all satsing på fiskerihavner og kystinfrastruktur

er skjøvet ut til siste halvdel av 2020-tallet. Havnasjonen Norge legger med denne meldingen ikke opp til videre investeringer for det som vil være vår viktigste inntektskilde. Disse medlemmer mener dette er uheldig, kortsiktig og en nedprioritering av kysten.

Disse medlemmer viser til at utviklingen av fiskeriflåten stadig stiller nye krav til fiskerihavnene. Disse medlemmer viser til at dette utløser investeringsbehov som kan være krevende for den enkelte kommune. Disse medlemmer viser til at fiskerihavnene har blitt prioritert på steder hvor utbyggingen har stor betydning for den nasjonale verdiskapningen i fiskerinæringen og annen industriutvikling, og videre har midlene blitt brukt på en slik måte at man skal bidra til å ivareta fiskerihavnebehov i mindre lokalsamfunn.

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til Senterpartiets forslag om å videreføre det statlige ansvaret for finansiering av fiskerihavner.

6.7.5 Tilskudd overføring av gods

Komiteen merker seg at regjeringen setter av 1,7 mrd. kroner til tilskuddsordningen for godsoverføring, og at det legges til grunn en gjennomsnittlig ramme på 100 mill. kroner i året i første periode. Komiteen viser til at formålet med ordningen er å støtte konkrete tiltak for å flytte gods fra vei til sjø.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet mener at fiskerihavner fortsatt skal være et statlig ansvar, og viser til sitt forslag om å fremskynde en rekke havne- og farleds tiltak fra planens siste del, 2024–2029, til første planperiode, 2018–2023. Disse medlemmer vil være åpne for å vurdere forskottering i spesielle tilfeller, men mener at fremskynding av en rekke fiskerihavneanlegg er et mye bedre alternativ enn at kommuner og fylkeskommuner med anstrengt økonomi skal forskottere investeringer i fiskerihavneanlegg som står oppført i den mindre forpliktende planperioden, 2024–2029.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til egne forslag, der det i planperioden er satt av til sammen 4,9 mrd. kroner mer enn regjeringen på kysttiltak, hvorav 1,4 mrd. kroner til strategiske havner, ny teknologi og godsoverføring. Disse medlemmer mener at tilskuddet til godsoverføring må styrkes. Disse medlemmer viser også til komitéhøringer, der de aktuelle aktørene klart har gitt uttrykk for at ordningens innretning bør dreies mer over mot vareeier. Disse medlemmer forventer at en slik dreining av ordningen blir iverksatt for å oppnå størst mulig effekt.

6.7.6 Tilskudd havn

Komiteen merker seg at regjeringen setter av 2 mrd. kroner i planperioden til en tilskuddsordning til investeringer i havn, og at formålet med ordningen er å støtte opp under utvikling av effektive og miljøvennlige havner. Komiteen merker seg at ordningen må innrettes i henhold til EU/EØS-regler og at tilskudd må avgrenses mot eksisterende ordninger.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til egne forslag, der det i planperioden er satt av til sammen 4,9 mrd. kroner mer til Kysttiltak enn i regjeringens forslag, herunder styrking av strategiske havner, ny teknologi og godsoverføring.

6.8 Særskilte transporttiltak mv. og øvrige NTP-formål

Komiteen viser til at særskilte transporttiltak og øvrige NTP-formål omfatter teknologiseringen Pilot-T, nye lufthavner i Bodø og Mo i Rana, tilskudd til byområder, tilskudd til reduserte bompengetakster utenfor byområdene, tilskudd til teknologiseringen «Smartere transport i Norge» og pilotprogrammet for alternativt kjernenett. Komiteen merker seg at tilskuddene til byområdene må sees i sammenheng med programområdet for bymiljøavtaler på Statens vegvesens budsjett, kap. 1320 post 30, på 24 mrd. kroner i planperioden, slik at den samlede rammen for tilskudd til bedre kollektivtransport i byområdene er på 66,4 mrd. kroner i planperioden.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til at ordningen med tilrettelagt transporttjeneste (TT) er ment for den som ikke kan benytte ordinær kollektivtransport som alternativ til kollektivreiser og egen bil. For synshemmede og andre med sansenedsettelse er TT-ordningen viktig for å kunne leve et normalt aktivt hverdagsliv, og flertallet konstaterer at en nasjonal TT-ordning aldri kom på plass da Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti styrte, til tross for at det ble fremmet en rekke forslag i Stortinget om en nasjonal TT-ordning fra daværende mindretall. Flertallet er glade for at det nå er etablert en nasjonal TT-ordning, og viser til at ordningen betyr svært mye for dem det gjelder. Flertallet viser til budsjettavtalen for 2017 hvor det ble bevilget ytterligere 22,6 mill. kroner i halvårsvirkning til den nasjonale TT-ordningen for brukere med særskilte behov, for å utvide ordningen til nye fylker. Flertallet viser til at den nasjonale TT-ordningen for brukere med særskilte behov ble gjort gjeldende i fire fylker i 2016 etter budsjettenighet mellom Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre. Flertallet legger til grunn mål-

settingen om at den statlige, nasjonale TT-ordningen skal dekke hele landet på sikt.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til at transporttjenesten (TT-ordningen) er ment for dem som ikke kan benytte ordinær kollektivtransport, som alternativ til kollektivreiser og egen bil. For synshemmede og andre funksjonshemmede er TT-ordningen viktig for å kunne leve et normalt aktivt hverdagsliv. Disse medlemmer registrerer at TT-ordningen nå er en nasjonal ordning som skal gi brukere med særlige behov et utvidet TT-tilbud, men at ordningen fremdeles bare gir brukere i et fåtalls fylker mulighet til å benytte seg av ordningen. Disse medlemmer har merket seg at det fremdeles er store variasjoner fylkene imellom, og at mange opplever ordningen som mangelfull. Disse medlemmer viser til at Stortinget har bevilget midler til en nasjonal ordning, men at Høyre- og Fremskrittsparti-regjeringen ikke har tatt ansvar for å utvide ordningen.

Disse medlemmer er sterkt kritiske til den virkning dette har for livskvaliteten til mennesker som er avhengige av en god transporttjeneste. Disse medlemmer vil utvide ordningen til alle fylker.

Disse medlemmer viser til at Høyre og Fremskrittspartiet i regjering har fjernet ordningen med Kollektivtilbud i distriktet (KID-ordningen). Disse medlemmer var imot avviklingen og beklager at regjeringen ikke har funnet andre måter å ivareta tilbringertjenesten på i regioner uten tettbygde strøk.

Disse medlemmer mener det er viktig å utvikle nye og forbedrede modeller for kollektivtilbud i områder med mer spredt bosetting, slik at vi kan sikre en mer effektiv samordning av ressurser og virkemidler basert på erfaringene fra tilskuddsordningen Kollektivtilbud i distriktene.

6.8.1 Belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv.

Komiteen viser til at belønningsordningen for bedre kollektivtransport skal fases ut i løpet av perioden, i tråd med Stortingets intensjon for etablering av bymiljøavtalene fra NTP 2014–2023. Komiteen viser for øvrig til merknadene knyttet til post 64.

6.8.2 Belønningsmidler til bymiljøavtaler og byvekstavtaler

Komiteen viser til at ni byområder er omfattet av belønningsordningen for bedre kollektivtransport i dag, og at det legges opp til at alle de ni byområdene kan ha enten belønningsordning, bymiljøavtale eller byvekstavtale med staten. Komiteen merker seg

videre at det settes av til sammen 17,6 mrd. kroner til belønningsmidler som vil utgjøre statens bidrag til bymiljøavtaler og byvekstavtaler. Komiteen merker seg videre at belønningsordningen vil fases ut i løpet av perioden, og at fordelingen av midlene mellom post 61 og post 64 i NTP 2018–2029 derfor er skjønnsmessig fordelt mellom postene.

Komiteen viser til at finansiering av drift av kollektivtilbudet er en stor utfordring for byområdene, og er derfor tilfreds med at belønningsmidlene i bymiljø- og byvekstavtalene i sin helhet kan gå til drift, forutsatt at fylkeskommunene ikke reduserer egne midler til drift som følge av dette.

Komiteen merker seg at de byområdene hvor inneværende belønningsavtale utløper før en bymiljø- eller byvekstavtale er inngått, vil kunne søke om å få forlenge belønningsordningen.

Komiteen viser til at belønningsordningen har den hensikt å stimulere til bedre fremkommelighet, miljø og helse i storbyområdene. Ordningen skal også bidra til at veksten i persontransporten i storbyområdene kan tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Ordningen skal prioritere byområder som kan vise til dokumenterte resultater og/eller vilje til å gjennomføre tiltak som på kort og lang sikt vil bygge opp under målsettingen. Komiteen er enig i å avvikle ordningen med belønningsmidler når de aktuelle byene inngår i en framtidig bymiljø/byvekst-avtale. Komiteen har merket seg at det foreligger ni belønningsavtaler som etter hvert skal inngå i bymiljø-/byvekstavtaler.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet mener det er naturlig å vurdere innlemmelse av flere mellomstore byområder i det som i dag tilsvarer belønningsordningen for å sikre god kollektivtrafikk, jmfør målet om nullvekst i Klimaforliket. Aktuelle byer kan f.eks. være Bodø, Vestfoldbyene og Ålesundsregionen.

6.8.3 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter

Komiteen merker seg at regjeringen legger til grunn om lag 24 mrd. kroner til særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter. Komiteen merker seg videre at regjeringen legger til grunn en forpliktelse om å dekke 50 pst. av investeringskostnadene til store kollektivtiltak gjennom bevilgningen, og at disse prosjektene er høykvalitets bussløsninger i Stavanger og Trondheim, bybane til Fyllingsdalen i Bergen, Fornebu-bane og ny t-banetunnel i Oslo og Akershus. Komiteen merker seg endelig at regjeringen forutsetter at kostnadsøkninger ut over de rammene som er satt av i NTP, forutsettes dekket gjennom den samlede bevilgningen til byområdene på 66,4 mrd. kro-

ner, og at statens forpliktelse til å bidra med 50 pst. dermed står fast.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet mener at vi ved å bo tettere og mer bærekraftig kan redusere klimaavtrykket. Disse medlemmer er bekymret for at mange innbyggere i norske storbyer opplever jevnlig helseskadelig luft, og for at folk med astma og lungesykdommer tvinges til å holde seg innendørs på dager med dårlig luft. Disse medlemmer vil føre en politikk som sikrer innbyggerne renere luft og økt livskvalitet, og vil arbeide for å sikre at kommuner har de redskapene de trenger for å redusere lokal luftforurensning og innføre tiltak som for eksempel utslippsdifferensierte bompenger, lav- og nullutslippssoner og lokale forbud mot ikke-rentbrennende vedovner. Disse medlemmer mener bymiljø/byvekstavtaler kan være et viktig verktøy i dette arbeidet.

Norges ambisjoner om å nå internasjonale klimamål kan bare nås hvis byer og tettsteder blir en del av løsningen, spesielt gjelder dette for transportsektoren. Disse medlemmer viser til at over en tredel av befolkningen i Norge bor i landets fem største byområder. Både disse byene og kommunene rundt opplever kraftig befolkningsvekst. Disse medlemmer mener storbyområdene med sin befolkningsvekst har særskilte utfordringer knyttet til transport. Flere personreiser og økt næringstransport vil uten en aktiv politikk føre til dårligere framkommelighet, økte klimautslipp og mer lokal forurensning. Disse medlemmer vil derfor prioritere kollektivreisende, syklistene og fotgjengere foran privatbiler i de store byene.

Disse medlemmer ser det som en offentlig oppgave å styre byutviklingen. Disse medlemmer mener transportplanleggingen i større grad må integreres med arealplanleggingen, slik at byene kan vokse innenfra og utover langs kollektivknutepunktene. Mange byer er allerede godt i gang, men disse medlemmer ser at presset på utbygging av kollektivnettet allerede i dag er stort.

Byvekstavtalene blir viktige, men fremdeles bærer byene selv en stor andel av de økonomiske belastningene av kollektivutbygginger. Storbyene har ikke i dag økonomi til å håndtere de største investeringene i kollektivtrafikken. Disse medlemmer mener byene må settes i stand til å bygge ut mer på egen hånd og gi sin befolkning et bedre tilbud. Disse medlemmer mener at staten skal bidra med inntil 70 prosent av investeringskostnadene i store kollektivutbygginger i storbyområdene, og ta et særlig ansvar for utbygging og drift av bybaner og busslinjer med egne traseer, som er avgjørende for gode transportløsninger i storbyene våre. Satsingen på trygge gangveier og et sammenhengende sykkelveinett er

også avgjørende for å øke andelen som går og sykler. Disse medlemmer vil også vurdere en utvidelse av eksisterende belønningsordning for nye byområder slik at flere mellomstore byer kan sikres et godt kollektivtilbud.

Disse medlemmer viser til at arbeidet med inngåelse av byvekstavtaler med de største byområdene har vært kraftig nedprioritert fra Høyre- og Fremskrittsparti-regjeringens side helt siden den tiltrådte i 2013. Etter fire år med Høyre- og Fremskrittsparti-regjering har så langt bare Trondheim/Sør-Trøndelag signert bymiljøavtale, og forhandlingene med Oslo og Akershus er sluttført. Disse medlemmer mener dette handler om en bevisst nedprioritering og manglende handlekraft fra Høyre og Fremskrittsparti-regjeringens side. Disse medlemmer viser til at en inngåelse av bymiljøavtale er av avgjørende betydning for om de aktuelle byområdene vil være i posisjon til å få tildelt de foreslåtte bymiljøavtalebevilgningene i forslag til statsbudsjett og holde nødvendig framdrift i sine prosjekt. Disse medlemmer mener derfor det haster med å inngå avtale med de andre byområdene.

Disse medlemmer viser til at kommuner og fylkeskommuner har et betydelig ansvar for å sikre gode forhold for syklistene, blant annet i arealplanleggingen og ved å bygge sammenhengende nett av gang- og sykkelveier. Disse medlemmer mener det ligger et større potensial i sykkelene som transportmiddel. Det er bred politisk enighet om å øke sykkelandelen, og for å nå dette målet er det nødvendig med god koordinering og godt samarbeid mellom stat, fylker og kommuner. Tilrettelegging for økt sykkeltrafikk og en økt sykkelandel har store samfunnsøkonomiske gevinster når det gjelder miljø, trafikkavvikling og folkehelse. Erfaringer fra norske byer som har satsset på sykkel over flere år, viser at det er mulig for byer i Norge å ha sykkelandeler opp mot 10 pst.

Disse medlemmer viser til at ordningen med sykkelspressveier kan oppfattes for rigid og smalt i arealplanleggingen og blant dem som ønsker å benytte seg av sykkelene som framkomstmiddel. Å benytte sykkel som transportmiddel skal være mulig både for skolebarn og for proffsyklistene. Det er nå enklere og rimeligere for kommuner og fylkeskommuner å legge til rette for mer utbygging av gang- og sykkelveier, gjennom blant annet å sørge for at man lokalt kan bestemme standard og utforming. Disse medlemmer er opptatt av å få mest mulig gang- og sykkelvei for pengene, og mener det er mange eksempler på at det legges for høy standard til grunn.

Disse medlemmer viser til at Arbeiderpartiet vil se effektene av sykkelspressforsøket i Stavanger før det etableres som en universell løsning i de største byene, og foreslår derfor om lag 1 mrd.

kroner til sykkelekspressveier. Disse medlemmer foreslår videre å øke den statlige andelen i bymiljøavtaler til 70 pst. slik at lokale og regionale midler frigjøres, og at disse i større grad benyttes til fleksible løsninger for syklistene for bedre å sikre sammenhengende nett av sykkelveier.

6.8.4 Pilot-T, konkurranse om Smartere transport og alternativt kjernenett

Komiteen merker seg at det settes av i gjennomsnitt 75 mill. kroner i året til utprøving av ny teknologi gjennom Pilot-T, og 100 mill. kroner i første periode til den nasjonale konkurransen «Smartere transport i Norge». Totalt settes det av 1 mrd. kroner til disse to teknologiseringene. I tillegg settes det av 80 mill. kroner første periode til et pilotprogram for alternativt kjernenett.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet legger til grunn at benevnelsen kjernenett betegner landsdekkende transportnett og tilknyttede funksjoner for elektronisk kommunikasjon. Blant annet Lysne I-utvalget og ekomplanen i Meld. St. 27 (2015–2016) peker på at det norske samfunnets avhengighet til en enkelt tilbyder av kjernenett er en potensiell sårbarhet. Disse medlemmer viser til at det fremgår av Nasjonal plan for elektronisk kommunikasjon, jf. Meld. St. 27 (2015–2016), at Nasjonal kommunikasjonsmyndighet skal vurdere virkemidler som legger til rette for etablering av alternative kjernenett og hvordan ulike transportnett og utenlandsforbindelser kan kombineres for å øke den samlede nasjonale kapasiteten og sikkerheten.

Men disse medlemmer registrerer at kritiske hendelser av nasjonal betydning har reist behovet for å stille spørsmålet om Norge er godt nok rustet for fremtiden med bare ett kjernenett. I og med at kritisk infrastruktur danner utgangspunktet for styring av mange tunge og viktige samfunnsfunksjoner ved f.eks. en krise er det grunn til å vurdere om et ekstra kjernenett er nødvendig for å avlaste og styrke beredskapen i gitte situasjoner.

Telenors kjernenett har vist stor robusthet og driftssikkerhet over lang tid, men disse medlemmer har merket seg spørsmålet slik Lysne I-utvalget og Meld. St. 27 Digital Agenda (2015–2016) gjorde; vil det likevel være gunstig i et samfunnsikkerhetsperspektiv om det eksisterte gode landsdekkende alternativer levert av flere tilbydere. Disse medlemmer registrerer at det legges opp til en pilot for å utrede om det er rom for et kommersiell konkurrerende nett ved siden av dagens kjernenettverk. Disse medlemmer viser til Telenors eget innspill ved høringen av ny NTP hvor det framkom ønske om at det må konkretiseres hva formålet og utbyttet ved en

slik pilot skal være, og hvordan den kan innrettes på en meningsfull måte.

Disse medlemmer er enig i innvendingene mot å starte pilotering av nytt kjernenett før man har identifisert et beslutningsgrunnlag som i tilstrekkelig grad har et helhetlig og tilstrekkelig samfunnsøkonomisk perspektiv, hvor alle relevante hensyn er veid inn, inkludert mulige utilsiktede konsekvenser, og om dette tiltaket kan vurderes opp mot alternative måter å realisere målet om økt sikkerhet og redusert sårbarhet på.

6.8.5 Tilskudd for reduserte bompenger utenfor byområdene

Komiteen merker seg at regjeringen legger opp til å videreføre tilskuddet til reduserte bompenger utenfor byområdene som er etablert i statsbudsjettet for 2017. Komiteen merker seg at ordningen skal gå til en generell reduksjon av bompenger utenfor byområdene på anslagsvis minst 10 pst., og at ordningen kun gjelder for prosjekter som var lagt frem for Stortinget innen utgangen av 2016. I tillegg registrerer komiteen at det i Prop. 105 S (2016–2017) Utbygging og finansiering av E39 Rogfast i Rogaland, som ble lagt frem for Stortinget 5. april 2017, legges til grunn at dette prosjektet også vil kunne inngå i ordningen, fordi det var planlagt lagt frem for Stortinget innen utgangen av 2016.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til at tilskuddsordningen for reduserte bompenger ble innført i 2017 og vil gi en gjennomsnittlig takstreduksjon på om lag 10 pst. Flertallet merker seg at Arbeiderpartiet foreslår å kutte denne ordningen, noe som direkte vil øke bilistenes andel av alle relevante vegprosjekter med 6 mrd. kroner i planperioden, og vil føre til at bompenger utenfor byområdene blir over 10 pst. høyere med Arbeiderpartiet enn med flertallets politikk.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at Høyre- og Fremskrittsparti-regjeringens forslag om tilskudd til reduserte bompenger utenfor byområdene ser ut til å være en annen og mer byråkratisk metode for å tilføre mer statlig kapital til veiprojektene. Disse medlemmer vil påpeke at det ikke vil bli bygget mer vei for de midlene regjeringen bevilger til denne ordningen. Disse medlemmer mener at den foreslåtte ordningen virker kompliserende, og at den vil føre til mer byråkrati. Disse medlemmer er opptatt av en mest mulig effektiv innkreving av bompenger, slik at bilistene får mest mulig vei igjen for hver krone de betaler. Disse medlemmer viser til at Ar-

beiderpartiet foreslår å stryke bevilgningen til tilskudd til reduserte bompengetakster utenfor byområdene.

6.8.6 Obligatorisk brikke

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til at obligatorisk bombrikke for alle kjøretøy over 3 500 tonn totalvekt som benytter offentlig vei, er innført fra 1. januar 2015. Disse medlemmer mener en burde gått enda lenger i å effektivisere bompengene ved å innføre obligatorisk brikke for alle kjøretøy, da det er det tiltaket som gir størst reduksjon i innkrevingskostnadene. Dette vil også åpne muligheten for differensiert betaling ut fra blant annet tid, utslipp, geografi og så videre. Disse medlemmer mener derfor at innføring av obligatorisk brikke i alle kjøretøy må ha høyeste prioritet, også som betalingsform på fergene. Disse medlemmer mener en fleksibel veibruksavgift vil åpne for å prise bruk av vei avhengig av geografi, drivstoff og tidspunkt på døgnet og at dette er et mye mer hensiktsmessig tiltak enn Høyre- og Fremskrittsparti-regjeringens byråkratiske forslag om tilskudd til reduserte bompengetakster utenfor byområdene. Veiprising vil også kunne gi betydelige reduksjoner i innkrevingskostnadene, noe som vil gi mer vei for pengene.

6.9 Hovedprioriteringer luftfart

Komiteen viser til at Norge er et langstrakt land med store avstander, hvor et godt flytilbud og en god lufthavninfrastruktur er helt avgjørende. Komiteen viser videre til at det aller meste av infrastrukturen for luftfarten forvaltes gjennom Avinor AS, og at investeringsrammene til selskapet ikke inngår i Nasjonal transportplan. Komiteen viser til at det er styret i Avinor som fastsetter investeringsprogrammet for Avinor AS, og merker seg at det i Avinors investeringsplan for 2017–2031 inngår investeringer for til sammen 64,3 mrd. kroner. Komiteen mener Avinor-modellen er vellykket og fungerer godt ved at bedriftsøkonomisk lønnsomme lufthavner kryssubsidierer de bedriftsøkonomisk ulønnsomme og derigjennom bidrar til å opprettholde en hensiktsmessig lufthavnstruktur i hele landet. Komiteen er tilfreds med at regjeringen slår fast at denne ordningen videreføres i planperioden.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, merker seg endelig at tilskudd til lufthavner utenfor Avinor-systemet er foreslått overført til de nye regionene i Prop. 84 S (2016–2017), og viser til behandlingen av den saken i kommunalkomiteen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet mener det er viktig at Avinor sikres en økonomi som gir muligheten for nye store investeringer og for å kunne legge til rette for en sikker, miljøvennlig og effektiv luftfart i alle deler av landet. Disse medlemmer vil derfor åpne for at man kan øke egenkapitalen til Avinor for å kunne løse fremtidige investeringer.

Disse medlemmer har merket seg at regjeringen foreslår at tilskudd til lufthavner utenfor Avinor-systemet overføres til de nye regionene i Prop. 84 S (2016–2027). Disse medlemmer støtter ikke dette forslaget og mener at det også i fremtiden skal være en statlig oppgave.

6.10 Særavgifter og brukerbetaling

6.10.1 Bompenger

Komiteen viser til sine merknader om regjeringens bompengereform i kapittel 3.1.3 i denne innstillingen.

6.10.2 Kjørevegsavgift jernbane

Komiteen merker seg at kjørevegsavgift for jernbane har eksistert siden 1990, og omfatter fra 2017 mesteparten av togtrafikken. Komiteen merker seg videre at formålet med å utvide avgiften er å skape flere incentiver til en mer kundeorientert og effektiv jernbane. Komiteen viser til at dette medfører at togselskaper kan motta ytelser fra Bane NOR SF når foretaket ikke holder nødvendig oppetid på jernbanenettet, og at selskapene dermed kompenseres for bortfall av tilgjengelig infrastruktur. Komiteen mener fremtidige justeringer i kjørevegsavgiften må vurderes i lys av målet om å få mer gods over på jernbane.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til høringen transport- og kommunikasjonskomiteen gjennomførte som en del av behandlingen av Nasjonal transportplan 2018–2029. I høringen fremkom det at flere av aktørene innen godstransport på bane var kritiske til hvordan kjørevegsavgiften for godstransport på jernbane vil slå negativt ut for mange aktører. Disse medlemmer viser videre til brev fra CargoNet av 26. mai 2017 og fra Rana Gruber AS av 23. mai 2017. Ifølge Rana Gruber vil de få en enorm økning i kostnadene for transport av malm på Nordlandsbanen fra 2018. Disse medlemmer er uenige med regjeringen i spørsmålet om innføring av kjørevegsavgift for godstransport på jernbane, og frykter at avgiften vil medføre mindre gods på jernbane.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

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

6.10.3 Brukerbetaling sjø

Komiteen viser til at sektoravgiftene under Kystverket er knyttet til finansiering av lostjenesten og sjøtrafikksentralene, og at disse i utgangspunktet skal være selvfinansierende. Komiteen merker seg at losberedskapsavgiften ble redusert med 90 mill. kroner i 2016, som et bidrag for å styrke nærskipsfartens rammevilkår, og viser til at en videreføring av denne reduksjonen i planperioden utgjør om lag 1,1 mrd. kroner i fortsatt styrking av nærskipsfartens rammevilkår ut over de konkrete støtteordningene under Kystverkets ramme.

7. Framkommelighet for alle i hele landet

Komiteen viser til at kapitlet omhandler hvordan god mobilitet for alle kan sikres gjennom et bredt spekter av virkemidler innenfor alle transportformene.

7.1 God mobilitet krever godt vedlikeholdt infrastruktur

Komiteen deler regjeringens syn på at god mobilitet krever en godt vedlikeholdt infrastruktur, og merker seg regjeringens satsinger for å oppnå dette.

Landet bindes bedre sammen

Komiteen viser til at Norge er et langstrakt og spredtbygd land, hvor infrastruktur er helt avgjørende for å binde oss sammen. Komiteen mener satsing på prosjekter som binder landet tettere sammen, er helt vesentlig for å styrke landets konkurransekraft og bygge sterke og slagkraftige regioner i alle landsdeler. Komiteen merker seg at mange av prosjektene i Nasjonal transportplan 2018–2029 bidrar til dette.

Motorvegplan

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at Høyre- og Fremskrittsparti-regjeringen og deres representanter i fire år har tatt til orde for en motorvegplan, og samtidig kritisert Arbeiderpartiet for å ikke realisere sin plan fra 1962. Disse medlemmer mener det framstår noe bakstreversk å løfte fram en plan fra 1962 som svaret på dagens transportutfordringer. Disse medlemmer merker seg at Høyre- og Fremskrittsparti-regjeringen

selv i forbindelse med grunnlagsdokumentet til ny Nasjonal transportplan 2018–2029 fikk utarbeidet en motorvegplan, som nå ikke skal følges opp. Det til tross for at regjeringen gjennom fire år har kritisert Arbeiderpartiet for å ikke ha realisert en plan fra 1962. Disse medlemmer viser videre til at Høyre- og Fremskrittsparti-regjeringen selv skriver i Nasjonal transportplan 2018–2029 at:

«Motorvegplanen er Statens vegvesens forslag til mulig framtidig motor- og høyhastighetsvegnett. Regjeringen har ikke tatt stilling til om og eventuelt hvordan planen skal realiseres».

Disse medlemmer erfarer nå at regjeringens eget forslag til motorvegplan dermed ikke blir realisert i overskuelig framtid, og vil bli lagt i en skuff inntil videre.

E39

Komiteen merker seg at regjeringen har som ambisjon å knytte Vestlandet sammen med en ferjefri og opprustet E39, og deler denne ambisjonen. Komiteen viser til at en ferjefri og opprustet E39 vil redusere reisetiden på E39 med om lag 10 timer, og knytte bo- og arbeidsmarkedsregioner tettere sammen. Komiteen viser til at regjeringen i løpet av stortingsperioden har fastsatt overordnet trasévalg for fjordkryssingene og viser til at det er viktig for den langsiktige planleggingen av prosjektene og innpassing i NTP at disse ligger fast. Komiteen merker seg at tre fjordkryssingsprosjekter er prioritert i NTP 2018–2029, og at disse er begrunnet ut fra planklarhet, samfunnsøkonomi og hensyn til potensielle regionforstørrende effekter av å knytte bo- og arbeidsmarked tettere sammen. Komiteen viser til at kostnadsanslaget for en ferjefri og opprustet E39 har økt kraftig etter hvert som prosjektene har blitt mer detaljert, og viser til tilleggsutredningen til transportetatens grunnlagsdokument for NTP om dette. Komiteen mener det på grunn av det er riktig å ikke knytte et bestemt tidspunkt til ferdigstillelse, og mener det er viktig at det videre planarbeidet for E39 har stor oppmerksomhet på kostnadsreducerende tiltak.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, merker seg at Arbeiderpartiet står ved ambisjonen om ferjefri E39 på 20 år, slik det var definert i NTP 2014–2023. Flertallet viser til at de ikke foreslår ytterligere midler for å nå denne ambisjonen. Flertallet merker seg videre at Arbeiderpartiet deler flertallets vurdering at kostnadene på flere av prosjektene på E39 må ned, for å kunne realisere ferjefri E39. Flertallet vil fremheve at kostnadsanslaget har et

annet grunnlag enn for fire år siden, og viser til svar på spørsmål 66 der det fremgår at anslaget på 150 mrd. kroner fra NTP 2014–2023 var eksklusiv mva. og uten at veiforbindelse gjennom Stavanger og Bergen var tatt med, og uten estimat for kryssing av Sognefjorden. Flertallet merker seg likevel at dersom Arbeiderpartiet skal innfri sin ambisjon om ferjefri og opprustet E39 innen 2033, fordrer det større midler, også om kostnadene skulle komme ned til 2013-nivå. Flertallet ser at Arbeiderpartiet ikke foreslår midler til dette, og at dette blir nok en ambisjon hvor lovnadene er større enn bevilgningene. Flertallet viser til at Arbeiderpartiet mangler flere titalls milliarder kroner på å kunne innfri de viktigste løftene. Flertallet vil derfor understreke at velgerne ikke kan feste lit til noen av prosjektene Arbeiderpartiet går inn for, ettersom det er uklart hvilke av løftene partiet ender opp med å finansiere hvis de får regjeringsmakt. Flertallet mener Arbeiderpartiets tilnærming til Nasjonal transportplan bidrar til å undergrave velgernes tillit til Nasjonal transportplan som transportpolitisk verktøy.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til regjeringen Stoltenberg II sin ambisjon fra 2013 om ferdig opprustet og ferjefri E39 innen 20 år. Disse medlemmer vil understreke at denne ambisjonen fortsatt må stå ved lag. Disse medlemmer registrerer at kostnadene for ferjefri E39 fra Kristiansand til Trondheim har økt fra 150 mrd. kroner uten merverdiavgift til 340 mrd. kroner inkludert merverdiavgift. Disse medlemmer vil peke på at kostnadene ved opprustning av E39 må reduseres betydelig for at ambisjonen skal opprettholdes.

Langsiktig strategi for utvikling av hovedvegforbindelser mellom Østlandet og Vestlandet

Komiteen registrerer at regjeringen har pekt på E134 som en fremtidig hovedveg mellom øst og vest i Sør-Norge, og ønsker å korte inn denne med en ny korridor nord for dagens E134 mellom Gvammen og Vågsli. For den andre hovedvegforbindelsen legges det til grunn en funksjonsdeling der rv. 52 skal være hovedvegforbindelse for næringstrafikk, mens rv. 7 skal være hovedvegforbindelse for persontrafikk og reiseliv.

Komiteen støtter en omklassifisering av rv. 23 til E134, slik at denne i øst får sin tilknytning til E6 ved Vassumkrysset.

Komiteen understreker viktigheten av E16 som forbindelse mellom Østlandet og Vestlandet, og viser til de betydelige midlene som er brukt på opprustning av vegen de seinere årene. Når E16 Filefjell-prosjektet er ferdig i 2018, er det grunn til å tro at vegen vil være tilnærmet helt vintersikker.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet mener at det gjennom KVU-behandling må utredes en fremtidig arm fra E134 til Bergen, og at Hordalandsdiagonalen og Sunnhordlandsdiagonalen må være en del av denne utredningen. Disse medlemmer viser til sine merknader under korridor 5, og vil understreke at tiltak for å oppnå vintersikker veg over Haukelifjell må ha høyeste prioritet på E134.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet har registrert at regjeringen ikke ønsket å utrede E16 over Filefjell i sitt arbeid med oppfølging av øst-vestutredningen, til tross for at Stortinget både i 1972 og 1995 slo fast at E16 over Filefjell skal være stamveg mellom Østlandet og Vestlandet. Disse medlemmer mener at det er riktig og viktig å fullføre satsingen på E16.

Disse medlemmer viser til at Høyre- og Fremskrittsparti-regjeringen har valgt E134 som en av hovedvegforbindelsene mellom Øst- og Vestlandet. Disse medlemmer ønsker at det også skal utarbeides en KVU for en eventuell arm til Bergen.

Videre er det som den andre forbindelsen lagt opp til at en funksjonsdeling mellom rv. 52 og rv. 7 vil bli satset på som hovedvegforbindelse for reiseliv og persontrafikk. Rv. 7 er den korteste vegen mellom Oslo og Bergen, og er en viktig veg for blant annet reiselivet på begge sider av Hardangervidda. Rv. 7 er også nasjonal turistveg. Disse medlemmer viser til at strekningen var en del av Nasjonal transportplan 2014–2023. Disse øst-vestforbindelsene må fortsatt videreutvikles.

Disse medlemmer viser til Arbeiderpartiets alternative forslag, hvor strekningen rv. 52 er et eget riksvegprosjekt med 300 mill. kroner.

Disse medlemmer forutsetter at prosjektet Kyskredo, rv. 7, kostnadsregnet til 60 mill. kroner, blir ivarettatt innenfor de foreslåtte utbedringsstrekningene på rv. 7.

Fylkesvegene – en sentral del av transportsystemet

Komiteen viser til at fylkesvegnettet utgjør størsteparten av det offentlige vegnettet i Norge, og at det over tid har bygget seg opp et stort vedlikeholdsetterslep på ca. 62 mrd. 2016-kroner, med et usikkerhetsspenn på 50–85 mrd. 2016-kroner.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, merker seg at regjeringen foreslår statlige bidrag gjennom flere poster til å bote på dette forfallet, og at satsingen er større enn det som lå til grunn i foregående Nasjonal transportplan 2014–2023.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til omtale av fylkesveier i sine generelle merknader.

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til Senterpartiets opplegg for fylkesveiene.

Flaskehalsar for tømmertransport

Komiteen merker seg at regjeringen følger opp stortingsmeldingen om skognæringen, jf. Meld. St. 6 (2016–2017), og foreslår å etablere et flaskehalsprogram for fylkesvegene. Formålet med programmet er å utbedre flaskehalsar for skognæringen, som gjør at de ikke kan fullt ut utnytte det vegnettet som eksisterer på hver side av skognæringen, og at programmet dermed vil styrke en voksende næring som er viktig for hele landet.

Omklassifisering av veger

Komiteen merker seg at regjeringen ikke foreslår noen omklassifiseringar av fylkesveier, og at den vil vurdere fremtidig klassifisering blant annet i lys av regionreformen og at innspillene fra fylkene vil bli vurdert slik at en omklassifisering kan gjennomføres før transportetatene fastsetter plangrunnlaget for neste Nasjonal transportplan.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at Høyre og Fremskrittspartiet gjennom fire år har vært opptatt av omklassifiseringar av fylkesveger til riksveger. Disse medlemmer mener generelt at fylkeskommunene er gode vegiere, og at en omklassifisering fra fylkesveg til riksveg ikke automatisk løser den store utfordringen med dårlig og varierende vegstandard på fylkesvegene. Disse medlemmer merker seg at Høyre- og Fremskrittsparti-regjeringen ikke foreslår en eneste omklassifisering i Nasjonal transportplan 2018–2029, og at det nå ser ut til at disse partiene ikke lenger mener en omfattende omklassifisering av fylkesveger til riksveger er løsningen på utfordringene med dårlig og varierende vegstandard på fylkesvegene.

JERNBANE – BYGGING AV NYE STREKNINGER OG UTVIKLING AV TOGTILBUDET

Komiteen viser til at regjeringen har prioritert flere jernbaneprosjekter som bidrar til økt mobilitet gjennom å binde landet sammen, forstørre bo- og arbeidsmarkedsregioner og redusere klimagassutslipp. Komiteen merker seg vidare at regjeringen vil utvikle togtilbudet.

KYST OG SJØTRANSPORT

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, merker seg at det er farledstiltak som er viktig for å forbedre mobiliteten til sjøs, og at regjeringen har prioritert flere tiltak for å utbedre farledene i NTP.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til at både havne- og farledstiltak er viktige for å bedre mobiliteten til sjøs med kortere reisetid og bedre kapasitet. Disse medlemmer viser til egne forslag om forsering av en rekke havne- og farledstiltak som vil gi positiv effekt langs kysten vår.

LUFTHAVNER

Komiteen merker seg at regjeringen følger opp tidligere vedtak om å legge ned Narvik lufthavn Framnes, og at Fagernes lufthavn innen 1. januar 2019 skal overføres til lokale eiere, og at regjeringen ut over dette ikke foreslår noen ytterligere endringer i lufthavnstrukturen. Komiteen støtter dette.

Sandefjord lufthavn Torp

Komiteen støtter prinsippet om at de statlige og ikke-statlige flyplassene skal ha like rammebetingelser. Komiteen merker seg at Sandefjord lufthavn Torp kan øke kapasiteten ved flyplassen ved å gjøre investeringer som kan tas av de private eierne.

Byutviklingsprosjekt i Bodø – flytting av dagens lufthavn

Komiteen merker seg at regjeringen vil bidra med 2,4 mrd. kroner til flytting av dagens Bodø lufthavn, og at dette vil muliggjøre omfattende og miljøvennlig byutvikling i Bodø sentrum.

Bodø lufthavn

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, merker seg at regjeringen prioriterer bygging av ny lufthavn i Bodø i første periode, og støtter dette. Flertallet mener tiltaket vil styrke Bodø som by og regionsenter, samt styrke regionen og nasjonen. Flertallet vil bemerke at det haster å komme i gang med arbeidet, og at det må skje i nært samarbeid med lokale og regionale myndigheter.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet visert til at det er nødvendig å flytte dagens rullebane i Bodø. Disse medlemmer har merket seg at i transportetatens grunnlagsdokument til Nasjonal transportplan 2018–

2029 viser Avinor til at det kan være samfunnsøkonomisk lønnsomt å flytte dagens lufthavn. En flytting vil kunne frigjøre sentrumsnære områder til byutvikling. Nyttan oppstår i hovudsak gjennom reduserte transportkostnader for befolkning og næringsliv sammenliknet med et alternativ der byutviklingen skjer lenger unna sentrum.

Disse medlemmer viser til at regjeringen foreslår et tilskudd av statlige midler på 2 400 mill. kroner for å realisere prosjektet. Disse medlemmer støtter dette forslaget.

Disse medlemmer viser til at forsvars- og utenrikskomiteen i Innst. 62 S (2016–2017) uttalte:

«Samtidig er det etter komiteens oppfatning positivt og samfunnsøkonomisk fornuftig at regjeringen vil legge til rette for at en verdiøkning for arealene som frigjøres ved en eventuell flytting av lufthavnen, i nødvendig grad skal bidra til å finansiere en ny sivil lufthavn i Bodø. Dette vil være et vesentlig bidrag til en fremtidig realisering av planene om «Ny by – ny flyplass» i Bodø, og vil bidra til å legge til rette for økt vekst i Bodø-samfunnet og regionen».

Disse medlemmer viser til at Bodø er en av landets mest trafikkerte flyplasser. Disse medlemmer viser til at det derfor haster med å komme i gang med planlegging og prosjektering av ny sivil lufthavn i Bodø. Arbeidet må skje i nært samarbeid med lokale og regionale myndigheter. Disse medlemmer ber regjeringen snarest mulig gi Avinor i oppdrag om å igangsette arbeidet.

Disse medlemmer viser til at prosjektet i Bodø gir en unik mulighet til å utvikle et intermodalt transportknutepunkt og en ny bydel fra bunnen av. Dette gir muligheten for å teste ut nye innovative løsninger og ny teknologi. Disse medlemmer mener at prosjektet i Bodø bør gi grunnlag for en systematisk kunnskapsutvikling for hvordan ny digital teknologi kan brukes for å skape effektive, bærekraftige og miljøvennlige bymiljøer, særlig med henblikk på hvordan digitale løsninger kan nyttiggjøres i utvikling av nye løsninger for mobilitet. Denne kunnskapen vil kunne ha stor overføringsverdi til andre utviklingsprosjekter i landet.

Disse medlemmer viser til at det foregår et betydelig utviklings- og innovasjonsarbeid ved Bodø lufthavn, bl.a. knyttet til det nasjonale senteret for fjernstyrte tårn og utprøving av autonome servicekjøretøy. Disse medlemmer mener at det digitale skiftet og ny teknologi gir store muligheter, som bør vurderes videreutviklet og brukt i forbindelse med bygging av ny flyplass i Bodø.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen etablere relevante forskningsprogrammer som følger utviklingen av en ny flyplass og ny bydel i Bodø, for å sikre at kunnskapen og erfaringene som bygges opp, kan komme hele landet til nytte.»

Disse medlemmer viser til at i Bodø ligger flyplass, havn og jernbane nær hverandre, og utgjør dermed et viktig intermodalt knutepunkt i nordområdene. For å styrke koblingen mellom transportformene bør jernbanesporet vurderes flyttet nærmere den nye flyplassen. Disse medlemmer ønsker derfor at det som en del av planarbeidet med prosjektet i Bodø blir gjennomført en KVVU som styrker sammenhengen mellom Nordlandsbanen, havnen og flyplassen.

Ny lufthavn i Mo i Rana

Komiteen merker seg at regjeringen vil bidra med 1,47 mrd. kroner til å bygge ny lufthavn på Hauan i Mo i Rana, og at dette forutsetter inntil 600 mill. kroner i lokale bidrag. Komiteen viser til at dette vil medføre at det vil bli en lufthavn på Helgeland som kan ta ned store fly.

Komiteen støtter at det skal bygges en ny og fremtidsrettet flyplass på Hauan utenfor Mo i Rana på Helgeland. Den nye flyplassen er lokalt ønsket, og lokalpolitikere og næringslivet har jobbet målrettet for en realisering av denne. I forbindelse med utbyggingen av Hauan understreker komiteen at lufthavnene i de resterende regionsentrene på Helgeland opprettholdes. Dette gjelder blant annet lufthavnen på Kjærstad i Mosjøen og Stokka i Sandnessjøen.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til at regjeringen foreslår realisering av ny lufthavn i Mo i Rana, og vil bidra med 1,47 mrd. kroner til prosjektet i siste del av planperioden. Regjeringen tar sikte på oppstart ved bruk av lokale bidrag i løpet av første del av planperioden. Samferdselsdepartementet vil fortsette dialogen med aktører som ønsker å bidra til å finansiere ny lufthavn. Regjeringen vil også vurdere nye gjennomføringsmodeller for utbygging og drift av en ny lufthavn, bl.a. offentlig-private samarbeidsløsninger.

Flertallet ber om effektiv og rask framdrift i dialogen med lokale parter om en gjennomføringsavtale.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til planene for ny lufthavn i Mo i Rana og støtter forslaget, og ber om at Samferdselsdepartementet arbeider videre med prosjektet i nært samarbeid med lokale og regionale

aktører samt Avinor med sikte på å finne gode løsninger som kan gi en raskest mulig oppstart i løpet av første del av planperioden. Disse medlemmer vil også vurdere nye gjennomføringsmodeller for utbygging av en ny lufthavn.

Disse medlemmer mener at det i utgangspunktet bør være en statlig oppgave å eie og drifte ny flyplass i Mo i Rana, og vil arbeide for en økt statlig finansiering av ny lufthavn i Mo i Rana. Disse medlemmer er åpne for at lokale midler og løsningsalternativer kan brukes til å få en raskere oppstart av prosjektet enn forutsatt i forslag til NTP 2018–2029, men forutsetter at dette ikke påfører Staten økte kostnader. Disse medlemmer mener også at Avinor må ta et større ansvar for å få realisert ny lufthavn i Mo i Rana så raskt som mulig.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til sitt forslag om å ferdigstille utbyggingen av E6 Helgeland nord Krokstrand–Bolna som vedtatt av Rana kommunestyre og Nordland fylkeskommune.

Disse medlemmer foreslår å bruke frigjorte midler til E6 Helgeland nord Krokstrand–Bolna på 450 mill. kroner, som er lagt inn i NTP 2024–2029 til å øke den statlige finansieringen av ny lufthavn i Mo i Rana. Resterende beløp på 150 mill. kroner mener vi bør kunne finansieres innenfor Avinors investeringsrammer.

Disse medlemmer viser til at det er Stortinget som avgjør nedlegging og bygging av nye lufthavner, og hvilke lufthavner Avinor skal drive.

Flytilbudet på Helgeland

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til uro knyttet til mulige strukturendringer på Helgeland. Dette medlem slår fast at dagens struktur ligger fast, og at ingen flyplasser skal legges ned selv om det kommer ny lufthavn i Mo i Rana. Dette medlem påpeker at det er Avinor som skal eie og drifte offentlige lufthavner, og dette medlem mener derfor at Avinor må sikres økonomi for å fullfinansiere utbygging av nye lufthavner.

Nye lufthavner i Lofoten og Hammerfest

Komiteen merker seg at planleggingen av ny lufthavn i Hammerfest avventer avsluttede vindmålinger og videre plan for fremdrift fra Avinor høsten 2017, og at samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget etter dette.

Komiteen merker seg videre at planleggingen av ny lufthavn i Lofoten viser at Gimsøya er uegnet på grunn av vind- og værforhold, og at Avinor derfor har satt i gang en større regional analyse av fremtidens lufthavnstruktur i Lofoten, Ofoten og Vesterålen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet ser frem til en slutføring av utredningen for ny Hammerfest lufthavn. Dagens Hammerfest lufthavn har en sterk trafikkvekst og har utfordringer når det gjelder varierende sidevind der det er restriksjoner med hensyn til vind og landing. Lufthavna har en banelengde på 830 meter og har inntil 80–85 flybevegelser i døgnet.

7.2 Mobilitet for alle – universell utforming av transportsystemet

Komiteen deler regjeringens poengtering av at mobilitet i transportsystem skal gjelde alle, og at det derfor er svært viktig med universelt utformede reisekjeder. Komiteen merker seg at regjeringen har flere tiltak i NTP for å bidra til dette innenfor alle transportformer, og at innsatsen må samordnes mellom stat, fylke, kommune og private aktører for å nå målet om sammenhengende reisekjeder.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til at regjeringen Stoltenberg II både gjennom «Norge universelt utformet 2025. Handlingsplan for universell utforming og økt tilgjengelighet 2009–2013» og i Meld. St. 26 (2014–2026) Nasjonal transportplan, hadde som mål at Norge skulle være universelt utformet innen 2025. Disse medlemmer viser til at Høyre- og Fremskrittsparti-regjeringen de siste fire årene har vist liten evne til å faktisk prioritere arbeidet med universell utforming, da bevilgningene har vært langt under nivået som lå til grunn i Nasjonal transportplan 2014–2023. Disse medlemmer vil understreke viktigheten av å faktisk prioritere arbeidet med universell utforming av transportsektoren også når programområdetiltakene slås sammen.

7.3 Kollektivtransport og kjøp av transporttjenester

7.3.1 Ny handlingsplan for kollektivtransport

Komiteen merker seg at regjeringen vil legge frem en ny handlingsplan for kollektivtrafikk basert på NTP 2018–2029, og imøteser denne. Ettersom kollektivtransport i utgangspunktet er et fylkeskommunalt ansvar, er det viktig at staten er tydelig på hva dens rolle og bidrag er og skal være.

EKSPRESSBUSS

Komiteen viser til at ekspressbusstilbudet mange steder er det eneste fylkeskryssende kollektivmiddelet, og andre steder er ekspressbussene et viktig supplement til toget. Komiteen er tilfreds med at NTP slår fast at det skal føres en liberal ekspressbusspolitikk. Komiteen merker seg at det har vært en nedgang i antall passasjerer for ekspressbuss-

rutene de siste årene, og ber regjeringen vurdere grep for å styrke ekspressbussenes rammevilkår i forbindelse med ny handlingsplan for kollektivtrafikk. Dette bør blant annet innbefatte hvordan dagens løyveforvaltning og behovsprøving skal ivaretas både frem til 2020 og etter at regionreformen er gjennomført.

7.3.2 *Reiseplanlegging og billettering*

Komiteen viser til at selskapet Entur AS er etablert og merker seg at det har som oppgave å etablere en nasjonal rutedatabank, etablere en nasjonal reiseplanlegger og tilrettelegge for samordning av elektronisk billettering for all kollektivtrafikk. Komiteen imøteser resultatene av Entur AS sitt arbeid, og mener en slik løsning vil være et vesentlig bidrag til å forenkle og fornye kollektivhverdagen for svært mange mennesker, og gjøre det enkelt for flere å velge kollektivt.

7.3.3 *Utvidet togtilbud og kjøp av persontransporttjenester*

Komiteen viser til at et godt og markedstilpasset togtilbud er vesentlig for at toget skal være et attraktivt alternativ for flest mulig. Komiteen merker seg at kjøp av persontransporttjenester på jernbane ikke inngår i rammen for Nasjonal transportplan, og at det for å kunne utnytte de store, nye investeringene som det legges opp til i planen, vil det være nødvendig med økt statlig kjøp av persontransporttjenester.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, merker seg videre at for å få mest mulig ut av den statlige ressursinnsatsen og fremme større dynamikk og nytenkning i persontogmarkedet vil regjeringen gradvis innføre konkurranse på jernbanen. Flertallet merker seg at det er Jernbanedirektoratet som gjennom sine planer for fremtidig togtilbud vil være premissgiver for hvilket togmateriell som skal kjøpes inn, og at rammen for dette ikke inngår i NTP.

7.3.4 *Kjøp av persontransport – luftfart*

Komiteen viser til at statlig kjøp av regionale flyrutetjenester er et viktig tiltak for å sikre god tilgang til flytransport i hele landet, og at staten kjøper persontransporttjenester for 765,4 mill. kroner i 2017. Komiteen merker seg at dette er midler som ikke inngår i rammen for Nasjonal transportplan, men som har en klar regional fordeling.

7.3.5 *Kjøp av transporttilbud på kystruten Bergen–Kirkenes*

Komiteen viser til at kystruten Bergen–Kirkenes er et viktig tiltak for å sikre et tilfredsstillende transportsystem langs store deler av kysten, særlig for godstransport mellom Tromsø og Kirkenes, i tillegg til å ha vesentlig betydning for reiselivsnæringen langs ruten. Komiteen viser til at det samlede vederlaget for ruten for gjeldende avtaleperiode er 5 120 mill. kroner, og at dette er midler som ikke inngår i rammen for Nasjonal transportplan, men som har en klar regional fordeling. Komiteen merker seg at regjeringen tar sikte på å lyse ut nytt anbud som vil gjelde fra senest 1. januar 2021 etter stortingsbehandlingen av Nasjonal transportplan 2018–2029, og vil stimulere til ivaretagelse av klima- og miljøhensyn i konkurransegrunnet.

7.3.6 *Drosje*

Komiteen mener drosjen utgjør en viktig del av det offentlige transporttilbudet. Komiteen merker seg at regjeringen vurderer endringer i rammevilkårene for drosjenæringen, med sikte på effektivisering og styrking av forbrukernes interesser, samt i lys av en grunnlagt uttalelse fra ESA. Komiteen legger til grunn at regjeringen kommer tilbake til Stortinget med eventuelle endringer i drosjenæringen på egnet måte.

Komiteen viser til at drosje er en viktig del av det samlede kollektivtilbudet med geografisk dekning over hele landet. Komiteen vil peke på at syketransport og drosjetilbud og andre transporttilbud i distriktene må sees i sammenheng for å sikre et godt tilbud.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet har merket seg et økende press på taxinæringen fra flere kanter, og vil derfor ha en egen stortingsmelding om drosjenæringen for å avklare nødvendige rammevilkår som kan gi forutsigbarhet og stabilitet for næringen over hele landet. Disse medlemmer forutsetter at intensjonene i løyveordningen blir ivare tatt.

7.4 *Fergene – behov for en nasjonal fergestrategi*

Komiteen registrerer at det har vært en svært stor kostnadsvekst i fergesektoren med tilhørende økt offentlig finansieringsbehov de senere årene, og at bl.a. høyt utskiftingsbehov og strengere miljøkrav tyder på at kostnadsveksten vil fortsette. Komiteen viser til at en stor del av anbudskontraktene på fergesamband, både statlige og fylkeskommunale, skal fornyes i løpet av de nærmeste årene. Komiteen er opptatt av at fornyelse av fergeanbudene blir benyttet til å fornye fergeflåten og sikre nye og miljøvennlige

ferger. Det vil bety et betydelig forbedret fergetilbud samtidig som det vil være et vesentlig bidrag til lavere utslipp fra transportsektoren. Komiteen merker seg at regjeringen vil ta initiativ til en nasjonal fergestrategi som et samarbeid mellom fylkeskommunene og staten, hvor Statens vegvesen har en koordinerende rolle. Komiteen deler oppfatningen om at det er behov for en egen strategi, viser til merknadene i Innst. 307 S (2015–2016) og støtter forslaget.

Komiteen er bekymret for kostnadsutviklingen i kjøp av fergetjenester, og mener det er behov for å se nærmere på organiseringen av fergesektoren, både for å oppnå riktig prising av fergeanbud, fornying av fergeflåten og innføring av lav- og nullutslippssferger.

Komiteen registrerer at kostnadsveksten i nye anbud har vært svært høy. Komiteen mener det kan være flere årsaker til dette, blant annet nye krav til standard, universell utforming og økt behov for kapasitet. Samtidig registrerer komiteen at det er relativt få tilbydere i markedet, og at det kan påvirke konkurransesituasjonen og dermed prisingen av fergeanbudene.

Komiteen merker seg at en stor del av anbuds-kontraktene på fergesamband, både statlige og fylkeskommunale, skal fornyes i løpet av de nærmeste årene. Komiteen er opptatt av at fornyelse av fergeanbudene blir benyttet til å fornye fergeflåten og sikre nye og miljøvennlige ferger. Det vil bety et betydelig forbedret fergetilbud samtidig som det vil være et vesentlig bidrag til lavere utslipp fra transportsektoren.

Komiteen viser til at organisering er et viktig element for et mer kostnadseffektivt og miljøvennlig fergetilbud. Komiteen mener det trengs en helhetlig vurdering av fremtidig organisering og drift av fergene, jf. Innst. 307 S (2015–2016). Komiteen forutsetter at fremtidig organisering av fergesektoren ivaretar målene om økt innovasjon, innføring av miljøvennlig teknologi og kostnadseffektiv drift. Komiteen legger til grunn at regjeringen kommer tilbake til dette i forbindelse med nasjonal fergestrategi.

Tilskuddsordning for kondemnering av skip

Komiteen viser til at etterspørselen etter transporttjenester ventes å vokse i takt med økt handel og befolkningsvekst. For å nå klimamålene om 40 pst. reduksjon innen 2030 må en langt større andel av de nåværende fergesambandene trafikkeres av lav- og nullutslippssferger. Stimulering av teknologiutvikling og bruk av offentlig innkjøpsmakt er blant flere gode grep som vil bidra til dette. Komiteen viser til at det offentlige virkemiddelapparatet, som for eksempel Enova og Innovasjon Norge, i en overgangsfase skal bidra til å dekke merkostnader ved bruk av ny

miljøteknologi i fergeanbud. Komiteen mener videre at det hviler et stort ansvar på tilbydere av kollektivtrafikk i å legge til rette for en miljøvennlig transport lokalt. Komiteen mener det må legges til rette for fornyelse av fergeflåten og innføring av null- og lavutslippsteknologi i de fylkesvise fergesambandene.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet vil etablere et nytt fergetrafikkprogram for å fase ut eldre fossilt drevne ferger igjennom en utfasingsstrategi fram til 2030. Disse medlemmer vil derfor at staten i en periode skal bidra med midler til et program for å elektrifisere fergestrekningene. Disse medlemmer foreslår å etablere en tidsavgrenset ordning for fylkeskommuner som bytter til elferger.

Disse medlemmer mener at statens innkjøpsmakt må brukes aktivt for enda sterkere å vektlegge lav- og nullutslippsteknologi ved inngåelse av kontrakter på riksvegfergesamband. Disse medlemmer viser til at flere av våre beste bedrifter og teknologimiljøer som lever av å utvikle maritime produkter for et internasjonalt marked, er avhengige av et hjemmemarked for å utvikle og teste ut nye produkter. Disse medlemmer har merket seg at norske bedrifter og norsk miljøteknologi har brukt mye energi på å utvikle banebrytende prototyper, mens flere av de senere byggekontraktene har gått til utenlandske verft. Disse medlemmer mener at det må en bedre samordning til mellom Enova, Innovasjon Norge og andre finansieringsordninger, for bedre å sikre at hele det norske miljøteknologimiljøet i større grad kan ta del i den industrielle fasen av nyvinningene. Disse medlemmer vil også understreke at anbudskrav og kontraktsregime må innrettes slik at det så langt som mulig innenfor gjeldende regelverk legger forholdene til rette for at norske maritime miljøteknologibedrifter får utvikle seg videre og at det styrker sysselsettingen i denne industrien.

7.5 Nasjonale turistveger

Komiteen viser til at Nasjonale turistveger bidrar til å styrke Norge som reisemål, øke sikkerheten ved kjente landemerker og fremhever norsk natur og landskap på en god måte. Komiteen merker seg at regjeringen legger til grunn at de 18 utvalgte strekningene vil være ferdigstilt innen 2023, og at det settes av 160 mill. kroner årlig til dette. Videre at regjeringen legger til grunn drift, vedlikehold og videreutvikling av de 18 turistvegstrekingene i andre periode innenfor en ramme på 90 mill. kroner i året.

7.6 Nordområdene

Komiteen viser til at Nordområdene er Norges viktigste utenrikspolitiske interesseområde, og at

oppfølging av dette krever stor innsats også innenfor transportsektoren. Komiteen merker seg at regjeringen har flere tiltak innenfor ulike satsingsområder og at disse er redegjort for i meldingen.

Havne- og farledsprosjektet Longyearbyen

Komiteen viser til at nordområdene, medregnet Svalbard, er blant de områder i verden som er under størst påvirkning av klimaendringer, og områdene er samtidig generelt preget av økt aktivitet. Mindre is gjør området lettere tilgjengelig for ferdsel og annen virksomhet. Utviklingen de senere år viser at skipstrafikken til de arktiske områdene øker både i antall og omfang, og dette gjelder særlig cruisetrafikken.

Komiteen mener at ved større kommersiell og industriell aktivitet i Polhavet vil Longyearbyen måtte påregne å få økt betydning som base for rednings- og forurensningsberedskap, og som base for tilbud av maritime tjenester. I den sammenheng vil eksisterende kunnskap og kompetanse om arktisk teknologi og logistikk som finnes i ulike miljøer i Longyearbyen, kunne være en ressurs som kan videreutvikles. En økende maritim aktivitet i området vil også stille krav til en styrking av rednings- og beredskapsarbeidet på øygruppen og i tilstøtende havområder.

Komiteen viser til at det er en krevende situasjon i Longyearbyen som følge av reduksjon i kullprisen. Komiteen er opptatt av å bidra til ny aktivitet og å utvikle nye langsiktige muligheter i Longyearbyen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet har merket seg at gjennomføringen av det valgte konseptet samlet sett bør være på totalt 400 mill. kroner.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet vil på denne bakgrunn øke statens bidrag til havne- og farledsprosjektet i Longyearbyen med 100 mill. kroner, til totalt 400 mill. kroner i perioden 2018–2023.

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til Senterpartiets kystpakke.

7.7 Elektronisk kommunikasjon

Komiteen viser til Stortingets vedtak 636 (2015–2016) om å legge frem en sak om hvordan det kan etableres flere fiberkabler til utlandet for å styrke grunnlaget for etablering av grønne datasentre og annen næringsvirksomhet i Norge. Komiteen viser til at Samferdselsdepartementet på denne bakgrunn gav Nasjonal kommunikasjonsmyndighet (Nkom) et vurderingsoppdrag som ble presentert i rapport av

4. desember 2016, og at rapporten omtaler flere tiltak.

Komiteen påpeker viktigheten av en grundig gjennomgang av Nkoms utredning og forslag, og ber regjeringen legge frem en vurdering av forslagene i Nkoms rapport i statsbudsjettet for 2018 og forslag til oppfølging.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, merker seg at regjeringen vil videreføre hovedlinjene i bredbåndspolitikken som har vært ført til nå, og at det innebærer en markedsbasert tilnærming hvor offentlig tilskudd er begrenset, av hensyn til best mulig utnyttelse av samfunnets ressurser. Flertallet merker seg videre at regjeringen har satt et langsiktig mål om at alle husstander og virksomheter skal ha tilgang til høyhastighetsbredbånd, og at regjeringen som foreløpig mål har at 90 pst. av husstandene skal ha tilbud om 100 mbit/s innen utgangen av 2020. Flertallet viser til at utbygging av bredbåndsinfrastruktur ikke inngår i rammene for Nasjonal transportplan.

8. Barnas transportplan

Komiteen viser til at Barnas transportplan er tatt med i stortingsmeldingen for å vie ekstra oppmerksomhet til barnas rolle i transportsystemet, og de utfordringene som gjør seg særlig tydelig blant barn. Komiteen merker seg at det er første gang i Nasjonal transportplan-sammenheng at dette gjøres. Komiteen viser til at blant de konkrete målene for regjeringens tilrettelegging for barn inngår å legge til rette for at åtte av ti barn og unge skal velge å gå eller sykle til skolen, styrke trafikksikkerheten for barn og unge og legge vekt på barn og unges behov i planlegging og utvikling av transportsystemet, samt regional planlegging. Komiteen viser videre til at det er tverrpolitisk enighet om å løfte frem hensynet til barn og unge i transportplanleggingen, og merker seg at regjeringen vektlegger dette i kapitlet. Komiteen merker seg at regjeringen i forkant av NTP gjennomførte en egen høring spesielt rettet til barn og unge for å få konkrete innspill til Barnas transportplan. Komiteen viser til at mange av grepene som får størst betydning for barn og unge, er lokale gang- og sykkelveiltak, og vil oppfordre kommuner og fylkeskommuner til å ta med seg innspillene og legge føringene i Barnas transportplan til grunn for sitt arbeid.

9. God byvekst og mobilitet

Komiteen mener det er positivt at befolkningen vokser og gjennomfører flere reiser. Komiteen

viser til at urbanisering og voksende byområder er en global trend, som øker behovet for gode og miljøvennlige transportkjeder i byområdene. Komiteen viser til at veksten i persontransport i byområdene må tas med kollektivtransport, sykkel og gange, og merker seg at regjeringen legger dette til grunn. Komiteen merker seg at det samlet settes av 66,4 mrd. kroner i planperioden til å bidra til bedre forhold for kollektivtrafikk, sykkel og gange i byområdene, gjennom bymiljø- og byvekstavtalene. Dette er de viktigste grepet for en målrettet areal- og transportpolitikk i byområdene. Komiteen vil fremheve at også jernbanen spiller en viktig rolle for å nå nullvekstmålet i de fleste av byområdene, og merker seg at regjeringen setter av 1 mrd. kroner innenfor rammen for jernbaneformål til bymiljø- og byvekstavtaler.

9.1 Sterkere satsing på syklistere og fotgjengere i byområdene

Komiteen viser til målet om at all vekst i persontrafikken i byene skal tas av kollektiv, sykkel og gange. Som følge av målrettet satsing opplever flere byer en økning i sykkelandelen. Kristiansand og Trondheim har eksempelvis begge nå en sykkelandel på om lag 10 pst. Byer av ulik størrelse i våre naboland har sykkelandeler på over 25 pst. Dersom nullvekstmålet for personbiltrafikken skal nås, må vi ha ambisiøse mål for sykkelandel i byene. Komiteen legger derfor til grunn et mål om at sykkelandelen i byene skal være på 20 pst.

Videre viser komiteen til de ambisiøse målsettingene vi har for sykkel og gange til og fra skole. Det er også et potensial for å øke andelen som sykler til og fra daglige gjøremål i små byer og tettsteder. Komiteen legger derfor til grunn at vi på landsbasis har et mål om en sykkelandel på 8 pst.

9.2 Bymiljøavtaler og byvekstavtaler – et viktig grep for helhetlig og effektiv virkemiddelbruk på tvers av forvaltningsnivåer

Komiteen viser til at det skal inngås byvekstavtaler for de ni byområdene som har vært omfattet av belønningsordningen. Til nå er det inngått bymiljøavtale med Trondheim, og bymiljøavtalen med Oslo/Akershus avventer endelig godkjenning i respektive organer. Etter ferdigstilte byutredninger skal det inngås byutviklingsavtaler med disse to områdene, før byvekstavtalen blir utfallet av neste reforhandling. Komiteen merker seg videre at det legges til grunn å gå direkte på byvekstavtale for Bergensområdet og Nord-Jæren. Videre legger komiteen til grunn at når det er hentet erfaringer fra prosessen med å inngå avtaler med de fire største byene, gås videre til å gjennomføre forhandlinger med de neste fem områdene like etter. Komiteen

mener det er viktig at avtalene inngås raskt, slik at byområdene kan komme videre med sitt arbeid for miljøvennlig transport- og arealplanlegging.

9.2.1 Mer langsiktig og samordnet areal- og transportplanlegging i bymiljø-avtalene og byvekstavtalene

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet vil understreke viktigheten av politisk involvering i forhandlingene om bymiljø- og byvekstavtaler, og er uenig i den nye modellen for organisering av disse avtalene både i forhandlings- og oppfølgingsfasen. Disse medlemmer vil opprettholde eksisterende modell fra Oslo-pakke 3. Disse medlemmer mener forhandlingene skal organiseres med en politisk styringsgruppe som ledes av Samferdselsdepartementet. Kommunal- og moderniseringsdepartementet deltar sammen med fylkesordfører og berørte byråder eller ordførere. En administrativ koordineringsgruppe involveres ved særlig behov. Den politiske styringsgruppen er også ansvarlig for oppfølgingen av byvekstavtalen.

9.2.2 Statlig delfinansiering av høykvalitets kollektivløsninger (50/50-ordningen)

Komiteen viser til at de fire største byområdene har et transportbehov som er større enn det et ordinært busstilbud vil kunne betjene, og at det derfor planlegges for høykvalitets kollektivløsninger som T-bane, trikk, bybane og superbuss i disse områdene. Komiteen viser videre til at investeringene i disse tiltakene er større enn hva byområdene har mulighet til å ta selv, og at staten derfor delfinansierer halve kostnaden av investeringsprosjektene i 50/50-ordningen. Komiteen merker seg at det i planperioden legges opp til å finansiere fem slike tiltak, herunder Fornebu-bane og ny T-banetunnel i Oslo og Akershus, Bybanen til Fyllingsdalen i Bergen, Superbuss trinn 1 i Trondheim og Bussveien på Nord-Jæren, gjennom ordningen. Komiteen viser til at det senere kan bli aktuelt å ta inn en baneløsning for Nedre Romerike, sikringsanlegg for T-banen i Oslo og Akershus, Bybanen til Åsane i Bergen, Superbuss trinn 2 i Trondheim og baneløsning/kollektivløsning for Ullandhaug i ordningen. Komiteen viser til at staten skal medvirke til utredning av løsningen for Ullandhaug og bane/kollektivløsning for Nedre Romerike med tverrforbindelse i Groruddalen i første del av planperioden.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til finansiering av bymiljøavtaler mv. omtalt i bl. a. sine generelle merknader.

9.3 Økonomiske rammer og prioriteringer for perioden 2018–2029

Komiteen viser til at det er behov for store investeringer for å møte byområdenes vekst og utvikling. Komiteen merker seg at det settes av betydelig høyere beløp enn tidligere for å møte disse utfordringene. Komiteen viser til at midlene fordeles med 24,1 mrd. kroner i tilskudd til store infrastrukturprosjekt, 24 mrd. kroner til kollektiv, sykkel og gagnetiltak langs riksveg, 1 mrd. kroner til stasjons- og knutepunktstiltak på jernbanen og 17,2 mrd. kroner til belønningsmidler, som også i sin helhet kan brukes til drift av kollektivtransport, og andre lokale tiltak.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til finansiering av bymiljøavtaler mv. omtalt i bl. a. sine generelle merknader.

9.4 Arbeidet med bymiljøavtaler og byvekstavtaler i de fire største byområdene

9.4.1 Oslo og Akershus

BYMILJØAVTALE

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at et bidrag med inntil 70 pst. av investeringskostnaden i store kollektivutbygginger for Oslo og Akershus kan resultere i:

For Oslo og Akershus vil et statlig bidrag på inntil 70 pst. muliggjøre tidligere ferdigstillelse av nytt signalanlegg og ny T-banetunnel gjennom Oslo, i tillegg vil det være mulig å etablere annen ny infrastruktur og videre utbygging av sykkelveinettet i Oslo.

Disse medlemmer viser til at et nytt signalanlegg vil gjøre det mulig å kjøre 40 tog gjennom tunnelen i timen, i stedet for dagens 32. Videre åpner det for åtte avganger i timen på alle grenbaner. Disse medlemmer viser til at nytt signalanlegg er også en forutsetning for Fornebubanen, og at nytt signalanlegg åpner for at T-banen kan bli førerløs, med kraftig reduserte driftskostnader.

Disse medlemmer peker videre på at en ny T-banetunnel gjennom Oslo fra Majorstua til Tøyen og videre til Bryn er nødvendig, fordi kapasiteten er sprengt. Ny tunnel åpner for 5-minutters avganger på alle grenbaner, og knytter nye områder i indre by til T-banenettet, som Bislett og Grünerløkka.

STATLIGE PRIORITERINGER I PLANPERIODEN

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til at nytt signal- og sikringsanlegg vil gjøre det mulig å øke trafikken gjennom dagens T-banetunnel med 25 pst. fra dagens 32 tog i timen til 40 tog i timen hver vei. Hvert år har T-banen over 100 millioner reiser, sammenliknet

med anslagsvis 70 millioner hos NSB i hele Norge. Prosjektet er anslått å koste 3,9 mrd. kroner. Flertallet viser til den historiske satsingen på byene i Meld. St. 33 (2016–2017) Nasjonal transportplan 2018–2029. Denne satsingen inkluderer store midler til byvekstavtaler, og eventuell statlig medfinansiering av signalanlegg bør vurderes i forbindelse med forhandlinger om byvekstavnale. Flertallet vil også vise til at det i forbindelse med forhandling om ny byvekstavnale for Oslo bør vurderes å opprette en ny jernbanestasjon på Breivoll, dersom det er lokal enighet om dette.

OSLOPAKKE 3 – MAJORSTUEN

Komiteen viser til at ny T-banetunnel gjennom Oslo sentrum, inkludert ny stasjon på Majorstuen, er løftet frem som en sentral prioritering i KVV Oslonavet for å styrke kollektivnettet i hovedstadsregionen, og stiller seg bak at ny stasjon må vurderes i forhandlingene om byvekstavnale. Flertallet stiller seg bak at planleggingen av Majorstuen stasjon må sees i sammenheng med ny T-banetunnel gjennom Oslo og Fornebubanen.

BYVEKSTAVTALER

Bergen

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at et bidrag med inntil 70 pst. av investeringskostnaden i store kollektivutbygginger for Bergen kan resultere i:

For Bergen vil et statlig bidrag på inntil 70 pst. muliggjøre raskere ferdigstillelse av bybanen til Fyllingsdalen og nordover til Åsane. Det vil videre muliggjøre en utvidelse av byvekstavtalen med flere omlandskommuner slik at en kan styrke kollektivtilbudet også utenfor byens grenser spesielt med tanke på inn- og utpendling.

Disse medlemmer vil peke på at en større andel av sammenhengende sykkelveier i Bergen også er en prioritet som lar seg muliggjøre ved økt statlig andel i byvekstavtaler. Disse medlemmer viser videre til at en økt statlig andel vil bidra til en ytterligere styrking av kollektivtilbudet gjennom flere avganger og billigere reiser. Disse medlemmer merker seg også at et statlig bidrag på inntil 70 pst. i byvekstavtalen for Bergen vil bedre framkommeligheten for næringstrafikken og frigjøre midler til lokal og regional prioritering av Ringvei Øst/tunnel mot Nordhordland.

Trondheim

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at et bidrag med inntil 70 pst. av investeringskostnaden i store kollektivutbygginger for Trondheim kan resultere i:

For Trondheim vil et statlig bidrag for inntil 70 pst. muliggjøre en betydelig ombygging av Elgesetergate, innfartsåren inn til Trondheim sentrum fra sør til en urban gate med store miljøkvaliteter hvor superbustrasé er en viktig del av gata. Disse medlemmer viser til at Elgesetergate skal gjenoppstå som en bygata, med gateliv, trær, bedre forhold for gående og syklende og et kollektivsystem med høy kvalitet. Disse medlemmer merker seg at Elgesetergate også er en viktig del av en framtidig campusutvikling til NTNU i Elgeseter-området.

Videre viser disse medlemmer til at en andel på inntil 70 pst. statlig finansiering vil muliggjøre Sluppen som en av Trondheims primære kollektivknutepunkt. Kollektivknutepunktet på Sluppen vil innebære vesentlig forbedret tilgjengelighet for både arbeidsplasser og boliger. Disse medlemmer viser til at det fremtidige kollektivnettet i Trondheim er planlagt med ringruter og tverrgående ruter. Med bygging av Sluppen som nytt kollektivknutepunkt vil derfor hele kollektivnettet styrkes. Disse medlemmer viser også til at en utbygging av Sluppen kollektivknutepunkt vil bedre framkommeligheten på E6 Omkjøringsveien, og at ny Sluppen bru på rv. 706 er en del av å legge til rette for en slik utvikling.

10. Godstransport

Komiteen viser til at gode vilkår for godstransporten er en avgjørende støtte for konkurransekraften til nasjonen som helhet. Komiteen viser videre til at godstransporten må skje på en mest mulig hensiktsmessig måte, både av hensyn til klima og til de kostnadene som godstransport påfører infrastruktur og samfunn.

Komiteen viser til at foruten generelle tiltak og bidragene fra investerings- og vedlikeholdsprogrammet for øvrig er det satt av 18 mrd. kroner i en godspakke for jernbane og 4,7 mrd. kroner i en godspakke for sjø i NTP, samt 300 mill. kroner til et flaskehalsprosjekt rettet inn mot skognæringen. Komiteen merker seg videre at det skal utarbeides nærskipfartstrategi og at en nasjonal havneplan vil presenteres i den, i tråd med Stortingets vedtak i Innst. 312 S (2015–2016).

Komiteen viser til at Stortinget ved flere anledninger har påpekt at mer gods skal flyttes fra vei til bane og sjø, og har vedtatt en ambisjon om at 30 pst. av godset som fraktes over 300 km, skal flyttes fra vei til bane og sjø innen 2030, og at det tallet skal være 50 pst. innen 2050, jf. Innst 312 S (2015–2016). Komiteen viser videre til at dette tilsvarer 7 mill. tonn eller 2,61 tonn km av dagens volumer. Komiteen merker seg at tiltakene som inngår i NTP 2018–2029 er anslått til å overføre om lag 2,4 mill. tonn eller 30 pst. av målet innen 2030.

Komiteen mener det er viktig at tiltakene for å flytte gods over lange distanser ikke innrettes på en slik måte at kortere godstransporter, uten konkurranseflate mot sjø eller bane, rammes unødige. Komiteen viser videre til at flere av de positive tiltakene som inngår i NTP 2018–2029, er relativt nye, og effekten av dem er ikke endelig påvist. Komiteen merker seg at for å nå målet om å overføre 30 pst. av dagens volumer innen 2030 kreves ytterligere tiltak, eller at de eksisterende tiltakene får en virkning langt utover hva som er beregnet. Komiteen vil følge utviklingen nøye, og legger til grunn at godsbransjen selv også bidrar i størst mulig grad til å finne positive tiltak for å øke godsoverføringen.

Nytt logistikkknutepunkt i Trondheimsregionen

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, viser til at dagens godsterminal i Trondheimsregionen er lokalisert på Brattøra i Trondheim sentrum, og at det begrenser kapasiteten til terminalen på lang sikt. Flertallet viser til at lokalisering av godsterminal i Trondheimsregionen har vært utredet i mange omganger og gjennom mange tiår, og at det til tross for en KVV gjennomført for forrige regjering ikke kom noen avklaring den gang. Flertallet er tilfreds med at valget nå er tatt, og står fast på Torgård som den endelige løsningen, slik at næringen og Trondheim samt omliggende kommuner kan planlegge ut fra det. Flertallet viser videre til at en flytting av godsterminalen sør for byen vil gi nærhet til de fleste av samlasterne i regionen, og derigjennom være et bidrag til å flytte mer gods over på jernbane. En godsstrømsanalyse gjennomført av Logistica for Sør-Trøndelag fylkeskommune antyder at en ny godsterminal kan bidra til overføring av gods tilsvarende 60 000 trailere i året. Flertallet merker seg at bygging av trinn 1 av ny godsterminal på Torgård i Trondheim inngår i Godspakken, som har til formål å flytte mer gods over på jernbane. Flertallet viser til at i tillegg til de positive godsoverføringsbidragene, vil flytting av godsterminalen frigjøre et stort areal i Trondheim sentrum like ved etablerte kollektivknutepunkt som sentralbanestasjonen, som vil legge til rette for omfattende og miljøvennlig byutvikling. Flertallet mener det er viktig at planlegging og gjennomføring av ny godsterminal trinn 1 gjennomføres raskest mulig.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til arbeidet med å etablere et nytt logistikkknutepunkt i Trondheimsområdet. Etableringen av et nytt logistikkknutepunkt vil ha positive effekter både for næringstransporten, overføringsver-

dien av gods fra vei til bane, og for byutviklingen i Trondheim. Disse medlemmer mener også det på sikt er viktig å etablere terminalen som en gjennomkjøringsterminal. Disse medlemmer har merket seg at Høyre- og Fremskrittsparti-regjeringen tidligere har uttalt seg svært utålmodig om etableringen av en ny terminal, men at de gjennom fire år i regjering ikke har kommet særlig nærmere en realisering av prosjektet. Disse medlemmer viser til at Torgård sør for Trondheim tidligere er uttalt som ønsket lokasjon for den nye terminalen, uten at dette har vært endelig stadfestet gjennom noe vedtak. Disse medlemmer mener det nye logistikkutepunktet i Trondheimsområdet skal ligge på Torgård.

Disse medlemmer har også merket seg at det allerede har foregått en oppgradering av Heggstadmoen terminal som skal fungere i påvente av ny godsterminal på Torgård. Disse medlemmer vil imidlertid påpeke at veisystemet inn og ut av den midlertidige terminalen og over til de store mottagerne av gods som er etablert på begge sider av Sandmoen kryss, må oppgraderes. Veikrysset på E6 ved Sandmoen inn mot terminal er kapasitetsmessig sprengt, og er allerede en stor utfordring for mottakerne av godset. Disse medlemmer mener derfor det er viktig å jobbe videre med en oppgradering av veisystemene ved veikrysset på E6 Sandmoen uavhengig av nytt logistikkutepunkt.

11. Transportsikkerhet

Komiteen legger nullvisjonen om null drepte og hardt skadde i trafikken til grunn for arbeidet med transportpolitikken. Komiteen viser til at det har vært en klar nedadgående trend for antallet drepte og hardt skadde, og mener at den langsiktige målrettede innsatsen har vært vellykket. Likevel understreker komiteen at ethvert liv tapt i trafikken er ett for mye. Komiteen merker seg at etappemålet for drepte og hardt skadde i trafikken settes til 350 i 2030, noe som vil være 60 pst. lavere enn gjennomsnittet for årene 2012–2015. Det er særlig viktig å ha høye ambisjoner og konkrete delmål for arbeidet med å realisere nullvisjonen. Komiteen merker seg videre at målet må nås gjennom både fysiske, trafikantrettede og kjøretøyrettede tiltak, hvorav ikke alle naturlig inngår i NTP. Komiteen ser frem til konkretiseringen av mål og tiltak i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet 2018–2021.

Komiteen merker seg at regjeringen i planperioden vil rette innsatsen særlig mot fem hovedinnsatsområder, og at disse er sikre veger, risikoatferd i trafikken, spesielt utsatte grupper i trafikken, teknologi og tunge kjøretøy. Komiteen merker seg at det innenfor sikre veger rettes særlig oppmerksomhet mot å hindre utforkjøring og møteulykker, og at

som del av dette skal alle riksveier som tilfredsstillende krav, ha forsterket midtoppmerking innen 2019, og være sikret mot utforkjøring innen 2023. Komiteen merker seg videre at midlene til trafikksikkerhetstiltak langs riksvegnettet, som tidligere var et eget programområde, nå inngår i samleposten for programområder for å øke fleksibiliteten og få mer effektiv bruk av den samlede ressursinnsatsen.

Komiteen støtter visjonen om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i transportsektoren. Komiteen er enige i målet om å redusere antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken til maksimalt 350 innen 2030. Komiteen viser til at 0-visjon må være et overordnet mål å styre etter i all trafikksikkerhetsarbeid. Komiteen mener det er avgjørende å ta i bruk nødvendige virkemidler, atferdstiltak, kjøretøytiltak og infrastrukturtiltak for å nå målet om 0-visjonen. Videre mener komiteen at trafikksikkerhetsarbeidet må gi spesiell oppmerksomhet til forhold rundt demografiske endringer, trafikktutvikling, trafikantadferd og teknologisk utvikling de kommende årene.

Komiteen viser til at trafikantrettede tiltak er særlig viktig i arbeidet med trafikksikkerhet. Dersom alle trafikanter overholdt fartsgrensen, brukte bilbelte og ikke kjørte i ruspåvirket tilstand, ville antall dødsulykker være omtrent halvert. Sammenhengen mellom endring i gjennomsnittsfarten og ulykkesrisiko er svært godt dokumentert, og viser at fartsnivået er av stor betydning for antall drepte og hardt skadde. Komiteen mener derfor informasjons- og holdningskampanjer sammen med kontrollvirksomhet fortsatt vil være viktige tiltak. Komiteen mener videre at temaet «distraksjon» må få større oppmerksomhet gjennom styrket kunnskapsgrunnlag og iverksetting aktuelle tiltak.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, viser til at streknings-ATK er et lokalt tiltak mot fartsoverskridelse. Flertallet mener etablering av streknings-ATK på særlig ulykkesutsatte strekninger og i lengre tunneler, i tråd med faglige anbefalinger og etablerte retningslinjer, kan bidra til å redusere trafikkulykker.

Trafikksikkerhet og ITS, forskning på trafikanten

Komiteen viser til at den teknologiske utviklingen går svært hurtig. Det er derfor avgjørende å sørge for politisk bestemte rammebetingelser som ivaretar mulighetene for utvikling og begrenser truslene som følge av utviklingen. Komiteen mener at kunnskap er en forutsetning for å lykkes med dette.

Komiteen har merket seg at utviklingen av ITS-systemer vil få betydelig positiv innvirkning på trafikksikkerheten i årene fremover. Samtidig vil komiteen påpeke at det i en overgangsperiode også vil innebære nye og ukjente utfordringer. Når veginfrastrukturen skal deles av teknologisk nye og gamle kjøretøy med og uten ITS-systemer, sammen med fotgjengere og syklistene, vil det oppstå en ny type ulykker. Komiteen mener det også er viktig i denne sammenhengen å minne om at målet om at flere skal gå og sykle også vil øke behovet for kunnskap om menneskets tenkning, kognitive forståelse og handlingsvalg.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til Dokument 8:106 S (2015–2016) om Nasjonalt trafikkfaglig kompetansesenter. Disse medlemmer mener det bør være en intensivt forskningsinnsats på trafikantadferd med forankring hos sentrale forskningsmiljø i universitets- og høyskolesektoren. Det bør også knytte til seg fagkompetanse fra internasjonale fagmiljø etter behov slik at det etableres en sterkere faglig fellessatsing på trafikantadferd på et høyt nivå. Disse medlemmer mener økt kunnskap om menneskets egenskaper og behov vil kunne føre til en bedre utforming av trafikksystemene, og at trafikkmiljøet kunne få bedre løsninger som i større grad enn i dag spiller på lag med brukerne. Samtidig blir det vesentlig å sørge for at kompetansen og resultatene fra forskningen raskest mulig tas i bruk.

Trafikksikkerhet på fylkesveier

Disse medlemmer merker seg at veinettets kvalitet er viktig for trafikksikkerheten. Disse medlemmer viser i den forbindelse til transportetatens og Avinors grunnlagsdokument for ny NTP 2018–2029 side 150, hvor det heter:

«Om lag 43 pst. av de som blir drept eller hardt skadd i vegtrafikken skyldes ulykker på fylkesvegnettet. Sikkerhetsstandarden på fylkesvegnettet er mange steder lav, og den gjennomsnittlige risikoen for å bli drept eller hardt skadd per kjørte km er om lag 50 pst. høyere enn på riksvegnettet.»

Disse medlemmer er bekymret for fylkesveistandarden over hele landet, og etter hvert den økende standardforskjellen mellom riksveinettet og fylkesveinettet. Disse medlemmer mener regjeringen bidrar til å øke denne forskjellen. Disse medlemmer mener det er behov for en betydelig styrking av fylkeskommunenes økonomi for å bedre kvaliteten og ta igjen vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene, inkludert arbeidet med skredsikring, for å øke sikkerhetsstandarden på fylkesveinettet.

Tunnelsikkerhet

Disse medlemmer viser til EU-direktivet om tunnelsikkerhet som kom i 2004. Disse medlemmer mener arbeidet med å sikre tunneler etter forskriften er et særdeles viktig arbeid, og merker seg med bekymring at fristen for utbedring av TEN-T-tunnelene innen april 2019 ikke overholdes. Dette representerer en trygghetsutfordring for dem som ferdes på de aktuelle strekningene. Disse medlemmer vil understreke viktigheten av tunnelsikkerhet også som en del av trafikksikkerhetsarbeidet, og mener dette arbeidet må prioriteres.

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til Senterpartiets opplegg for utvidet tilskudd til tunnelsikring i fylkene.

Lokale trafikksikkerhetstiltak

Komiteen mener det er behov for et betydelig løft innen det trafikantertede trafikksikkerhetsarbeidet. Komiteen mener det i den forbindelse trengs større fokus på det lokale trafikksikkerhetsarbeidet i kommuner og fylker, spesielt som følge av det nasjonale målet om at flere skal gå, sykle og reise kollektivt. Det er viktig å understreke at alt trafikksikkerhetsarbeid krever langsiktig og tverrsektorielt arbeid. Komiteen viser til at bl.a. Trygg Trafikk fyller en viktig rolle i trafikksikkerhetsarbeidet, og gjør en viktig jobb for trafikksikkerheten blant barn og unge. Komiteen mener det er svært viktig å lære barn og unge trygg trafikkadferd. Komiteen viser til at opplæring i trafikkforståelse, og det å kunne ferdes i trafikken, vil bli stadig viktigere i fremtiden.

Komiteen viser også i den sammenheng til at tilskuddsordningen for lokale trafikksikkerhetstiltak skal bidra til å styrke lokalt trafikksikkerhetsarbeid i regi av kommuner og frivillige organisasjoner. Tiltakene omfatter mindre infrastrukturtiltak og trafikantertede tiltak. Komiteen mener det fortsatt er viktig å styrke og bedre organisere det gode lokale trafikksikkerhetsarbeidet som gjøres landet rundt. De fylkeskommunale og lokale trafikksikkerhetsutvalgene spiller her en viktig rolle. Komiteen mener det er viktig å stadig fornye og utvikle virkemiddelapparatet i trafikksikkerhetsarbeidet på vei mot å oppfylle nullvisjonen.

11.1 Styrket sikkerhet innen sjøtransport og for fritidsbåter

Økt sikkerhet for fritidsflåten

Komiteen viser til Grunnlagsdokumentet for NTP, der det framkommer at totalt 476 personer har omkommet i forbindelse med bruk av fritidsfartøy i perioden 2012–2015. Sammenlignet med skipsulykker ved ferdsel til sjøs i næring er antallet omkomne

betydelig, omtrent seks ganger høyere. Komiteen vil understreke at de foreslåtte sjøsikkerhetstiltakene i stortingsmeldingen må ha en innretning som også styrker sikkerheten for fritidsbåtflåten. Komiteen viser til Stortingets vedtak om at det skal utarbeides en egen melding om sjøsikkerhet, der fritidsbåt og samhandling med de ulike aktørene spesielt skal vektlegges.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet vil påpeke at det som resultat av denne meldingen må opprettes en egen ulykkesgruppe for fritidsbåt. Dette er nødvendig for å få bedre kunnskap om årsaksforhold og som bakgrunn for at adekvate tiltak kan iverksettes.

12. Klima og miljø

Komiteen viser til at Norge har påtatt seg en betinget forpliktelse om minst 40 pst. reduksjon i klimagassutslippene i 2030 sammenlignet med 1990. Komiteen viser videre til at transportsektoren står for om lag en tredjedel av klimagassutslippene i Norge, og at den ikke er omfattet av EUs kvotesystem. Komiteen viser til at mange av tiltakene for å redusere klimagassutslipp i transportsektoren faller utenom Nasjonal transportplan, slik som avgiftssystemet og virkemiddelapparatet i Enova. Komiteen mener likevel det er viktig å planlegge infrastrukturutbyggingen ut fra et overordnet mål om reduserte klimagassutslipp, og merker seg at de beregnede infrastrukturprosjektene gir et samlet kutt i utslipp på 56 600 tonn CO₂ i året fra 2030. I tillegg kommer effekten av godspakken på jernbanen og nullvekstmålet for personbiltransport i byområdene med en anslått årlig effekt på hhv. 120 000 og 180 000 tonn per år. Komiteen viser til at det viktigste tiltaket for å redusere utslippene fra transportsektoren er en rask innfasing av null- og lavutslippsteknologi i kjøretøy, fartøy og fly. Komiteen viser videre til at det er vanskelig å forutsi hastigheten på innfasing av ny teknologi, og at innfasingen av nullutslippsbiler i den norske bilparken har gått langt raskere enn antatt. Komiteen merker seg at det endelige klimagassregnskapet er svært følsomt for hastigheten i innføring av slike løsninger, og viser til den store forskjellen på de ulike scenarioene som presenteres i NTP. Komiteen merker seg at regjeringen presiserer at beregningene av reduserte utslipp i vegsektoren ikke tar hensyn til økende andel lav- og nullutslippskjøretøy eller ferjer, og at regjeringen venter at utslippene fra vegtrafikken vil reduseres vesentlig i perioden.

Komiteen viser til at Norge er i dialog med EU om en felles oppfyllelse av klimaforpliktelsen for 2030. Komiteen peker på at en stor andel av utslippskuttene i Norge må tas i transportsektoren, og

viser til at regjeringen kommer tilbake til Stortinget i den varslede Klimameldingen med en beskrivelse av hvordan de vedtatte målene skal oppnås.

Komiteen er fornøyd med at NTP legger opp til at det skal utarbeides en handlingsplan for fossilfrie anleggsplasser. Komiteen mener det er viktig at handlingsplanen utarbeides så raskt som mulig, slik at entreprenørene har forutsigbarhet i omstillingen til utslippsfrie anleggsplasser. Komiteen mener det er viktig at det legges til rette for teknologiutvikling som gjør det mulig å nå utslippsreduksjoner raskt, for eksempel gjennom pilotprosjekter som kan gi verdifull bransjeerfaring og bidra til at ny teknologi utvikles og tas i bruk.

Komiteen viser til at utslippsmålene i transportsektoren forutsetter rask innfasing av null- og lavutslippsteknologi i alle deler av sektoren, og økt omsetning av biodrivstoff. Komiteen mener det er avgjørende at alt biodrivstoff som omsettes i Norge, tilfredsstillende EUs bærekraftkriterier, og at andelen avansert biodrivstoff øker i takt med markedstilgangen og teknologiutviklingen. Komiteen vil også fremheve viktigheten av at kravet om sikringskvalitet (E0) ivaretas i bensinstasjonsnettet over hele landet.

Komiteen viser til at Stortinget har bedt regjeringen legge måltall for kjøretøyparken til grunn i NTP, og at følgende måltall er foreslått:

- I 2025 skal alle nye personbiler og lette varebiler være nullutslippskjøretøy.
- I 2025 skal alle nye bybusser være nullutslippskjøretøy, eller bruke biogass.
- 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 bysentra tilnærmet være nullutslipp.

Komiteen viser til at dette er ambisiøse mål, som hvis de nås vil føre til kraftig reduserte klimagassutslipp fra transportsektoren, samt renere luft og lokalmiljø.

12.1 Klima

12.1.1 Måltall for lav- og nullutslippskjøretøy i vegtrafikken

Komiteen viser til den store økningen i elbilsalget siden 2011, og mener utviklingen er svært positiv. En følge av denne utviklingen er at det etableres ladestasjoner i regi av Enova og private aktører. Dette fungerer godt, spesielt i og rundt byene, og i transportkorridorene som binder landet sammen. For å sikre infrastruktur for elbiler i hele landet, også i de strøkene hvor det er mindre attraktivt med kommersiell utbygging, foreslår komiteen at det utarbeides en nasjonal plan for infrastruktur for alternative

drivstoff, som hydrogen, biogass og el, for transportsektoren. Det foreslås at denne planen legges frem i løpet av 2018.

12.1.2 Innsats for økt bruk av biodrivstoff i vegtrafikken

CO₂-FOND FOR TRANSPORT I NÆRINGS-LIVET

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til at næringstransporten står for dobbelt så store utslipp som privatbilene. Nullutslippsløsninger blir i stadig større grad tilgjengelige, også innenfor områder som tungtransport og skipsfart, men det finnes i dag ingen omfattende virkemidler for å stimulere til å bytte ut gammel teknologi med klimariktig teknologi.

Disse medlemmer understreker derfor viktigheten av å etablere et CO₂-fond for næringstransporten. Et slikt fond skal gi tilskudd til merkostnader ved investering i null- og lavutslippskjøretøy som går på eksempelvis biodrivstoff, biogass, elektrisitet eller hydrogen. Tungtransporten alene står for 2,5 millioner tonn CO₂ årlig og betaler inn 1,2 mrd. kroner i CO₂-avgift. Et fond, etter modell av det vellykkede NO_x-fondet, vil kunne redusere utslippene med inntil 50 pst. Den endelige utformingen av fondet vil være avhengig av hvordan næringslivet og andre aktører forplikter seg.

Disse medlemmer viser videre til at utslippene fra buss, varebiler, anleggsmaskiner, innenriks sjøfart og fiske var på i alt 6,4 millioner tonn CO₂ i 2014. Også i disse segmentene kan et CO₂-fond bidra til store utslippsreduksjoner, og disse medlemmer ønsker derfor å vurdere innlemmelse av også disse delene av transportsektoren i fondet.

Disse medlemmer viser til at det tar relativt lang tid fra et CO₂-fond opprettes til utslippskuttene finner sted, og vil derfor understreke at et CO₂-fond må på plass snarest mulig. Disse medlemmer merker seg at Næringslivets Hovedorganisasjon kritiserer regjeringens arbeid med CO₂-fond, og disse medlemmer vil derfor understreke at et CO₂-fond har et bredt flertall i Stortinget.

BIODRIVSTOFF

Disse medlemmer vil understreke at for å nå Paris-målet, er det også nødvendig å redusere utslippene kraftig fra kjøretøy som går på fossilt drivstoff og som vil fortsette å være på veiene i mange år fremover. Disse medlemmer ønsker derfor å øke andelen biodrivstoff til 40 pst. innen 2030.

Disse medlemmer vil understreke at biodrivstoff kun er et godt klimatiltak hvis det er basert på bærekraftig drivstoff, og målet om 40 pst. biodrivstoffandel i 2030 må ses i sammenheng med tilgang på bærekraftig biodrivstoff. Tilgang på nok bære-

kraftig biodrivstoff i markedet er i dag en vesentlig barriere ettersom bærekraftig biodrivstoff ikke lar seg kjøpe i tilstrekkelig kvanta i det internasjonale markedet. Disse medlemmer vil derfor legge til rette for produksjon av bærekraftig biodrivstoff i Norge. Disse medlemmer vil understreke at Norge har god tilgang på skogsråstoff, og at en satsing på biodrivstoff i Norge vil bidra til flere arbeidsplasser og ikke minst teknologiutvikling.

Disse medlemmer viser videre til at ettersom behovet for biodrivstoff i personbilparken går ned med økende antall nullutslippsbiler, vil likevel behovet for biodrivstoff være stort i sektorer som skipsfart og luftfart.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til forslag fra Arbeiderpartiet i Innst. 331 S (2016–2017) (Representantforslag 8:69) om bærekraftig biodrivstoff, der Arbeiderpartiet fremmet følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sikre en sømløs støtteordning for biodrivstoffinvesteringer som dekker investeringsstøtte til pilot- og demonstrasjonsprosjekter, samt oppskalering til industriell skala innenfor rammene av Enova.»

12.2 Naturmangfold og vannmiljø

Komiteen mener det er viktig å begrense tapet av naturmangfold, og viser til at det ofte kan oppstå konflikt mellom storsamfunnets interesser av samferdselsutbygging og hensynet til naturmangfold og miljø. Komiteen mener det er viktig å søke løsninger som begrenser konsekvensene og reduserer konfliktene mellom de ulike hensynene. Komiteen legger til grunn at samferdselspolitikken bidrar til at de nasjonale målene for naturmangfold nås.

12.3 Ren luft og støy

Komiteen mener det er viktig at samferdselspolitikken bidrar til å oppfylle nasjonale mål for ren luft og støy. Komiteen viser til at flere norske byer har utfordringer med å overholde grenseverdiene i forurensningsforskriften og nasjonale mål for lokal luftkvalitet. Komiteen viser videre til at støy bidrar til redusert velvære og mistrivsel, og at dette påvirker folks atferd og helsetilstand. Komiteen mener støybelastningen for dem som bor nær infrastrukturbygg må begrenses.

12.4 Dyrket jord og kulturminner

Komiteen viser til at jordvern og bevaring av kulturminner er en nasjonal interesse, som skal vies stor oppmerksomhet og er et felles ansvar på tvers av etater og sektorer. Komiteen viser videre til at Stortinget i Innst. 56 S (2015–2016) fastsatte et årlig

mål for omdisponering av dyrket mark til 4 000 dekar, og at dette målet skal nås gradvis innen 2020. Komiteen merker seg at det i prosjektet E18 Retvet–Vinterbro skal gjennomføres et prosjekt med erstatning av dyrket jord, og imøteser resultatet av dette arbeidet.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, mener at jordvern er en nasjonal interesse, og viser til at Stortinget har blitt enige om en nasjonal jordvernstrategi i Innst. 56 S (2015–2016). Denne ligger fast og er gjeldende også ved utbygging av transportinfrastruktur. Flertallet viser i det videre til at det i denne strategien blir satt et årlig mål for omdisponering av dyrket mark til 4 000 dekar, og at dette målet skal nås gradvis innen 2020.

Jordvern

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet er svært overrasket over at jordvernmålene er tatt ut av stortingsmeldingen. Utbygging av transportinfrastruktur er ett av de tiltakene som legger størst press på matjorda. Disse medlemmer mener planlegging av infrastruktur må ha som mål å redusere omdisponeringen av matjord til et absolutt minimum, ellers vil vi ikke nå målene i Stortingets jordvernstrategi. I noen tilfeller er omdisponering umulig, og i slike tilfeller mener disse medlemmer en må bidra til flytting av matjord slik at landet landbruksareal ikke blir redusert. Disse medlemmer mener målsettingene og tiltakene i jordvernstrategien må inngå i arbeidet med transportinfrastruktur.

13. Samfunnssikkerhet i transportsektoren

Komiteen understreker viktigheten av at regjeringen i planperioden prioriterer samfunnssikkerhetstiltak som bidrar til å sikre høy grad av framkomlighet og pålitelighet i transportsystemet. Komiteen mener det er avgjørende at hensynet til samfunnssikkerhet integreres i det ordinære arbeidet med å utvikle transportsektoren.

Komiteen vil påpeke behovet for en helhetlig og samordnet planlegging av krisehåndtering på og mellom alle forvaltningsnivåer, der gode arenaer for samarbeid og erfaringsutveksling i og mellom transportsektoren og andre myndighetsområder kan videreutvikles. Komiteen slutter seg til det arbeidet som regjeringen legger opp til innen dette området i planperioden.

14. Investeringsprogram transportnett – prioriteringer i korridorene

14.1 Transportkorridorene – nasjonalt og internasjonalt

Komiteen viser til at landet er delt inn i åtte transportkorridorer og seks utenlandskorridorer som alle fyller viktige funksjoner for sine korridorer lokalt og for landet nasjonalt.

14.2 Prioriteringer i korridorene

14.2.1 Store investeringsprosjekter

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til at Arbeiderpartiet under de forskjellige korridorene lister opp mange prosjekter som det er aktuelt å fremskynde og at de har satt av 5,1 mrd. kroner til formålet. Flertallet viser videre til at summen av disse prosjektene er over 50 mrd. kroner. Flertallet viser til at dette umulig kan gå opp, og selv med alle de forbehold som tas i merknaden, og med eventuelle muligheter for bompengebrauk, kan umulig alle prosjektene flyttes frem i tid. Flertallet vil påpeke at prosjekter som startes opp sent i første periode, betinger videre statlig finansiering i starten av andre periode, og dermed legger stort press på budsjettene i 2024, 2025 og 2026. Flertallet vil påpeke at det overhodet ikke er samsvar mellom de løftene Arbeiderpartiet gir og den inndekningen partiet foreslår. Flertallet viser til at Arbeiderpartiet mangler flere titalls milliarder kroner på å kunne innfri de viktigste løftene. Flertallet vil derfor understreke at velgerne ikke kan feste lit til noen av prosjektene Arbeiderpartiet går inn for, ettersom det er uklart hvilke av løftene partiet ender opp med å finansiere hvis de får regjeringsmakt. Flertallet mener Arbeiderpartiets tilnærming til Nasjonal transportplan bidrar til å undergrave velgernes tillit til Nasjonal transportplan som transportpolitisk verktøy.

14.2.2 Rutemodell 2027 Østlandet og ny regiontogtunnel i Oslo

Komiteen viser til at to prosjekter ikke er fordelt på transportkorridor som følge av at de påvirker reisende i mange korridorer. Rutemodell 2027 og ny regiontogtunnel i Oslo vil gi et kraftig forbedret togtilbud i det mest folkerike området i landet, og øke utnyttelsen av de store jernbaneinvesteringene i området.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at de aller fleste personreiser med tog foretas i Oslo-området. For å nå de politiske målsettingene om økt transportvolum på skinner – både

hva gjelder persontransport og godstransport – er et velfungerende jernbanenett i Oslo-området helt avgjørende. Etter disse medlemmers oppfatning har det vært helt nødvendig med en kraftig opprusting av jernbanens infrastruktur i Oslo-området. Det er imidlertid behov for videre satsing i årene som kommer, blant annet bygging av ny jernbanetunnel gjennom Oslo.

CITYLINK

Komiteen viser til at lokaltogene rundt Oslo, også referert til som CityLink, er viktig for kollektivtransporten i og rundt hovedstaden. Den nye jernbanetunnelen under Oslo vil gi betydelig kapasitetsøkning, noe som vil muliggjøre flere avganger på CityLink-nettet. Komiteen mener det bør utredes kapasitetsøkende tiltak som kan gi forbedret tilbud på CityLink-nettet til Kongsberg, Kongsvinger, Gjøvik, Eidsvoll og Spikkestad. Komiteen legger til grunn at fremdriften av indre og ytre InterCity ikke skal påvirkes av dette.

14.2.3 Korridor 1: Oslo–Svinesund/Kornsjø

KORRIDORENS ROLLE OG BETYDNING I TRANSPORTSYSTEMET

Komiteen viser til at korridoren er hovedtransportåren for landbasert gods- og persontransport mellom Norge og Europa. Korridoren er en del av «Det nordiske triangel» Oslo–København–Stockholm, som inngår i EUs strategi for utbygging av et transeuropeisk transportnettverk (TEN-T). I de senere årene har det vært en sterk befolknings- og sysselsettingsvekst i hele korridoren. I Østfold har det tradisjonelt vært mye industrivirksomhet, men privat tjenesteyting har blitt viktigere de siste ti–femten årene. Sysselsettingsveksten har vært spesielt stor langs Østfoldbanen og E6. Det er økende arbeidspendling til og fra Østfold mot Oslo og Akershus. Folloregionen er et typisk bostedsområde, hvor over 70 pst. av arbeidstakerne pendler ut av regionen, i hovedsak til Oslo.

Komiteen viser til at Samferdselsdepartementet har bedt Statens vegvesen om å utarbeide en KVVU for strekningen rv. 22/rv. 111 Fetsund–Sarpsborg–Fredrikstad. Komiteen støtter opp om en slik tanke om en «Ring 4» rundt Oslo, men vil henstille til at strekningen Gardermoen–Fetsund–Sarpsborg–Fredrikstad utredes. Etter komiteens oppfatning er dagens vegnett i Fet og Skedsmo ikke dimensjonert til å ta unna for økt trafikk fra øst og sør, og derfor må også en forbindelse mellom Fetsund og Gardermoen tas med i en slik utredning.

RIKSVEGINVESTERINGER I KORRIDOR 1

E6 Riksgrensen/Svinesund–Oslo med tilknytninger

Rv. 22 Bru over Glomma

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til rv. 22 Bru over Glomma, hvor det legges opp til å bruke statlige midler til bygging av ny bru over Glomma på rv. 22 i Fet kommune i Akershus. Prosjektet omfatter bygging av ny firefelts bru med tilstøtende veg, i forlengelse av den gjennomførte utbyggingen av rv. 22 mellom Lillestrøm og Fetsund. Disse medlemmer viser til at rv. 22 Bru over Glomma er foreslått med oppstart etter 2024 fra Høyre- og Fremskrittsparti-regjeringen.

Disse medlemmer merker seg at til tross for de betydelige økonomiske rammene som forslaget til Nasjonal transportplan 2018–2029 legger opp til, er det knapt midler til å følge opp bindingene eller gjennomføre andre nødvendige tiltak. Konsekvensen er at mange prosjekter som tidligere lå inne i regjeringen Stoltenberg IIs transportplan for perioden 2018–2023, nå er skjøvet ut til slutten av 2020-tallet eller er ute av planen. Disse medlemmer viser til at kostnadsøkning er forklaringen på at mange av prosjektene er skjøvet ut i tid eller at planavgrensningene er endret. Disse medlemmer mener det i mange av prosjektene er aktuelt med tidligere oppstart enn i siste seksårsperiode, slik det er foreslått av Høyre- og Fremskrittsparti-regjeringen. Dette avhenger av hvor langt planarbeidene har kommet, og om det i tilfelle kan være aktuelt å la bompengeselskapet finansiere byggeplan og byggestart, eventuelt tillate forhåndsinnkreving eller parallellinnkreving.

Disse medlemmer vil peke på at det bør være mulig med byggestart tidligere enn 2024 for rv. 22 Bru over Glomma i Akershus og viser videre til Arbeiderpartiets forslag om midler til framskyndelse av prosjekter.

Disse medlemmer viser til Nasjonal transportplan 2014–2023, der midler til rv. 22 Bru over Glomma (ny Glommakryssing) ligger inne i perioden 2018–2024, og viser videre til at det så langt har vært signalisert at ny bru kan stå ferdig i 2024.

Disse medlemmer viser til at ny firefelts veg på rv. 22 mellom Lillestrøm og Fetsund åpnet i 2015, og ser det nå som svært viktig at en kommer videre med utbygging av rv. 22. Disse medlemmer viser til at dagens Fetsund bru over Glomma har for liten kapasitet og er en stor flaskehals for trafikken på rv. 22. Det medfører store problemer for trafikk fra østre deler av Romerike og fra deler av Hedmark og Østfold. Etter disse medlemmers syn er det viktig å ha fortgang i planene for ny bru over Glomma ved Fetsund (ny Glommakryssing).

Disse medlemmer viser til oppslag i Romerikes Blad 6. desember 2016 der representanter fra

Statens vegvesen uttaler at ny Glommakryssing kan stå klar i 2025. Dersom dette medfører riktighet, er det snakk om ett år senere enn hva som tidligere er antydnet. Det vises i så måte blant annet til svar i Stortingets spørretime 19. november 2014 der samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen uttalte at ny bru kan stå ferdig i 2024. Disse medlemmer registrerer at nok et vegprosjekt ser ut til å dra ut i tid under denne regjeringens styre. Disse medlemmer vil også minne om at daværende stortingsrepresentant, senere statssekretær i Samferdselsdepartementet, Bård Hoksrud, i 2013 uttalte følgende:

«En ny, ferdigbygd Fetsundbru i 2022, er fullt mulig å få til om man klarer en byggetid på fem år.»

Dessverre er det intet som tyder på at regjeringen har intensivert arbeidet for ny Glommakryssing de snart fire årene den nå har styrt landet.

E6 Manglerudprosjektet

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til E6 Manglerudprosjektet i Oslo, hvor en høyt trafikkert vegstrekning er planlagt ført i tunnel, bl.a. av hensyn til lokalmiljøet. Disse medlemmer viser til at E6 Manglerudprosjektet er foreslått med oppstart etter 2024 fra Høyre- og Fremskrittsparti-regjeringen.

Disse medlemmer har merket seg at til tross for de betydelige økonomiske rammene som forslaget til Nasjonal transportplan 2018–2029 legger opp til, er det knapt midler til å følge opp bindingene eller gjennomføre andre nødvendige tiltak. Konsekvensen er at mange prosjekter som tidligere lå inne i regjeringen Stoltenberg IIs transportplan for perioden 2018–2023, nå er skjøvet ut til slutten av 2020-tallet eller er ute av planen. Disse medlemmer viser til at kostnadsøkning er forklaringen på at mange av prosjektene er skjøvet ut i tid eller at planavgrensningene er endret. Disse medlemmer mener det i mange av prosjektene er aktuelt med tidligere oppstart enn i siste seksårsperiode, slik det er foreslått av Høyre- og Fremskrittsparti-regjeringen. Dette avhenger av hvor langt planarbeidene har kommet, og om det i tilfelle kan være aktuelt å la bompengeselskapet finansiere byggeplan og byggestart, eventuelt tillate forhåndsinnkreving eller parallellinnkreving.

Disse medlemmer vil peke på at det bør være mulig med byggestart tidligere enn 2024 for E6 Manglerudprosjektet i Oslo og viser videre til Arbeiderpartiets forslag om midler til framskyndelse av prosjekter.

Rv. 22 Kringenkrysset

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til at rv. 22 fra

Kringenkrysset i Fet og vestover over Fetsundbrua er en tofelts veg med stor trafikk og store køproblemer i rushtida om morgenen. Til tider strekker køen seg flere kilometer østover i morgenrushet. Disse medlemmer viser videre til at en av de store utfordringene knyttet til denne køsituasjonen, er avviklingen av sideveistrafikken i rundkjøringen øst for Fetsundbrua.

Komiteens medlem fra Senterpartiet fremmer derfor følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen instruere Statens vegvesen om å regulere sidevegstrafikken i rundkjøringen øst for Fetsundbrua i rushtiden, enten ved tilfartskontroll, rushtidsbom eller andre tiltak, for å prioritere trafikken på rv. 22.»

Jernbaneinvesteringer i korridor 1

Komiteen mener at som en del av det å sørge for mer godsoverføring til bane, skal det vurderes tiltak, som for eksempel krysningsspor, på Østre linje gjennom indre Østfold.

Sandbukta–Moss–Såstad

Komiteen anbefaler at man så snart som mulig avklarer krysningspunkt for rv. 19 og jernbanen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet mener det er helt påkrevet å få gjennomført dobbeltsporutbyggingen Sandbukta–Moss–Såstad, inkludert ny stasjon i Moss, og at prosjektet bør igangsettes så raskt som mulig. Deretter må det bygges nytt dobbeltspor videre i retning Fredrikstad og Halden. Etter disse medlemmers oppfatning må målet være at dobbeltspor er ferdigstilt til Seut ved Fredrikstad senest i 2024 og til Halden senest i 2030.

Disse medlemmer viser for øvrig til sitt forslag om at de gjeldende ambisjonene for utbyggingen av de fire InterCity-strekningene skal videreføres, og at InterCity-utbyggingen skal tilføres mer midler i kommende planperiode.

Seut–Sarpsborg

Komiteen påpeker at IC-prosjektet for Sarpsborg går til Hafslund, slik at man får med kryssingen av Glomma samtidig med veiutbyggingen.

Halden–riksgransen

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, anmoder om at det gjennomføres en KVVU/åtgårdsvals-

studie for grensekryssende gods i samarbeid mellom norske og svenske myndigheter.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til sine generelle merknader hvor det vil bli arbeidet for et generelt tettere samarbeid i Norden, og en Nordisk transportplan. Strekningen Oslo–Gøteborg er utredet i flere omganger og er i første rekke et politisk og organisatorisk spørsmål som må håndteres i et slikt samarbeid.

Kystinvesteringer i korridor 1

Innseiling Moss

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at Moss havn i Østfold er stamnett-havn og en av landets største containerhavner, og at fergesambandet Moss–Horten er landets mest trafikerte riksvegforbindelse til sjøs. Disse medlemmer har registrert at det er behov for å gjennomføre tiltak på flere grunner i innseilingen til Moss havn for å øke framkommeligheten og sikkerheten i farleden inn til havnen. Disse medlemmer mener at dette haster, og vil i sitt forslag fremskynde disse tiltakene, kostnadsberegnet til 115 mill. kroner fra andre planperiode til perioden 2018–2023.

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til Senterpartiets kystpakke.

14.2.4 Korridor 2: Oslo–Ørje/Magnor

KORRIDORENS ROLLE OG BETYDNING I TRANSPORTSYSTEMET

Komiteen viser til at nest etter korridor 1 er denne korridoren den viktigste landverts grenseovergangen til Sverige og inngår også i «Det nordiske triangel» Oslo–København–Stockholm. Riksvegene og Kongsvingerbanen binder det svenske arbeidsmarkedet sammen med det norske, og det er betydelig arbeidspendling, spesielt fra Värmland i Sverige, til Norge. Korridoren har en viktig øst–vest-funksjon og binder dalførene på Østlandet sammen. Større hytteområder i Trysil og Sälen i Sverige bidrar til høy utfart i tilknytning til ferie- og høytidsdager.

Komiteen viser videre til at næringsstrukturen i den sørlige delen av korridoren preges av at nærheten til Oslo lufthavn, Gardermoen, havn og terminaler i Oslo-området og forbindelsen til Sverige gir gunstige forhold for eksport- og importvirksomhet. I den nordlige delen av korridoren er jord- og skogbruk viktige næringer, i tillegg til turisme. Betydelig boligbygging, spesielt i tettstedene langs E18 og Østfoldbanens østre linje, har bidratt til økt arbeidspendling mot Follo og Oslo.

Riksveginvesteringer i korridor 2

E16 Slomarka–Herbergåsen–Nybakk

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, viser til at det gjenstår 32,5 km med tofeltsvei på strekningen Nybakk–Slomarka. Veien har en årsdøgnstrafikk på inntil 15 000, og holder lav standard. I NTP 2014–2023 var strekningen delt i to parseller, med ferdigstillelse av den siste parsellen etter 2023. Flertallet mener strekningen bør bygges ut som ett sammenhengende prosjekt, og er tilfreds med at dette foreslås i Meld. St. 33 (2016–2017) NTP 2018–2029.

Flertallet viser til at prosjektet er blitt vesentlig dyrere enn opprinnelig forutsatt, og mener det er viktig at utbyggingen av prosjektet gjennomføres på en kostnadseffektiv måte. Flertallet mener samtidig at kostnadsreduksjoner kan bidra til at prosjektet kan gjennomføres tidligere enn planlagt.

Et annet flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser at Nye Veier AS har lyktes med å realisere store veiprojekter billigere og raskere enn forutsatt.

Dette flertallet viser til at E16 Nybakk–Slomarka spilles inn og vurderes sammen med andre nye veiprojekter ved neste rullering av Nye Veiers portefølje.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til E16 Slomarka–Herbergåsen–Nybakk, hvor prosjektet omfatter bygging av om lag 33 km firefelts veg med 16,5 m vegbredde i Sør-Odal kommune i Hedmark og Nes og Ullensaker kommuner i Akershus. Prosjektet er siste del av den igangsatte utbyggingen av E16 mellom Kløfta og Kongsvinger til firefelts veg. Disse medlemmer viser til at E16 Slomarka–Herbergåsen–Nybakk er foreslått med oppstart etter 2024 fra Høyre- og Fremskrittsparti-regjeringen.

Disse medlemmer merker seg at til tross for de betydelige økonomiske rammene som forslaget til Nasjonal transportplan 2018–2029 legger opp til, er det knapt midler til å følge opp bindingene eller gjennomføre andre nødvendige tiltak. Konsekvensen er at mange prosjekter som tidligere lå inne i regjeringen Stoltenberg IIs transportplan for perioden 2018–2023, nå er skjøvet ut til slutten av 2020-tallet eller er ute av planen. Disse medlemmer viser til at kostnadsøkning er forklaringen på at mange av prosjektene er skjøvet ut i tid eller at planavgrensningene er endret. Disse medlemmer mener det i mange av prosjektene er aktuelt med tidligere oppstart enn i siste seksårsperiode, slik det er foreslått av

Høyre- og Fremskrittsparti-regjeringen. Dette avhenger av hvor langt planarbeidene har kommet, og om det i tilfelle kan være aktuelt å la bompengeselskapet finansiere byggeplan og byggestart, eventuelt tillate forhåndsinnkreving eller parallellinnkreving.

Disse medlemmer vil peke på at det bør være mulig med byggestart tidligere enn 2024 for E16 Slomarka–Herbergåsen–Nybygg og viser videre til Arbeiderpartiets forslag om midler til framskyn-delse av prosjekter.

Disse medlemmer viser til at etter at ny veg på E16 sto ferdig mellom Slomarka og Kongsvinger, gjenstår nå strekningen Nybygg–Slomarka før det er sammenhengende veg med motorvegstandard på E16 mellom Kløfta og Kongsvinger. Etter disse medlemmers oppfatning er det nå viktig å komme videre med utbyggingen gjennom Nes og Sør-Odal, slik at E16 kan få motorvegstandard på hele strekningen Kløfta – Kongsvinger, noe det har vært bred politisk tilslutning til. Stortinget vedtok allerede i 1997 at det skulle være motorvegstandard mellom Kløfta og Kongsvinger – altså for 20 år siden.

Disse medlemmer viser til at delstrekningen Nybygg–Herbergåsen i Akershus ifølge handlingsprogrammet til Statens Vegvesen for 2014–2017 skulle vært igangsatt i 2017. Det er over to år siden Statens vegvesen skulle ha lagt fram forslag til reguleringsplan for strekningen Nybygg–Herbergåsen.

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

Rv. 35

Komiteen viser til at rv. 35 er en viktig og trafikkert hovedferdselsåre nord–sør i Buskerud. Komiteen mener det er aktuelt å benytte planleggingsmidler til strekningen med sikte på prioritering i senere nasjonale transportplaner.

Jernbaneinvesteringer i korridor 2

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet anser Kongsvingerbanen som en viktig banestrekning på Østlandet. Etter disse medlemmers oppfatning er det mulig uten altfor store investeringer å utvikle Kongsvingerbanen til å kunne frakte større transportvolum enn hva situasjonen er i dag. Disse medlemmer er kjent med at passasjertallet har økt betydelig de siste årene etter at rutetilbudet ble vesentlig forbedret, og det til tross for at det er investert relativt begrenset med midler. På Kongsvingerbanen er det behov for flere kryssingsspor og annen generell opprusting. Etter disse medlemmers oppfatning må målet være å få bygget ut banestrekningen slik at det er mulig å kjøre tog med halv-

timesfrekvens, i alle fall på strekningen Årnes–Oslo. Disse medlemmer vil også påpeke Kongsvingerbanens viktige rolle i godstransporten – både for godstransport mellom Oslo og Midt-Norge/Nord-Norge og for grensekryssende godstransport mellom Norge og Sverige. Derfor bør det blant annet bygges nødvendig «tilsving» på Kongsvinger.

14.2.5 Korridor 3: Oslo–Grenland–Kristiansand–Stavanger

KORRIDORENS ROLLE OG BETYDNING I TRANSPORTSYSTEMET

Komiteen viser til at kyststripen fra Oslo til Stavanger er befolkningstett og korridor 3 betjener i alt 16 byer. Veksten i byområdene har ført til at Buskerudbyen, Vestfoldbyene, Grenland, Agderbyene og Nord-Jæren har utviklet seg til sammenhengende bo- og arbeidsregioner.

Komiteen viser videre til at man i denne korridoren har tunge industrikonsentrasjoner og næringsparker. Korridoren er også viktig for sommerturisme langs kysten og som transitt og tilførselsvei for vinterturisme i de indre deler av Agder, Telemark og Buskerud. Korridoren omfatter også betydelig regional og nasjonal sjøtransport samt forbindelser til Europa.

Riksveginvesteringer i korridor 3

E18 vest for Oslo

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, har merket seg at E18 Vestkorridoren på strekningen Strand–Drengsrud skal bygges ut som et ordinært prosjekt med statlig tilskudd, etterskuddsvis bompenginnkreving og kommunale bidrag i form av grunneierbidrag. Det er ikke forutsatt ytterligere tilskudd fra Oslopakke 3. Flertallet legger derfor til grunn at denne delen av prosjektet dermed ikke ligger inn under Oslopakke 3-styringsgruppens myndighetsområde, men er å betrakte som et statlig prosjekt. Flertallet vil i denne sammenheng vise til at finansiering gjennom Veifinans AS (med fylkeskommunal garanti), gir en lavere rentekostnad enn finansiering gjennom Fjellinjen AS. Flertallet vil vise til at en sammenhengende utbygging er det klart mest samfunnsøkonomisk hensiktsmessige og medfører at en unngår å rive unødvendig mange hus og gi et dårligere kollektivtilbud gjennom en stykkevis utbygging. Flertallet viser til at det i Oslopakke 3 anmodes Statens vegvesen om å utrede alternativer for strekningen Strand–Drengsrud med reduserte kostnader og som sikrer at vegkapasiteten inn til Oslo ikke øker. Flertallet har merket seg at det er gjort en vurdering av delingen av strekningen Lysaker–Ramstadsletta, og at Statens

vegvesen anbefaler å bygge videre fra Strand uten å etablere midlertidige løsninger. Flertallet merker seg at Oslopakke 3-avtalen legger til grunn en reduksjon i trafikken på 15 pst. gjennom bomsnittene i 2019 og at trafikken over bygrensen ikke skal øke.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til Prop. 86 S (2016–2017) og innstilling om revidert avtale for Oslopakke 3 for perioden 2017–2036 og sine merknader. Disse medlemmer understreker viktigheten av å ordne opp i trafikale og miljømessige utfordringer i Vestkorridoren, samtidig som det er viktig at biltrafikken inn til Oslo ikke øker. Disse medlemmer viser til Parisavtalen samt føringer i klimaforliket, hvor det slås fast at veksten i trafikken i byområdene skal skje med kollektiv, sykkel og gange. Disse medlemmer vil på denne bakgrunn oppfordre partene i det videre arbeidet med Oslopakke 3 om å iverksette tiltak for at biltrafikken inn i Oslo sentrum ikke skal øke som en følge av utbyggingen av E18.

Komiteens medlem fra Senterpartiet foreslår å forskyve prosjektet med fire år. Dette medlem mener oppstart av kollektivsatsingen i Oslopakke 3 må prioriteres først. Det må også jobbes med kostnadsreduserende tiltak på prosjektet.

Dette medlem viser til at prosjektet er prioritert gjennom Oslopakke 3, og at det faglig sett er fornuftig å bygge ut strekningen Lysaker–Strand–Ramstadsletta samlet. Dette medlem viser også til målsettingen om at all vekst i byområdene skal skje med kollektiv, sykkel og gange, og mener det er viktig at ulike kollektivtiltak gjennom bymiljøavtalene og Ruteplan2027, samt utbygging av ny jernbanetunnel og metrotunnel gjennom Oslo prioriteres før utbygging av E18. Dette medlem legger derfor til grunn at strekningen E18 Lysaker–Strand startes opp i siste halvdel av andre planperiode.

Dette medlem viser til at det faglig sett er fornuftig å bygge ut strekningen Lysaker–Strand–Ramstadsletta samlet. Dette medlem viser også til målsettingen om at all vekst i byområdene skal skje med kollektiv, sykkel og gange, og mener det er viktig at ulike kollektivtiltak gjennom bymiljøavtalene og Ruteplan2027, samt utbygging av ny jernbanetunnel og metrotunnel gjennom Oslo, prioriteres før utbygging av E18. Dette medlem legger derfor til grunn at strekningen E18 Strand–Ramstadsletta startes opp i siste halvdel av andre planperiode, og samordnes med utbyggingen av E18 Lysaker–Strand.

Rv. 23 Oslofjordforbindelsen

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til at et nytt tun-

nelløp, parallelt med dagens, vil gi betydelig bedre sikkerhet, driftsstabilitet og fremkommelighet. Flertallet viser til at det er satt av midler til å starte bygging i første del av planperioden, og legger til grunn at prosjektet realiseres raskest mulig i henhold til dette.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til svar fra samferdselsministeren på spørsmål 38a. Spørsmålet lyder:

«Betyr dette at regjeringen ikke har konkludert på om det skal bygges nytt tunnellop eller bru.»

I sitt svar skriver samferdselsministeren:

«Valg av løsning er fortsatt til vurdering i regjeringen.»

Disse medlemmer registrerer at de fire samarbeidende partier i sine merknader legger til grunn at det skal bygges nytt tunnellop, mens samferdselsministeren altså sier at løsning ennå ikke er valgt.

Disse medlemmer viser til omtalen av rv. 23 Oslofjordforbindelsen i stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2018–2029, er enige i tilnærmingen i saken i stortingsmeldingen og legger dette til grunn for sitt videre arbeid med Oslofjordforbindelsen.

Rv. 41/Rv. 451 Timenes–Kjevik

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, vil fremheve prioriteringen av ny Kjevikvei, og viser til at en helhetlig utbedring av denne strekningen prioriteres av regjeringen i forbindelse med fordeling av programmidlene.

Det legges til grunn at det er statens andel i prosjektet som ligger i handlingsprogrammet, samt at resten fullfinansieres på annen måte, eventuelt med bompenger.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til arbeidet med ny trasé fra Timenes til Kjevik Lufthavn. Løsningen med den nye traseen skal gi god tilknytning for bolig- og næringsområder, og transportløsningen skal særlig bidra til et bedre nærmiljø langs og på Hamresanden. Disse medlemmer viser til at Samferdselsdepartementet har tatt prosjektet rv. 41 Ny veg til Kjevik ut av bymiljøavtalen for Kristiansandsregionen, og er bekymret for videre finansiering og framdrift av prosjektet. Disse medlemmer viser til at strekningen var en del av Nasjonal transportplan 2014–2023. Disse medlemmer viser til Arbeiderpartiets alternative forslag hvor strekningen rv. 41/rv. 451 Timenes–

Kjevik er et eget riksvegprosjekt med 1,2 mrd. kroner.

Rv. 40 Øyakrysset

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til at rv. 40 Øyakrysset i Larvik er omtalt som en strekning som kan få midler fra programområdene, nærmere bestemt som utbedringsstrekning. Det vises til departementets svar på spørsmål 69 fra komiteen:

«Det foregår lokale prosesser om ulike løsninger for Øyakrysset i Larvik. Statens vegvesen vil i arbeidet med handlingsprogrammet for 2018–2023 jobbe videre med aktuelle løsninger innenfor de forutsetninger som er satt for utbedringsstrekningene i stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2018–2029.»

Disse medlemmer viser til at det er utarbeidet en Mulighetsstudie av februar 2017 som tar opp i seg en rekke av de ulike trafikkutfordringene i Larvik. Rapporten er utarbeidet etter KVVU-metodikken

Statens vegvesen har ledet arbeidet på vegne av Larvik kommune, Vestfold fylkeskommune, Bane NOR, Kystverket og Larvik havn KF. Trafikkutfordringene knyttet til rv. 40 Øyakrysset inngår i vurderingene i denne mulighetsstudien. Ulike konsepter er utredet, og studien legger opp til at betydelige deler av pakken skal bompengefinansieres. Disse medlemmer peker på at det er viktig at departementet og etatene bidrar til å støtte opp under fylket og kommunens vurderinger ved en eventuell bypakke for Larvik, og at staten bidrar med nødvendige midler der dette er naturlig, bl.a. med midler fra programområdene. Disse medlemmer viser til at Arbeiderpartiet og Senterpartiet vil vurdere om ordningen med bymiljøavtaler skal utvides, hvor Vestfoldbyene kan være aktuell.

E39 Ålgård–Hove

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til enighet om Bypakke Nord-Jæren og peker på muligheten for tidligere byggestart på E39 Hove–Ålgård ved at det gis anledning til forskuttering/låneopptak til prosjektet allerede i første planperiode.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til E39 Ålgård–Hove i Rogaland, hvor prosjektet omfatter bygging av om lag 14 km firefelts veg fra Ålgård i Gjesdal kommune til Hove i Sandnes kommune. Deler av strekningen legges i tunnel. Disse medlemmer viser til at E39 Ålgård–Hove er foreslått med oppstart etter 2024 fra Høyre- og Fremskrittsparti-regjeringen.

Disse medlemmer har merket seg at til tross for de betydelige økonomiske rammene som forslaget til Nasjonal transportplan 2018–2029 legger opp til, er det knapt midler til å følge opp bindingene eller gjennomføre andre nødvendige tiltak. Konsekvensen er at mange prosjekter som tidligere lå inne i regjeringen Stoltenberg IIs transportplan for perioden 2018–2023, nå er skjøvet ut til slutten av 2020-tallet eller er ute av planen. Disse medlemmer viser til at kostnadsøkning er forklaringen på at mange av prosjektene er skjøvet ut i tid eller at planavgrensningene er endret. Disse medlemmer mener det i mange av prosjektene er aktuelt med tidligere oppstart enn i siste seksårsperiode, slik det er foreslått av Høyre- og Fremskrittsparti-regjeringen. Dette avhenger av hvor langt planarbeidene har kommet, og om det i tilfelle kan være aktuelt å la bompengeselskapet finansiere byggeplan og byggestart, eventuelt tillate forhåndsinnkreving eller parallellinnkreving. Disse medlemmer vil peke på at det bør være mulig med byggestart tidligere enn 2024 for Ålgård–Hove i Rogaland og viser videre til Arbeiderpartiets forslag om midler til framskyndelse av prosjekter.

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til at regjeringen legger opp til å skyve prosjektet Hove–Ålgård ut i tid. Regjeringen har ikke fulgt opp føringen fra gjeldende transportplan om å se prosjektet Sandved–Hove og Hove–Sandved som et prosjekt. Dette medlem viser til at strekningen har høy trafikk og høy ulykkesfrekvens. Prosjektet er kommet langt i planarbeid og må startes opp tidlig i første planperiode som en del av Nord-Jærenpakken og statlige midler.

E39 Smiene–Harestad

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til prosjektet E39 Smiene–Harestad i Rogaland, hvor prosjektet omfatter bygging av om lag 5 km firefelts veg mellom Smiene i Stavanger kommune og Harestad i Randaberg kommune. Prosjektet vil gi sammenhengende standard på E39 mellom Eiganestunnelen som er under bygging, og det planlagte Rogfastprosjektet. Nytt kryss ved Harestad som gir nødvendig adkomst til E39 Rogfast, inngår i prosjektet. Prosjektet er også en del av Bypakke for Nord-Jæren. Disse medlemmer viser til at E39 Smiene–Harestad er foreslått med oppstart etter 2024 fra Høyre- og Fremskrittsparti-regjeringen.

Disse medlemmer merker seg at til tross for de betydelige økonomiske rammene som forslaget til Nasjonal transportplan 2018–2029 legger opp til, er det knapt midler til å følge opp bindingene eller gjennomføre andre nødvendige tiltak. Konsekvensen er at mange prosjekter som tidligere lå inne i regjeringen Stoltenberg IIs transportplan for perioden 2018–

2023, nå er skjøvet ut til slutten av 2020-tallet eller er ute av planen. Disse medlemmer viser til at kostnadsøkning er forklaringen på at mange av prosjektene er skjøvet ut i tid eller at planavgrensningene er endret. Disse medlemmer mener det i mange av prosjektene er aktuelt med tidligere oppstart enn i siste seksårsperiode, slik det er foreslått av Høyre- og Fremskrittsparti-regjeringen. Dette avhenger av hvor langt planarbeidene har kommet, og om det i tilfelle kan være aktuelt å la bompengeselskapet finansiere byggeplan og byggestart, eventuelt tillate forhåndsinnkreving eller parallellinnkreving.

Disse medlemmer vil peke på at det bør være mulig med byggestart tidligere enn 2024 for E39 Smiene–Harestad i Rogaland og viser videre til Arbeiderpartiets forslag om midler til framskyndelse av prosjekter.

Rv. 19 Moss

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til merknad i forbindelse med behandlingen av revidert budsjett i 2017, og understreker viktigheten av fremdrift i planleggingen av rv. 19 i Moss. Målet må være å få til en samordning med utbyggingen av dobbeltsporet jernbane gjennom Moss.

Disse medlemmer ber om at en snarest avklarer krysningspunkt for rv. 19 og jernbanen, slik at dette eventuelt kan bygges samtidig.

Rv. 23 Linnes–kryss E18

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til rv. 23 Linnes–Kryss E18, hvor prosjektet omfatter bygging av firefelts veg mellom Linnes og kryss med E18 i Lier kommune i Buskerud. Disse medlemmer viser til at rv. 23 Linnes–Kryss E18 er foreslått med oppstart etter 2024 fra Høyre- og Fremskrittsparti-regjeringen.

Disse medlemmer merker seg at til tross for de betydelige økonomiske rammene som forslaget til Nasjonal transportplan 2018–2029 legger opp til, er det knapt midler til å følge opp bindingene eller gjennomføre andre nødvendige tiltak. Konsekvensen er at mange prosjekter som tidligere lå inne i regjeringen Stoltenberg IIs transportplan for perioden 2018–2023, nå er skjøvet ut til slutten av 2020-tallet eller er ute av planen. Disse medlemmer viser til at kostnadsøkning er forklaringen på at mange av prosjektene er skjøvet ut i tid eller at planavgrensningene er endret. Disse medlemmer mener det i mange av prosjektene er aktuelt med tidligere oppstart enn i siste seksårsperiode, slik det er foreslått av Høyre- og Fremskrittsparti-regjeringen. Dette avhenger av hvor langt planarbeidene har kommet, og om det i tilfelle kan være aktuelt å la bompengeselskapet finansiere byggeplan og byggestart, eventuelt tillate

forhåndsinnkreving eller parallellinnkreving. Disse medlemmer vil peke på at det bør være mulig med byggestart tidligere enn 2024 for rv. 23 Linnes–nytt kryss E18 og viser videre til Arbeiderpartiets forslag om midler til framskyndelse av prosjekter.

Disse medlemmer viser til at prosjektet rv. 23 Dagslett–Linnes er forutsatt åpnet i 2021. Det må tas sikte på at Linnes–kryss E18 bygges ut i sammenheng med dette.

Ring 4 Oslo

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til behovet for en ring 4 for å avlaste transportsystemet gjennom Oslo. Behovet for å ruste opp de aktuelle veistrekningene er nærmere omtalt i Riksvegutredningen fra 2015. Dette medlem vil påpeke viktigheten av å få forgang i planprosesser som ser transportsystemet gjennom og rundt Oslo i en sammenheng.

Jernbaneinvesteringer i korridor 3

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet mener Vestfoldbanen er en svært viktig banestrekning med stort trafikspotensial. Etter disse medlemmers oppfatning må målet være at dobbeltspor er ferdigstilt til Tønsberg senest i 2024 og til Skien senest i 2030.

Disse medlemmer viser for øvrig til sitt forslag om at de gjeldende ambisjonene for utbyggingen av de fire InterCity-strekningene skal videreføres og at InterCity-utbyggingen skal tilføres mer midler i kommende planperiode.

Disse medlemmer vil videre påpeke at det er behov for opprusting av Sørlandsbanen, og at det må legges til rette for sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen. På sikt mener disse medlemmer at det må bygges dobbeltspor Sandnes–Egersund.

To tog i timen til Hokksund

Komiteen viser til behovet for utredning av kapasitetsøkende tiltak i CityLink-området. En økning i frekvens mellom Hokksund og Drammen fra ett til to tog i timen vil være et viktig tiltak for å realisere potensialet i kollektivsatsingen for Buskerudbyen. Komiteen viser til at dette skal vurderes som en del av arbeidet med kommunedelplan for Gulskogen–Hokksund, herunder om en trinnvis utbygging er mulig. Komiteen viser til at et forbedret togtilbud er et aktuelt tiltak i forhandlinger om en byvekstavtale for Buskerudbyen.

Kystinvesteringer i korridor 3

Innseiling Farsund

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at innseilingen til Farsund er smal, svingete og stedvis grunn, og at ved ugunstige værforhold er det utfordrende å bruke farvannet inn til etablerte havneanlegg. Disse medlemmer har merket seg at tiltak her vil gi økt sikkerhet, bedre framkommelighet og en mer effektiv sjøtransport for større tonnasje inn til etablert industrivirksomhet i Lundevågen. Disse medlemmer vil i sitt forslag fremskynde de planlagte farledstiltakene, kostnadsregnet til 50 mill. kroner fra andre planperiode til perioden 2018–2023.

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til Senterpartiets kystpakke.

14.2.6 Korridor 4: Stavanger–Bergen–Ålesund–Trondheim

KORRIDORENS ROLLE OG BETYDNING I TRANSPORTSYSTEMET

Komiteen viser til at korridoren er den sentrale ferdselsåren langs kysten i Sør-Norge, og at den omfatter de tre største byområdene utenom hovedstaden: Stavanger, Bergen og Trondheim. Næringsvirksomheten er svært eksportrettet og av stor betydning nasjonalt og for korridoren, med petroleumsindustri, maritime og marine næringer som de mest dominerende. Turisme, jordbruk og foredling av mat er også viktige næringer.

Riksveginvesteringer i korridor 4

Rv. 9 Setesdalen

Komiteen viser til budsjettmerknader i Innst. 13 S (2014–2015), der komiteens flertall understreker betydningen av sammenhengende og effektiv utbygging av rv. 9. Komiteen viser til at komiteen ved flere budsjettbehandlinger har merket seg at en på rv. 9 Setesdal utbedrer rv. 9 til et svært gunstig kostnadsnivå. Komiteen forventer at utbedringsarbeidet «Gul stripe til Hovden» fortsetter som en sammenhengende utbygging i samarbeid mellom lokale og regionale myndigheter.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at vegstrekningen binder sammen to viktige vegstrekninger. Rv. 9 Setesdalvegen går fra E39 i Kristiansand i sør til E134 Haukeligrend i Telemark. Deler av strekningen er rasutsatt og går gjennom beboelsesområder. Disse medlemmer viser til at det fortsatt er behov for utbedring av flere delstrekninger langs rv. 9. Disse medlemmer vi-

ser til at strekningen var en del av nasjonal Transportplan 2014–2023.

Disse medlemmer viser til Arbeiderpartiets alternative forslag hvor strekningen rv. 9 Setesdal er et eget riksvegprosjekt med 600 mill. kroner.

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til at regjeringen i meldingen har foreslått strekningsvise tiltak. Veien har flere parseller som har stort behov for utbedring, og dette medlem vil løfte prosjektene inn i investeringsbudsjettet. Frigjorte midler i potten for strekningsvise tiltak nyttes til forsering av gjenværende tiltak og eventuelt nye prosjekter.

Rv. 13 Vikafjellet

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til at rv. 13 Vikafjellet ofte er vinterstengt, og at en Vikafjellstunnel har vært et ønsket prosjekt lenge. Flertallet viser til at da prosjektet ble prioritert i NTP 2014–2023, var det uten at kostnadene for det endelige tiltaket var kjent. Flertallet viser til at kostnadsanslaget viser at en Vikafjellstunnel med tilstøtende tiltak vil ha en høy kostnad, hvorav selve tunnelen er anslått til 3 mrd. kroner og tilstøtende tiltak til 1,9 mrd. kroner. Flertallet mener det er behov for å gjøre ytterligere utredninger for å se om kostnadene kan reduseres, men hvor det fortsatt oppnås tilstrekkelig vintersikkerhet på denne strekningen, med sikte på at prosjektet kan bli aktuelt for neste rullering av NTP.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet legger stor vekt på å bedre regulariteten over Vikafjellet vinterstid, fordi dagens omfattende vinterstenginger hemmer utviklingen av næringslivet i regionen. Disse medlemmer viser til at strekningen rv. 13 Vikafjellet er prioritert i Nasjonal transportplan 2014–2023, og er derfor uenig med Høyre- og Fremskrittsparti-regjeringen når prosjektet rv. 13 Vikafjellet ikke er foreslått i ny Nasjonal transportplan 2018–2029. Disse medlemmer mener det er viktig å øke standarden på vegen, noe som vil øke trafikksikkerheten og framkommeligheten. Disse medlemmer viser til Arbeiderpartiets forslag, hvor prosjektet rv. 13 Vikafjellet i Sogn og Fjordane i utgangspunktet prioriteres i andre periode. Disse medlemmer vil imidlertid peke på at det bør være mulig med byggestart tidligere enn 2024 for rv. 13 Vikafjellet og viser videre til Arbeiderpartiets forslag om 5,1 mrd. kroner til fremskyndelse av prosjekter.

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til at Vikafjellet binder indre deler av Sogn og Fjordane og Hordaland sammen. Veien over Vikafjellet er blant de mest stengte fjellovergangene i landet, og kommunen Vik i Sogn er ved stengt vei ofte helt avskåret da ferjetilbudet nordover ikke har avganger om natten. I snitt har veien vært stengt 40 dager i året. I svar på spørsmål fra komiteen oppgir regjeringen en kostnad på 4,9 mrd. kroner for bygging av lang veitunnel med tilhørende vei i dagen. Dette medlem prioriterer fullfinansiering av en kortere tunnel i andre planperiode.

Rv. 5 Florø–Førde

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til rv. 5 mellom Førde og Florø. Veien knytter sammen transporten til en av Norges største oljebaser, og er viktig for eksportvirksomheter innen havbruk- og fiskerinæringa. Disse medlemmer merker seg at i Statens vegvesen Region vest sin rapport datert desember 2015 «Skredsikringsbehov for riks- og fylkesveger i Region vest», er skredsikring av både Skredvika og Leversund på rv. 5 mellom Førde og Florø nevnt med skredfaktor på 5,3 og 5,5.

Disse medlemmer viser til at dette er en høy skredfaktor.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til Arbeiderpartiets forslag om å erstatte skredsikringsprosjektet E39 Våtedalen med rv. 5 Florø–Førde, og videre fremskynde oppstarten av skredsikringsprosjektet rv. 5 Florø–Førde, og foreslår 650 mill. kroner til første seksårsperiode i Nasjonal transportplan 2018–2023.

E39 Skorgedalen

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til at skredsikringsprosjektet E39 Skorgedalen i Møre og Romsdal omfatter bygging av nye fangvoller samt forsterkning av eksisterende tiltak for å sikre tre skredpunkter. Punktene har høy eller middels skredfaktor.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til Arbeiderpartiets forslag om å fremskynde skredsikringsprosjektet E39 Skorgedalen og foreslår 60 mill. kroner til første seksårsperiode i Nasjonal transportplan 2018–2023.

E39 Bogstunnelen–Gaular grense

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til E39 Bogstunnelen–Gaular grense i Sogn og Fjordane,

hvor prosjektet omfatter omlegging av en strekning i Høyanger og Gaular kommuner, i hovedsak gjennom bygging av en tunnel utenom Vadheim sentrum. Disse medlemmer viser til at E39 Bogstunnelen–Gaular grense er foreslått med oppstart etter 2024 fra Høyre- og Fremskrittsparti-regjeringen.

Disse medlemmer har merket seg at til tross for de betydelige økonomiske rammene som forslaget til Nasjonal transportplan 2018–2029 legger opp til, er det knapt midler til å følge opp bindingene eller gjennomføre andre nødvendige tiltak. Konsekvensen er at mange prosjekter som tidligere lå inne i regjeringen Stoltenberg IIs transportplan for perioden 2018–2023, nå er skjøvet ut til slutten av 2020-tallet eller er ute av planen. Disse medlemmer viser til at kostnadsøkning er forklaringen på at mange av prosjektene er skjøvet ut i tid eller at planavgrensningene er endret. Disse medlemmer mener det i mange av prosjektene er aktuelt med tidligere oppstart enn i siste seksårsperiode, slik det er foreslått av Høyre- og Fremskrittsparti-regjeringen. Dette avhenger av hvor langt planarbeidene har kommet, og om det i tilfelle kan være aktuelt å la bompengeselskapet finansiere byggeplan og byggestart, eventuelt tillate forhåndsinnkreving eller parallellinnkreving.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet vil peke på at det bør være mulig med byggestart tidligere enn 2024 for E39 Bogstunnelen–Gaular grense i Sogn og Fjordane og viser videre til Arbeiderpartiets forslag om midler til framskyndelse av prosjekter.

Komiteens medlem fra Senterpartiet mener E39 gjennom Sogn og Fjordane må ha høyere prioritet enn hva regjeringen legger opp til. Strekingen er én av to parseller på strekingen Lavik–Førde som har vesentlig standardavbrudd, og dette medlem prioriterer oppstart i første planperiode.

E39 Strekningsvise utbedringer Byrkjelo–Sandane

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til at strekingen E39 Byrkjelo–Sandane er i svært dårlig forfatning, og at det er behov for både små og store utbedringer for å sikre god fremkommelighet. Flertallet viser til at Samferdselsdepartementet i brev av 14. november 2016 har bedt Vegvesenet i samråd med lokale myndigheter å vurdere utbedringstiltak som kan avhjelpe situasjonen raskere. Flertallet støtter dette.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til E39 i Sogn og Fjordane, strekingen Byrkjelo–Sandane, hvor

prosjektet omfatter utbedring av de verste flaskehal-sene på dagens E39 i Gloppen kommune. De mest aktuelle tiltakene er bygging av tunneler ved Gullkista og Jarbu. Konseptet er imidlertid ikke avklart. Disse medlemmer viser til at E39 i Sogn og Fjordane, strekningsvise utbedringer (Byrkjelo–Sandane), er foreslått med oppstart etter 2024 fra Høyre- og Fremskrittsparti-regjeringen.

Disse medlemmer merker seg at til tross for de betydelige økonomiske rammene som forslaget til Nasjonal transportplan 2018–2029 legger opp til, er det knapt midler til å følge opp bindingene eller gjennomføre andre nødvendige tiltak. Konsekvensen er at mange prosjekter som tidligere lå inne i regjeringen Stoltenberg IIs transportplan for perioden 2018–2023, nå er skjøvet ut til slutten av 2020-tallet eller er ute av planen. Disse medlemmer viser til at kostnadsøkning er forklaringen på at mange av prosjektene er skjøvet ut i tid eller at planavgrensningene er endret. Disse medlemmer mener det i mange av prosjektene er aktuelt med tidligere oppstart enn i siste seksårsperiode, slik det er foreslått av Høyre- og Fremskrittsparti-regjeringen. Dette avhenger av hvor langt planarbeidene har kommet, og om det i tilfelle kan være aktuelt å la bompengeselskapet finansiere byggeplan og byggestart, eventuelt tillate forhåndsinnkreving eller parallellinnkreving.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet vil peke på at det bør være mulig med byggestart tidligere enn 2024 for E39 i Sogn og Fjordane, strekningsvise utbedringer (Byrkjelo–Sandane), og viser videre til Arbeiderpartiets forslag om midler til framskyndelse av prosjekter.

Disse medlemmer har merket seg at flere viktige og store prosjekter for opprustning mellom ferjestrekningene på E39 ligger inne i regjeringens forslag. Disse medlemmer forutsetter at videre planlegging også omfatter utbedringer eller eventuelle traseomlegginger på strekninger med spesielle utfordringer knyttet til framkommelighet og trafikksikkerhet. Disse medlemmer vil spesielt peke på at det på E39 i området rundt Leirvik på Stord har vært mange alvorlige trafikkulykker.

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til at Senterpartiets alternative opplegg frigjør midler i potten for strekningsvise utbedringer, og prioriterer dette prosjektet fram innen denne ordningen.

E39 Volda–Furene

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til at det arbeides med en felles samferdselspakke for Volda og Ørsta. Dette medlem ber om at Voldatunnelen og Ørstafjordkryssinga gjennomføres

som etappevis utbygging i den felles pakken. Voldatunnelen prioriteres for oppstart mot slutten av første planperiode. Prosjektet omfatter omlegging av E39 utenom sentrum i Volda og Ørsta. Fellesprosjektet i to etapper er tunnel i Volda (etappe 1) og kryssing av Ørstafjorden (etappe 2). Prioriteringen er betinget av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging av prosjektene.

E39 Vegsund–Breivika

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til E39 Vegsund–Breivika i Møre og Romsdal, hvor prosjektet omfatter utbygging av E39 til firefelts veg mellom Vegsund og Breivika i Ålesund kommune, i hovedsak i tunnel. I prosjektet inngår bygging av nytt løp i Blindheimstunnelen som i dag bare har ett løp. Disse medlemmer viser til at E39 Vegsund–Breivika grense er foreslått med oppstart etter 2024 fra Høyre- og Fremskrittsparti-regjeringen.

Disse medlemmer viser til at til tross for de betydelige økonomiske rammene som forslaget til Nasjonal transportplan 2018–2029 legger opp til, er det knapt midler til å følge opp bindingene eller gjennomføre andre nødvendige tiltak. Konsekvensen er at mange prosjekter som tidligere lå inne i regjeringen Stoltenberg IIs transportplan for perioden 2018–2023, nå er skjøvet ut til slutten av 2020-tallet eller er ute av planen. Disse medlemmer viser til at kostnadsøkning er forklaringen på at mange av prosjektene er skjøvet ut i tid eller at planavgrensningene er endret. Disse medlemmer mener det i mange av prosjektene er aktuelt med tidligere oppstart enn i siste seksårsperiode, slik det er foreslått av Høyre- og Fremskrittsparti-regjeringen. Dette avhenger av hvor langt planarbeidene har kommet, og om det i tilfelle kan være aktuelt å la bompengeselskapet finansiere byggeplan og byggestart, eventuelt tillate forhåndsinnkreving eller parallellinnkreving. Disse medlemmer vil peke på at det bør være mulig med byggestart tidligere enn 2024 for E39 Vegsund–Breivika i Møre og Romsdal og viser videre til Arbeiderpartiets forslag om midler til framskyndelse av prosjekter.

E39 Ådland–Svegatjørn (Hordfast)

Komiteens medlem fra Senterpartiet mener ferjefri E39 er en viktig og riktig ambisjon og målsetting for utviklingen av Vestlandet. Hordfast er et av de større prosjektene, og vil, slik det ligger nå, avløse tre ferjestrekninger. Prosjektet har en høy kostnadsramme og er svært omfattende. Dette medlem mener det må jobbes videre med prosjektet, og en må finne løsninger som reduserer kostnaden på prosjektet. Dette medlem viser også til Senterpartiets merknad om utvidet ferjeavløsnings-

ordning for riksveier og bompengoopplegg for ferje-avløsningsprosjekt, og at forhåndsinnkreving av bompenger er en mulighet for å forsere prosjektet. Dette medlem mener en justering av rammen i siste planperiode ikke medfører vesentlig forskyvning av prosjektet.

E39 Vågsbotn–Klauvaneset

Komiteen er glad for at regjeringen viser til en gjennomgang av Arna–Klauvaneset i Bergen og ser at det også vises til Statens vegvesens utredning av E39 Ringveg øst og Åsane nord, som anbefaler at de to prosjektene E16 Arna–Vågsbotn og E39 Vågsbotn–Klauvaneset blir planlagt sammenhengende. Komiteen vil understreke viktigheten av at det sikres rask fremdrift for valg av trasé og tilkoblingspunkt mellom eksisterende E16 og E39, slik at den ulykkesbelastede og høyt trafikkerte strekningen endelig kan finne sin løsning og kan vurderes som prioritert delstrekning av Ringveg øst ved neste revisjon av NTP, og som en del av byvekstavtalen slik lokale myndigheter selv foreslår.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til E39 Vågsbotn–Klauvaneset i Hordaland, hvor prosjektet omfatter bygging av firefelts veg i ny trasé like nord for Bergen. Det meste av strekningen er planlagt i tunnel, noe som vil korte inn dagens veg med om lag 4 km. Endelig løsning er ikke valgt, og tilknytningspunktet mellom E39 og E16 må samordnes med løsningen for E16 Ringveg øst, strekningen Arna–Vågsbotn.

Disse medlemmer viser til at E39 Vågsbotn–Klauvaneset er foreslått med oppstart etter 2024 fra Høyre- og Fremskrittsparti-regjeringen.

Disse medlemmer viser til at til tross for de betydelige økonomiske rammene som forslaget til Nasjonal transportplan 2018–2029 legger opp til, er det knapt midler til å følge opp bindingene eller gjennomføre andre nødvendige tiltak. Konsekvensen er at mange prosjekter som tidligere lå inne i regjeringen Stoltenberg IIs transportplan for perioden 2018–2023, nå er skjøvet ut til slutten av 2020-tallet eller er ute av planen. Disse medlemmer viser til at kostnadsøkning er forklaringen på at mange av prosjektene er skjøvet ut i tid eller at planavgrensningene er endret. Disse medlemmer mener det i mange av prosjektene er aktuelt med tidligere oppstart enn i siste seksårsperiode, slik det er foreslått av Høyre- og Fremskrittsparti-regjeringen. Dette avhenger av hvor langt planarbeidene har kommet, og om det i tilfelle kan være aktuelt å la bompengeselskapet finansiere byggeplan og byggestart, eventuelt tillate forhåndsinnkreving eller parallellinnkreving.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet vil peke på at det bør være mulig med byggestart tidligere enn 2024 for E39 Vågsbotn–Klauvaneset i Hordaland og viser videre til Arbeiderpartiets forslag om midler til framskyndelse av prosjekter.

E39 Halsafjorden

Komiteen påpeker viktigheten av at planarbeidet for kryssing av Halsafjorden videreføres. Det vil sikre muligheten for en eventuell tidlig teknologipilot dersom behovet for det skulle vise seg. Det foreligger vedtatte kommunedelplaner på begge sider av fjorden.

E39 Eikefet–Romarheim bru

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til Arbeiderpartiets strategi om ferjefri E39. Disse medlemmer viser til at strekningen E39 mellom Eikefet og Romarheim er svingete og så smal at den mangler gul midtlinje. Den inkluderer skredpunkt, og de mange tunnelene på strekningen er av svært dårlig standard. Strekningen er den dårligste mellom Bergen og Sognefjorden, og prosjektet omfattes av strategi for å utbedre og bygge ut E39 til en effektiv, rask og sikker transportåre som kan bidra til å utvikle næringslivet langs kysten og gi befolkningen bedre levevilkår. Disse medlemmer viser til at strekningen E39 Eikefet–Romarheim bru er prioritert i Nasjonal transportplan 2014–2023, og er derfor uenig med Høyre- og Fremskrittsparti-regjeringen når prosjektet E39 Eikefet–Romarheim bru ikke er foreslått i ny Nasjonal transportplan 2018–2029. Disse medlemmer mener det er viktig å øke standarden på vegen, noe som vil øke trafikksikkerheten og framkommeligheten. Disse medlemmer viser til Arbeiderpartiets forslag hvor prosjektet E39 Eikefet–Romarheim bru i utgangspunktet prioriteres i andre periode. Disse medlemmer vil imidlertid peke på at det bør være mulig med byggestart tidligere enn 2024 for E39 Eikefet–Romarheim bru og viser videre til Arbeiderpartiets forslag om 5,1 mrd. kroner til framskyndelse av prosjekter.

Kystinvesteringer i korridor 4

Bømlo fiskerihavn

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til at etablering av Bømlo fiskerihavn vil ha stor betydning for den eksisterende havfiskeflåten og innebære videre utviklingsmuligheter for denne. Disse medlemmer merker seg at tiltaket vil gi besparelser for fiskeflåten, både med hensyn til tidsbruk og økonomi. Andre brukere og berørte vil være oppdrettsnæringen, verftsindustrien og offshorenæringen som i dag er etablert i området. Disse medlemmer vi-

ser til at Sunnhordlandsregionen næringsmessig er svært oljeavhengig, og etablering av fiskerihavna vil være et verdifullt bidrag til å styrke verdiskapingen og gi et mer variert næringsgrunnlag i regionen. Disse medlemmer mener det er viktig for regionens nærings situasjon generelt, og for den lokale fiskerinæringen spesielt, å få utviklet Bømlo fiskerihavn raskt, og vil i sitt forslag fremskynde byggingen av Bømlo fiskerihavn, kostnadsberegnet til 197 mill. kroner fra andre planperiode til perioden 2018–2023.

Innseiling Florø havn

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at utdypingen av innseilingen til Florø havn som ble utført i 2015, der leden ble utdypet til 16 meter, ikke er tilstrekkelig for at moderne rigger kan seile inn og ut av verftsområdet. Disse medlemmer har merket seg at en ytterligere utdyping til 20 meter vil innebære klart bedre konkurranseforhold for den maritime industrien i en region med sysselsettingsmessige utfordringer. Disse medlemmer mener at det vil være viktig for næringsaktiviteten i regionen at dette tiltaket blir gjennomført tidligere enn det regjeringen legger opp til, og vil i sitt forslag fremskynde utdypingstiltaket ved innseiling, Florø havn, kostnadsberegnet til 80 mill. kroner fra andre planperiode til perioden 2018–2023.

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til at næringslivet i Flora har satset tungt på offshorerelatert næringsaktivitet. Innseilingsdybden til Flora hamn setter begrensninger på hvor store installasjoner som kan bruke havna til ulike serviceoppdrag. Det er av stor betydning for det lokale næringslivet og for regionen at havna får dypere innseiling raskt, og Senterpartiet prioriterer dette i sitt alternative opplegg ved å flytte prosjektet frem i første planperiode, og viser for de andre kystprosjektene i korridoren til Senterpartiets kystpakke.

Kalvåg fiskerihavn

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at tiltaket omfatter bygging av moer, utdyping av et nytt havnebasseng, fjerning av grunner og oppføring av nye navigasjonsinnretninger i innseilingsleden. Disse medlemmer vil peke på at disse tiltakene vil legge forutsetningene til rette for at Kalvåg fiskerihavn kan utvikle seg til en robust fiskerihavn med basis i et sterkt fiskerimiljø. Disse medlemmer ser det som viktig å komme i gang med tiltakene som utvikler Kalvåg fiskerihavn, og vil i sitt forslag fremskynde 18 mill. kroner av en beregnet total kostnad på 98 mill. kroner fra andre planperiode til perioden 2018–2023.

Disse medlemmer mener at det må ha høy prioritet også å ferdiggjøre tiltakene i Kalvåg fiskerihavn i første planperiode. Disse medlemmer

forutsetter derfor at eventuelle besparelser ved andre havne- og farledstiltak i første planperiode blir prioritert brukt til ferdiggjøring av de planlagte tiltakene ved Kalvåg fiskerihavn.

Fosnavåg fiskerihavn

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at det er behov for å øke dybden i havnebassenget til -8 meter og for fjerning av sterkt forurensede masser som er planlagt brukt til nytt landareal i havneområdet. Disse medlemmer vil peke på at tiltaket gir sikrere innseiling og økt regularitet. Disse medlemmer vil i sitt forslag fremskynde tiltakene i Fosnavåg fiskerihavn, kostnadsberegnet til 102 mill. kroner fra andre planperiode til perioden 2018–2023.

Gjøsund fiskerihavn

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at fiskeflåten har endret seg med større og mer dyptgående fartøy, og med utdyping av Gjøsund fiskerihavn til -8 meter vil en få bedre adkomst og avgang. Disse medlemmer vil peke på at tiltaket også innebærer at større fartøy vil kunne tilby råvarer til fiskeindustrielle formål i havnen. Disse medlemmer vil i sitt forslag fremskynde tiltakene i Gjøsund fiskerihavn, kostnadsberegnet til 80 mill. kroner fra andre planperiode til perioden 2018–2023.

14.2.7 Korridor 5: Oslo–Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø

KORRIDORENS ROLLE OG BETYDNING I TRANSPORTSYSTEMET

Komiteen viser til at korridoren utgjør et nettverk av forbindelser over fjellet mellom Østlandet og Vestlandet. Korridoren har fire fjelloverganger. Befolkningstettheten er høy i endepunktene, mens befolkningsgrunnlaget underveis er mer spredt. Reiseliv og tradisjonell industrivirksomhet er viktige næringer, og svært transportintensive. Korridoren brukes også som dagpendlerrute nær endepunktene, i tillegg til stor trafikk ved større utfartshelger og ferier.

Riksveginvesteringer i korridor 5

Rv. 7 Hønefoss–Gol

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til at rv. 7 har fått en betydelig standardheving på noen strekninger, med ny vei vest for Hønefoss (Ramsrudhellingsane), innkortingene Sokna–Ørgenvika og utbedring vest for Flå. Det gjenstår imidlertid

flere partier med lav standard, som skaper store sprang i veistandard og som er ulykkesutsatte. Rv. 7 (Hønefoss–Gol) som det mest trafikkerte øst–vest-sambandet, vil, som en fremtidig hovedvei, trenge ytterligere utbedringer.

For å oppnå en gjennomgående og høyere standard, vil lengre strekninger vurderes i sammenheng. Som første trinn er Ørgenvika–Gol (Vegpakke Hallingdal) prioritert, der det vil bli vurdert utbyggingsrekkefølge, alternative finansieringsløsninger og utbyggingsformer.

Rv. 7 Hallingdal

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet vil vise til behovet for planleggingsmidler for rv. 7 på strekningen Ørgenvika–Gol. Denne strekningen har behov for opprusting Ørgenvika–Svenkerud og ny vei Svenkerud–Gol. Både rv. 7 Hardangervidda som er valgt som hovedveg for personbil/turisttrafikk øst–vest, samt rv. 52 Hemsedalsfjellet som er valgt som hovedveg for tungbiltrafikk, er avhengig av opprustning/nybygg på rv. 7 Ørgenvika–Gol.

E134 Drammen–Haugesund med tilknytninger

Komiteen viser til at øst–vest-utredningen og flere oppfølgingsrapporter klart anbefaler at det må satses på E134 som hovedveg mellom de to landsdelene. Komiteen støtter en omklassifisering av rv. 23 til E134, slik at denne får sin tilkøpling til E6 ved Vassumkrysset.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet beklager at regjeringen etter flere anbefalinger ennå ikke har satt i bestilling KVVU for en mulig framtidig arm fra E134 til Bergen. Disse medlemmer mener at en slik KVVU må utarbeides, og der «Hordalandsdiagonalen» og «Sunnhordalandsdiagonalen» må være en del av utredningen.

E16 Sandvika–Bergen med tilknytninger

Komiteen understreker viktigheten av E16 som forbindelse mellom Østlandet og Vestlandet, og viser til de betydelige midlene som er brukt på opprusting av vegen de seinere årene. Når E16 Filefjell-prosjektet er ferdig i 2018, er det grunn til å tro at vegen vil være tilnærmet helt vintersikker.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet har registrert at regjeringen ikke ønsket å utrede E16 over Filefjell i sitt arbeid med oppfølging av øst–vest-utredningen, til tross for at Stortinget både i 1972 og 1995 slo fast at E16 over Filefjell skal være stamveg mellom Østlandet og Vestlandet.

Disse medlemmer finner det underlig at E16 over Filefjell ikke ble utredet som en av forbindelsene. Uansett hva status på vegen blir i framtida, mener disse medlemmer det er riktig og viktig å videreføre satsingen på E16 mellom Sandvika og Bergen de kommende år.

Ringeriksbanen og E16 – fellesprosjektet

Komiteen mener at man i forbindelse med utvikling av Ringeriksbanen skal vurdere å etablere en stasjon på Avtjerna i Bærum mellom Sundvollen og Sandvika, slik at Ringeriksbanen utvikles for å ivareta regionens fremtidige behov.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til at E16 og Ringeriksbanen har blitt kraftig fremskyndet i NTP 2018–2029 sammenlignet med NTP 2014–2023. Konkret lå det inne 1,5 mrd. kroner til Ringeriksbanen, og 0 kroner til E16 i NTP 2014–2023. I NTP 2018–2029 er prosjektene fullfinansiert, og det ligger i den sammenlignbare perioden 2018–2023 om lag fire ganger så store statlige midler til Ringeriksbanen og mulighet til å bruke inntil 3,2 mrd. kroner i forskutterte bompenger på E16. Flertallet mener dette, kombinert med alle grep som er tatt for raskere planlegging, vil kunne bidra til å fremskynde prosjektet vesentlig sammenlignet med NTP 2014–2023, og bidra til å realisere byggestart i 2021.

Flertallet merker seg videre at Arbeiderpartiet i sine merknader mener NTP 2014–2023 la til rette for byggestart i 2018. Som beskrevet over var finansieringen som lå til grunn i den meldingen, ikke tilstrekkelig for å realisere dette.

Flertallet merker seg videre at Senterpartiet legger til grunn byggestart i 2019, men at de ikke setter av ekstra penger til dette i første planperiode. Gitt en byggetid på fem år vil det kreve om lag 4/5 av samlet prosjektkostnad for finansiering innenfor perioden 2018–2023, og dette er ikke dekket inn i Senterpartiets forslag. Flertallet kan derfor ikke se hvordan denne lovnaden skal kunne holdes, uten at en rekke andre prosjekter settes i spill eller skyves langt ut i tid.

E16 Kvamskleiva

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til at skredsikringsprosjektet E16 Kvamskleiva i Oppland omfatter bygging av tunnel samt utbedring av tilstøtende veg på en skredutsatt strekning mellom Kvam og Huga i Vang kommune. Strekningen har høy skredfaktor.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til Arbeiderpartiets forslag om å fremskynde skredsikringsprosjektet E16 Kvamskleiva og foreslår 300 mill. kroner til første seksårsperiode i Nasjonal transportplan 2018–2023.

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til Senterpartiets opplegg for skredsikring der prosjektet blir flyttet frem som en følge av økt ramme til skredsikring.

Rv. 52 Strekningsvise utbedringer

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at Høyre- og Fremskrittsparti-regjeringen har valgt E134 som en av hovedvegforbindelsene mellom Øst- og Vestlandet. Videre er det som den andre forbindelsen lagt opp til en funksjonsdeling mellom rv. 52 og rv. 7. Rv. 52 skal være hovedvegforbindelse for næringstrafikk, og er allerede i dag den vegforbindelsen med høyest andel tungtransport. Disse medlemmer viser til at strekningen var en del av Nasjonal transportplan 2014–2023.

Disse medlemmer viser til Arbeiderpartiets alternative forslag hvor strekningen rv. 52 er et eget riksvegprosjekt med 500 mill. kroner.

Rv. 7 Strekningsvise utbedringer

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at Høyre- og Fremskrittsparti-regjeringen har valgt E134 som en av hovedvegforbindelsene mellom Øst- og Vestlandet. Videre er det som den andre forbindelsen lagt opp til en funksjonsdeling mellom rv. 52 og rv. 7. Rv. 7 vil bli satset på som hovedvegforbindelse for reiseliv og persontrafikk. Rv. 7 er den korteste vegen mellom Oslo og Bergen, og er en viktig veg for bl.a. reiselivet på begge sider av Hardangervidda. Rv. 7 er også nasjonal turistveg. Disse medlemmer viser til at strekningen var en del av Nasjonal transportplan 2014–2023.

Disse medlemmer viser til Arbeiderpartiets alternative forslag hvor strekningen rv. 52 er et eget riksvegprosjekt med 300 mill. kroner.

Disse medlemmer forutsetter at prosjektet Kyskredo, rv. 7, kostnadsberegnet til 60 mill. kroner, blir ivaretatt innenfor de foreslåtte utbedringsstrekningene på rv. 7.

E16 Fagernes–Øye

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet understreker viktigheten av E16 som forbindelse mellom Østlandet og Vestlandet, og viser til de betydelige midlene som er brukt på opprusting av vegen gjennom mange år. Fremdeles gjenstår imidlertid deler av strekningen, spesielt mellom Fagernes

og Øye. Disse medlemmer viser til at strekningen var en del av Nasjonal transportplan 2014–2023.

Disse medlemmer viser til Arbeiderpartiets alternative forslag hvor strekningen E16 Fagernes–Øye er et eget riksvegprosjekt med 1,6 mrd. mill. kroner.

Rv. 5 Håbakken–Skei

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til at regjeringen har valgt rv. 52 over Hemse-dalsfjellet som én av to hovedtraseer for øst–vestforbindelse, og i KVVU-en for øst–vest kommer det frem at rv. 52 har høyest samfunnsnytte dersom en kobler på Nord-Vestlandet med trafikk fra E39 og rv. 5. Dette medlem mener det vil være en naturlig oppfølging av trasévalget å gjennomføre en KVVU for strekningen Håbakken i Lærdal kommune til Skei i Jølster kommune.

E134 Røldal–Seljestad

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

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til E134 Røldal–Seljestad i Hordaland, hvor prosjektet inngår i planene for ny vintersikker veg på en strekning av E134 over Haukelifjell. Prosjektet vil styrke E134 som hovedforbindelse mellom Østlandet og Vestlandet. Nesten hele strekningen legges i tunnel. Disse medlemmer viser til at E134 Røldal–Seljestad er foreslått med oppstart etter 2024 fra Høyre- og Fremskrittsparti-regjeringen.

Til tross for de betydelige økonomiske rammene som forslaget til Nasjonal transportplan 2018–2029 legger opp til, er det knapt midler til å følge opp bindingene eller gjennomføre andre nødvendige tiltak. Konsekvensen er at mange prosjekter som tidligere lå inne i regjeringen Stoltenberg IIs transportplan for perioden 2018–2023, nå er skjøvet ut til slutten av 2020-tallet eller er ute av planen. Disse medlemmer viser til at kostnadsøkning er forklaringen på at mange av prosjektene er skjøvet ut i tid eller at pla-

navngrensningene er endret. Disse medlemmer mener det i mange av prosjektene er aktuelt med tidligere oppstart enn i siste seksårsperiode slik det er foreslått av Høyre- og Fremskrittsparti-regjeringen. Dette avhenger av hvor langt planarbeidene har kommet, og om det i tilfelle kan være aktuelt å la bompengeselskapet finansiere byggeplan og byggestart, eventuelt tillate forhåndsinnkreving eller parallellinnkreving. Disse medlemmer vil peke på at det bør være mulig med byggestart tidligere enn 2024 for E134 Røldal–Seljestad i Hordaland og viser videre til Arbeiderpartiets forslag om midler til framskyndelse av prosjekter. Disse medlemmer viser til at realisering av prosjektet forutsetter delvis bompengefinansiering og vil peke på at det bør være mulig med byggestart tidligere enn 2024 ved at bomselskapet finansierer byggeplan og byggestart. Disse medlemmer er kjent med at det foreligger lokalpolitiske vedtak om tilslutning til delvis bompengefinansiering – også med forhånds- eller parallellinnkreving. Disse medlemmer støtter en slik fremskynding av prosjektet.

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til at det for E134 over Haukelifjell er prioritert midler til fullføring av Seljestad–Røldal og å starte bygging av Røldal–Vågsli i andre del av planperioden. Dette medlem mener at denne utbyggingen er avgjørende for å få en god og trygg E134 mellom Øst- og Vestlandet med god framkommelighet hele året, og at dette følger opp beslutningen om at E134 skal være en av hovedveiene øst–vest. Derfor prioriterer dette medlem oppstart i første planperiode. Reguleringsplan for strekningen vil sannsynligvis foreligge i løpet av 2017.

Dette medlem viser til at finansieringsplanen forutsetter delvis bompengefinansiering og vil peke på muligheten for tidligere byggestart enn 2024 ved at bomselskapet helt eller delvis finansierer første byggefase og at denne skyves fram til første seksårsperiode.

Dette medlem vil i denne sammenheng vise til lokalpolitiske vedtak fra november 2016 som er positive til delvis bompengefinansiering – også forhånds- eller parallellinnkreving. Dette medlem mener forhånds- eller parallellinnkreving sammen med tidligere innfasing av statlige midler vil gi tidligere byggestart og muliggjøre mindre bompengebelastning totalt sett gjennom lavere finanskostnader.

E16 Skaret–Hønefoss

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til at Buskerud fylkeskommune har gjort prinsippvedtak om å forskuttere 3,2 mrd. kroner til bygging av ny vei på

strekningen for å gjennomføre byggestart 2019 samtidig med byggestart for Ringeriksbanen.

E16 Fagernes–Øye

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, presiserer at Fagernes S–Øye skal være blant prioriterte strekninger på E16 i Valdres. Det ligger inne midler til strekningsvis utbedringer i NTP 2018–2029, som vil bidra til økt trafikksikkerhet og bedre framkommelighet. Det er spesielt de farlige strekningene Reissvingen og Røn, samt omkjøringen utenom Fagernes, som bør prioriteres for strekningsvis utbedring.

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til at store deler av E16 er ferdig utbygd og mener at E16 må fullføres. Et viktig restprosjekt er Fagernes S–Hande som vil løse trafikken gjennom regionsentret Fagernes, som har en årsdøgntrafikk på 11 000, og vil eliminere svært trafikkfarlige og ulykkesbelastede strekninger vest for Fagernes. Dette medlem viser til at dette prosjektet tidligere er prioritert i annen periode både i NTP 2010–2019 og NTP 2014–2023, og at kommunedelplanen ble godkjent i 2014. Dette medlem prioriterer gjennomføring av prosjektet i andre planperiode.

E16 Nærøydalen (Hylland–Sleen)

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til E16 Nærøydalen i Sogn og Fjordane og Hordaland, hvor prosjektet omfatter bygging av en lang tunnel mellom Hylland og Sleen for å sikre en strekning med høy skredfaktor mot skred. Det er i dag to tunneler på strekningen, Stalheimstunnelen og Sivletunnelen, som ikke tilfredsstill alle krav i tunnelsikkerhetsforskriften. Disse to tunnelene vil bli stengt når den nye tunnelen åpnes for trafikk.

Disse medlemmer viser til at E16 Nærøydalen (Hylland–Sleen) er foreslått med oppstart etter 2024 fra Høyre- og Fremskrittsparti-regjeringen. Til tross for de betydelige økonomiske rammene som forslaget til Nasjonal transportplan 2018–2029 legger opp til, er det knapt midler til å følge opp bindingene eller gjennomføre andre nødvendige tiltak. Konsekvensen er at mange prosjekter som tidligere lå inne i regjeringen Stoltenberg IIs transportplan for perioden 2018–2023, nå er skjøvet ut til slutten av 2020-tallet eller er ute av planen. Disse medlemmer viser til at kostnadsøkning er forklaringen på at mange av prosjektene er skjøvet ut i tid eller at planavgrensningene er endret. Disse medlemmer mener det i mange av prosjektene er aktuelt med tidligere oppstart enn i siste seksårsperioden, slik det er foreslått av Høyre- og Fremskrittsparti-regjeringen. Dette avhenger av hvor langt planarbeidene har kom-

met, og om det i tilfelle kan være aktuelt å la bompengeselskapet finansiere byggeplan og byggestart, eventuelt tillate forhåndsinnkreving eller parallellinnkreving. Disse medlemmer vil peke på at det bør være mulig med byggestart tidligere enn 2024 for E16 Nærøydalen (Hylland–Sleen) i Sogn og Fjordane og Hordaland og viser videre til Arbeiderpartiets forslag om midler til framskyndelse av prosjekter.

E16 Stanghelle–Arna

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til at E16 Arna–Stanghelle er prioritert med 7,6 mrd. kroner i statlige midler og 3,4 mrd. kroner i bompengebidrag i andre planperiode, og at prosjektet skal gjennomføres samlet med jernbaneutbygging Arna–Stanghelle, hvor det er satt av 7,25 mrd. kroner, av et totalt behov på 10,25 mrd. kroner. Flertallet viser til at det har blitt lagt til rette for rekordrask planlegging av strekningen i denne regjeringsperioden, blant annet ved at fasen med kommunedelplan er lagt til side, og planleggingen går direkte på reguleringsplan. I tillegg er midlertidig skredsikring prioritert. Flertallet viser til svar på spørsmål 51, hvor det er beskrevet at samlet kostnad for veg- og jernbaneutbygging Arna–Voss fra KVV/KS1-nivå er økt fra 36,3 mrd. 2017-kroner til om lag 42,3 mrd. 2017-kroner, om lag 6 mrd. kroner. Samtidig har bompengepotensialet fra grunnlagsdokumentet blitt redusert med om lag 3 mrd. kroner, som innebærer at behovet for statlig medfinansiering har økt tilsvarende. Fra etatenes grunnlagsdokument har kostnaden økt med om lag 3,8 mrd. kroner. Flertallet viser til at i Nasjonal transportplan for 2014–2023 var det ikke prioritert noen midler til denne strekningen. Flertallet mener derfor at 14,85 mrd. kroner i statlige bevilgninger til strekningen er et klart signal om en høy prioritering av strekningen. Flertallet merker seg at dersom kostnadsanslag fra KVV hadde holdt seg stabile, ville den statlige bevilgningen i NTP 2018–2029 for E16 finansiert full utbygging til Voss. Hadde kostnadsanslaget og bompengegrnlaget fra grunnlagsdokumentet holdt, og hadde vist seg riktige, ville også det gitt full utbygging til Voss, med god margin. Flertallet mener det haster å komme i gang med utbygging, og viser til at noen muligheter for å komme raskere i gang med bygging er beskrevet i meldingen og i svar på spørsmål 50. Det vil også være viktig å vurdere kostnadsreduserende tiltak. Flertallet mener at det er viktig å snu alle stener for å finne muligheter til å komme raskere i gang, slik at veien kan ferdigstilles raskest mulig, og viser til muligheten med å starte bygging gjennom bompenger i første periode. Flertallet legger dette til grunn slik det fremgår av svar på spørsmål 50, og at

byggestart blir senest i 2022. Arbeidet som gjøres for å ytterligere redusere kostnader og videre fremskynde prosjektet, skal ha målsetting om å kunne realisere byggestart i 2021 som opprinnelig tiltenkt.

Flertallet viser til at Arbeiderparti-leder Jonas Gahr Støre og Senterparti-leder Trygve Slagsvold Vedum uttalte til Bergens Tidende 31. mai 2017 at de ønsket å fremskynde bygging. Støre uttalte:

«Med vårt forslag kan vi komme i gang i 2021 og være ferdig i 2025–26»

Videre på spørsmål fra journalisten om det ville komme midler i budsjettet, sa Støre:

«– Det er ambisjonen.»

Arbeiderparti-representant Magne Rommetveit uttalte videre:

«Han forteller at Ap har funnet plass til to ekstra milliarder i første periode og én milliard i siste periode.

– Det blir tre ekstra milliarder slik at man kan begynne byggingen av vei og jernbane parallelt. Da kan man begynne byggingen i 2021, slik alle trodde man skulle før pressekonferansen til Erna & Co i Arna.»

Flertallet merker seg at både Senterpartiet og Arbeiderpartiet har satt av 2 mrd. kroner i første periode og 1 mrd. kroner i andre periode til jernbane-prosjektet i sine alternative planer. Flertallet setter spørsmålsteget ved om dette er tilstrekkelig til å realisere byggestart i 2021, og om ferdigstilling så tidlig som 2025 er mulig. Det vil forutsette 4–5 års byggetid, som er raskere enn tidligere antydte fra Statens vegvesen, og oppsiktsvekkende raskt for det som omtales som landets mest kompliserte veiprojekt.

Flertallet viser videre til at dette er et av mange prosjekter som prioriteres frem av disse to partiene, og hvor begge prioriterer å fremskynde flere prosjekter enn de har midler til å finansiere. Det vises til beskrivelse i andre merknader. Flertallet vil derfor understreke at velgerne ikke kan feste lit til noen av prosjektene Arbeiderpartiet eller Senterpartiet går inn for, ettersom det er uklart hvilke av løftene partiet ender opp med å finansiere hvis de får regjeringsmakt.

Flertallet viser endelig til at til tross for omtale i flere merknader, og en ambisjon om en byggeplan der strekningen til Stanghelle er ferdig i 2025/26, prioriterer verken Senterpartiet eller Arbeiderpartiet midler til planlegging eller videre bygging fra Stanghelle til Voss.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet mener det er påkre-

vet å komme i gang med utbyggingen av ny veg og jernbane mellom Arna og Voss, og vil derfor bruke 3 mrd. kroner mer enn hva som er foreslått av regjeringen i planperioden til jernbanedelen av fellesprosjektet Arna–Stanghelle. Prosjektet blir med dette fullfinansiert. Fellesprosjektet Arna–Stanghelle vil være et særskilt prioritert prosjekt, jf. omtale av dette i stortingsmeldingen om NTP 2014–2023, for å sikre rasjonell gjennomføring av prosjektet og oppstart så tidlig som mulig i første seksårsperiode.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet mener E16 Stanghelle–Arna og jernbane på samme strekningen er en av de viktigste prosjektene å få startet opp. Strekningen er svært rasutsatt og trafikkarfarlig, og jernbanen har svært lav standard og lav hastighet. Dette medlem viser til at den rød-grønne regjeringen startet arbeidet med ny vei og bane på strekningen da vi startet opp arbeidet med KVV (konseptvalgutredning). At regjeringen nå ikke leverer på gjennomføring av denne viktige og farlige strekningen, er urovekkende.

Disse medlemmer legger inn de manglende 3 mrd. kroner for jernbaneprojektet, der to av dem ligger i første planperiode. Et slikt opplegg vil sikre oppstart av prosjektet i 2021, felles utbygging av vei og bane, og finansiering av hele prosjektet i NTP-perioden. Disse medlemmer mener at K5-alternativet for Bergen–Voss må legges til grunn for det videre arbeidet.

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til Senterpartiets alternative NTP-opplegg der blir flyttet 3 mrd. kroner fra andre planperiode til første for veiprojektet.

E16 Ringveg øst, Arna–Vågsbotn

Komiteen, viser til merknad under korridor 4, om at prosjektet sees i sammenheng med E39 Vågsbotn–Klauvaneset.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til E16 Ringveg øst, strekningen Arna–Vågsbotn.

Prosjektet omfatter bygging av firefelts veg mellom Arna og Vågsbotn i Bergen kommune. Disse medlemmer viser til at E16 Ringveg øst, Arna–Vågsbotn, er foreslått med oppstart etter 2024 fra Høyre- og Fremskrittsparti-regjeringen.

Disse medlemmer viser til at til tross for de betydelige økonomiske rammene som forslaget til Nasjonal transportplan 2018–2029 legger opp til, er det knapt midler til å følge opp bindingene eller gjennomføre andre nødvendige tiltak. Konsekvensen er at mange prosjekter som tidligere lå inne i regjeringen Stoltenberg IIs transportplan for perioden 2018–2023, nå er skjøvet ut til slutten av 2020-tallet eller er

ute av planen. Disse medlemmer viser til at kostnadsøkning er forklaringen på at mange av prosjektene er skjøvet ut i tid eller at planavgrensningene er endret. Disse medlemmer mener det i mange av prosjektene er aktuelt med tidligere oppstart enn i siste seksårsperiode, slik det er foreslått av Høyre- og Fremskrittsparti-regjeringen. Dette avhenger av hvor langt planarbeidene har kommet, og om det i tilfelle kan være aktuelt å la bompengeselskapet finansiere byggeplan og byggestart, eventuelt tillate forhåndsinnkreving eller parallellinnkreving. Disse medlemmer vil peke på at det bør være mulig med byggestart tidligere enn 2024 for E16 Ringvei øst, Arna–Vågsbotn i Hordaland, og viser videre til Arbeiderpartiets forslag om midler til framskyndelse av prosjekter.

E134 Strømsåstunnelen, nytt tunneløp

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til E134 Strømsåstunnelen, nytt tunneløp i Buskerud, hvor prosjektet omfatter bygging av nytt tunneløp i Strømsåstunnelen i Drammen. Tunnelen vil få nødutganger mellom løpene, noe som vil sikre rask og sikker evakuering av trafikantene ved eventuell brann i tunnelen.

Disse medlemmer viser til at E134 Strømsåstunnelen, nytt tunneløp er foreslått med oppstart etter 2024 fra Høyre- og Fremskrittsparti-regjeringen. Disse medlemmer merker seg at til tross for de betydelige økonomiske rammene som forslaget til Nasjonal transportplan 2018–2029 legger opp til, er det knapt midler til å følge opp bindingene eller gjennomføre andre nødvendige tiltak. Konsekvensen er at mange prosjekter som tidligere lå inne i regjeringen Stoltenberg IIs transportplan for perioden 2018–2023, nå er skjøvet ut til slutten av 2020-tallet eller er ute av planen. Disse medlemmer viser til at kostnadsøkning er forklaringen på at mange av prosjektene er skjøvet ut i tid eller at planavgrensningene er endret. Disse medlemmer mener det i mange av prosjektene er aktuelt med tidligere oppstart enn i siste seksårsperiode, slik det er foreslått av Høyre- og Fremskrittsparti-regjeringen. Dette avhenger av hvor langt planarbeidene har kommet, og om det i tilfeller kan være aktuelt å la bompengeselskapet finansiere byggeplan og byggestart, eventuelt tillate forhåndsinnkreving eller parallellinnkreving. Disse medlemmer vil peke på at det bør være mulig med byggestart tidligere enn 2024 for E134 Strømsåstunnelen i Buskerud og viser videre til Arbeiderpartiets forslag om midler til framskyndelse av prosjekter.

E134 Vågsli–Røldal

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til E134 Vågsli–Røldal i Telemark og

Hordaland, hvor prosjektet inngår i planene for ny vintersikker veg på en strekning av E134 over Haulikfjell. Prosjektet vil styrke E134 som hovedforbindelse mellom Østlandet og Vestlandet. Vel halvparten av strekningen legges i tunnel. Disse medlemmer viser til at E134 Våglid–Røldal er foreslått med oppstart etter 2024 fra Høyre- og Fremskrittsparti-regjeringen.

Disse medlemmer merker seg at til tross for de betydelige økonomiske rammene som forslaget til Nasjonal transportplan 2018–2029 legger opp til, er det knapt midler til å følge opp bindingene eller gjennomføre andre nødvendige tiltak. Konsekvensen er at mange prosjekter som tidligere lå inne i regjeringen Stoltenberg IIs transportplan for perioden 2018–2023, nå er skjøvet ut til slutten av 2020-tallet eller er ute av planen. Disse medlemmer viser til at kostnadsøkning er forklaringen på at mange av prosjektene er skjøvet ut i tid eller at planavgrensningene er endret. Disse medlemmer mener det i mange av prosjektene er aktuelt med tidligere oppstart enn i siste seksårsperiode, slik det er foreslått av Høyre- og Fremskrittsparti-regjeringen. Dette avhenger av hvor langt planarbeidene har kommet, og om det i tilfelle kan være aktuelt å la bompengeselskapet finansiere byggeplan og byggestart, eventuelt tillate forhåndsinnkreving eller parallellinnkreving. Disse medlemmer vil peke på at det bør være mulig med byggestart tidligere enn 2024 for E134 Våglid–Røldal i Telemark og Hordaland og viser videre til Arbeiderpartiets forslag om midler til framskyndelse av prosjekter.

E16 Oppheim–Skulestadmoen

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at E16 er en viktig forbindelse mellom Øst- og Vestlandet. E16 mellom Oppheim og Skulestadmoen er en ulykkesbelastet strekning. Disse medlemmer viser til at strekningen E16 Oppheim–Skulestadmoen er prioritert i Nasjonal transportplan 2014–2023, og er derfor uenig med Høyre- og Fremskrittsparti-regjeringen når prosjektet E16 Oppheim–Skulestadmoen ikke er foreslått i ny Nasjonal transportplan 2018–2029. Disse medlemmer mener det er viktig å øke standarden på vegen, noe som vil øke trafikksikkerheten og framkommeligheten. Disse medlemmer viser til Arbeiderpartiets forslag hvor prosjektet E16 Oppheim–Skulestadmoen i utgangspunktet prioriteres i andre periode. Disse medlemmer vil imidlertid peke på at det bør være mulig med byggestart tidligere enn 2024 for E16 Oppheim–Skulestadmoen og viser videre til Arbeiderpartiets forslag om 5,1 mrd. kroner til framskyndelse av prosjekter.

Jernbaneinvesteringer i korridor 5

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

Disse medlemmer viser for øvrig til sitt forslag om at de gjeldende ambisjonene for utbyggingen av de fire InterCity-strekningene skal videreføres og at InterCity-utbyggingen skal tilføres mer midler i kommende planperiode.

Disse medlemmer vil videre peke på behovet for opprustning av Bergensbanen, spesielt bygging av flere kryssningsspor. Etter disse medlemmers oppfatning er det svært gledelig og helt nødvendig at det nå bygges ny tunnel gjennom Ulriken, og at det planlegges bygget nytt dobbeltspor mellom Bergen stasjon og Fløen. Når prosjektene på strekningen Bergen–Arna er gjennomført, er det etter disse medlemmers oppfatning nødvendig å gå videre med planene for ny jernbanetrasé på hele strekningen mellom Voss og Arna. Dette gjennomføres som fellesprosjekt med ny E16.

Ringeriksbanen

Komiteens medlem fra Senterpartiet er glad for at regjeringen avklarer byggestart til 2021 istedenfor 2021/2022. Dette medlem holder likevel fast ved byggestart i løp av 2019, noe som er realistisk ut fra fremdriften i dagens planlegging.

Kongsbergbanen

Komiteens medlem fra Senterpartiet mener jernbanen må skape den framtidsette kollektivtransporten på strekningen Kongsberg–Oslo–Gardermoen. Økt frekvens til to tog i timen til Hokksund og videre til Kongsberg vil være et vesentlig bidrag til å nå målene om økt kollektivandel, flerkjernet utvikling på Østlandet, redusert klimautslipp og næringsutvikling. De positive effektene av InterCity-satsingen i Østlandsområdet vil dermed kunne bli enda større. Det må settes av midler til å utrede tiltak som kan sikre to tog i timen fra Drammen til Hokksund innen 2025 og videre til Kongsberg senest innen 2030.

Dobbeltspor Stanghelle–Arna

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig

Folkeparti og Venstre, viser til merknader under prosjektet E16 Stanghelle–Arna.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet mener det er påkrevet å komme i gang med utbyggingen av ny veg og jernbane mellom Arna og Voss, og vil derfor bruke 3 mrd. kroner mer enn hva som er foreslått av regjeringen i planperioden til jernbanedelen av fellesprosjektet Arna–Stanghelle. Prosjektet blir med dette fullfinansiert. Fellesprosjektet Arna–Stanghelle vil være et særskilt prioritert prosjekt, jf. omtale av dette i stortingsmeldingen om NTP 2014–2023, for å sikre rasjonell gjennomføring av prosjektet og oppstart så tidlig som mulig i første seksårsperiode.

14.2.8 Korridor 6: Oslo–Trondheim med armer til Måløy, Ålesund og Kristiansund

KORRIDORENS ROLLE OG BETYDNING I TRANSPORTSYSTEMET

Komiteen viser til at korridoren knytter sammen den sørlige og nordlige delen av landet. I tillegg har korridoren et nettverk av forbindelser som er viktige for transport mellom Nord-Vestlandet og Sørøst-Norge. Korridoren omfatter også forbindelser mellom Trøndelag og Sverige. Fisk, fiskeprodukter og møbler er viktige eksportvarer. Alle transportformer er representert i korridoren.

Komiteen har merket seg at jernbanestrekningen Oslo–Trondheim står for 58 pst. av markedsandelen på godstransport. Den internasjonale trafikken er også betydelig. Bl.a. er Trondheim havn, jernbaneterminalen Alnabru og Oslo lufthavn Gardermoen viktige i så måte.

Riksveginvesteringer i korridor 6

E6 Ringeby–Otta, strekningen Sjoa–Otta

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til E6 Ringeby–Otta i Oppland, strekningen Ringeby–Frya, hvor prosjektet innebærer bygging av tofelts veg med midt-rekkverk og forbikjøringsfelt. Ringeby–Frya er den siste delen av E6-utbyggingen mellom Ringeby og Otta i Oppland.

Disse medlemmer viser til at E6 Ringeby–Otta er foreslått med oppstart etter 2024 fra Høyre- og Fremskrittsparti-regjeringen.

Disse medlemmer merker seg at til tross for de betydelige økonomiske rammene som forslaget til Nasjonal transportplan 2018–2029 legger opp til, er det knapt midler til å følge opp bindingene eller gjennomføre andre nødvendige tiltak. Konsekvensen er at mange prosjekter som tidligere lå inne i regjeringen Stoltenberg IIs transportplan for perioden 2018–

2023, nå er skjøvet ut til slutten av 2020-tallet eller er ute av planen. Disse medlemmer viser til at kostnadsøkning er forklaringen på at mange av prosjektene er skjøvet ut i tid eller at planavgrensningene er endret. Disse medlemmer mener det i mange av prosjektene er aktuelt med tidligere oppstart enn i siste seksårsperiode, slik det er foreslått av Høyre- og Fremskrittsparti-regjeringen. Dette avhenger av hvor langt planarbeidene har kommet, og om det i tilfelle kan være aktuelt å la bompengeselskapet finansiere byggeplan og byggestart, eventuelt tillate forhåndsinnkreving eller parallellinnkreving. Disse medlemmer vil peke på at det bør være mulig med byggestart tidligere enn 2024 for E6 Ringeby–Otta (Ringeby–Frya) i Oppland og viser videre til Arbeiderpartiets og Senterpartiets forslag om midler til framskyndelse av prosjekter.

Disse medlemmer viser til at første etappe av E6 Ringeby–Otta, strekningen Frya–Sjoa, åpnet i desember 2016. Disse medlemmer viser videre til Prop. 51 S (2012–2013) der det framgår at når første etappe av E6 Ringeby–Otta åpnes, skal det etableres fire bomstasjoner på ny E6 mellom Frya og Sjoa, og to på eksisterende E6. Det framgår videre at når andre etappe åpnes, skal det etableres tre nye bomstasjoner, og at det samme bompengeprovenyet da skal fordeles på seks bomstasjoner på ny E6, og tre på gamle E6.

Disse medlemmer vil understreke at dersom andre etappe tidsmessig ikke bygges som forutsatt, vil finansieringsopplegget virke helt urimelig sett fra trafikantenes side. En utsettelse av andre etappe vil dessuten være svært urasjonelt, i tillegg til at det åpenbart vil være i strid med intensjonene slik de ble oppfattet i arbeidet med finansieringen av E6 Sjoa–Otta.

Disse medlemmer viser til at regjeringen og samferdselsministeren en rekke ganger har uttalt at de ønsker å bygge veg helhetlig og sammenhengende for dermed også å kunne bygge billigere. Disse medlemmer deler denne tilnærmingen. Det vil være urasjonelt og i strid med uttalt politikk dersom ikke utbygging av E6 Ringeby–Otta gjennomføres sammenhengende.

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

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

Dessverre ble forslaget ikke vedtatt. Disse medlemmer er fortsatt av den oppfatning at første

og andre etappe av E6 i Gudbrandsdalen burde vært bygget sammenhengende.

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til at det i behandlingen av NTP 2014–2023 er lagt til grunn helhetlig utbygging av strekningen, og prioriterer derfor gjennomføring av parsellen i første del av planperioden i tråd med tidligere vedtak.

Dette medlem viser også til Senterpartiets alternative budsjett for 2017 der Senterpartiet prioriterer oppstart av prosjektet, og videre til Senterpartiets alternative opplegg for NTP der prosjektet er flyttet frem.

E6 Ringeby–Otta, strekningen Ringeby–Frya

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, ønsker å presisere viktigheten av at videre utbygging av E6 gjennom Gudbrandsdalen prioriteres. Flertallet vil fremheve at før E6-utbygging av parsellen Elstad–Frya kan starte, må dagens vannverk i Ringeby flyttes. Flertallet ønsker på denne bakgrunn å presisere at Statens vegvesen innenfor sine rammer skal prioritere regulering og flytting av vannverket i første del av planperioden, slik at et nytt vannverk blir ferdig innen 2021. Dette er viktig for å kunne prioritere en sammenhengende E6-utbygging gjennom hele Gudbrandsdalen ved neste rullering av transportplanen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til E6 Ringeby–Otta i Oppland, strekningen Ringeby–Frya, hvor prosjektet innebærer bygging av tofelts veg med midt-rekkverk og forbikjøringsfelt. Ringeby–Frya er den siste delen av E6-utbyggingen mellom Ringeby og Otta i Oppland.

Disse medlemmer viser til at E6 Ringeby–Otta er foreslått med oppstart etter 2024 fra Høyre- og Fremskrittsparti-regjeringen.

Disse medlemmer merker seg at til tross for de betydelige økonomiske rammene som forslaget til Nasjonal transportplan 2018–2029 legger opp til, er det knapt midler til å følge opp bindingene eller gjennomføre andre nødvendige tiltak. Konsekvensen er at mange prosjekter som tidligere lå inne i regjeringen Stoltenberg IIs transportplan for perioden 2018–2023, nå er skjøvet ut til slutten av 2020-tallet eller er ute av planen. Disse medlemmer viser til at kostnadsøkning er forklaringen på at mange av prosjektene er skjøvet ut i tid eller at planavgrensningene er endret. Disse medlemmer mener det i mange av prosjektene er aktuelt med tidligere oppstart enn i siste seksårsperiode, slik det er foreslått av

Høyre- og Fremskrittsparti-regjeringen. Dette avhenger av hvor langt planarbeidene har kommet, og om det i tilfelle kan være aktuelt å la bompengeselskapet finansiere byggeplan og byggestart, eventuelt tillate forhåndsinnkreving eller parallellinnkreving. Disse medlemmer vil peke på at det bør være mulig med byggestart tidligere enn 2024 for E6 Ringeby–Otta (Ringeby–Frya) i Oppland og viser videre til Arbeiderpartiets og Senterpartiets forslag om midler til framskyndelse av prosjekter.

Disse medlemmer viser til at første etappe av E6 Ringeby–Otta, strekningen Frya–Sjoa, åpnet i desember 2016. Disse medlemmer viser videre til Prop. 51 S (2012–2013) der det framgår at når første etappe av E6 Ringeby–Otta åpnes, skal det etableres fire bomstasjoner på ny E6 mellom Frya og Sjoa, og to på eksisterende E6. Det framgår videre at når andre etappe åpnes, skal det etableres tre nye bomstasjoner, og at det samme bompengeprovenyet da skal fordeles på seks bomstasjoner på ny E6, og tre på gamle E6.

Disse medlemmer vil understreke at dersom andre etappe tidsmessig ikke bygges som forutsatt, vil finansieringsopplegget virke helt urimelig sett fra trafikantenes side. En utsettelse av andre etappe vil dessuten være svært urasjonelt, i tillegg til at det åpenbart vil være i strid med intensjonene slik de ble oppfattet i arbeidet med finansieringen av E6 Sjoa–Otta.

Disse medlemmer viser til at regjeringen og samferdselsministeren en rekke ganger har uttalt at de ønsker å bygge veg helhetlig og sammenhengende for dermed også å kunne bygge billigere. Disse medlemmer deler denne tilnærmingen. Det vil være urasjonelt og i strid med uttalt politikk dersom ikke utbygging av E6 Ringeby–Otta gjennomføres sammenhengende.

Disse medlemmer viser til behandlingen av statsbudsjettet for 2017 der Arbeiderpartiet fremmet følgende forslag i Stortinget:

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

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

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til at det i behandlingen av NTP 2014–2023 er lagt til grunn helhetlig utbygging av strekningen. Dette medlem registrerer at det nå er god framdrift på planarbeidet på denne parsellen, og prioriterer statlige midler tidlig i andre planperiode. Dette medlem legger til grunn at prosjektet eventuelt kan

startes opp så raskt som mulig i første planperiode gjennom delfinansiering fra bompengeselskapet som krever inn bompenger på parsellen Frya–Sjoa som allerede er åpnet.

Rv. 706 Sluppen bru med tilknytninger

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, peker på muligheten som finnes innenfor Miljøpakken til å forskuttere bygging av strekningen dersom det er ønsket lokalt.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til rv. 706 Sluppen Bru med tilknytninger. Byggingen av en ny bru skal fullføre det overordnede hovedvegnettet rundt Trondheim, også for gående og syklende, og gjør at gjennomgangstrafikken føres utenom sentrum av Trondheim. 12 300 kjøretøyer bruker brua daglig. Dagens Sluppen bru ble bygd på 50-tallet og er i svært dårlig forfatning.

Disse medlemmer viser til at Statens vegvesen de siste årene hatt månedlige kontroller av brua, og at det under de siste kontrollene vinter 2017 har blitt avdekket materialtretthet i stålbjelkene under brua. Det vurderes nå gjennom ytterligere undersøkelser å eventuelt innføre nedsatt akseltrykk for de tyngste kjøretøyene, det vil si fra ti til åtte tonn. Det betyr at det ikke lenger kan kjøre vogntog og lignende andre store kjøretøyer over brua. Disse medlemmer vil peke på at det i stor grad umuliggjør en omlegging av gjennomgangstrafikken i Trondheim Sentrum.

Disse medlemmer viser til at Høyre- og Fremskrittsparti-regjeringen i forslag til Nasjonal transportplan foreslår å bevilge 100 mill. kroner i første seksårsperiode og 700 mill. kroner i perioden 2024–2029. Disse medlemmer merker seg at det betyr en betydelig forsinkelse av byggingen av ny bru, som ikke vil bli ferdigstilt før en gang mellom 2025–2029. Dette vil få store konsekvenser for framkommeligheten til næringstransporten og omleggingen av transportsystemet i Trondheim.

Disse medlemmer viser til at arbeidet med reguleringsplanen for Nydalsbrua er inne i sluttfasen. Det er lagt opp til et endelig vedtak av reguleringsplan i desember 2017. Byggestart vil være mulig sommer/høst 2019. Disse medlemmer viser videre til at med anslått byggeperiode på 2,5 år ville brua, dersom finansieringen hadde vært klar, kunne stått ferdig i 2022. Disse medlemmer mener byggingen av ny Sluppen bru er et svært viktig prosjekt som må framskyndes. Disse medlemmer vil peke på muligheten for byggestart tidligere enn 2024 ved å tillate forskuttering av byggingen av Miljøpakken i Trondheim, noe disse medlemmer

støtter. Videre viser disse medlemmer til Arbeiderpartiets forslag om å bevilge 300 mill. kroner mer enn Høyre- og Fremskrittsparti-regjeringen i første seksårsperiode, slik at den statlige andelen fordeles med totalt 400 mill. kroner i første periode og 400 mill. kroner i andre periode. Dette vil lette betydelig på lånefinansieringskostnadene Miljøpakken vil få ved å måtte lånefinansiere en forskuttering, da Miljøpakken vil kunne låne opp en mindre andel. Disse medlemmer viser til at dette betyr mer vei for pengene, og mener dette er en riktig framskyndelse av et viktig veiprosjekt i Trondheim.

Rv. 4 Roa–Gran grense, inkl. Jaren–Amundrud

Komiteen viser til lokalpolitiske vedtak i Gran og Lunner kommunestyre hvor det legges til grunn at prosjektet Jaren–Amundrud utvides til Jaren–Lygnebakken og at plassering av bomstasjon flyttes. Komiteen er positive til en slik justering av prosjektet innenfor de økonomiske rammene som NTP fastsetter for Roa–Gran grense og Jaren–Amundrud, og ber regjeringen i dialog med lokale myndigheter raskt legge til rette for at en slik endring kan gjennomføres uten unødvendig forsinkelse.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet har registrert at det lokalt er ønskelig å utvide strekningen innenfor samme økonomiske ramme, slik at en strekning forbi området på Lygna kan utbedres i sammenheng med utbyggingen. Dette vil medføre en lengre sammenhengende strekning med oppgradert vegstandard, og at det andre bomsnittet kan plasseres nord for Lygna skisenter. Disse medlemmer støtter dette.

Omkjøringsveg Elverum

Komiteen viser til at en nordlig omkjøringsveg forbi Elverum kan bidra til at trafikken til og fra Trysil, Engerdal og Sverige via rv. 3/25 kan ledes utenom sentrum i Elverum, og viser til at det i NTP fremgår at dette skal utredes.

Rv. 3 – Utbedringsstrekning

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til at rv. 3 sammen med E6 er to hovedveier som binder Nord- og Sør-Norge sammen, og at en stor andel av tungtransporten går på rv. 3. Flertallet er opptatt av å bedre både framkommeligheten og trafikksikkerhet. Utbedring av de parsellene som er mest ulykkesutsatt skal prioriteres. Det mest ulykkesutsatte området på rv. 3 mellom Elverum og Sør-Trøndelag er Lonåsen. Dette er en smal og svingete

strekning som har flere alvorlige ulykker. Flertallet forventer at Statens vegvesen prioriterer utbedring av Lonåsen innenfor de midlene som er satt av til strekningsvise utbedringer på rv. 3.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at på strekningen Oslo–Trondheim velger de fleste av de tyngste og lengste kjøretøyene rv. 3 som alternativ rute til E6 grunnet lavere høydeforskjell, kortere reiseavstand og at veien aldri er vinterstengt. Strekningen er stedvis smal og har dårlig standard. Disse medlemmer mener det er viktig å få sikret tilfredsstillende standard også gjennom Østerdalen. Disse medlemmer viser til at strekningen var en del av Nasjonal transportplan 2014–2023. Disse medlemmer viser til Arbeiderpartiets alternative forslag hvor strekningen rv. 3 Østerdalen er et eget riksvegprosjekt med 500 mill. kroner.

Disse medlemmer viser til at rv. 3 Korsan–Gullikstad ifølge plangrunnlaget nå inngår i prosjektet rv. 3 Tynset–Gullikstad som er et større prosjekt. Disse medlemmer forutsetter at det legges opp til at det tidligere prosjektet Korsan–Gullikstad i handlingsprogrammet blir foreslått gjennomført som del av utbedringsstrekningene på rv. 3.

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til at regjeringen i meldingen har foreslått strekningsvise tiltak. Veien har flere parseller som har stort behov for utbedring, og dette medlem vil løfte prosjektene inn i investeringsbudsjettet. Frigjorte midler i potten for strekningsvise tiltak nyttes til forsering av gjenværende tiltak og eventuelt nye prosjekter.

Rv. 15 Strynefjellet

Komiteen viser til at det er stort behov for å ruste opp Strynefjellstunnelene til dagens sikkerhetskrav, og at forholdene er langt under det man kan forvente for en viktig fjellovergang. Komiteen viser til at det har vært behov for grundig utredning av hvilke tiltak som bør gjennomføres for en langsiktig utbedring av rv. 15 Strynefjellet, og at kvalitetssikring av siste utredning pågår. Komiteen merker seg at siste utredning peker på B1 som den løsningen med best måloppnåelse, og viser til at denne innebærer en lang tunnel med en mulig fylkesveiarml til Geiranger.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, imøteser en rask konklusjon for strekningen, slik at prosjektet er aktuelt for neste rullering av Nasjonal transportplan.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet vil peke på at det bør være mulig med byggestart tidligere enn 2024 for rv. 15 Strynefjellet, og viser videre til Arbeiderpartiets forslag om 5,1 mrd. kroner til framskyndelse av prosjekter.

E136 Dombås–Ålesund med tilknytninger

Rv. 15 Strynefjellet med arm til Geiranger

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til at prosjektet er i KS1-fase og at veien er en viktig transportvei for Nord-Vestlandet, og en viktig vei for reiselivsdestinasjonen Geiranger. Dette medlem prioriterer oppstart i siste del av andre planperiode.

E136 Veblungsnes

Komiteen viser til at det er satt av totalt 1,6 mrd. kroner til E136 Flatmark–Monge–Marstein og E136 Brustuglia i Nasjonal transportplan 2018–2029. Denne strekningen er den viktigste transportåren inn og ut av Møre og Romsdal, og kalles med rette «Eksportveien E136». Komiteen viser til at vi nå får løst de største flaskehalsene på E136 i Romsdalen, noe som vil bidra til en tryggere og mer fremkommelig vei spesielt for tungtrafikken. Komiteen viser til at det også er behov for å finne en bedre trafikkløsning forbi tettstedet Veblungsnes, både for å skape bedre boforhold, men ikke minst for å bedre trafikk sikkerheten for lokalbefolkningen.

Komiteen ber Samferdselsdepartementet vurdere om det er mulig å finne en løsning forbi Veblungsnes innenfor rammen av de statlige midlene som er satt av til E136 Romsdalen.

Rv. 70 Flatvadura, øvre og nedre

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at skredsikringsprosjektet rv. 70 Flatvadura, øvre og nedre, i Møre og Romsdal, omfatter bygging av et skredoverbygg for å sikre to skredpunkter med middels skredfaktor. Disse medlemmer viser til Arbeiderpartiets forslag om å fremskynde skredsikringsprosjektet rv. 70 Flatvadura, øvre og nedre, til første seksårsperiode i Nasjonal transportplan 2018–2023. Disse medlemmer viser til Arbeiderpartiets forslag om å fremskynde skredsikringsprosjektet rv. 70 Flatvadura, øvre og nedre, og foreslår 150 mill. kroner til første seksårsperiode i Nasjonal transportplan 2018–2023.

Rv. 70 Hoelsand

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at skredsikringsprosjektet rv. 70 Hoelsand i Møre og Romsdal omfatter bygging av et skredoverbygg for å sikre et skredpunkt med middels

skredfaktor. Disse medlemmer viser til Arbeiderpartiets forslag om å fremskynde skredsikringsprosjektet rv. 70 Hoelsand til første seksårsperiode i Nasjonal transportplan 2018–2023. Disse medlemmer viser til Arbeiderpartiets forslag om å fremskynde skredsikringsprosjektet rv. 70 Hoelsand og foreslår 150 mill. kroner til første seksårsperiode i Nasjonal transportplan 2018–2023.

Rv. 4 Nittedal

Komiteen viser til at rv. 4 Kjøl–Rotnes er et prioritert veiprosjekt i Oslopakke 3. Omleggingen av rv. 4 på strekningen Kjøl–Rotnes planlegges i pakken for oppstart i tidsrommet 2019–2020 for å sikre fremkommelighet for kollektivtrafikk og for å realisere tettstedsutvikling i nye Nittedal sentrum (Rotnes-området) i tråd med vedtatt plan for areal og transport i Oslo og Akershus. Komiteen viser til at det er satt av 680 mill. kroner i revidert Oslopakke 3 til bygging av 3 000 meter kollektivfelt fra Kjøl til Rotneskrysset i Nittedal, inkludert 900 m omlegging av rv. 4 i Nittedal sentrum. Komiteen viser til at Oslopakke 3 forutsetter et statlig bidrag på 20 pst., eller 170 mill. kroner. Komiteen mener det er viktig at prosjektet gjennomføres, og at staten skal ta sin andel. Komiteen vil derfor be regjeringen prioritere midler til strekningen gjennom en omprioritering innenfor post 30 Riksveginvesteringer fra programområdene i første planperiode.

Komiteen viser til at den langsiktige løsningen for rv. 4 nord for Oslo er en tunnel under Rotnes, slik at trafikken ledes utenfor sentrum på en effektiv måte. Komiteen viser til at det er beskrevet i NTP at dette skal vurderes. Komiteen vil peke på at det kan være aktuelt å benytte planleggingsmidler til en slik løsning i planperioden.

Rv. 4 Kjøl–Rotnes

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til at prosjektet er prioritert i Oslopakke 3, og at det er et viktig prosjekt for å utvikle kommunesenteret i Nittedal kommune. Disse medlemmer prioriterer derfor statlige midler til prosjektet, i tråd med det som er forutsatt i Oslopakke 3.

Rv. 4 Hagantunnelen

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til at rv. 4 nytt løp Hagantunnelen var prioritert i NTP 2014–2023. Dette medlem legger derfor til grunn oppstart av prosjektet i andre planperiode, etter at ny vei forbi Rotnes er fullført.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til rv. 4 Hagantunnelen i Nittedal kommune i Akershus, hvor prosjektet omfatter bygging av et ekstra tunnellop. Disse medlemmer viser til at strekningen rv. 14 Hagantunnelen er prioritert i Nasjonal transportplan 2014–2023, og er derfor uenig med Høyre- og Fremskrittsparti-regjeringen når prosjektet rv. 4 Hagantunnelen ikke er foreslått i ny Nasjonal transportplan 2018–2029. Disse medlemmer mener det er viktig å øke standarden på vegen med trygge tunneler med nok kapasitet, noe som vil øke trafikksikkerheten og framkommeligheten spesielt for tungtransport. Disse medlemmer viser til Arbeiderpartiets forslag hvor prosjektet rv. 4 Hagantunnelen i utgangspunktet prioriteres i andre periode. Disse medlemmer vil peke på at det bør være mulig med byggestart tidligere enn 2024 for rv. 4 Hagantunnelen og viser videre til Arbeiderpartiets forslag om 5,1 mrd. kroner til framskyndelse av prosjekter.

Jernbaneinvesteringer i korridor 6

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet anser Gjøvikbanen som en viktig banestrekning på Østlandet med stort passasjerpotensial for pendlertrafikk. Etter disse medlemmers oppfatning er det mulig uten altfor store investeringer å utvikle banestrekningene til å kunne frakte større transportvolum enn hva situasjonen er i dag. Disse medlemmer er kjent med at passasjertallet har økt de siste årene, til tross for at det er investert relativt begrenset med midler. På Gjøvikbanen er det behov for flere kryssingsspor, nytt hensettingsspor på Jaren, bedre strømforsyning og annen generell opprusting. Etter disse medlemmers oppfatning må målet være å få reisetida Gjøvik–Oslo ned i halvannen time – med timesavganger begge veger.

Disse medlemmer vil nok en gang peke på den utfordrende driftssituasjonen for Dovrebanen de senere år. Disse medlemmer mener at en stabil driftssituasjon på Dovrebanen vil være et av de viktigste bidragene for å opprettholde andelen gods på bane mellom Oslo og Trondheim.

Disse medlemmer er opptatt av at det nå er viktig å komme videre med dobbeltsporutbyggingen på strekningene Venjar–Langset og Kleverud–Sørli, og videre nordover gjennom Hamar og fram til Lillehammer. Disse medlemmer vil på det sterkeste henstille til at det ikke oppstår forsinkelser eller utsettelse, slik at målet om dobbeltspor til Hamar innen 2024 og til Lillehammer innen 2030 kan realiseres.

Disse medlemmer viser for øvrig til sitt forslag om at de gjeldende ambisjonene for utbyggingen av de fire InterCity-strekningene skal videreføres og

at InterCity-utbyggingen skal tilføres mer midler i kommende planperiode.

Nordby Park

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, er positive til planene om innfartsparkering på Nordby Park nord for Jessheim sentrum. I tilknytning til denne flyttes eksisterende Nordby stasjon til Nordby Park.

Flertallet viser til at planene gjennomføres med privat finansiering. Flertallet vil videre vektlegge behovet for et godt samarbeid mellom kommune, utbygger og Bane NOR.

Elektrifisering Rørosbanen

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til at den rød-grønne regjeringen bevilget penger for å utrede elektrifisering av Rørosbanen. Dette medlem viser til at en elektrifisering vil gjøre jernbanen mer konkurransedyktig for transport av gods mellom landsdelene, med de positive miljøgevinstene dette vil ha. Dette medlem prioriterer derfor oppstart av elektrifisering på Rørosbanen i andre planperiode.

Gjøvikbanen

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til at KVV Gjøvikbanen/rv. 4 anbefaler en omlegging av Gjøvikbanen i nytt dobbeltspor mellom Oslo og Roa. Disse medlemmer vil understreke betydningen prosjektet har for reisetiden for persontrafikken på Gjøvikbanen og godstrafikken på Bergensbanen og Sørlandsbanen, og muligheten for å bygge en moderne togstrekning som gir mulighet for å spre veksten nordover fra hovedstaden. Disse medlemmer forutsetter at planene samordnes med de utbyggingsplaner som ligger i KVV OsloNavet.

Dovrebanen og Raumabanen

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til mulighetsstudien for Dovrebanen og Raumabanen som er utført for disse strekningers jernbaneforum. Disse medlemmer mener to timers frekvens for Dovrebanen Trondheim–Oslo er et viktig kollektivtiltak, som vil sikre at flere reisende kan bruke tog på hele eller deler av strekningen. Disse medlemmer vil prioritere krysningsspor på Engan og dermed starte realiseringen av et bedre gods- og persontogtilbud på Dovrebanen. Disse medlemmer mener videre at det er viktig å sikre materiell som kan inngå i en slik framtidig løsning.

Disse medlemmer mener utbygging av indre InterCity må fullføres med dobbeltspor til Hamar sentrum.

Valdresbanen

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til at fagetatene anbefalte å formelt legge ned jernbanestrekningene Kragerøbanen, Namsosbanen, Numedalsbanen og Valdresbanen, noe regjeringen ikke har valgt å innstille på. Strekningen Dokka–Fagernes på Valdresbanen har blitt lagt ned formelt, men Strekningen Dokka–Eina gjenstår. Siste ordinære tog på denne strekningen gikk i 1988, og det er lite trolig at det blir startet opp igjen togdrift på denne strekningen. Disse medlemmer viser til at manglende formell nedleggelse av banen båndlegger store arealer. Dette er særlig en utfordring i Dokka sentrum der en lokalt ønsker å benytte arealet til andre formål enn en jernbane som ikke er i drift.

14.2.9 Korridor 7: Trondheim–Bodø med armer til svenskegrensen

KORRIDORENS ROLLE OG BETYDNING I TRANSPORTSYSTEMET

Komiteen viser til at korridoren er den sentrale ferdselsåren mellom Nord- og Sør-Norge, og for lokaltrafikk i og mellom Helgeland- og Saltenregionen og mellom Namdalen og Innherred. Områdene mellom Melhus, Trondheim og Steinkjer er i ferd med å utvikles til en felles arbeids-, bo- og serviceregion. Nordland har stor fiskeeksport med omfattende fiskeindustri og oppdrettssektor. Olje- og gassvirksomheten har også gitt virksomhet på land innen administrasjon, forsyningsbaser og leverandørindustri på strekningen Stjørdal–Harstad. Turisttrafikken til Nord-Norge har økt mer enn for resten av landet de senere år. Jordbruk og foredling av mat er også viktige næringer med store transportbehov i korridor 7.

Riksveginvesteringer i korridor 7

E6 Helgeland Nord

Komiteen viser til at E6 Helgeland Nord er et viktig veiprojekt. Komiteen har merket seg svar på spørsmål 10, hvor det fremkommer at det vil være kostnadsbesparende å gjennomføre de siste to delparsellene på Helgeland Nord, sammen med det øvrige prosjektet.

Komiteen viser til at kostnadene har økt markant i prosjektet, og at Rana kommune og Nordland fylkeskommune har foreslått endringer i bompengeprogget slik at det er mulig å gjennomføre de to siste delstrekningene i Helgeland Nord-prosjektet. Komiteen fremmer med bakgrunn i det følgende forslag:

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

E6 Helgeland nord, Krokstrand sentrum–Bolna

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at det er lagt inn 450 mill. kroner til ferdigstillelse av E6 Helgeland Nord i siste seksårsperiode, forutsatt at man finner en løsning som forutsatt lokalt/regionalt i første periode vil disse medlemmer stille disse midlene tilgjengelig for utbygging av ny flyplass på Mo i Rana.

E6 Helgeland nord

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser også til at det i Vegpakke E6 Helgeland Nord heller ikke ferdigstilles G/S veg Bjerka–Finneidfjord, nytt kryss E6 Korgen og ny krysning av E6 ved Hauknes i Rana som planlagt. Alle disse prosjektene er viktige trafikksikkerhetsprosjekt som man ber om blir prioritert inn under programområdetiltak i perioden.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at E6 binder Nord- og Sør-Norge sammen og er en viktig stamvei for både person- og næringstrafikk. Vegstrekningen fra Grong til Nordland grense planlegges utbedret delvis i dagens trasé og i ny trasé der det er nødvendig på grunn av for krappe svinger, humper eller dumper. Disse medlemmer viser til at strekningen var en del av Nasjonal transportplan 2014–2023. Disse medlemmer viser til Arbeiderpartiets alternative forslag hvor strekningen E6 Grong–Nordland grense er et eget riksvegprosjekt med 2 mrd. kroner.

E6 Selli–Asp

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til E6 Selli–Asp i Nord-Trøndelag, hvor prosjektet Trøndelag omfatter bygging av tofelts veg mellom Selli og Asp i Steinkjer kommune. Fra Selli til kryss med fv. 17 mot Namsos bygges vegen med midtrekkverk. Disse medlemmer viser til at E6 Selli–Asp er foreslått med oppstart etter 2024 fra Høyre- og Fremskrittsparti-regjeringen.

Disse medlemmer merker seg at til tross for de betydelig økonomiske rammene som forslaget til Nasjonal transportplan 2018–2029 legger opp til, er det knapt midler til å følge opp bindingene eller gjennomføre andre nødvendige tiltak. Konsekvensen er at mange prosjekter som tidligere lå inne i regjerin-

gen Stoltenberg II sin transportplan for perioden 2018–2023, nå er skjøvet ut mot slutten av 2020-tallet eller er ute av planen. Disse medlemmer viser til at kostnadsøkning er forklaringen til at mange av prosjektene er skjøvet ut i tid eller at planavgrensningene er endret. Disse medlemmer mener det i mange av prosjektene er aktuelt med tidligere oppstart enn i siste seksårsperiode slik det er foreslått Høyre- og Fremskrittsparti-regjeringens forslag. Dette kommer an på hvor langt planarbeidene har kommet, og om det i tilfeller kan være aktuelt å la bompengeselskapet finansiere byggeplan og byggestart, eventuelt tillate forhåndsinnkrevning eller parallellinnkrevning.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet vil peke på at det bør være mulig med byggestart tidligere enn 2024 for E6 Selli–Asp i Nord-Trøndelag og viser videre til Arbeiderpartiets forslag om midler til framskyndelse av prosjekter.

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til at dagens E6 på strekningen har stor trafikk, høy tungtrafikkandel samt dårlig standard på vegen, og at krysset mellom E6 og fv. 17 (Kystriksveien) er et viktig knutepunkt i landsdelen. Dette medlem prioriterer derfor oppstart av prosjektet i første planperiode. Videre vil dette medlem sikre opprusting av E6 Grong–Nordland grense i andre planperiode.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til sitt forslag om å ferdigstille utbyggingen av E6 Helgeland nord, Krokstrand–Bolna som vedtatt av Rana kommunestyre og Nordland fylkeskommune.

E6 Helgeland sør, Kappskarmo–Brattåsen–Lien

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til at prosjektet E6 Helgeland Sør, Kappskarmo–Brattåsen–Lien skulle hatt oppstart i gjeldende NTP periode. Disse medlemmer forventer oppstartsbevilgning i budsjett for 2018, slik at prosjektet blir igangsatt i 2018.

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til den igangsatte utbyggingen av E6 Helgeland nord, der strekningen Korgen–Bolna ventes fullført i 2019. De to nordligste delstrekningene Krokstrand sentrum og Krokstrand–Bolna er foreslått utsatt til siste del av planperioden. Dette medlem mener dette er svært uheldig og svekker den helhetlige utbyggingen av E6 på Helgeland. Derfor foreslår dette medlem å fullføre også disse delstrekningene i første planperiode. Videre foreslår dette medlem at strekningen Sørrelva–Borkamo på E6 gjen-

nom Saltdal i Nordland startes opp i første planperiode, slik at synergiene med utbyggingen av rv. 77 Tjernfjellet kan utnyttes maksimalt.

E6 Sørrelva–Borkamo

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til E6 Sørrelva–Borkamo i Nordland, hvor prosjektet omfatter utbedring av en strekning med smal og svingete veg i Saltdal kommune. Over-skuddsmasser fra den pågående tunnelbyggingen på rv. 77 gjennom Tjernfjellet vil bli benyttet i arbeide-
ne.

Disse medlemmer viser til at E6 Sørrelva–Borkamo er foreslått med oppstart etter 2024 fra Høyre- og Fremskrittsparti-regjeringen. Disse medlemmer merker seg at til tross for de betydelig økonomiske rammene som forslaget til Nasjonal transportplan 2018–2029 legger opp til, er det knapt midler til å følge opp bindingene eller gjennomføre andre nødvendige tiltak. Konsekvensen er at mange prosjekter som tidligere lå inne i regjeringen Stoltenberg II sin transportplan for perioden 2018–2023, nå er skjøvet ut mot slutten av 2020-tallet eller er ute av planen. Disse medlemmer viser til at kostnadsøkning er forklaringen til at mange av prosjektene er skjøvet ut i tid eller at planavgrensningene er endret. Disse medlemmer mener det i mange av prosjektene er aktuelt med tidligere oppstart enn i siste seksårsperiode slik det er foreslått i Høyre- og Fremskrittsparti-regjeringens forslag. Dette kommer an på hvor langt planarbeidene har kommet, og om det i tilfeller kan være aktuelt å la bompengeselskapet finansiere byggeplan og byggestart, eventuelt til- late forhåndsinnkreving eller parallellinnkreving. Disse medlemmer vil peke på at det bør være mulig med byggestart tidligere enn 2024 for E6 Sørrelva–Borkamo i Nordland og viser videre til Arbeiderpartiets forslag om midler til framskyndelse av prosjekter.

E14 Stjørdal–Meråker

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til at E14 Stjørdal–Meråker ikke har tilfredsstillende standard for dagens trafikkmengde. Dette medlem prioriterer derfor midler til raskere oppstart av prosjektet, slik at man kommer i gang så tidlig som mulig i andre planperiode.

Skredsikring i korridor 7

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til Senterpartiets opplegg for skredsikring, der skredsikringsprosjektene blir flyttet frem som en følge av økt ramme til formålet.

Jernbaneinvesteringer i korridor 7

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til behandlingen av Nasjonal transportplan 2014–2023, der en samlet komité understreket at Rana Gruber er den tyngste brukeren av Nordlandsbanen, at malmfrakten økes, og at det er behov for å forsterke linjen for å tåle større malmvogner. Disse medlemmer vil nok en gang understreke dette og ber om at midler til dette kan vurderes fra godspakken til jernbane. Disse medlemmer ser med bekymring på økningen i kjørevegsavgift for godstransport på jernbane, noe som kan ramme Rana Gruber og deres malmtransport svært hardt, og ber om at regjeringen iverksetter tiltak slik at dette ikke skjer. Disse medlemmer viser videre til at det er viktig snarest å få på plass tilstrekkelig kryssningsspor langs Nordlandsbanen slik at man kan øke kapasiteten. Disse medlemmer viser til at Nordlandsbanen er en av de første strekningene som vil ta i bruk det nye signal og sikrings-systemet ERTMS. Dette vil gi både økt kapasitet og bedre driftsstabilitet for både person og godstransport på strekningen.

Disse medlemmer mener videre det er viktig å øke frekvens og tilbud på Saltenpendelen og mener at dette er et viktig tiltak for å øke kollektivandelen i Bodø og Salten.

Nordlandsbanen

Komiteen merker seg at nasjonal signalplan legger opp til at ERTMS rulles ut på Nordlandsbanen som en av de første strekningene. Komiteen viser til at Nordlandsbanen har manuell trafikkstyring på strekningen Eiterstaum–Bodø. Utbygging av ERTMS på den strekningen vil redusere kostnadene for trafikkstyringen, gi noe økt praktisk kapasitet og forbedre togframføringssikkerheten.

Elektrifisering av Trønder- og Meråkerbanen

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til behandlingen av Nasjonal transportplan 2014–2023 i 2013 der en samlet komité understreker betydningen av at det samlede elektrifiserings- og moderniseringsprosjektet for Trønderbanen og Meråkerbanen igangsettes så raskt som mulig, og at videre planlegging av prosjektet tar utgangspunkt i at alle deler av prosjektet samordnes. Disse medlemmer vil understreke at det er gjennomført felles KVVU for veg og bane mellom Trondheim og Steinkjer, og at det er foretatt konseptvalg for strekningen som krever felles planlegging mellom de to etater. Disse medlemmer vil understreke viktigheten av at planleggingen av prosjektet gjennomføres så raskt og koordinert som mulig.

Disse medlemmer er skuffet over at Høyre- og Fremskrittsparti-regjeringen ikke har prioritert gjennomføringen av prosjektet, og ei heller har hatt fokus på framdriften av realiseringen av elektrifiseringen. Elektrifiseringen av Trønder- og Meråkerbanen er nå kraftig forsinket ut fra gjeldende Nasjonal transportplan 2014–2023, og ut fra regjeringens egne lovnader om oppstart i 2017 og ferdigstillelse i 2021. Disse medlemmer vil påpeke at når KS2 for elektrifiseringen av Trønderbanen og Meråkerbanen er godkjent, er det av stor betydning at de første anleggsarbeidene påbegynnes raskt og gjennomføres sammenhengende fram til planlagt ferdigstillelse. Disse medlemmer forutsetter at regjeringen prioriterer elektrifiseringen av Trønderbanen og Meråkerbanen, og at strekningen gis oppstartsbevilgning i forslag til statsbudsjett for 2018.

Disse medlemmer har merket seg at Jernbanedirektoratet også opplyser at en elektrifisering av Trønderbanen nå ikke vil medføre vesentlige ekstra-utgifter ved en senere beslutning om å bygge nytt dobbeltspor, og anser elektrifiseringen til å ha høyeste prioritert da prosjektet er gryteklart. Disse medlemmer støtter arbeidet med dobbeltspor Trondheim–Værnes og ber regjeringen sørge for nødvendige avklaringer slik at prosjektet kan prioriteres ved neste rullering av Nasjonal transportplan.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet har merket seg arbeidet med dobbeltspor Trondheim–Værnes, og at Bane NOR SF har anbefalt ny trasé i tunnel. Disse medlemmer er enig i den faglige anbefalingen om å legge dobbeltspor i tunnel også ut fra miljømessige konsekvenser av å skulle bygge et nytt spor i strandsonen.

Disse medlemmer mener dobbeltsporstandard mellom Trondheim og Værnes er et viktig tiltak for å øke konkuranseevnen for godstrafikken på jernbane, øke kapasiteten og frekvensen for persontrafikk, redusere reisetiden på hele Trønderbanen og i større grad for å inkludere jernbanen i kollektivtilbudet i Trondheimsområdet.

Nytt logistikknutepunkt i Trondheimsregionen

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, viser til at dagens godsterminal i Trondheimsregionen er lokalisert på Brattøra i Trondheim sentrum, og at det begrenser kapasiteten til terminalen på lang sikt. Flertallet viser til at lokalisering av godsterminal i Trondheimsregionen har vært utredet i mange omganger og gjennom mange tiår, og at det til tross for en KVU gjennomført for forrige regjering ikke kom noen avklaring den gang. Flertallet er tilfreds med at valget nå er tatt, og står fast på Torgård som

den endelige løsningen, slik at næringen og Trondheim samt omliggende kommuner kan planlegge ut fra det. Flertallet viser videre til at en flytting av godsterminalen sør for byen vil gi nærhet til de fleste av samlasterne i regionen og derigjennom være et bidrag til å flytte mer gods over på jernbane. En godsstrømsanalyse gjennomført av Logistica for Sør-Trøndelag fylkeskommune antyder at en ny godsterminal kan bidra til overføring av gods tilsvarende 60 000 trailere i året. Flertallet merker seg at bygging av trinn 1 av ny godsterminal på Torgård i Trondheim inngår i Godspakken, som har til formål å flytte mer gods over på jernbane. Flertallet viser til at i tillegg til de positive godsoverføringsbidragene vil flytting av godsterminalen frigjøre et stort areal i Trondheim sentrum like ved etablerte kollektivknutepunkt som sentralbanestasjonen, som vil legge til rette for omfattende og miljøvennlig byutvikling. Flertallet mener det er viktig at planlegging og gjennomføring av ny godsterminal trinn 1 gjennomføres raskest mulig.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til arbeidet med å etablere et nytt logistikknutepunkt i Trondheimsområdet. Etableringen av et nytt logistikknutepunkt vil ha positive effekter både for næringstransporten, for overføringsverdien av gods fra vei til bane, og for byutviklingen i Trondheim. Disse medlemmer mener også det på sikt er viktig å etablere terminalen som en gjennomkjøringsterminal. Disse medlemmer har merket seg at Høyre- og Fremskrittsparti-regjeringen tidligere har uttalt seg svært utålmodig om etableringen av en ny terminal, men at de gjennom fire år i regjering ikke har kommet særlig nærmere en realisering av prosjektet. Disse medlemmer viser til at Torgård sør for Trondheim tidligere er uttalt som ønsket lokasjon for den nye terminalen, uten at dette har vært endelig stadfestet gjennom noe vedtak. Disse medlemmer mener det nye logistikkutepunktet i Trondheimsområdet skal ligge på Torgård.

Disse medlemmer har også merket seg at det allerede har foregått en oppgradering av Heggstadmoen terminal som skal fungere i påvente av ny godsterminal på Torgård. Disse medlemmer vil imidlertid påpeke at vegsystemet inn og ut av den midlertidige terminalen og over til de store mottagerne av gods som er etablert på begge sider av Sandmoen kryss, må oppgraderes. Vegkrysset på E6 ved Sandmoen inn mot terminal er kapasitetsmessig sprengt, og er allerede en stor utfordring for mottakerne av godset. Disse medlemmer mener derfor det er viktig å jobbe videre med en oppgradering av vegsystemene ved vegkrysset på E6 Sandmoen uavhengig av nytt logistikknutepunkt.

Dobbeltspor Trondheim–Stjørdal

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, mener dobbeltspor mellom Trondheim og Stjørdal er et aktuelt tiltak. Bane Nor SF arbeider med avklaring av trasé. Dette arbeidet videreføres sammen med ytterligere teknisk planlegging på kommuneplannivå. Dobbeltsporet må vurderes på et senere tidspunkt, da prosjektet må få en nærmere avklaring før det kan sikres finansiering.

Kystinvesteringer i korridor 7

Ballstad havn

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at Ballstad fiskerihavn ikke er med i regjeringens forslag. Disse medlemmer mener det haster med å gjøre utbedringer i Ballstad havn for å kunne få en funksjonell havn. Disse medlemmer vil i sitt forslag at tiltak for utbedringer i Ballstad havn, kostnadsberegnet til 200 mill. kroner, gjennomføres i første seksårsperiode.

Gjennomseiling Liaskjæra

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at hovedleden mellom Leiaskjæra og Kjerringholmgrunnene er trang med liten passeringsavstand for møtende fartøy, og at en utvidelse av leden og utdyping til -13 meter vil redusere risikoen for kollisjoner og grunnstøtinger. Disse medlemmer vil i sitt forslag fremskynde farledstiltakene ved gjennomseiling Leiaskjæra, kostnadsberegnet til 90 mill. kroner fra andre planperiode til perioden 2018–2023.

Innseiling Mo i Rana

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til at regjeringen foreslår 65 mill. kroner i andre periode til utdyping av innseilingen til Toraneskaia i Mo i Rana havn, og at tiltaket vil styrke konkurranse. Flertallet merker seg innspill om at Mo i Rana KF og Mo Industripark AS har felles ambisjoner om å integrere havneavsnitt, og viser til at dette samarbeidet har mottatt tilskudd fra havnesamarbeidsordningen. Blant annet er det lokalt ønske om å planlegge utdyping av innseiling til ny dypvannskai. Flertallet mener det kan være hensiktsmessig å se utdyping av Toraneskaia og en eventuell ny, privatfinansiert dypvannskai og terminal i sammenheng, og ber regjeringen gå i dialog med lokale parter for et eventuelt spleiselag om gjennomføring av planlegging og utbygging.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at utdyping foran stamnetterminalen

Toraneskaia og oppgradering av merkingen inn Ranafjorden vil øke regulariteten og fleksibiliteten for større fartøy. Disse medlemmer merker seg at de planlagte tiltakene vil innebære at havna i Mo kan betjene større fartøy, vil gi mer effektiv havneterminal og gi langt større næringsareal ved bruk av massene, og at tiltakene samlet sett vil ha betydelig sikkerhetsmessig effekt.

Disse medlemmer foreslår å fremskynde bevilgningen til Innseiling Mo i Rana på 65 mill. kroner til første seksårsperiode (2018–2023) for å få til en raskere løsning for Mo i Rana havn. Disse medlemmer viser til at det planlegges store lokale investeringer i ny dypvannskai og ny felles intermodal terminal i Mo i Rana havn. Dette vil utvikle en nasjonalt viktig industriklynge, som kan ta i mot framtidens skip, og som er viktig i nordområdestrategien.

Disse medlemmer ber videre regjeringen vurdere statlige bidrag til denne satsingen gjennom ikke fordelte midler i godspakken for jernbane, midler til stamnettilknytning og ny investeringsordning for havner.

Disse medlemmer viser til at Mo i Rana havn mener at begge tiltakene kan løses innenfor rammen av 65 mill. kroner, og ber om at Kystverket legger til rette for dette.

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til at regjeringen foreslår 65 mill. kroner i andre periode til utdyping av innseilingen til Toraneskaia i Mo i Rana havn.

Dette medlem er kjent med at Mo i Rana havn KF og Mo Industripark AS har felles ambisjoner om å integrere havneavsnitt og funksjoner samt å realisere planer om en dypvannskai på et nytt egnet havneområde. Mangelen på sjødybde i havna begrenser konkurransekraften til en av de største industriklyngene i Norge.

Dette medlem ber regjeringen om å planlegge utdyping av innseiling til ny dypvannskai (Rana intermodale industriterminal). Det bør vurderes å integrere de to statlige farledstiltakene i Mo i Rana havn for å øke effektene, spare kostnader og samordne håndteringen av forurenset sjøbunn. Det må også åpnes for dialog med lokale parter om et spleiselag og forskuttering for gjennomføring.

Ballstad fiskerihavn

Komiteens medlem fra Senterpartiet mener det er nødvendig å få avklart utbygging av Ballstad havn i Vestvågøy kommune i Nordland.

Ny godsroute sjø Bodø–Alta

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet ser med bekymring

på den økte godsmengden på veg, og vil understreke betydningen av å gjøre aktive grep for å etablere godsruiter langs sjø. Disse medlemmer viser til at nedleggingen av godsruiten Tege, som gikk mellom Bodø Tromsø og Alta, har ført til betydelig økning av gods på veg. Disse medlemmer viser til at jernbanen stopper i Bodø, og at denne godsruiten var en naturlig forlengelse av godstransporten ved bruk av jernbanen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet ber derfor om at man må få på plass nye gode fraktløsninger på sjø for å redusere belastningen på veg, og viser til Arbeiderpartiets alternative NTP, som har midler til slike satsinger.

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til Senterpartiets kystpakke for kystprosjektene i korridoren.

14.2.10 Korridor 8: Bodø–Narvik–Tromsø–Kirkenes med arm til Lofoten og armer til grensene mot Sverige, Finland og Russland

KORRIDORENS ROLLE OG BETYDNING I TRANSPORTSYSTEMET

Komiteen viser til at korridoren er meget langstrakt; det er over 1 330 km langs landevegen mellom Bodø og Kirkenes. Bosetting og næringsliv ligger i stor grad ved kysten. Korridoren har stor betydning for næringslivet i Nord-Norge. Petroleumsnæringen er i sterk vekst i landsdelen. På Ofotbanen transporteres enorme mengder jernmalm mellom Kiruna og Narvik, noe som gjør dette til banestrekningen med størst godstransport i Norge. Lange avstander gjør at fly dominerer persontransport til og fra korridoren.

Riksveginvesteringer i korridor 8

Hålogalandsveien

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til at E10/rv. 85/rv. 83 mellom Sortland, Harstad og Evenes, Hålogalandsveien, berører syv kommuner og to fylkeskommuner. Flertallet viser til at prosjektet E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukta var prioritert i NTP 2014–2023 med oppstart i slutten av siste periode, og at det var satt av om lag 1 mrd. statlige kroner i perioden 2018–2023. Flertallet mener derfor det ikke er riktig når Senterpartiet skriver at utgangspunktet var et helhetlig vegprosjekt, siden utgangspunktet var NTP 2014–2023 som samferdselsministeren fra Senterpartiet fremmet, der prosjektet var avgrenset på nettopp samme måte. Flertallet

viser videre til at planleggingen har vist at det opprinnelige kostnadsanslaget var for lavt, og kostnaden er nå nær tredoblet fra 2 960 mill. kroner til 8 400 mill. kroner. Flertallet prioriterer 4,4 mrd. kroner i perioden 2018–2023, som er over en firedobling av beløpet som var satt av i NTP 2014–2023. Prosjektet er dermed å betrakte som betydelig fremskyndet, sammenlignet med den planen. I NTP 2014–2023 var også prosjektet utpekt som et såkalt «særskilt prioritert prosjekt», hvor blant annet statlig plan inngikk. Dette gjaldt imidlertid den samme prosjektavgrensningen. Flertallet er tilfreds med at regjeringen har sett bort fra prosjektavgrensningen i NTP 2014–2023 når oppdraget om statlige reguleringsplan ble gitt, slik at det nå er utarbeidet reguleringsplan for hele Hålogalandsveien.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til at Hålogalandsveien i utgangspunktet var et helhetlig vegprosjekt som skulle strekke seg fra Hålogalandsbrua til Evenes, fra Tjeldsundbru til Harstad (møter Harstadpakken) og til og med Sortland bru.

OPS-prosjektet er nå kuttet i tre ender, som fører til at Hålogalandsveien ikke fullføres i sin helhet. Målsettingen med å knytte Hålogalandsregionen sterkere sammen og full utnyttelse av bo- og arbeidsregionen vil først bli realisert ved å finansiere og bygge hele vegprosjektet samtidig. Det er ingen logisk grunn til å kutte vegprosjektet inn mot Harstad og Sortland. Da vil man heller ikke oppnå den trafiksikkerhetsmessige gevinsten som er forutsatt. Det er i disse områdene bosettingen er størst og mangler blant annet gang- og sykkelveger. Dette medlem ber om at en ved neste rullering av NTP får klargjort videre fremdrift.

E8 Sørbotn–Laukslett

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet beklager at tidligere vedtak om statlig plan for vestre trasé ble opphevet av regjeringen Solberg, og at prosjektet har fått en forsinkelse på fire til seks år. Disse medlemmer vil påpeke at det vestre alternativet til trasé både viser en klart bedre samfunnsøkonomisk nytte enn det østlige og er betydelig billigere å bygge. Den vestre vegtraseen ville vært like godt egnet for en eventuell fremtidig tunnel gjennom Tromsdalstinden samt for tilrettelegging for en Ullsfjordforbindelse.

Av hensyn til behovet for å gjennomføre bygging av vegen så raskt som mulig vil disse medlemmer likevel støtte prosjektet slik det foreligger. Disse medlemmer vil understreke behovet for en prioritering i første del av planprogrammets seksårsperiode.

Bypakke Narvik og tunnel Narvik

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, viser til at trafikken til og fra Ofotbanen gir mye tungtrafikk gjennom Narvik sentrum. Det er et behov for å legge E6 i trasé utenfor bykjernen for å redusere de trafikale problemene og luftforurensningen. Flertallet har merket seg at Narvik er villige til å bekoste omkring 70 pst. av en ny bytunnel som bompenge for å få start på prosjektet. Flertallet har registrert at Nordland fylkeskommune og Narvik kommune er opptatt av å løse denne situasjonen og er positive til å gå i dialog om en løsning for byen, med sikte på neste rullering av NTP.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at E6 går gjennom Narvik sentrum, denne strekningen har mye tungtrafikk som også forsterkes av trafikken til og fra Ofotbanen, som har sitt endepunkt i Narvik.

Disse medlemmer viser videre til at Narvik sentrum hadde 32 dager med helsefarlig luftkvalitet i 2016. Det setter Narvik på 2. plass i svevestøvforurensning på landsbasis. Barnehager og skoler med beliggenhet nær sentrum har hatt perioder med restriksjoner for opphold ute. Miljødirektoratet har pålagt Narvik kommune å gjennomføre tiltak. Disse medlemmer viser til at man ved å legge E6 i tunnel utenom sentrum vil løse problemene. Tunnelen var med i fagetatenes grunnlagsdokument.

Disse medlemmer vil derfor be Statens vegvesen igangsette snarest et arbeid sammen med Nordland Fylkeskommune og Narvik kommune om en bypakke Narvik som realiseres som ett bompengeprosjekt, i to trinn:

1. Narviktunnelen med en høy grad av bompengefinansiering, jf. Nordland Fylkeskommune og Narvik kommunes prinsippvedtak om en bompengefinansiert bypakke Narvik.
2. Miljøtiltak gjennom sentrum av Narvik.

Prosjektet fremmes i egen proposisjon til Stortinget så snart som mulig.

Disse medlemmer foreslår 200 mill. kroner til oppstart i perioden 2018–2023, og viser til vårt NTP-forslag.

E10 Nappstraumen–Å

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at skredsikringsprosjektet E10 Nappstraumen–Å i Nordland omfatter sikring av syv skredpunkter i Flakstad og Moskenes kommuner mot snøskred. Punktene har varierende skredfaktor fra høy til lav. I tillegg inngår utbedring av eksisterende

veg. Disse medlemmer viser til Arbeiderpartiets forslag om å fremskynde deler av skredsikringsprosjektet E10 Nappstraumen–Å til første seksårsperiode i Nasjonal transportplan 2018–2023 og foreslår 370 mill. kroner til første seksårsperiode i Nasjonal transportplan 2018–2023.

E6 Grasnes

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at skredsikringsprosjektet E6 Grasnes i Troms omfatter bygging av tunnel eller voll for å sikre fire skredpunkter i Storfjord kommune. Punktene har middels skredfaktor. Disse medlemmer viser til Arbeiderpartiets forslag om å fremskynde skredsikringsprosjektet E6 Grasnes til første seksårsperiode i Nasjonal transportplan 2018–2023 og foreslår 200 mill. kroner til første seksårsperiode i Nasjonal transportplan 2018–2023.

E6 Kvæangsfjellet sør

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at skredsikringsprosjektet E6 Kvæangsfjellet sør i Troms omfatter bygging av tunnel for å sikre to skredpunkter i Nordreisa kommune. Punktene har middels skredfaktor. Disse medlemmer viser til Arbeiderpartiets forslag om å fremskynde skredsikringsprosjektet E6 Kvæangsfjellet sør til første seksårsperiode i Nasjonal transportplan 2018–2023 og foreslår 200 mill. kroner til første seksårsperiode i Nasjonal transportplan 2018–2023.

Rv. 93 Kløfta

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at skredsikringsprosjektet rv. 93 Kløfta i Finnmark omfatter bygging av tunnel for å sikre tre punkter i Alta kommune mot snø- og steinskred. Punktene har middels skredfaktor. I tillegg vil vegstandarden bli bedret ved at strekninger med dårlig kurvatur og stigning blir eliminert. Disse medlemmer viser til Arbeiderpartiets forslag om å fremskynde skredsikringsprosjektet rv. 93 Kløfta i Finnmark til første seksårsperiode i Nasjonal transportplan 2018–2023 og foreslår 400 mill. kroner til første seksårsperiode i Nasjonal transportplan 2018–2023.

Rv. 93 og 94

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, mener det er viktig å legge til rette for effektive og gode veiløsninger for Finnmark, og vil fremheve økende oljeaktivitet samt åpne muligheter for ny næringsutvikling. I denne sammenheng mener flertallet at man skal se på

muligheten for og utrede etablering av en ny kystriksvei. Flertallet vil videre vise til at det i planperioden skal gjennomføres utbedringer av rv. 94 og at det i planperiodens første del skal gjennomføres rassikringsutbedringer på rv. 93. Flertallet mener at dette er grep som vil gi sikrere og mer effektive transportløsninger for Finnmark i planperioden. Flertallet viser også til prosjektet E6 Kvænangsfjellet, som er av stor betydning for Finnmark. Prosjektet er prioritert inn i første planperiode i NTP 2018–2029. Flertallet har også merket seg at Finnmark fylkeskommune har gitt et ønske om at et eventuelt mindre forbruk på utbedring av rv. 94 kan benyttes på rv. 93. Flertallet ser positivt på dette.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at rv. 94 fra Skaidi til Hammerfest skal oppgraderes til en moderne riksvegstandard. Oppgraderingen innebærer at dagens veglinje i hovedsak beholdes, men vegbredden skal økes, svinger rettes ut, bruer skiftes og steder med rasfare og problem vinterstid skal utbedres. Det skal også bygges gang- og sykkelveg på deler av strekningen. Disse medlemmer viser til at strekningen var en del av Nasjonal transportplan 2014–2023. Disse medlemmer viser til Arbeiderpartiets alternative forslag hvor strekningen rv. 94 Skaidi–Hammerfest er et eget riksvegprosjekt med 1.3 mrd. kroner.

E6 Kråkmofjellet sør

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til E6 Kråkmofjellet sør i Nordland, hvor prosjektet omfatter utbedringer av E6 sør for Kråkmofjellet. Disse medlemmer viser til at E6 Kråkmofjellet sør er foreslått med oppstart etter 2024 fra Høyre- og Fremskrittsparti-regjeringen

Disse medlemmer merker seg at til tross for de betydelig økonomiske rammene som forslaget til Nasjonal transportplan 2018–2029 legger opp til, er det knapt midler til å følge opp bindingene eller gjennomføre andre nødvendige tiltak. Konsekvensen er at mange prosjekter som tidligere lå inne i regjeringen Stoltenberg II sin transportplan for perioden 2018–2023, nå er skjøvet ut mot slutten av 2020-tallet eller er ute av planen. Disse medlemmer viser til at kostnadsøkning er forklaringen til at mange av prosjektene er skjøvet ut i tid eller at planavgrensningene er endret. Disse medlemmer mener det i mange av prosjektene er aktuelt med tidligere oppstart enn i siste seksårsperiode slik det er foreslått Høyre- og Fremskrittsparti-regjeringens forslag. Dette kommer an på hvor langt planarbeidene har kommet, og om det i tilfeller kan være aktuelt å la bompengeselskapet finansiere byggeplan og byggestart, eventuelt tillate forhåndsinnkreving eller parallellinnkreving. Disse medlemmer vil peke på

at det bør være mulig med byggestart tidligere enn 2024 for Kråkmofjellet sør i Nordland og viser videre til Arbeiderpartiets forslag om midler til framskyndelse av prosjekter.

E6 Ulsvågskaret

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til E6 Ulsvågskaret i Nordland, hvor prosjektet omfatter bygging av tunnel. Disse medlemmer viser til at E6 Ulsvågskaret er foreslått med oppstart etter 2024 fra Høyre- og Fremskrittsparti-regjeringen. Disse medlemmer merker seg at til tross for de betydelig økonomiske rammene som forslaget til Nasjonal transportplan 2018–2029 legger opp til, er det knapt midler til å følge opp bindingene eller gjennomføre andre nødvendige tiltak. Konsekvensen er at mange prosjekter som tidligere lå inne i regjeringen Stoltenberg II sin transportplan for perioden 2018–2023, nå er skjøvet ut mot slutten av 2020-tallet eller er ute av planen. Disse medlemmer viser til at kostnadsøkning er forklaringen til at mange av prosjektene er skjøvet ut i tid eller at planavgrensningene er endret. Disse medlemmer mener det i mange av prosjektene er aktuelt med tidligere oppstart enn i siste seksårsperiode slik det er foreslått i Høyre- og Fremskrittsparti-regjeringens forslag. Dette kommer an på hvor langt planarbeidene har kommet, og om det i tilfeller kan være aktuelt å la bompengeselskapet finansiere byggeplan og byggestart, eventuelt tillate forhåndsinnkreving eller parallellinnkreving. Disse medlemmer vil peke på at det bør være mulig med byggestart tidligere enn 2024 for E6 Ulsvågskaret i Nordland og viser videre til Arbeiderpartiets forslag om midler til framskyndelse av prosjekter.

Rv. 893 Sør-Varanger

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til at veien er viktig for aktiviteten i Sør-Varanger. Strekningen er på i overkant av 10 km, og i dårlig stand. Dette medlem prioriterer strekningsvise tiltak på veien i andre planperiode.

E6 Nordkjosbotn–Hatteng

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til E6 Nordkjosbotn–Hatteng i Troms, hvor prosjektet omfatter utbedring og omlegging av dagens veg på en strekning i Balsfjord og Storfjord kommuner. Aktuelle tiltak er breddeutvidelse, kurveutbedringer og forsterkning av vegens bæreevne. Disse medlemmer viser til at E6 Nordkjosbotn–Hatten er foreslått med oppstart etter 2024 fra Høyre- og Fremskrittsparti-regjeringen. Disse medlemmer merker seg at til tross for de betydelig økonomiske rammene som forslaget til Nasjonal transport-

plan 2018–2029 legger opp til, er det knapt midler til å følge opp bindingene eller gjennomføre andre nødvendige tiltak. Konsekvensen er at mange prosjekter som tidligere lå inne i regjeringen Stoltenberg II sin transportplan for perioden 2018–2023, nå er skjøvet ut mot slutten av 2020-tallet eller er ute av planen. Disse medlemmer viser til at kostnadsøkning er forklaringen til at mange av prosjektene er skjøvet ut i tid eller at planavgrensningene er endret. Disse medlemmer mener det i mange av prosjektene er aktuelt med tidligere oppstart enn i siste seksårsperiode slik det er foreslått i Høyre- og Fremskrittsparti-regjeringens forslag. Dette kommer an på hvor langt planarbeidene har kommet, og om det i tilfeller kan være aktuelt å la bompengeselskapet finansiere byggeplan og byggestart, eventuelt tillate forhåndsinnkreving eller parallellinnkreving. Disse medlemmer vil peke på at det bør være mulig med byggestart tidligere enn 2024 for E6 Nordkjosbotn–Hatteng i Troms og viser videre til Arbeiderpartiets forslag om midler til framskyndelse av prosjekter.

E8 Riksgrensen–Skibotn del II

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at E8 er en viktig godstransportrute mellom Nord-Norge og Finland. Disse medlemmer viser til at strekningen E8 Riksgrensen–Skibotn er prioritert i Nasjonal transportplan 2014–2023, og at deler av strekningen er utbedret. Disse medlemmer mener prosjektet i sin helhet må videreføres, og er uenig med Høyre- og Fremskrittsparti-regjeringen når prosjektet E8 Riksgrensen–Skibotn del II ikke er foreslått i ny nasjonal transportplan 2018–2029. Disse medlemmer mener det er viktig med tilstrekkelig breddeutviding, kurverettinger og noe omlegging av veg for å sikre en god nok standard på strekningen, noe som øker trafikksikkerheten og framkommeligheten spesielt for tungtransport. Disse medlemmer viser til Arbeiderpartiets forslag hvor prosjektet E8 Riksgrensen–Skibotn del II i utgangspunktet prioriteres i andre periode. Disse medlemmer vil peke på at det bør være mulig med byggestart tidligere enn 2024 for E8 Riksgrensen–Skibotn del II og viser videre til Arbeiderpartiets forslag om 5,1 mrd. kroner til framskyndelse av prosjekter.

Skredsikring i korridor 8

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til Senterpartiets opplegg for skredsikring der skredsikringsprosjektene blir flyttet frem som en følge av økt ramme til formålet.

Ofofbanen

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, ønsker å understreke viktigheten av en konsekvensutredning av dobbeltspor. Det er viktig at infrastrukturiltak på norsk og svensk side ses i sammenheng, og planlegging av første parsell skal vurderes dersom svenske myndigheter legger opp til kapasitetsøkende tiltak på Malm-banan. Den neste utbyggingen i Norge vil være dobbeltsporparsellen under Bjørnfjellplataet, som vil eliminere de mest rasutsatte strekningene og ivareta forsyningssikkerheten og eksportkorridoren til/fra Nord-Norge. Flertallet ser positivt på mulighetene for offentlig-privat samarbeid i prosjektet, og mener dette bør vurderes nærmere.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet vil understreke at i tillegg til malmtrafikken fra Kiruna til Narvik spiller Ofofbanen en stadig viktigere rolle i transportarbeidet mellom Nord-Norge og Sør-Norge.

Disse medlemmer vil påpeke behovet for kapasitetsutvidelse på Ofofbanen, og at det også bør tas høyde for å etablere dobbeltspor på hele strekningen. Disse medlemmer mener derfor det er nødvendig å gå videre med planleggingen av kapasitetsutvidelse på Ofofbanen i planperioden 2018–2029.

Disse medlemmer viser til at det er blitt hevdet at svenske myndigheter har besluttet å ikke bygge ut banen på svensk side av grensen. Disse medlemmer er gjort kjent med at så ikke medfører riktighet. Det riktige er at svenske myndigheter foreløpig ikke har besluttet hva som skal gjennomføres av investeringer på svensk side. Disse medlemmer mener derfor det er viktig at planleggingen av kryssingsspor/dobbeltspor på norsk side fortsetter i planperioden 2018–2029 og at norske myndigheter holder tett kontakt med svenske myndigheter i planleggingen.

Disse medlemmer mener at utbyggingen av strekningen Narvik-Kiruna best kan sikres gjennom at prosjektet blir definert som et særskilt prioritert prosjekt, hvor den norske og svenske staten er partnere gjennom gjensidig forpliktende avtaler. Disse medlemmer mener et slikt prosjekt må få en organisasjonsform som er hensiktsmessig, avklarte langsiktige finansieringsrammer og forpliktende avtaler om medfinansiering fra de største brukerne av banen.

Komiteens medlem fra Senterpartiet ønsker å understreke viktigheten av at konsekvensutredning av dobbeltspor og planlegging av første parsell på Ofofbanen gjennomføres snarest. Den første dobbeltsporparsellen under Bjørnfjellplataet vil eliminere de mest rasutsatte områdene og ivareta forsy-

ningsikkerheten og eksportkorridoren til/fra Nord-Norge. Det er viktig at arbeidet med å avklare modeller for organisering og finansiering av dobbeltsporet starter nå og ferdigstilles i god tid før neste rullering av NTP.

Kystinvesteringer i korridor 8

Engenes fiskerihavn, Innsegling Senjahopen og Kjøllefjord fiskerihavn

Komiteens medlem fra Senterpartiet mener det er beklagelig at de fleste fiskerihavnene først kommer til realisering i siste del av planperioden. Derfor foreslår dette medlem at Engenes og Kjøllefjord fiskerihavner utbygges i første planperiode, videre at innseiling til Senjahopen fullfinansieres i første planperiode.

Andenes fiskerihavn

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at Andøy kommune er en av Nordlands største fiskerikommuner og at Andenes havn har kort avstand til rike fiskefelter, og at de planlagte tiltakene innebærer at fiskerihavnen vil bli mer tilpasset moderne fartøy, samt tilrettelegging for kystflåten og mindre fartøy. Disse medlemmer vil peke på at de foreslåtte tiltakene også vil tilrettelegge for nytt nærings- og industriområde på ca. 113 000 m² i et område av havna som ikke er tilgjengelig i dag. Disse medlemmer merker seg at tiltakene samlet sett har en beregnet kostnad på 470 mill. kroner og at de er foreslått utført med halvparten i første planperiode, 2018–2023, og den resterende halvpart i andre planperiode, 2024–2029. Disse medlemmer er understreke at det er viktig ikke bare å komme i gang tidligere med tiltakene, men også å ferdiggjøre tiltakene i første planperiode, og vil derfor foreslå at hele investeringen blir gjennomført i første periode, 2018–2023. Disse medlemmer vil i den forbindelse også vise til Innst. 62 S (2016–2017), der man uttalte:

«Flertallet understreker i denne sammenhengen behovet for at regjeringen tar et helhetlig ansvar for å ivareta Andøy-samfunnet, for å i størst mulig grad redusere tap av arbeidsplasser og andre negative effekter av nedleggelsen. For å få til dette må det legges til rette for ekstraordinær statlig innsats og bevilges midler til gode og effektive omstillingsprogrammer, for å styrke næringslivet og bidra til etablering av nye arbeidsplasser på Andøya, slik at kommunen og regionen kan bygge opp en mer robust og variert næringsliv»

Disse medlemmer mener at man snarest må komme i gang med utbedringer av Andenes havn, og vil også vise til at Arbeiderpartiet i sitt alternative budsjett for 2017 foreslo 25 mill. kroner til oppstart av arbeidet allerede i inneværende år.

Innseiling Senjahopen

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til utviklingen når det gjelder fartøystyper og dypgående av disse, og ser klart behovet for utdyping ved Innseiling Senjahopen, som vil øke bruksverdien av industrikanalene og fiskeserviceanlegg. Disse medlemmer merker seg at forurensete mudringsmasser er planlagt deponert på land og gjort om til næringsarealer. Disse medlemmer viser til regjeringens forslag om at disse tiltakene skal finansieres med 39 mill. kroner i første planperiode og 100 mill. kroner i andre periode. Disse medlemmer vil i sitt forslag fremskynde de resterende 100 mill. kroner for at alle de planlagte tiltakene ved Innseiling Senjahopen kan utføres i første planperiode, 2018–2023.

Røst fiskerihavn

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at Røst fiskerihavn er viktig under det årlige skreifisket da et stort antall båter leverer og har behov for liggeplass. Disse medlemmer merker seg at havna ved dårlige værforhold er utsatt for tungsjø som medfører utfordrende liggeforhold. Disse medlemmer vil peke på at de planlagte tiltakene innebærer bygging av to skjermingsmoloer, utdyping og nymerking av i alt 13 objekter, som fører til bedre skjerming og bedre kapasitet på liggeplasser. Disse medlemmer vil i sitt forslag fremskynde tiltakene ved Røst fiskerihavn, kostnadsberegnet til 157 mill. kroner, fra andre planperiode til perioden 2018–2023.

Gjennomseiling Risøyrenna

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at Risøyrenna ligger nært opp til Risøyhavn, og at en grunne i leia skaper farlige situasjoner. Disse medlemmer merker seg at utdypingstiltaket vil flytte trafikken lenger unna havna, slik at passerende fartøy kan gå med redusert hastighet og skape mindre bølgepåkjenninger på kai og lossende båter. Disse medlemmer vil i sitt forslag fremskynde tiltakene ved gjennomseiling Risøya, kostnadsberegnet til 50 mill. kroner, fra andre planperiode til perioden 2018–2023.

Vannavalen fiskerihavn

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at utdyping av innseilingen til Vannavalen, fjerning av grunne i havneområdet og utdyping foran kommunal kai til -9 meter medfører at transporten i havneområdet blir sikrere og manøvreringsområdet større. Disse medlemmer merker seg også at mudringsmassene blir deponert til nye næringsarealer på land. Disse medlemmer vil i

sitt forslag fremskynde tiltakene ved Vannavalen fiskerihavn, kostnadsberegnet til 39 mill. kroner, fra andre planperiode til perioden 2018–2023.

Årviksand fiskerihavn

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at Årviksand fiskerihavn i dag er for grunn for den større kystfiskeflåten og for seinotbåter, og at flere av disse ikke kan levere fangsten til industrien på grunn av manglende dybder, selv om de fisker i områdene like utenfor Arnøya. Disse medlemmer merker seg at tiltaket omfatter utdyping og bygging av en sandfangermolo for å hindre oppgrunning i innseilinga til fiskerihavna. Disse medlemmer vil peke på at havna med disse tiltakene vil kunne betjene en større del av den større kystflåten, som vil få kortere tid ved leveringssted, og dermed et mer effektivt fiske og bedre kvalitet på fisken som leveres. Disse medlemmer vil i sitt forslag fremskynde tiltakene i Årviksand fiskerihavn, kostnadsberegnet til 82 mill. kroner, fra andre planperiode til perioden 2018–2023.

Havøysund fiskerihavn

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at store deler av Havøysund har liten dybde, liten plass til fartøy og ligger utsatt til for havstrøm og bølger. Disse medlemmer merker seg at tiltaket, som også gir avlastning for Havøysund havn, omfatter bygging av ny molo og utdyping av havnebassenget bak denne. Disse medlemmer vil også vise til at tiltaket gir tilgang på nye land- og havnearealer og kaier med stor dybde, og at dette vil øke utnyttingen av eksisterende infrastruktur og legge til rette for økt næringsaktivitet. Disse medlemmer vil i sitt forslag fremskynde tiltakene ved Havøysund fiskerihavn, kostnadsberegnet til 90 mill. kroner, fra andre planperiode til perioden 2018–2023.

Kamøyvær fiskerihavn

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet merker seg at fiskerihavnen i Kamøyvær ikke har kapasitet til flere fartøy, og at flere fartøy da må ligge uskjermet i fastfortøyninger. Disse medlemmer merker seg at tiltaket innebærer bygging av molo og utdyping av havneområdet, og at mudringsmassene vil bli benyttet til etablering av serviceareal for fiskere på land. Disse medlemmer registrerer at fiskemottaket har stor aktivitet med stort behov for liggeplass både for stedets fartøy og for fremmedflåte i sesongene. Disse medlemmer viser til at tiltaket vil være et viktig bidrag for å øke fangstene til landanlegget samt bedre kvaliteten på fisken som landes. Disse medlemmer vil i sitt

forslag fremskynde tiltakene ved Kamøyvær fiskerihavn, kostnadsberegnet til 35 mill. kroner, fra andre planperiode til perioden 2018–2023.

Kjøllefjord fiskerihavn

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at de planlagte tiltakene omfatter bygging av molo, forlengelse av eksisterende molo og utdyping i liggehavna ved fiskeindustrien. Disse medlemmer vil videre vise til at tiltaket innebærer skjerming for industrien samt muliggjøre anløp for større fartøy og øke tilgjengeligheten i dårlig vær. Disse medlemmer merker seg at mudringsmassene skal benyttes til nye næringsarealer på land. Disse medlemmer vil i sitt forslag fremskynde tiltakene ved Kjøllefjord fiskerihavn, kostnadsberegnet til 232 mill. kroner, fra andre planperiode til perioden 2018–2023.

Gamvik fiskerihavn

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til tiltakene med forlengelse av eksisterende molo og bygging av ny molo med lengde på 180 meter samt utdypingstiltak. Disse medlemmer registrerer at de planlagte tiltakene vil skjerme store deler av eksisterende fiskerihavn og gi nye liggeplasser for alle fartøy innenfor moloen. Disse medlemmer merker seg at tiltakene vil innebære bedre forutsigbarhet for fiskeindustrien når det gjelder leveranse og kvalitet på fisken, og at større fartøy kan anløpe havna ved dårlig vær. Disse medlemmer vil i sitt forslag fremskynde tiltakene i Gamvik fiskerihavn, kostnadsberegnet til 90 mill. kroner, fra andre planperiode til perioden 2018–2023.

Vardø fiskerihavn

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at tiltakene består i bygging av to skjermingsmoloer i indre havn i Vardø og utdyping innenfor disse. Disse medlemmer merker seg at tiltakene vil gi tiltrengt skjerming for den mindre delen av fiskeflåten, som i dag er utsatt for bølger fra nord som kommer rett inn i havna, og som har liggeforhold som medfører stor slitasje på både båter og flytebryggeanlegg. Disse medlemmer vil i sitt forslag fremskynde de planlagte tiltakene i Vardø fiskerihavn, kostnadsberegnet til 34 mill. kroner, fra andre planperiode til perioden 2018–2023.

Kiberg fiskerihavn

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at tiltakene ved Kiberg fiskerihavn består av utdyping og breddeutvidelse i selve havnen og i innseilingen til denne samt endring i molokonstruksjon og oppgradert merking. Disse med-

Le mmer vil understreke at tiltakene medfører bedre utnyttelse av eksisterende og planlagte kaier, tilrettelegger for flere brukere, gir tilgang til nye næringsreal på land og øker sikkerheten og fremkommeligheten i farleden. Disse medlemmer vil i sitt forslag fremskynde de planlagte tiltakene i Kiberg fiskerihavn, kostnadsberegnet til 77 mill. kroner, fra andre planperiode til perioden 2018–2023.

Gjennomseiling Raftsundet–Moldøra

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at Raftsundet og Moldøra daglig trafikkeres av et stort antall fartøy, blant annet er det en viktig del av Hurtigruteleden og en god del av godstrafikken mellom Lofoten og Vesterålen passerer sundet. Farleden er trang, og det er derfor behov for oppretting av denne samt utdyping og nymerking. Det settes av 191 mill. kroner i siste seksårsperiode til prosjektet.

Gjennomseiling Tjeldsundet

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at farleden gjennom Tjeldsundet er trang og medfører mange kursendringer i farvann med sterk strøm. Leden har behov for utdyping og utretting, samt nymerking. Det settes av 160 mill. kroner i siste seksårsperiode til prosjektet.

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til Senterpartiets kystpakke for kystprosjektene i korridoren.

15. Forslag fra mindretall

Forslag fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen sikre statlig finansiering av fiskerihavner.

Forslag 2

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

Forslag 3

Stortinget ber regjeringen etablere relevante forskningsprogrammer som følger utviklingen av en ny flyplass og ny bydel i Bodø, for å sikre at kunnskapen og erfaringene som bygges opp kan komme hele landet til nytte.

Forslag fra Arbeiderpartiet:

Forslag 4

Stortinget ber regjeringen legge frem et veikart for når man antar at ulike teknologier vil slå inn i samferdselssektoren.

Forslag 5

Stortinget ber regjeringen legge frem en strategi for et framtidig system for transport som baserer seg på delt mobilitet. Strategien må vurdere forhold som konkurranse, datatilgang og -eierskap, samt mobilitet som tjeneste og nødvendige lovendringer.

Forslag 6

Stortinget ber regjeringen utarbeide et nasjonalt prosjekt for utvikling av kunstig intelligens og ubemannet teknologi.

Forslag 7

Stortinget ber regjeringen om å legge frem et forslag som sikrer åpenhet om algoritmer som gir grunnlag for beslutninger som har vesentlig betydning for enkeltindivider eller samfunnet. Forslaget bør vurdere behovet for og hvem som eventuelt bør sertifisere og kontrollere slike algoritmer.

Forslag 8

Stortinget ber regjeringen legge fram en nasjonal strategi for droner, slik at potensialet for verdiskaping og nye arbeidsplasser kan utnyttes.

Forslag 9

Stortinget ber regjeringen om å benytte utviklingskontrakter, pilotprosjekter eller andre hensiktsmessige virkemidler for å fremme digitalisering av sjøtransporten.

Forslag 10

Stortinget legger til grunn at de fire InterCity-strekningene skal være ferdig utbygd med dobbeltspor innen 2030, og ber på denne bakgrunn regjeringen komme tilbake med en samlet plan for utbygging av de fire strekningene som ivaretar denne ambisjonen.

Forslag fra Senterpartiet:

Forslag 11

Stortinget ber regjeringen øke rammen i Nasjonal transportplan 2018–2029 med 7,17 mrd. kroner sammenlignet med rammen i Meld. St. 33 (2016–2017) og legge følgende endringer til grunn i det økonomiske opplegget (mill. kroner):

Tiltak	Tillegg/fratrekk 1. periode	Tillegg/fratrekk 2. periode
Endringar og nye tiltak vei	5030	1340
Endringar og nye tiltak bane	2000	2000
Endringar og nye tiltak kyst	1013	487
Breiband	3000	3000
Rassikring	1000	1000
Tunnelsikkerhetsforskriften	2000	300
Effektiviseringstiltak veg	3000	3000
Effektiviseringstiltak bane	5000	4000»

Forslag 12

Stortinget ber regjeringen legge frem en ordinær bompengeproposisjon for E39 Ålesund–Molde (Møre-aksen) til behandling i Stortinget innen utgangen av 2020.

Forslag 13

Stortinget ber regjeringen formelt legge ned jernbanestrekningen Dokka–Eina og frigjøre arealene til andre formål.

Forslag 14

Stortinget ber regjeringen utrede en modell der Vinmonopolet tar over salg av alkoholholdig vare på taxfreeutsalg ved norske lufthavner.

Forslag 15

Stortinget ber regjeringen sørge for en forpliktende utbyggingsplan for bredbånd.

Forslag 16

Stortinget ber regjeringen sette i gang et arbeid med kostnadsreduksjon innen drift, vedlikehold og utbygging av veier og jernbane.

Forslag 17

Stortinget ber regjeringen instruere Statens vegvesen om å regulere sidevegstrafikken i rundkjørin-

gen øst for Fetsundbrua i rushtiden, enten ved tilfartskontroll, rushtidsbom eller andre tiltak, for å prioritere trafikken på rv. 22.

16. Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av en samlet komité.

Komiteen viser til meldingen og ber Stortinget gjøre følgende

vedtak:

I

Stortinget ber regjeringen sikre en helhetlig og sammenhengende gjennomføring av alle delstrekningene som inngår i prosjektet E6 Helgeland Nord, og i samarbeid med lokale myndigheter finne løsnin-ger i tråd med de lokale og regionale myndigheters vedtak.

II

Meld. St. 33 (2016–2017) – Nasjonal transportplan 2018–2029 – vedlegges protokollen.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 12. juni 2017

Nikolai Astrup

leder og ordfører

VEDLEGG 1**Brev fra Samferdselsdepartementet v/samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 15. mai 2017****Feil i Meld. St. 33 (2016–2017) Nasjonal transportplan 2018–2029**

Under er en oversikt over feil i meldingen som Samferdselsdepartementet er kjent med.

SIDE 12

Det er én feil på side 12, siste delsetning i første avsnitt: Det skal være 25 (ikke 23) av prosjektene som vil bli fullfinansiert i perioden.

SIDE 57

I kapittel 4.1.6 står det: "Det ble i Meld. St. 22 (2015–2016) Nye folkevalgte regioner – rolle, struktur og oppgaver foreslått å overføre ansvaret for kjøp av innenlandske flyruter til de nye folkevalgte regionene".

Riktig setning skal være: "Det ble i Meld. St. 22 (2015–2016) Nye folkevalgte regioner – rolle, struktur og oppgaver foreslått å utrede en overføring av ansvaret for kjøp av innenlandske flyruter til de nye folkevalgte regionene".

SIDE 67

I kapittel 4.3.4 henvises det til "Difi-rapport 2016:2, Nytt veg og jernbanedirektorat?"

Riktig henvisning skal være Difi-rapport 2016:3, "Nytt veg- og jernbanedirektorat om driftsoppgaver i veg- og jernbaneforvaltningen".

SIDE 82

I siste hele setning i siste avsnitt i andre spalte skal det stå "... om lag -55 mrd. kr" (ikke mill. kr).

SIDE 100

I kapittel 5.8.2 står det nå: "Det vil ikke være til hinder for å inngå en bymiljøavtale eller byvekstavtale på et senere tidspunkt".

Riktig setning skal være: "Det vil ikke være til hinder for å inngå byvekstavtale på et senere tidspunkt".

SIDE 101

Det er feil henvisning til kapittel mot slutten av kapittel 5.8.4, hvor det står: "Disse tiltakene er nærmere beskrevet i kapittel 3 (punkt 3.3.3) og kapittel 11 (Alternativt kjernenett)". Alternativt kjernenett er omtalt i kapittel 12 og ikke i kapittel 11.

SIDE: 119

Under overskriften "Veg" står det nå:

"De neste tolv årene foreslår regjeringen å sette av en ramme på 2,4 mrd. kr til programområdet kollektivtiltak og universell utforming på riksvegnettet."

Det skulle stått:

"De neste tolv årene vil regjeringen sette av midler innenfor programområdepoten til kollektivtiltak og universell utforming på riksvegnettet."

SIDE 192

I første avsnitt etter strekpunktene heter det: "Den konkrete oppfølgingen for hver enkelt transportform er beskrevet sektorvis i kapittel 8.5".

Korrekt henvisning skal være: "Den konkrete oppfølgingen for hver enkelt transportform er beskrevet sektorvis i kapittel 9.5".

SIDE 260

Figur 13.2 Riksvegprosjekter i Sør-Norge:

Prosjektene E39 Ålesund–Molde (Møreaksen) og E39 Ådland–Svegatjørn (Hordfast) er markert med oransje farge (2018–2023). Dette er feil, prosjektene skulle vært markert med lilla (2024–2029).

SIDE 278

Tabell 13.7 Nøkkeltall og virkningsberegninger for E18 Retvet–Vinterbro:

Endring i antall drepte og hardt skadde pr. år skal være - 0,64 personer (og ikke + 0,64 personer).

SIDE 282

Tabell 13.9 Nøkkeltall og virkningsberegninger for E18 Lysaker–Strand:

Endring i antall drepte og hardt skadde pr. år skal være + 0,3 personer (og ikke - 0,3 personer)

SIDE 292

Planlegging Bringeland–Vassenden, som står under overskriften E39 Ålesund–Molde er ikke en del av denne strekningen, og skulle vært oppført under en overskrift med tittel "Andre tiltak langs E39". Dette gjelder også etterfølgende setning om at neste fase i ferjefri E39 i Møre og Romsdal er Hafast.

SIDE 298

Tabell 13.18 Nøkkeltall og virkningsberegninger for E16 Skaret–Hønefoss:

Endring i antall drepte og hardt skadde pr. år skal være - 2,1 personer (og ikke + 2,1 personer).

SIDE 314

Tabell 13.26 Nøkkeltall og virkningsberegninger for E6 Megården–Mørsviksbotn:

Endring i antall drepte og hardt skadde pr. år skal være - 0,4 personer (og ikke 0,4 personer).

SIDE 316

I siste setning under E10 Fiskebøl–Nappstrau- men står det: "Det tas i den videre planleggingen også høyde for at det over tid skal etableres gul midt- linje på strekningen Svolvær–Kabelvåg–Leknes, men at det har lavere prioritet enn øvrige tiltak".

Det skal stå: "Det tas i den videre planleggingen også høyde for at det over tid skal etableres gul midt- linje på strekningen Fiskebøl–Svolvær–Leknes, men at det har lavere prioritet enn øvrige tiltak".

Samferdselsdepartementet har i mai 2017 sendt brev til Statens vegvesen om dette.

SIDE 316

Det er under avsnittet om "Rv 93 Kløfta" falt ut overskrifter for omtalene av avlastingsveg for Alta sentrum og ny Kirkenes havn med adkomstveg. Disse omtalene hører ikke inn under rv 93 Kløfta, og skulle begge hatt egne overskrifter.

SIDE 320–324:

Presisering: Prosjektene som er listet opp i ved- legg 1 (side 320–324) er ikke justert for kompensasjon for premiebetaling til Statens pensjonskasse (SPK). Direkte sammenlikning med tabell 5.5 (side 91) er derfor ikke mulig. Kompensasjonen utgjør 355,2 mill. kr for hver av seksårsperiodene, og totalt 710,4 mill. kr i hele planperioden.

SIDE 324

I vedlegg 1 er det feil i summeringen på side 324. Summen er 670 mill. kr for mye for perioden 2018–2023 og 670 mill. kr for lite for perioden 2024–2029. Sum for perioden 2018–2023 skal være 55 986 mill. kr (og ikke 56 656 mill. kr). Sum for perioden 2024–2029 skal være 86 895 mill. kr (og ikke 86 225 mill. kr).

SIDE 325

I vedlegg 1 skal det for rv 13 Melkeråna–Årdal stå "stor usikkerhet i kostnadsoverslag" i stedet for 820 mill. kr i kolonnen "kostnadsoverslag/restbehov, statlige midler". I tillegg skulle det stått "(start)" etter prosjektnavnet.

SIDE 327

I vedlegg 2 er sluttsummen for "2024–2029" feil. I denne kolonnen er ikke godstiltakene summert med i sluttsummen, så den er 12 466 mill. kr for lav. Rik- tig sum er 103 654 mill. kr (og ikke 91 188 mill. kr).

VEDLEGG 2

Svar fra Samferdselsdepartementet v/samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen og fra Nærings- og fiskeridepartementet v/fiskeriminister Per Sandberg (saker om kystforvaltning) på spørsmål fra transport- og kommunikasjonskomiteen i forbindelse med behandlingen av Meld. St. 33 (2016–2017) Nasjonal Transportplan 2018–2029

Spørsmål 1

På side 11 og 74 er det en relativt kortfattet vurdering av hvordan den økonomiske opptrappingen i planperioden kan ses i sammenheng med det totale handlingsrommet på kommende års statsbudsjett.

Det bes om en grundig redegjørelse av hvordan regjeringen har vurdert opptrappingen på om lag 3,4 mrd kr årlig i perioden 2018–2023 og deretter om lag 2,7 mrd kr årlig i perioden 2024–2029 til NTP-formål, sett opp mot handlingsrommet på statens budsjetter og øvrige satsinger på andre politikkområder de kommende årene (for eksempel føringer gitt i forsvarsforliket).

Det vises i denne sammenheng til side 48 i Nasjonalbudsjettet for 2017 hvor regjeringen skriver «*Basert på anslagene ovenfor kan handlingsrommet for effektivisering og omprioriteringer anslås til 6–7 mrd. kroner per år de nærmeste årene fremover, se tabell 3.6. Det er da tatt hensyn til at lavere oljeinntekter og utsikter til lavere avkastning i fondet de neste 10–15 årene vil gi et mer begrenset rom for økt bruk av oljepenger.*»

Svar:

Regjeringen legger til grunn at rammene i Nasjonal transportplan skal oppfylles. Som det fremkommer av Meld. St. 33 (2016.2017), vil ressursbruken i de enkelte budsjettår bli tilpasset det samlede økonomiske opplegget innenfor rammene som følger av handlingsregelen og tilstanden i norsk økonomi for øvrig. Videre heter det at endringer i det budsjettmessige handlingsrommet framover vil kunne påvirke innfasing og gjennomføring av planen. Innretningen av budsjettene i årene fremover, herunder eventuelle tiltak for effektivisering og omprioritering, vil regjeringen komme tilbake til i budsjettfremleggene for de enkelte år.

Spørsmål 2

I lys av svaret på spørsmål 1) over, vises det til side 74 i meldingen om NTP: «*Ressursbruken i de enkelte budsjettår vil bli tilpasset det samlede økonomiske opplegget innenfor rammene som følger av handlingsregelen og tilstanden i norsk økonomi for øvrig. Endringer i det budsjettmessige handlingsrommet fremover vil kunne påvirke innfasing og gjennomføring av planen.*»

I lys av at forsvarsforliket og veksten til NTP-formål tar omtrent hele det økonomiske handlingsrommet som er beskrevet i Nasjonalbudsjettet for 2017 i årene fram til 2020, betyr det at regjeringen ikke legger opp til økt pengebruk i øvrige sektorer, eller betyr det at det legges opp til at den samlede pengebruken vil ligge over nevnte 6–7 mrd kr årlig de kommende årene?

Svar:

Samferdselsdepartementet viser til svaret på spørsmål 1.

Spørsmål 3

Videre vises det til at det en rekke steder tas forbehold om usikkerheten i kostnadsanslagene for investeringsprosjekt. I meldingen side 74 står samtidig at

«*Regjeringen legger også opp til at eventuelle kostnadsøkninger i prosjektene dekkes innenfor den samlede økonomiske planrammen for enkeltprosjekt.*»

Hvilken risiko ser regjeringen knyttet til gjennomføringen av

- 1) den økonomiske planrammen og
- 2) gjennomføringen av de konkrete prosjektene i planen

Svar:

Innledningsvis vil Samferdselsdepartementet gjøre oppmerksom på at det på side 74 i meldingen står:

«*Regjeringen legger også opp til at eventuelle kostnadsøkninger i prosjektene dekkes innenfor den samlede økonomiske planrammen.*»

Regjeringen legger til grunn at planrammene som er angitt i Nasjonal transportplan skal oppfylles. Dette vil sammen med nødvendige reformer bidra til konkurransekraft, verdiskaping og et fortsatt høyt velferdsnivå.

Som det fremkommer av Nasjonal transportplan vil imidlertid endringer i handlingsrommet, i prosjektens kostnader eller utgifter på andre samfunnsområder kunne påvirke innfasing og gjennomføring av planen. Oppfølgingen av Nasjonal transportplan i de enkelte år må på vanlig måte tilpasses handlingsrommet og prioriteringene i de årlige budsjettene.

Hvor stor risikoen vil være knyttet til gjennomføring av den økonomiske planrammen er vanskelig å tallfeste noe nærmere.

Når det gjelder risiko for gjennomføring av de konkrete prosjektene i planen fremgår det av Nasjonal transportplan 2018–2029 (kapittel 4) at for vegprosjekter som er prioritert i planen, og som også var prioritert i Nasjonal transportplan 2014–2023, har det vært en gjennomsnittlig kostnadsøkning på om lag 40 pst. mellom KVU/KS1 og KS2. Tilsvarende for de store jernbaneprosjektene har det vært en kostnadsøkning på om lag 30 pst. Kostnadsutviklingen i gjennomføringsfasen av store statlige samferdsprosjekter er generelt tilfredsstillende, mens det i tidligere utrednings- og planfaser har funnet sted ikke uvesentlige kostnadsøkninger i en del prosjekter. Det har vært mange ulike grunner til slik kostnadsøkning i de ulike prosjektene, herunder strenge lovregulerte krav og standarder, endrede markedsvurderinger, nye krav som oppstår i den kommunale planprosessen, undervurdering av grunnforhold eller kompleksiteten i prosjektene mv. Som det også fremgår av kapittel 4 er det viktig å redusere kostnadsøkningen i de tidlige utrednings- og planfasene, og det er derfor vurdert tiltak mot kostnadsøkninger. For større samferdsprosjekter er Samferdselsdepartementet i ferd med å innføre endringslogger fra KS1 til KS2 med beskrivelse av kostnader og konsekvenser. For større prosjekter vil det bli fastsatt styringsmål etter at det foreligger vedtatt kommunedelplan, eventuelt før oppstart av reguleringsplan der det ikke utarbeides kommunedelplan. Regjeringen har nå fastsatt styringsmål for en rekke prosjekter i tråd med kostnadsoverslagene i Nasjonal transportplan.

Videre vil departementet også vise til det arbeidet som er gjort gjennom etableringen av Nye Veier AS. Selskapet har som hovedoppgave å gjennomføre en mer helhetlig og kostnadseffektiv utbygging av de deler av hovedvegnettet som ligger i selskapets portefølje. De foreløpige erfaringene fra arbeidet til Nye Veier AS synliggjør muligheter for betydelige kostnadsbesparelser. Disse erfaringene følger regjeringen nøye opp. Sammenholdt med ulike tiltak for å redusere kostnadsøkning i de tidlige utrednings- og planfasene, vil dette sikre at trenden som har bygd seg opp gjennom mange år med økte kostnader på veibygging, stanses.

Spørsmål 4

På side 12 framgår det at «*Det legges opp til å starte 43 store veg- og baneprosjekter med kostnadsramme over 3 mrd. kr; og det er lagt opp til at 23 av disse prosjektene vil bli fullfinansiert i perioden.*»

Av vedlegg 1 og 2 går det fram at investeringsprosjektene som er prioritert satt i gang i perioden 2018–2029 for vei og bane har et samlet kost-

nadsanslag på 607 mrd kr. Ca 200 mrd kr av denne totalsummen legges det opp til at finansieres etter 2029, hvorav ca 37 mrd kr i bompenger. Dvs drøye 160 mrd kr i gjenstående investeringer som skal finansieres over statsbudsjettet. Av tabell 5.5 og 5.7 går det fram at årlige midler til store prosjekter i perioden 2024–2029 er hhv 13 mrd til vei (ekskl Nye veier) og 17 mrd kr til jernbane, samlet 30 mrd kr.

Gitt investeringsnivået for vei og bane som regjeringen legger opp til i 2029, hvor stor del av de påfølgende års investeringsbudsjett for de to sektorene vil gå med til å fullføre de påstartede prosjektene? Og omvendt: gitt forventet investeringsnivå i 2029 og en videreføring av dette etterfølgende år, og fullføring av påstartede prosjekter, hvor stort er handlingsrommet for å starte opp nye prosjekter i de påfølgende årene?

Svar:

I vedlegg 2 (side 326–327) er det ved en inkurie en summeringsfeil. I sum statlige midler for perioden 2024–2029 på 91 188 mill. kr inngår ikke midler satt av til Godstiltak alle korridorer. Riktig sum for statlige midler til jernbaneprosjekt i seksårsperioden er derfor 103 654 mill. kr. Det er derfor 185,9 mrd. kr av kostnaden til prosjektene i planen som må finansieres etter 2029. Av dette skal 149,3 mrd. kr finansieres med statlige midler.

Når det gjelder midler til store investeringsprosjekter på veg, må også summen satt av til OPS-prosjekter i tabell 5.5 regnes med for at dette kan sammenholdes med vedlegg 1. I perioden 2024–2029 er det derfor i gjennomsnitt 14,5 mrd. kr som brukes på vegprosjekt. Videre er det i perioden satt av i gjennomsnitt 17,4 mrd. kr til store jernbaneprosjekter (fratrasket programområder, men inklusive planlegging), jf. tabell 5.7. Totalt er det satt av nær 32 mrd. kr i gjennomsnitt til store investeringsprosjekter på veg og jernbane i perioden 2024–2029.

Regjeringen har lagt opp til en gradvis innfasing av den økonomiske rammen i Nasjonal transportplan. Ressursbruken i det enkelte budsjettår vil måtte tilpasses innenfor et samlet økonomisk opplegg i tråd med handlingsregelen og tilstanden i norsk økonomi. I tillegg vil Nasjonal transportplan bli revidert flere ganger før 2030. Hvilket bevilgningsnivå det vil være til samferdselsinvesteringer i 2030 er derfor vanskelig å predikere.

Spørsmål 5

Gitt regjeringens vurderinger av bruk av offentlig midler de neste tiårene i den nylig fremlagte perspektivmeldingen, hva er vurderingen av nivået til NTP-formål som det legges opp til i 2029 og de påfølgende årene: mener regjeringen nivået til NTP-formål må ned, kan holdes på samme nivå, eller fortsatt kan

økes (ref utviklingen i statens øvrige utgifter etter 2030).

Svar:

Meld. St. 33 (2016–2017) dekker perioden 2018–2029. Det vil ved neste revisjon av NTP bli tatt stilling til rammenivået lenger fram i tid.

Spørsmål 6

Av vedlegg 1 framgår det at det for veiprosjekter i regi av Statens vegvesen fram til første halvdel av 2030-tallet skal gjennomføres prosjekter med en bompengandel på 39,3 pst. Mens for Nye Veier sin portefølje legges det opp til en bompengandel på 30 pst, jf tabell 5.5.

De tre første bompengeproposisjonene regjeringen har lagt fram for prosjekter under Nye Veier har en total kostnad på ca 19 mrd kr, hvorav bompengene utgjør 8,4 mrd kr. Dvs 45 pst bompengandel. Ifm framleggelsen av Stortingsmeldingen om Nye Veier uttrykte statsråd Solvik-Olsen i media at for en samlet portefølje på 130 mrd kr skulle 30 mrd kr finansieres med bompenger. Dette utgjør en bompengandel på 23 pst.

I meldingen legges det i tolvårsperioden opp til investeringer i Nye Veiers portefølje på 61,7 mrd kr (statlige midler) og 26,4 mrd kr bompenger, samlet 88,1 mrd kr. I statsbudsjettet for 2017 budsjettet informeres det om bompenger til Nye Veier sine prosjekter på ca 2,4 mrd kr 2016 og 2017, i tillegg til de bevilgninger på ca 4,4 mrd kr som ble gjort til Nye veier i 2016 og 2017. Dette summerer seg over 13 år til ca 95 mrd kr, hvorav samlet ca 29 mrd kr i bompenger.

I artikkel på bygg.no kunne man 29.3 d.å. lese følgende: «Nye Veier hadde i utgangspunktet lagt opp til en gjennomføringstid på 20 år med dagens prosjektportefølje. Under Byggedagene kunne Hovland avsløre at utbyggingsselskapet nå har satt seg som mål å kutte gjennomføringstiden med åtte år og dermed gjennomføre den planlagte prosjektporteføljen på 12 år.» På framleggelsen av stortingsmeldingen om NTP ble dette referert flere ganger

- a. Når adm dir Hovland i nevnte artikkel snakker om 20 pst kostnadsreduksjon, er det fra kostnadsnivået i stortingsmeldingen om Nye Veier (130 mrd kr) eller de 148 mrd kr som ble omtalt i media medio 2016 som total kostnaden.
- b. Hva er siste gjeldende samlede kostnadsanslag for Nye Veier sin portefølje og hva er siste samlede anslag for samlet bompengenivå (kr og pst).
- c. Vil Nye Veier sin portefølje la seg realisere innen 2028/2029 med de bevilgninger og bompengandeler som regjeringen presenterer i stortingsmeldingen om NTP?

d. Hva er bakgrunnen for at prosjektene til Nye Veier i Stortingsmeldingen har en bompengandel som er så mye lavere enn snittet for SVV sine prosjekter?

e. Det bes om en oversikt over hvilke prosjekter som det ut fra gjeldende prioritering i Nye Veier legges opp til å starte i planperioden, og hvilken andel statlige midler/bompengandel det legges opp til i de enkelte prosjektene.

f. Regjeringen har til nå lagt fram bompengeproposisjoner for Nye Veier med en bompengandel på 45 pst, prosjekt som starter opp i 2017 men som i hovedsak skal bygges og finansieres i planperioden. For å komme ned på et snitt på 30 pst i bompengandel slik det legges opp til i 12 årsperioden, må det legges til grunn at de kommende års bompengeproposisjoner vil ligge et godt stykke ned på 20-tallet i bompengandel. Er dette korrekt?

g. I Meld. St. 25 (2014–2015) står følgende på side 16: «Regjeringen legger opp til at selskapets utbygging delfinansieres med bompenger. Den samlede bompengandelen av faktisk utbyggingkostnad for oppstartsporteføljen forutsetter departementet lagt på samme nivå som anslått i planrammen for Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023.»

Hva legger departementet i «samme nivå som anslått for Meld. St. 26 (2012–2013)»

Svar:

a.

I Meld. St. 25 (2014–2015) På rett vei la Samferdselsdepartementet opp til at Statens vegvesen skulle kvalitetssikre kostnadsoverslag før Nye Veier AS overtok prosjektene. Som et ledd i dette arbeidet gjennomførte Statens vegvesen på bestilling fra Samferdselsdepartementet en samlet gjennomgang av kostnadsoverslagene for alle prosjektene i Nye Veiers portefølje. Denne gjennomgangen viste at samlet kostnadsoverslag for alle prosjektene i prosjektporteføljen ved inngangen til 2016 var på i overkant av 148 mrd. 2016-kroner. Nye Veier har lagt denne kostnadsgjennomgangen til grunn for videre måling av kostnadsutviklingen i prosjektene, jf. også Prop. 135 S (2016–2017).

b.

Nye Veier har ikke utarbeidet egne detaljerte kostnadsberegninger for porteføljen samlet sett. Ved Selskapets seneste porteføljeprioritering i desember 2016 ble ovennevnte kostnadsoverslag utarbeidet av Statens vegvesen lagt til grunn. Nye Veier har gjennomført nye helhetlige samfunnsøkonomiske beregninger basert på disse kostnadstallene. Dette kostnadsgrunnlaget danner også basis for beregningene

av samfunnsøkonomisk lønnsomhet for Nye Veiers portefølje som inngår i Meld. St. 33 Nasjonal transportplan 2018–2029.

Det er inngått en rammeavtale mellom Samferdsdepartementet og Nye Veier om utbygging av prosjektene i oppstartsporteføljen. Rammeavtalen sikrer selskapet en forutsigbar finansiering som etter en opptrappingsperiode på to år gir en framtidig forutsigbar finansiering på 5 mrd. 2016-kroner per år, jf. også fullmaktsvedtak om å pådra staten forpliktelser for Nye Veier. En videreføring av en slik rullerende fullmakt vil gi selskapet en total finansiering på i underkant av 100 mrd. over statsbudsjettet gjennom en utbyggingsperiode på 20 år.

Nye Veier har lagt opp til å finansiere i størrelsesorden 48 mrd. med bompenger. Dette gir en bompengandel på ca. 32% for porteføljen som helhet. Nye Veier er selv ansvarlig for å legge til rette for lokale prosesser som sikrer lokalpolitisk tilslutning til bompengefinansieringen.

For strekningen Tvedestrand–Arendal forelå det lokalpolitiske vedtak som ble justert noe som følge av at vedtakene ikke fulgte Finansdepartementets anbefalinger for renteberegning. Bompengebidraget i dette prosjektet er vedtatt til 2.074 mill. 2016-kr, som gir en bompengandel på vel 38 pst. jf. Prop. S 86 (2015–2016).

For strekningen Rugtvedt–Dørdal baserte bompengeproposisjonen seg på lokalpolitiske vedtak fra før Nye Veier ble opprettet. Bompengebidraget i dette prosjektet er vedtatt til 1.811 mill. 2016-kr, som gir en bompengandel på vel 41 pst. jf. Prop. S 128 (2015–2016).

For strekningen Kolomoen–Moelv hadde også Statens vegvesen kommet langt i å utarbeide grunnlag for lokalpolitiske vedtak, og Nye Veier arbeidet videre med å framskaffe lokalpolitiske vedtak basert på dette grunnlaget. Bompengebidraget i dette prosjektet er vedtatt til 4.480 mill. 2016-kr, som gir en bompengandel på 52 pst. jf. Prop. S 131 (2015–2016).

For strekningen Kristiansand vest–Lyngdal vest baserer bompengnivået seg på lokalpolitiske vedtak, hvor det tidligere er gjennomført en mulighetsstudie av Statens vegvesen. Det er i dette prosjektet lokalpolitisk vedtatt et bompengebidrag på vel 7.700 mill. 2016-kr, som gir en bompengandel på 37 pst. jf. Prop. S 135 (2016–2017).

I Trøndelag arbeides det med bompengefinansiering av utbygging av E6 både sør og nord for Trondheim. For strekningen sør for Trondheim er tidligere vedtak om totalpris for bompenger lagt til grunn. Dette legges til grunn selv om kostnadsoverslaget har økt svært mye siden de lokalpolitiske vedtakene ble fattet. På strekningen Ranheim–Værnes legges det opp til å videreføre dagens takstnivå med indeksre-

gulering. Nye Veier foreslår å redusere bompengeprogget som er på dagens E6 Øst ved at det foreslås fjernet en sidevegsbom på rampen ved Leistad.

I arbeidet med bompengefinansiering har Nye Veier altså lagt til grunn et noe lavere bompengnivå for flere av prosjektene, og dersom selskapet når sin målsetting om en betydelig reduksjon i utbyggingskostnadene, vil bompengebrauken bli redusert ytterligere.

c.

NTP 2018–2029 viser at utbyggingskostnadene har økt svært mye de siste årene. Nye Veier AS har gjennom sammenligninger av vegutbygging i Norge og Sverige synliggjort et stort potensial for kostnadsreduksjon. Nye Veier mener det er realistisk å kunne redusere utbyggingskostnadene med 20 % og har lagt dette estimatet for kostnadsreduksjon til grunn når selskapet mener det er mulig å bygge ut porteføljen vesentlig raskere.

Nye Veier sin utbygging er likviditetsstyrt og rask utbyggingstakt er avhengig av at selskapet lykkes med å oppnå kostnadsreduksjoner. Forutsigbar statlig finansiering er viktig for å planlegge framdriften. Selskapet er også avhengig av de lokalpolitiske prosessene som skal skape grunnlag for bompengefinansieringen og den videre politiske behandlingen av saker om bompengebidrag til å finansiere selskapets utbyggingsaktivitet.

Også i utbygginger i regi av Nye Veier AS legges det til grunn standard regelverk med at bompengefinansieringen er med på å dele risiko for overskridelser i utbyggingsfasen med inntil 10 % (opp til kostnadsrammen). Samtidig reduseres bompengebrauken tilsvarende dersom prosjektet blir inntil 10 % billigere enn forventingskostnaden. Dette betyr at dersom utbyggingskostnaden går ned så går også bompengenvolumet ned.

Nye Veier planlegger at hele prosjektporteføljen, med unntak av OPS-strekningen Handeland–Fedal, bygges ut i løpet av NTP-perioden. Dette forutsetter statlig finansiering på fastlagt nivå og at bompengnivået holdes på 32% av det totale kostnadsoverslaget på 148 mrd. 2016-kroner.

d.

Som nevnt i svar på ovenstående spørsmål legges det til grunn et samlet kostnadsoverslag for utbygging av oppstartsporteføljen på 148 mrd. 2016-kroner finansiert med opp mot 100 mrd. kr i statlig finansiering og om lag 48 mrd. kr bompenger. For de første prosjektene er det lagt opp til samme bompengebidrag som planlagt fra Statens vegvesen. For de senere prosjektene forventes det at bompengandelen går ned, delvis som følge av at dette vil være

strekninger med lavere trafikk tall enn i de første utbyggingsprosjektene.

Prosjekt	Forventet utbyggingskostnad	Bompengebidrag	Bompengandelen
Tvedestrand–Arendal	5 505	2 074	37,7
Rugtvedt–Dørdal	4 460	1 811	40,6
Kolomoen–Moelv	8 586	4 480	52,1
Kristiansand v–Lyngdal v	20 900	7 700	36,8
SUM	39 451	16 065	40,7

Alle tall i 2016-kr

I tillegg til disse fire prosjektene har styret i Nye Veier bestemt at prosjektet Ranheim–Åsen skal utredes med tanke på snarlig utbygging.

Nye Veier arbeider med å øke den samfunnsøkonomiske lønnsomheten i de øvrige prosjektene i porteføljen både ved å redusere kostnader og å øke nytten for samfunnet. Resultatet av dette arbeidet vil bli vurdert ved hver porteføljeprioritering framover. På den måten oppfyller selskapet vedtektene sine som sier at de prosjektene med høyest samfunnsøkonomisk lønnsomhet skal bygges ut først. Selskapet har ikke gjennomført prioriteringer av den videre utbyggingsrekkefølgen.

f.

Nye Veier arbeider med bompengeberegninger for flere prosjekter. I Trøndelag legges det opp til videreføring av dagens takstnivå på strekningen Ranheim - Værnes og det legges opp til å holde nivået fra tidligere vedtak på Nye Veiers stekninger sør for Trondheim. Fordi kostnadene har økt vesentlig, blir bompengandelen redusert sammenlignet med det som tidligere er vedtatt.

Mange strekninger med høye trafikk tall er prioritert for gjennomføring tidlig i Nye Veiers utbyggingsperiode. Det er en sterk sammenheng mellom trafikk mengde og potensial for bompengefinansiering. På den bakgrunn er det forventet at de kommende bompengeproposisjonene i gjennomsnitt vil ha en lavere bompengandelen enn de prosjektene som til nå er vedtatt.

e.

Det er inngått vegutbyggingsavtaler mellom staten og Nye Veier og Samferdselsdepartementet har fremmet grunnlag for bompengefinansiering for følgende prosjekter:

g.

Bompengandelen til finansiering av vegformål var i Nasjonal transportplan 2014–2023 lagt på ca. 35 pst mot 29 pst i Nasjonal transportplan 2018–2029. For de av strekningene i Nye Veier AS sin oppstartsportefølje som var prioritert i NTP 2014–2024 var bompengandelen 42,5 pst, jf. Meld. St 25 (2014–2015), tabell 2.1.

Spørsmål 7

Det er lagt opp til kjøp av planlegging av investeringer innen jernbanesektoren på 18,8 mrd kr i planperioden, ref tabell 5.6 post 72 (kjøp fra direktoratet fra foretak). Dette utgjør om lag 10 pst av kjøp av investeringer fra investeringer i perioden.

I vedlegg 2 i meldingen framgår kostnadsanslag for de ulike investeringsprosjektene på jernbaneområdet, kostnader som også til dels går fram i korridoromtalen i kap 13. Sum store investeringer i vedlegg 2 for perioden 2018–2029 er ca 170,8 mrd kr. Av tabell 5.7 går det fram at sum store investeringsprosjekter (fratrasket programområder men inklusiv planlegging) er på 184,3 mrd kr.

Er kostnadene som går fram i korridoromtalen og vedlegg 2, inkluderer disse planleggingskostnadene? Hvis ikke bes det om en oversikt over samlet planleggingskostnad og utbyggingskostnad for de enkelte prosjektene som er omtalt i vedlegg 2.

Svar:

Kostnadene i korridoromtalen og vedlegg 2 inkluderer planleggingsmidler. Tabellen under viser samlet planleggingskostnad og utbyggingskostnad for de enkelte prosjektene omtalt i vedlegg 2.

<i>Igangsatte prosjekter</i>	<i>Statlige midler</i> 2018–29	<i>Post 72</i>	<i>Post 73</i>
		<i>Planlegging</i> 2018–29	<i>Investeringer</i> 2018–29
Robustiserende tiltak Oslo-området	80	0	80
Stasjonsutbedringer Kongsvingerbanen	451	36	415
Plattformforlengelse Gjøvikbanen	205	16	189
Oslo S–Ski (Follobanen)	11 647	0	11 647
Oslo Omformerstasjon	475	48	428
Barkåker–Tønsberg	308	0	308
Holm–Holmestrand–Nykirke	83	0	83
Farriseidet–Porsgrunn	716	0	716
Solum omformerstasjon	68	0	68
Skien hensetting	191	0	191
Langset–Kleverud	133	0	133
Hove hensetting	226	0	226
Sira–Krossen AT på KL	265	0	265
Sandnes–Stavanger, signalanlegg	92	0	92
Ganddal godsterminal, signalanlegg	77	0	77
Plattformforlengelse Vossebanen	200	20	180
Arna–Bergen	4 146	0	4 146
Hell–Værnes, Dobbeltspor og ny bro	33	0	33
Leangen stasjon	150	0	150
Bolstadøyri krysningsspor	186	0	186
Ler krysningsspor	197	0	197
Kvam krysningsspor	83	0	83
Djupvik krysningsspor	17	0	17
Narvik Omformerstasjon	265	0	265
Narvik stasjon	560	0	560
SUM	20 854	120	20 734

<i>Nye prosjekter</i>	<i>Statlige midler</i> 2018–29	<i>Post 72</i>	<i>Post 73</i>
		<i>Planlegging</i> 2018–29	<i>Investeringer</i> 2018–29
Hensetting nye togsett	4 980	398	4 582
Tilrettelegging for nye lokaltog i Oslo	1 384	138	1 245
Sandbukta–Moss–Såstad	7 748	0	7 748
Haug–Onsøy–Seut	4 768	381	4 387
R2027 Østlandet	9 031	722	8 309
Seut–Sarpsborg	7 778	622	7 156
Hensettingsanlegg IC	1 445	116	1 329
KVU Oslovet	16 530	2 798	13 732
Drammen–Gulskogen/Kobbervikdalen	9 596	576	9 020
Nykirke–Barkåker	6 888	413	6 475

Nye prosjekter	Statlige midler 2018–29	Post 72	Post 73
		Planlegging 2018–29	Investeringer 2018–29
Grenlandsbanen	1 500	1 500	0
Venjar–Eidsvoll–Langset	4 707	0	4 707
Kleverud–Sørli–Åkersvika	9 885	400	9 485
R2027 Jærbanen (vendespor)	51	5	46
Sandnes–Nærbø	150	150	0
R2027 Vossebanen	1 117	90	1 027
Dobbeltspor Arna–Stanghelle	7 250	820	6 430
Ringeriksbanen	20 614	1 885	18 729
Elektrifisering av Trønder- og Meråkerbanen	2 945	100	2 845
Plattformtiltak for lengre tog	640	0	640
R2027 Trønderbanen	358	40	318
Godstiltak alle korridorer	18 007	1 441	16 566
Ytre IC Vestfoldbanen (2032)	15 097	2 150	12 947
Ytre IC Dovrebanen (2034)	9 545	2 450	7 095
Ytre IC Østfoldbanen (2034)	363	363	0
SUM	162 377	17 558	144 819

I vedlegg 2 (side 326–327) er det ved en inkurie en summeringsfeil. I sum statlige midler for perioden 2024–2029 på 91 188 mill. kr inngår ikke midler satt av til *Godstiltak alle korridorer*. Riktig sum for statlige midler til jernbaneprosjekt i tolvårsperioden er derfor 183,2 mrd. kr.

Spørsmål 8

Prosjektet Sandbukta–Moss–Såstad har en kostnad på 8,533 i tabell 4.2 mens statlige midler i planperioden er i tabell 13.1 satt til 7,748 mrd kr. Er denne differansen på om lag 800 mill kr planleggingskostnader gjort før 2018?

Svar:

Ja.

Spørsmål 9

Hva er departementets vurdering av innfasingen av planmidler, ref kjøp over post 72, ift planlagt byggestart for de ulike prosjektene på blant annet IC-strekningene?

Svar:

Planmidler må fases inn i de årlige budsjettene i tråd med gjeldende rammer og prioriteringer.

Spørsmål 10. E6 Helgeland nord

E6 Helgeland Nord, Krokstrand–Bolna er foreslått utsatt til perioden 2024–2029 og da med en bevilgning på 450 mill. kroner. Hva ville kostnaden

vært å bygge denne strekningen nå som opprinnelig planlagt i henhold til kontrakt, hva er det mulig å ta inn i egenfinansiering på dette prosjektet og når er siste frist for å benytte seg av opsjon i gjeldende kontrakt?

Svar:

Som det fremgår av Prop. 56 S (2016–2017) om bl.a. økt kostnadsramme for E6 Helgeland nord, er det i kontrakten en opsjon på å avbestille de to parsellene helt i nord Krokstrand sentrum og Krokstrand–Bolna (13 km). Iht. kontrakten vil det ha en kostnad på 212 mill. 2017-kr å bygge parsellene nå. I dette beløpet er det imidlertid ingen usikkerhetsavsetning. I følge regionen må en bru omprosjekteres pga. endringer i vegnormalene. Det må derfor legges til grunn at kostnadene kan bli noe høyere.

Rana kommune og Nordland fylkeskommune har gått inn for endringer i bompengeprognet slik at opsjonsstrekningene likevel kan gjennomføres som planlagt, jf. vedtak i kommunestyret 14. februar 2017 og i fylkestinget 3. april 2017. Endringene innebærer at innkrevingsperioden økes fra 15 til 18 år og at det etableres en tredje bomstasjon ved Bolna. Endringene er i hovedsak i tråd med de opprinnelige lokalpolitiske vedtakene, før Solbergregjeringen økte den statlige andelen til prosjektet med 300 millioner kroner, og fjernet den tredje bomstasjonen som var forutsatt plassert ved Krokstrand (litt sør for Bolna). Programområdetiltakene som ikke inngår i veg-

utviklingskontrakten, forutsettes fortsatt tatt ut av prosjektet.

Vegdirektoratet har ikke kvalitetssikret de foreslåtte endringene fra Rana kommune og Nordland fylkeskommune i bompenggeopplegget, og det vil ikke være mulig å legge saken fram for Stortinget innen fristen for å ta i bruk opsjonen.

Fristen for å ta i bruk opsjonen i kontrakten er 30. september 2017.

Spørsmål 11

I omtalen av godspakken på jernbanen og i den korridorvise omtalen er det pekt på behovet for utbygging av kryssningsspor. Med de midler som er satt av i planen

- a. Hvor mange nye og hvor mange forlenginger av eksisterende kryssningsspor legges det opp til samlet sett, og i hvilke perioder 2018–2023/2024–2029 disse vil bli bygget?
- b. Ref a): hvordan fordeler dette antallet nye/forlengninger av kryssningsspor seg på de ulike banestrekningene og i hvilken del av de to seksårsperiodene?

Svar:

For utbygging av tiltak i godspakken legger Samferdselsdepartementet opp til at Jernbanedirektoratet sammen med Bane NOR SF og godsneringen prioriterer utbyggingsrekkefølge for tiltakene ut fra hensynet til framdrift, effekter, effektiv ressursutnyttelse og nytte for samfunnet.

Økt kapasitet på linjen er svært viktig for å kunne kjøre flere og lengre tog, og for å redusere fremføringstiden. Det legges opp til en forlengelse eller nybygging av 15–20 kryssningsspor i planperioden. Utbyggingsplanen vil bli utarbeidet til handlingsprogrammet, og vil være basert på en nærmere konkretisering av rutebehovet og markedsutviklingen på de enkelte relasjonene.

Det tidl. Jernbaneverket har vedtatt en ny standard for tog lengder på 740 m. Frem mot 2029 vil man systematisk forlenge kryssningsspor for å gradvis øke de operative tog lengdene på de ulike relasjonene opp mot 740 m. I første planperiode vil arbeidet være innrettet mot en tilrettelegging for å kunne kjøre et visst antall tog på 650 m. per døgn i flere korridorer.

Spørsmål 12

Det bes om en oversikt over hvilke 11 riksvegprosjekt som ikke er startet opp som planlagt i perioden 2014–2017.

Svar:

Dette er de 11 prosjektene det vises til i meldingen:

1. E16 Herbergåsen–Nybakk: Prosjektet hadde ikke vedtatt reguleringsplan. Stor kostnadsøkning tilsa dessuten ny vurdering i forbindelse med NTP 2018–2029.
2. E16 Eggemoen–Jevnaker–Olum: Vedtatt reguleringsplan og lokalpolitiske vedtak om opplegg for bompengefinansiering forelå. Vedtaket til Jevnaker kommune var imidlertid ikke i tråd med gjeldende retningslinjer og føringer for bompengefinansiering, noe som førte til behov ny lokalpolitisk behandling før KS2 kunne startes opp.
3. Rv 23 Oslofjordforbindelsen, ekstra tunneløp: Vedtatt reguleringsplan forelå, men det var ikke avklart om det skal bygges bru eller nytt tunneløp. Dette blir avklart gjennom pågående KVVU/ KS1-prosess for kryssing av Oslofjorden.
4. E39 Betna–Vinjeøra–Stormyra: Prosjektet hadde ikke vedtatte reguleringsplaner for hele strekningen.
5. E39 Ørskogfjellet, krabbefelt: Prosjektet hadde vedtatt reguleringsplan, men det ble likevel ikke funnet rom for å prioritere statlige midler til anleggsstart i 2017.
6. E16 Sætre- og Bjørkhaugtunnelene, ekstra tunneløp: Behovet er ikke så stort som lagt til grunn i NTP 2014–2023 pga. lavere trafikk enn tidligere forutsatt. Prosjektet manglet dessuten nødvendige planavklaringer da valg av løsning forutsettes avklart gjennom planlegging av en ny Ringveg øst for Bergen.
7. Rv 3 Østerdalen: Prosjektet som omfatter flere delstrekninger, hadde ikke vedtatte reguleringsplaner.
8. E136 Oppland grense–Rødstøl, krabbefelt: Prosjektet hadde ikke vedtatt reguleringsplan. Stor kostnadsøkning tilsa dessuten ny vurdering i forbindelse med NTP 2018–2029.
9. E6 Selli–Asp: Prosjektet hadde vedtatt reguleringsplan, men stor kostnadsøkning tilsa ny vurdering i forbindelse med NTP 2018–2029.
10. E6 Kråkmofjellet sør: Prosjektet hadde ikke vedtatt reguleringsplan.
11. E6 Omlegging forbi Ballangen sentrum: Prosjektet har vedtatt reguleringsplan.

Spørsmål 13

Det bes om en oversikt over hvilke farleds og fiskerihavnprosjekter som ikke er startet opp som planlagt i perioden 2014–2017 og hvilke tre prosjekt som har blitt forsert, ref side 18 i meldingen.

Svar:

De prosjektene som ikke er startet opp er Borg havn I og II pga. økte kostnader for å håndtere forurensete sediment. Det er likevel bevilget 15 mill. kr til prosjektet til noe vedlikeholdsmudring. Prosjektet

Nordlig innseiling Bergen vil bli justert fordi det ikke er teknisk mulig å gjennomføre som planlagt. De øvrige gjenstående prosjektene er 6 fiskerihavner; Mehamn og Kamøyvær i Finnmark, Vannavalen og Årviksand i Troms og Gjerdsвика og Fosnavåg i Møre og Romsdal. Det er gitt bevilgning til det førstnevnte prosjektet for 2017.

De tre prosjektene som er forsert er innseilingen til Grenland i Telemark, Grøtøyleden i Steigen i Nordland og nordlig innseiling Ålesund i Møre og Romsdal.

Det er også bevilget midler for oppstart av Leirpollen i Finnmark i 2016, med planlagt ferdigstillelse i 2017, men prosjektet har blitt mer utfordrende enn forutsatt og det pågår fortsatt utredninger og avklaringsprosesser.

Spørsmål 14

Det bes om en oversikt over prosjekter som ligger inne i gjeldende NTP (2014–2023), og som er tatt ut av NTP 2018–2029. Det bes om en begrunnelse i hvert enkelt tilfelle.

Se svar på spørsmål 16.

Spørsmål 15

Det bes om en oversikt over hvilke prosjekt som er prioritert i gjeldene NTP 2014–2023, og som fortsatt er prioritert, men som er utsatt gjeldene NTP/Handlingsprogram. Det bes om en begrunnelse i hvert enkelt tilfelle.

Svar:

Som det slås fast i stortingsmeldingen, er regjeringens investeringsprogram et stort løft for utbygging av transportinfrastrukturen i Norge. Satsingen innebærer igangsetting av 43 nye riksveg- og jernbaneprosjekter med en kostnadsramme over 3 mrd. kr pr. prosjekt, i tillegg til ferdigstillelse av den store prosjektporteføljen som allerede er i gang ved inngangen til planperioden.

Under følger oversikter over prosjekt i inneværende NTP som er med i ny NTP, enten med midler i begge perioder, eller kun i siste periode.

Vegprosjekter prioritert i Nasjonal transportplan 2014–2023, som i Nasjonal transportplan 2018–2029 er prioritert med midler i 2018–2023 og 2024–2029

Prosjekt	Kostn.	2018–				Annen finans 2018–2029	Merknad
		2023	2024–2029	2018–2029	2029		
Rv 23 Oslofjordforbindelsen, trinn 2	4 500	380	1 250	1 630	2 870	Ikke tatt stilling til konseptvalg. Betydelig kostnadsøkning.	
E18 Strand–Ramstadsletta–Slependen	12 500	940	1 860	2 800	9 700	Annen prosjektavgrensning i NTP 2014–2023.	
E39 Gartnerløkka–Kolsdalen	3 000	250	950	1 200	1 800	Annen prosjektavgrensning i NTP 2014–2023.	
E39 Rogfast	16 280	3 050	450	3 500	12 780	Betydelig kostnadsøkning.	
Rv 555 Sotrasambandet (OPS)	9 600	4 500	600	5 100	4 500	Reguleiringsplaner vedtatt i 2016, lokale vedtak i mars 2017	
E39 Myrmel–Lunde	500	280	220	500	0		
E6 Ringebru–Otta (Sjoa–Otta)	1 400	100	1 300	1 400	0		
E136 Breivika–Lerstad	1 800	200	200	400	1 400		
Rv 706 Sluppen–Stavne	1 100	100	700	800	300		
E136 Flatmark–Monge–Marstein	950	750	200	950	0	Statlige midler i perioden 2018–2023 er omtrent likt. Statlige midler i 2024–2029 er kostnadsøkning	
E8 Sørbotn–Laukslett	2 200	1 300	150	1 450	750	Betydelig kostnadsøkning. Det legges nå opp til å bruke mer statlige midler i perioden 2018–2023 enn i NTP 2014–2023.	

Vegprosjekter prioritert i Nasjonal transportplan 2014–2023, som i Nasjonal transportplan 2018–2029 er prioritert med midler i 2024–2029

Prosjekt	Kostn.	2018– 2023	2024– 2029	2018– 2029	Annen finans 2018–2029	Merknad
E6 Manglerudprosjektet (start)	13 000		400	400	700	Betydelig kostnadsøkning.
Rv 22 Bru over Glomma	2 500		1 200	1 200	1300	Betydelig kostnadsøkning.
E16 Slomarka–Herberg-åsen–Nybakk (start)	7 100		300	300	800	Betydelig kostnadsøkning.
E39 Smiene–Harestad	3 300		1 350	1350	1950	Betydelig kostnadsøkning.
E39 Ålgård–Hove	3 550		1 550	1550	2000	Betydelig kostnadsøkning.
Rv 23 Linnes–kryss E18	1 030		680	680	350	Vedtatt kommunedelplan er senere forkastet. Kostnaden er betydelig redusert.
E39 i Sogn og Fjordane, strekningsvise tiltak (Byrkjelo–Sandane)	–		1 000	1000		Ikke med i plangrunnlaget.
E39 Vågsbotn–Klauvaneset, start	5 400		200	200	100	Prosjektet tilsvare E39 Nyborg–Klauvaneset. Det var i NTP 2014–2023 kun satt av midler til oppstart i 2018–2023. Betydelig kostnadsøkning.
E39 Bogstunnelen–Gaular grense	1 100		1 100	1100		Annen prosjektavgrensning i NTP 2014–2023.
E39 Vegsund–Breivika	2 800		1 000	1000	1800	Annen prosjektavgrensning i NTP 2014–2023.
E134 Røldal–Seljestad	2 900		2 400	2400	500	Annen prosjektavgrensning i NTP 2014–2023. Det var satt av oppstatsmidler til E134 Haukelitunnelane i NTP 2014–2023
E16 Ringveg øst, Arna–Vågsbotn	4 500		2 200	2200	2300	Annen prosjektavgrensning i NTP 2014–2023 til en betydelig lavere kostnad. (E16 Sætre- og Bjørkhaugtunnelane)
E134 Strømsåstunnelen, nytt tunneløp, start	1 600		200	200	200	Betydelig kostnadsøkning.
E134 Vågsli–Røldal, start	4 000		250	250	50	Annen prosjektavgrensning i NTP 2014–2023. Det var satt av oppstatsmidler til E134 Haukelitunnelane i NTP 2014–2023
E6 Ringebu–Otta (Ringebu–Frya), start	2 900		250	250	0	Betydelig kostnadsøkning.
E6 Selli–Asp	600		600	600	0	Betydelig kostnadsøkning. Var prioritert i 2014–2017 i NTP 2014–2023.
E6 Sorelva–Borkamo	1 000		1 000	1000		Betydelig kostnadsøkning.
E6 Kråkmofjellet sør	200		200	200	0	

Prosjekt	Kostn.	2018– 2023	2024– 2029	2018– 2029	Annens	Merknad
					finans	
						2018–2029
E6 Ulvsvågskaret	1 250		1 250	1250	0	Betydelig kostnadsøkning. Ingen formelle planer i NTP 2014–2023.
E6 Nordkjosbotn–Hatteng, start	1 300		800	800		Betydelig kostnadsøkning. Kommunedelplan fra 2007 som senere er endret.
E16 Nærøydalen (Hylland–Sleen)	1 700		1 700	1700	0	Betydelig kostnadsøkning.
E16 Kvamskleiva	650		650	650	0	Betydelig kostnadsøkning.
E6 Langnesberga	370		370	370		Betydelig kostnadsøkning.
E10 Nappstraumen–Å	750		750	750		Annens prosjektavgrensning i NTP 2014–2023.
Rv 93 Kløfta, start	970		210	210		Betydelig kostnadsøkning.

Havne- og farledsprosjekter prioritert i Nasjonal transportplan 2014–2023, som i Nasjonal transportplan 2018–2029 er prioritert med midler i 2018–2023 og 2024–2029

Prosjekt	Kostn.	2018– 2023	2024– 2029	2018– 2029	Merknad
Stad skisptunnel	2699	1504	1195	2699	Kostnad økt fra om lag 1 mrd. kr
Andenes fiskerihavn	470	235	235	470	

Havne- og farledsprosjekter prioritert i Nasjonal transportplan 2014–2023, som i Nasjonal transportplan 2018–2029 er prioritert med midler i 2024–2029

Prosjekt	Kostn.	2018– 2023	2024– 2029	2018– 2029	Merknad
Innseiling, Farsund	50		50	50	
Innseiling, Kragerø	88		88	88	
Stavanger, indre havn	115		115	115	Vesentlig endret prosjekt, økt kostnad med vel 100 mill.kr
Kalvåg fiskerihavn	98		98	98	
Fosnavåg fiskerihavn	102		102	102	Vesentlig kostnadsøkning, > 50 %
Gjøsund fiskerihavn	80		80	80	Vesentlig kostnadsøkning, > 50 %
Gjennomseiling, Leiaskjæra	90		90	90	
Risøyrenna	50		50	50	
Røst fiskerihavn	157		157	157	
Vannavalen fiskerihavn	39		39	39	

Prosjekt	Kostn.	2018– 2023	2024– 2029	2018– 2029	Merknad
Engenes fiskerihavn	101		101	101	Vesentlig kostnadsøkning, > 50 %
Årviksand fiskerihavn	82		82	82	Vesentlig kostnadsøkning, > 50 %
Kamøyvær fiskerihavn	35		35	35	
Gamvik fiskerihavn	90		90	90	Vesentlig kostnadsøkning, > 50 %
Kiberg fiskerihavn	77		77	77	Vesentlig kostnadsøkning, > 50 %

Jernbaneprosjekter

Det er ingen jernbaneprosjekter som var prioritert i Nasjonal transportplan 2014–2023 som er utsatt i Nasjonal transportplan 2018–2029.

Videre er bygging av Ringeriksbanen fremskynnet sammenliknet med gjeldene plan, og det har kommet til flere nye prosjekter, som ny jernbanetunnel gjennom Oslo, Ruteplan 2027-tiltak og tiltak for godsnæringen.

Utbyggingen av InterCity mellom Oslo og Tønsberg, Hamar og Fredrikstad planlegges for ferdigstillelse i 2024. Dette medfører at mindre deler av investeringskostnaden vil påløpe i siste del av planperioden (2024–2029), selv for prosjekter som lå fullfinansiert i NTP 2014–2023.

Dette er en konsekvens av at planleggingen har kommet lengre, og det er bedre oversikt over kunnskap om kostnader og framdrift. Samferdselsdepartementet vurderer likevel ikke dette til å utgjøre en utsettelse av prosjektet, jf. spørsmålet.

Alle jernbaneprosjektene som var planlagt i første fireårsperiode i NTP 2014–2023 er startet opp ved inngangen til ny planperiode, med ett unntak. Elektrifisering av Trønder- og Meråkerbanen var opprinnelig planlagt med byggestart i 2017, men planleggingen har tatt noe lengre tid enn det som ble lagt til grunn i Nasjonal transportplan 2014–2023. Prosjek-

tet forventes likevel ferdigstilt i løpet av første planperiode.

Spørsmål 16

Kan departementet legge fram en oversikt over prosjekt som var omtalt i gjeldende NTP, og som ikke er videreført i meldingen om NTP 2018–2029? Det bes om en begrunnelse for dette, samt oppdaterte kostnadstall for de aktuelle prosjektene.

Svar:

Vegprosjektene

Seks av prosjektene som ligger inne i inneværende NTP er blitt omgjort til utbedringsstrekninger innenfor programområdetiltak i NTP 2018–2029. Noen av disse prosjektene er også utbedringsprosjekt i NTP 2014–2023. Se svar på spørsmål 44 for mer informasjon om utbedringsstrekningene.

De fleste prosjektene som ikke ligger inne i NTP 2018–2029 inngår heller ikke i grunnlagsdokumentet til etatene og Avinor.

Det understrekes at kostnadsoverslagene er usikre. Mange av disse prosjektene inngår ikke i grunnlagsdokumentet, og ble derfor ikke kvalitets-sikret i forbindelse med utarbeidelsen av NTP (høsten 2016).

Tabell 1 Vegprosjekter som er prioritert i NTP 2014–2023, men som ikke er med i NTP 2018–2029. Tall er gitt i millioner 2017-kroner

Vegprosjekter		
Prosjekt	Anleggskostnader	Forklaring
E39 Kjøs–Grodås	500	Uaktuell jf. regjeringens vedtak om E39 på indre linje i Nordfjord
E39 Eikefet–Romarheim bru	2 000	Ikke med i plangrunnlaget
Rv 13 Tunnel gjennom Vikafjellet	4 900	Ikke med i plangrunnlaget
Rv 13 Jøsendal–Odda–Tyssedal	Ikke oppdaterte tall	Ikke med i plangrunnlaget
E16 Oppheim (Sleen)–Skulestadmo	4 500	Ikke med i plangrunnlaget
Rv 7 Kyskredo	60	Ikke med i plangrunnlaget
Rv 15 Strynefjellet (start)	4 000	Ikke med i plangrunnlaget

Vegprosjekter		
Prosjekt	Anleggskostnader	Forklaring
Rv 15 Knutstugugrove	150	Ikke med i plangrunnlaget
E8 Riksgrensen–Skibotn, del 2	1 300	Ikke med i plangrunnlaget
Rv 3 Korsan–Gullikstad	Ikke oppdaterte tall	Endret prosjektomfang, Omtalt i plangrunnlaget som Rv 3 Tynset–Gullikstad som er et større prosjekt. Staten vegvesen vil i sitt handlingsprogram vise hvordan midler til utbedringsstrekninger på rv 3 prioriteres. Lonåsen er nevnt som ett av flere aktuelle punkter for utbedring som ligger på strekningen.
Rv 4 Hagantunnelen, nytt tunneløp	1 300	Ikke med i plangrunnlaget. Ikke omfattet av tunnelsikkerhetsdirektivet.

Kystprosjektene.

De fleste kysttiltak som ikke ble videreført fra NTP 2014–2023 til NTP 2018–2029 er mindre prosjekter som ikke inngår i grunnlagsdokumentet til etatene og Avinor.

Det er tre prosjekter som inngår i grunnlagsdokumentet som ikke ligger inne i NTP 2018–2029. Dette er: Nordlig innseiling Bergen, Raftsundet og Tjeldsundet. Nordlig innseiling Bergen ble ikke tatt med for fordi prosjektet ikke er teknisk mulig å gjennom-

føre. Raftsundet og Tjeldsundet er de to prosjektene som har lavest netto nytte per budsjettkrone (NNB), og hvor det ikke var ikke-prissatte virkninger som veide opp for dette. Innenfor den økonomiske rammen ble det ikke funnet rom for å prioritere disse prosjektene.

Kostnadsoverslagene for prosjektene som ikke var med i plangrunnlaget er ikke oppdatert. Prosjektene er prisomregnet fra 2013 til 2017 kr.

Tabell 2 Kystprosjekter som er prioritert i NTP 2014–2023, men som ikke er med i NTP 2018–2029. Tall er gitt i millioner 2017-kroner

Fiskerihavner		
Prosjekt	Anleggskostnader	Forklaring
Skarsvåg	17	Ikke med i plangrunnlaget
Svartnes	17	Ikke med i plangrunnlaget
Sørvær	17	Ikke med i plangrunnlaget
Gjesvær	11	Ikke med i plangrunnlaget
Arnøyhavn	13	Ikke med i plangrunnlaget
Brensholmen	28	Ikke med i plangrunnlaget
Kvaløyvåg	11	Ikke med i plangrunnlaget
Tromvik	22	Ikke med i plangrunnlaget
Skjervøy	28	Ikke med i plangrunnlaget
Vangsøy	24	Ikke med i plangrunnlaget
Laukvik	95	Ikke med i plangrunnlaget

Fiskerihavner		
Prosjekt	Anleggskostnader	Forklaring
Farledsprosjekter		
Nordlig innseiling Bergen	172	Ikke teknisk mulig
Raftsundet, Vågan/Hadsel	191	Lav lønnsomhet
Tjeldsundet, Harstad	160	Lav lønnsomhet
Risavika, Stavanger	6	Ikke med i plangrunnlaget
Florø øst for Nekkøya	8	Ikke med i plangrunnlaget
Flåm, Aurland	12	Ikke med i plangrunnlaget
Ulvesundet, Vågsøy	42	Ikke med i plangrunnlaget
Ytre Steinsund, Solund	22	Ikke med i plangrunnlaget
Måløy, innseiling	7	Ikke med i plangrunnlaget
Djupflua, Giske	11	Ikke med i plangrunnlaget
Hjertøysundet, Molde	40	Ikke med i plangrunnlaget
Ringholmen, Aure	17	Ikke med i plangrunnlaget
Vaulane, Herøy	29	Ikke med i plangrunnlaget
Alstahaugfjorden, Alstahaug	33	Ikke med i plangrunnlaget
Bognes–Lødingen, Lødingen	13	Ikke med i plangrunnlaget
Landegode, Bodø	22	Ikke med i plangrunnlaget
Sandnessjøen, innseiling	49	Ikke med i plangrunnlaget
Stabbsundet, Meløy	51	Ikke med i plangrunnlaget
Østre Svolvær, innseiling	32	Ikke med i plangrunnlaget
Åmøy, Rødøy/Meløy	10	Ikke med i plangrunnlaget

Jernbaneprosjektene

Det er ingen av jernbaneprosjektene som ligger inne i NTP 2014–2023 som ikke er med i NTP 2018–2029.

Spørsmål 17

Kan departementet legge fram en oversikt over pengebruk i NTP-meldingen, fordelt på de ulike landsdelene?

Svar:

Det er ikke mulig å legge fram en oversikt over all pengebruk i NTP fordelt på de ulike landsdelene. Den pengebruken i NTP som er mulig å fordele gjelder nye og igangsatte investeringsprosjekter (dette gjelder alle prosjektene i vedlegg 1, 2 og 3 i meldingen samt Bodø lufthavn og Mo i Rana lufthavn)¹ med anslag på Nye Veier AS sine prosjekter og mid-

lene som går til prosjektene i 50/50 ordningen. Dette beløper seg til om lag 415 mrd. kr. Anslag for Nye Veier AS bygger på selskapets foreløpige porteføljeprioriteringer og vil kunne endres ved endrede forutsetninger om bl.a. utvikling i utbyggingskostnader og utbyggingstid. Oversikten er ikke representativ for endelig fordeling. Den inkluderer for eksempel ikke programområder og såkalte utbedringsstrekninger. På sistnevnte ligger for eksempel RV94 i Finnmark, som innebærer en ytterligere bevilgning utover det som står på listen.

Midlene er fordelt som vist i tabell 1.

1. Godsstrategien, mindre skredsikringstiltak (ikke rutefordelte midler) og Etter trafikkåpning, nye OPS er ikke mulig å fordele på fylke.

Tabell 1 Tallene er gitt i millioner 2017-kroner

Fylke	Andel av nye og igangsatte prosjekt mm.	Prosjekt (nye og igangsatte)	Nye Veier AS	50/50-ordningen, statlig bidrag	Totalt
Akershus	6 %	22978		3000	25978
Oslo	9 %	24000		11700	35700
Østfold	6 %	23455			23455
Buskerud	10 %	41350			41350
Vestfold	3 %	13124			13124
Hedmark	6 %	22713	4268		26981
Oppland	4 %	13507	4054		17561
Telemark	4 %	9001	9345		18345
Ufordelt Østlandet	4 %	15457			15457
Østlandet	52 %	185584	17668	14700	217951
Aust-Agder	3 %	2456	9725		12181
Vest-Agder	5 %	4589	15187		19776
Sørlandet	8 %	7045	24912		31957
Rogaland	5 %	10823	7497	4100	22420
Hordaland	13 %	50126		3100	53226
Sogn og Fjordane	3 %	10724			10724
Møre og Romsdal	3 %	14484			14484
Vestlandet	24 %	86157	7497	7200	100854
Sør-Trøndelag	4 %	7700	9131	1500	18330
Nord-Trøndelag	2 %	4032	2473		6504
Midt-Norge	6 %	11731	11604	1500	24835
Nordland	6 %	26751			26751
Troms	2 %	10075			10075
Finnmark	1 %	2782			2782
Nord Norge	10 %	39608			39608
<i>Svalbard</i>	<i>0 %</i>	<i>300</i>			<i>300</i>
SUM	100 %	330425	61681	23400	415505

Spørsmål 18

Det vises til spørsmål 7 og 9 til NTP 2018–2029 om planleggingsmidler til jernbaneformål. I saldert budsjett for 2017 er det satt av 1 697 mill. kr, mens snittet for de første seks årene av NTP er 1 283 mill. kr, om lag 400 mill. kr lavere. Hvilke konsekvenser vil denne reduksjonen fra 2017 ha for planleggingen?

Svar:

Planleggingsmidler til jernbaneformål i saldert budsjett 2017 tar utgangspunkt i planleggingsaktiviteten dette året. Planleggingsmidler til jernbane-

formål i NTP er knyttet til de konkrete planleggingsaktivitetene som er nødvendig for å realisere prosjektene på prosjektlisten, med utgangspunkt i dagens planstatus, restbehov og antatt byggestart.

Etter hvert som prosjekter går over fra planleggingsfasen til utbyggingsfasen vil behovet for planleggingsmidler knyttet til disse prosjektene gå ned. I første planperiode vil en rekke utbyggingsprosjekter gå over fra planleggingsfasen, der de nå befinner seg, til utbyggingsfasen. Dette gir en nedgang i behovet for planleggingsmidler over seksårsperioden sett un-

der ett. Samtidig vil det også starte opp planlegging av nye prosjekter.

Konkrete bevilgningsforslag til post 72 – Kjøp av infrastrukturtenester – planlegging av investeringer vil variere fra år til år, og vil bli lagt frem i de årlige budsjettene.

Spørsmål 19

Viser til innmeldt spørsmål 7. Det framgår av vedlegg 2 at det i første del av planperioden 2018–2023 er satt av 120 mill. kr til Ytre IC Vestfoldbanen, perioden 2024–2029 er det satt av 9 545 mill. kr, mens restbehov for Ytre IC Vestfoldbanen er 20,3 mrd. kr. Er de 120 mill. kr anleggsmidler eller planleggingsmidler?

- De 20,3 mrd. kr til Ytre IC Vestfoldbanen, inkluderer det nytt dobbeltspor helt til Skien, helt til Porsgrunn, eller bare strekningen Tønsberg–Larvik, ref. side 96 i meldingen?
- Ligger det planer for å bygge ut Vestfoldbanen fra der det pågående utbyggingsprosjektet Farris-eidet–Porsgrunn stopper og fram til Skien, etter 2032?

Svar:

For å sikre nødvendige arealavklaringer er det satt av 120 mill. kroner til planlegging (kommunedelplan) på ytre IC Vestfoldbanen i perioden 2018–2023.

- Anleggskostnaden for utbygging av strekningen Tønsberg–Larvik er anslått til 20,3 mrd. kroner. Utbygging på strekningen Larvik–Porsgrunn (Eidanger) er allerede i gang, og ferdigstilles 2018. Når strekningen Tønsberg–Larvik ferdigstilles i 2032 vil det være sammenhengende dobbeltspor til Porsgrunn (Eidanger).
- Det foreligger ingen planer om infrastrukturtiltak på strekningen Porsgrunn (Eidanger)–Skien som en del av IC-utbyggingen på Vestfoldbanen omtalt i NTP. Eventuelle infrastrukturtiltak på denne strekningen må også ses i lys av planene for utbygging av Grenlandsbanen. Når strekningen Tønsberg–Larvik ferdigstilles i 2032 vil det være sammenhengende dobbeltspor til Porsgrunn (Eidanger). Dette vil legge til rette for at tilbudet mellom Skien og Oslo får betydelig redusert reisetid og økt frekvens.

Spørsmål 20

I følge Bergens Tidende har det blitt regnet 8,4 mrd kr feil på investeringsprosjekter i SVV Region Vest sammenlignet med tallgrunnlaget i etatens og Avinor sitt grunnlagsdokument. Hvordan kunne dette skje, hvilke konsekvenser har feilen fått, og hvilke

effekter har denne feilen konkret fått for regjeringens prioriteringer: har det ført til tilsvarende reduksjon av investeringene i Region Vest?

Svar:

Som også omtalt i svaret på spørsmål nr. 21, er de prioriterte bompengeprojektene kommet ulikt langt i planleggingen. Noen prosjekter er allerede vedtatt eller startet opp, og flere andre prosjekter er også kommet så langt i planleggingen at forutsatt bompengebidrag er framkommet etter en detaljert vurdering av bompengepotensialet. Noen prosjekter er imidlertid kommet kort i planlegging, og for disse er forutsatt bompengebidrag basert på svært grove og skjematisk vurderinger. For mange prosjekter i en tidlig fase er det bl.a. lagt til grunn en gjennomsnittlig bompengetakst på 3 kr/km. Det er følgelig knyttet stor usikkerhet til forutsatt bompengebidrag for mange av de prioriterte prosjektene. Ved detaljvurdering av bompengepotensialet må det tas hensyn til en rekke faktorer, som faktisk nytte av prosjektet, trafikkavvisning ved ulike takstnivåer, samlet bompengebelastning i det aktuelle området, hva som vurderes som akseptabelt takstnivå mm.

Som grunnlag for arbeidet med stortingsmeldingen, ble transportetatene bedt om å kvalitetssikre kostnadsoverslag for prosjekter som inngikk i de ulike rangeringene i transportetatens grunnlagsdokument for Nasjonal transportplan 2018–2029, inkl. bompengepotensialet for de ulike prosjektene. I den forbindelse gjorde Region vest vesentlig grundigere vurdering av bompengepotensialet. Bl.a. ble det tatt hensyn til finansieringskostnader som følge av låneopptak, noe som ikke var gjort i de tidligere vurderingene. Dette førte til vesentlig redusert bompengepotensial sammenlignet med grunnlagsdokumentet for mange av prosjektene i Region vest, men fortsatt er det knyttet usikkerhet til bompengeanslagene for de prosjektene som er kommet kort i planleggingen.

I arbeidet med stortingsmeldingen tok Samferdselsdepartementet utgangspunkt i behovet for statlige midler basert på de kvalitetssikrede kostnadsoverslagene og de reviderte vurderingene av bompengepotensialet. Det er derfor umulig å svare på hvordan prioriteringene hadde blitt dersom behovet for statlige midler til enkelte av prosjektene i Region vest hadde vært mindre. Det er likevel hevet over enhver tvil at de foreslåtte statlige bevilgningene til Vestlandet øker kraftig i Nasjonal Transportplan 2018–29 sammenlignet med inneværende plan.

Spørsmål 21

På side 10 skriver regjeringen

«De siste fire årene har bompengveksten blitt redusert med både nedleggelse av en rekke bomstasjoner, økte statlige andeler i prosjekter og reduserte

takster i distriktene. Denne trenden fortsetter med denne transportplanen med en lavere bompengandelen av investeringene.»

- Hvilke bomstasjoner er nedlagt og hvor mye av gjelden var igjen på stasjonen(e) når den ble nedlagt?
- Hvilke prosjekter har fått økte statlige andeler og hva er økningen beregnet i forhold til?
- Hvordan er andelen bompenger i denne planen beregnet og hvilken andel er den sammenlignet med? Og hvordan er den andelen en sammenligner med beregnet?

Svar:

a)

I Prop. 1 S (2014–2015) står det at følgende prosjekt ble nedbetalt med en bevilgning på 500 mill. kr:

- Rv 4 Reinsvoll–Hundalen
- Rv 9 Setesdalen
- Rv 5 Fatlaberget
- E39 Astad–Knutset
- E6 Møllnes–Kvenvik–Hjemmeluft
- Rv 19 Kirkebakken–Re grense (delvis innfrielse av bompengegjeld)

I tillegg har regjeringen lagt opp til en reduksjon fra 16 til 13 bomstasjoner i Bypakke Grenland og en bom mindre for Helgeland nord i forhold til de lokale vedtakene. For prosjektet E134 Seljord–Åmot valgte regjeringen dessuten å gå helt bort fra bompengefinansieringen.

b)

Bilistene spares for vel 900 mill. kr som følge av at regjeringen har fått gjennomslag for endringer i tidligere fastsatt finansieringsopplegg for utbygging av to viktige prosjekter: E134 Seljord–Åmot og E6 Helgeland i Nord. Regjeringen har også redusert bompengedraget i prosjektet E16 Fønhus –Bagn med 120 mill. kr

43 prosjekt kvalifiserer for å motta tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene. Tilskuddet, på 500 mill. kr årlig, vil kunne gi om lag 10 pst. takstreduksjon i disse prosjektene.

c)

Det er regnet med at om lag 131 mrd. kr av investeringene knyttet til riksveg i perioden 2018–2029 vil bli finansiert med bompenger (10,9 mrd. kr i gjennomsnitt pr år i 12 år, jf tabellene 5.2–5.5 på sidene 87–91). Dette er et anslag over hva som blir stilt til disposisjon til riksvegformål i perioden 2018–2029. Beløpet er et resultat av konkrete vurderinger av forventet bompengedrag til store prosjekter i planperioden, utført av Statens vegvesen og Nye Veier AS. I tillegg kommer det foreløpige anslaget for bidrag til programområdetiltak og planlegging, basert på erfaringer fra tidligere år.

Anslaget på 131 mrd. kr omfatter alle prosjekter og tiltak knyttet til riksveg og som forutsettes finansiert med bompenger i perioden 2018–2029. Evt. bompengedrag etter 2029 inngår ikke i anslaget. Bompengedrag til fylkesvegprosjekter, inkl. store kollektivprosjekter som er aktuelle for statlige tilskudd gjennom bymiljø-/byvekstavtaler, inngår ikke i anslaget.

Bompengeprojektene er kommet ulikt langt i planleggingen. Noen er allerede vedtatt/startet opp (prosjekter merket med «x» i kolonnen «Igangsatt» i vedlegg 1), og for disse er forutsatt bompengedrag temmelig eksakt. Flere andre er også kommet så langt i planleggingen at forutsatt bompengedrag er framkommet etter en detaljert vurdering av bompengepotensialet, mens det for andre prosjekter er basert på svært grove vurderinger.

Årlige bompengedrag er ikke beregnet/vurdert, dvs. at det som er oppgitt i tabellene 5.2–5.5 er et årlig gjennomsnitt for 12-årsperioden.

Det ble brukt samme metodikk for beregning av bompenger i NTP 2014–2023.

Tabellen nedenfor viser sammenligning av de to meldingene:

	2014–2023–Mill. 2013-kr				2018–2029 – Mill. 2017-kr			
	Totalt		Snitt pr. år		Totalt		Snitt pr. år	
	Stat	Annen finans	Stat	Annen finans	Stat	Annen finans	Stat	Annen finans
Post 30, store prosjekt, 29,31,36,37	108 970	86 300	10 897	8 630	155 921	94 800	12 993	7 900
Nye Veier AS	–	–	–	–	61 680	26 400	5 140	2 200
Ikke rutefordelte (alle underposter post 30)	72 630	12 316	7 263	1 232	98 447	9 600	8 204	800
Sum	181 600	98 616	18 160	9 862	316 048	130 800	26 337	10 900

Spørsmål 22

Regjeringen skriver på side 11 «*Endringer i handlingsrommet i prosjektenes kostnader eller utgifter på andre samfunnsområder vil kunne påvirke innfasing og gjennomføring av planen Ressursbruken i det enkelte budsjettår vil bli tilpasset det årlige handlingsrommet i budsjettene.*»

Det vises til spørsmål 1–5, hvor det blant annet er referert til finansdepartementets beregninger av handlingsrommet i økonomien fram til 2020. Hvor stort er handlingsrommet for nye satsinger i den perioden planen skal gjennomføres, anslått pr år for perioden 2021 til 2029, og i lys av dette økonomiske handlingsrommet, hvordan vurderer regjeringen sannsynligheten for gjennomføring av planen?

Svar:

I Nasjonalbudsjettet 2017 og i Perspektivmeldingen er handlingsrommet i statsbudsjettene framover anslått på overordnet nivå basert på gitte forutsetninger. Disse anslagene er ikke bestemmende for det årlige handlingsrommet framover. Ressursbruken i de enkelte budsjettår vil, på vanlig måte, bli tilpasset det samlede økonomiske opplegget innenfor rammene som følger av handlingsregelen og tilstanden i norsk økonomi for øvrig. Det vises også til svar på spørsmål 1.

Spørsmål 23

Hva legger departementet i begrepet digital infrastruktur?

Svar:

Digital infrastruktur er både infrastruktur for elektronisk kommunikasjon (mobil- og fastnett) og tilhørende infrastruktur som muliggjør digitale tjenester (datasystemer, servere med mer). Begrepet benyttes i meldingen på sidene 9, 36, 43 og 254.

I omtalen på side 9 der det refereres til digital infrastruktur som en viktig infrastruktur på linje med jernbane, vei, havn og lufthavn, viser begrepet generelt til infrastrukturen som muliggjør elektronisk kommunikasjon og dermed er en forutsetning for digitale tjenester innen transporten. Dette er eksempelvis bredbånds- og mobilnett.

På side 36 der det vises til at kommunikasjon bilbil og bil-infrastruktur vil kunne kreve dedikert digital infrastruktur, viser begrepet til at det kan være behov for å supplere/forsterke den alment tilgjengelige digitale infrastrukturen med andre infrastrukturer i tilknytning til vegnettet for å sikre tilstrekkelig kapasitet og tjenester på høgtraffikert vegnett. Departementet har ikke konkludert når det gjelder i hvilken grad dette vil være nødvendig. At dette enda er et uavklart spørsmål reflekteres også i omtalen på side

43, der det vises til at Statens vegvesen ved bygging/utbedring av veger kan sette av plass til fremtidig digital infrastruktur (ledninger og kabler) langs infrastrukturen (vegen). I praksis kan dette eksempelvis være snakk om at man legger ned plastrør som med relativt lav kostnad gjør det enkelt å på et senere tidspunkt trekke ledninger/kabler langs vegen hvis man ser at dette er nødvendig eller det er markedsmessig etterspørsel etter mer kapasitet.

På side 254 der det er snakk om det nasjonale varslingssystemet for digital infrastruktur (VDI) er begrepet en del av navnet på et nasjonalt sensornettverk som benyttes for å avdekke forsøk på datainnbrudd mot kritisk infrastruktur på tvers av sektorer.

Spørsmål 24

Hva er definisjonen av et kjernenett? Hva skal komme ut av et såkalt pilotprogram for alternativt kjernenett?

Svar:

NTP bruker begrepet "kjernenett" i samme betydning som i NOU 2015:13 Digital sårbarhet – sikkert samfunn.

Kjernenett er en fellesbetegnelse for den sammenhengende infrastrukturen alle ekomtjenester er avhengig av og benytter for å overføre brukerdata og signaleringsinformasjon.

Et nett for elektronisk kommunikasjon deles ofte inn i tre deler: Aksessnett, transportnett og datasystemer som styrer nettverket (abonnedatabaser, taksering, ruting av trafikk med mer). Aksessnettet utgjør den siste biten frem til bruker og overfører signaler fra basestasjonen til mobiltelefonen, over fastnett fra sentralen frem til huset eller lignende. Transportnettet frakter signalene over lengre strekninger fra aksessnettene og til sentrale punkter som ruter trafikken dit den skal. Begrepet kjernenett favner både transportnett (fysisk nett) og sentrale funksjoner i datasystemene (logisk nett) som er nødvendig for at ekomnettene skal fungere.

NOU: 2015:13 og vurderinger utført av Nasjonal kommunikasjonsmyndighet viser at ekomtilbyderne over hele landet er avhengige av sentrale funksjoner i Telenors kjernenett for å kunne levere sine tjenester. Selv om Telenors nett er godt drevet og har stor sikkerhet er det likevel en risiko for at større feil i kjernenettet vil kunne lamme ekom over hele landet.

Pilotprogrammet skal demonstrere sikkerhetsbehovet og det kommersielle grunnlaget for å investere i alternative kjernenett med forsvarlig sikkerhet. Målet for pilotprogrammet er å etablere et fungerende marked for alternative kjernenett som samfunnskritiske virksomheter og andre brukere kan benytte for å øke sikkerheten i sine tjenester.

Spørsmål 25 og 26

25. Hvordan fordeler bevilgningsnivået i planen seg pr år, fordelt på drift/vedlikehold og investeringer, både samlet for de ulike sektorene og splittet på de ulike etatene.

26. Det bes om en oversikt over alle investeringsprosjektene i planen fordelt per prosjekt og på avsatt beløp i det enkelte år i planen.

Svar:

Spørsmål 25 og 26 svares ut felles:

De økonomiske rammene i Nasjonal transportplan 2018–2029 blir kun fordelt på de to seksårsperiodene (2018–2023 og 2024–2029), og blir ikke oppgitt per år. Dette gjelder for alle formål, herunder investeringer og drift/vedlikehold. Vedlegg 1–3 i planen gir en oversikt over alle investeringsprosjektene i planen, og hvor mye midler det legges opp til å bruke til prosjektene i hver av seksårsperiodene.

Transportetatene (Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og Kystverket) skal på bakgrunn av meldingen og Stortingets behandling av denne utarbeide sektorvise handlingsprogram. Samferdselsdepartementet vil utarbeide retningslinjer som grunnlag for etatenes arbeid med handlingsprogrammene.

Handlingsprogrammene vil blant annet inneholde mer konkrete investeringsplaner for perioden 2018–2023. Ved utarbeiding av handlingsprogrammer vil etatene vurdere nærmere hvordan framdriften til prosjektene bør legges opp for å få en effektiv ressursutnyttelse og for å oppnå de ønskede effekter.

Spørsmål 27

Hvor mye er tidsbruken på planprosessene redusert med i inneværende NTP-periode?

Svar:

Gjennom denne regjeringensperiode er det gjort en rekke tiltak for å redusere planleggingstiden. Et av målene med Regjeringens veireform er å jobbe raskere og sikre kortere planprosesser. Forsøkene hvor Nye Veier AS på E18-strekningene Dørdal–Tvedestrand og Arendal–Grimstad gis ansvar også i en tidlig planleggingsfase etter plan- og bygningsloven er et eksempel på dette.

Tiltaket som foreløpig vurderes å gi størst effekt er å starte reguleringsplanarbeidet direkte etter godkjent KVU/KS1, uten å først utarbeide kommunedelplan. Dette krever at KVUen er innrettet for å kunne gjøre dette, og at planprogrammet med ev. silingsrapport gir godt nok grunnlag for å lage reguleringsplan for ett alternativ. Dette vil ikke være aktuelt i alle tilfeller, men bl.a. der trasévalg følger nokså direkte av konseptvalget.

Videre brukes statlig plan i større grad for store prosjekter og dette forventes å gi mer forutsigbarhet og mindre tidsbruk. Ved bruk av statlig plan, og ved å starte reguleringsplanarbeidet direkte etter godkjent KVU/KS1 antas det for eksempel at planleggingstiden for prosjektene E10 Hålogalandsveien, og E16 og jernbane mellom Arna og Stanghelle, Ringebanen og E16 Høgstet–Hønefoss er redusert med to til fire år. For E6 Fauske – Mørsvikbotn ble det gjennomført høring og behandling av KVU/KS1 og planprogram for reguleringsplan parallelt. Planprosess ble gjennomført på vanlig måte med kommunen som planmyndighet. Reguleringsplanen ble vedtatt bare 11 måneder etter at regjeringen bestemte hovedprinsippene (konsept) for ny veg.

Andre gjennomførte tiltak som bidrar til redusert planleggingstid inkluderer:

- Endringer i plan- og bygningsloven som gir raskere og enklere behandling av plansaker, for eksempel nye tidsfrister som gir mer forutsigbar saksbehandlingstid for samferdselsaker.
- Det planlegges nå for lengre, mer sammenhengende strekninger enn tidligere. Slike planer gjennomføres i hovedsak som statlig plan.
- Mindre prosjekter samles nå i større grad i prosjektpakker og planlegging foregår mer samlet for disse.
- Statens vegvesen forbedrer og videreutvikler sitt kvalitetssystem for planlegging av vegprosjekter. Det legges vekt på redusert tidsbruk, og riktig plankvalitet og ressursbruk. I tilknytning til dette arbeidet revideres også Statens vegvesens retningslinjer for styring av vegprosjekter og det utvikles opplæringstiltak. Et tidsbesparende resultat av dette er bedre styring og bedre overgang mellom planfasene og mellom planleggings- og gjennomføringsfasen.

Disse tiltakene vil gi gjennomsnittlig kortere planleggingstid, men det er imidlertid ikke gjennomført noen systematisk kartlegging av konkret tidsbruk i planleggingen av samferdselsprosjekter etter at NTP 2014–2023 ble lagt fram i 2013.

Spørsmål 28

Gitt at fylkeskommunene opprettholder sitt bevilgningsnivå og de årlige bevilgningene i statsbudsjettet følger regjeringens forslag til NTP – hvor mye vil vedlikeholdsetterslepet på fylkesvei reduseres i planperioden?

Svar:

Statens vegvesen har i plangrunnlaget anslått behovet for midler til drift og vedlikehold av fylkesvegnettet til totalt om lag 130 mrd. kr (2016-kr) i tolvårsperioden, dvs. 10,8 mrd. kr pr. år. Statens vegvesen

opplyser at dette anslaget fortsatt gjelder. Tall fra Statistisk Sentralbyrå (Kostra) viser at fylkeskommunene brukte om lag 8,4 mrd. kr (2016-kr) på drift og vedlikehold i 2015. Statens vegvesen har i plangrunnlaget trolig vurdert underdekningen til drift og vedlikehold av fylkesvegnettet for lavt når de har anslått den årlige underdekningen til å være 1,5–2 mrd. kr. Underdekningen ser ut til å være om lag 2,4 mrd. kr pr. år.

Det er usikkerhet om hvor stor andel av underdekningen som gjelder vedlikehold, og dermed hvordan dette vil påvirke etterslepet. I tillegg reduseres etterslepet i en del tilfeller som følge av investeringer, men da bare på de deler av fylkesvegnettet som oppgraderes. Statens vegvesen har ikke grunnlag for å vurdere i hvilken grad etterslep reduseres som følge av investeringer i fylkesvegnettet i perioden 2018–2029. Totalt sett er det dermed svært krevende å anslå hvordan utviklingen i etterslepet på fylkesvegnettet vil bli med dagens bevilgningsnivå. Det er likevel grunn til å anta at etterslepet vil øke om ikke bevilgningene til vedlikehold økes.

Spørsmål 29

Av side 96 går det fram at det skal bygges dobbeltspor til Sarpsborg innen 2026, i tråd med milepælene i NTP 2014–2023. Av vedlegg 2 går det fram at det til prosjektet Seut–Sarpsborg til 7,8 mrd kr er det satt av 300 mill kr i første planperiode 2018–2023 og 7,5 mrd kr i perioden 2024–2029. 300 mill kr til anleggsstart på et så stort prosjekt innebærer i realiteten at regjeringen legger opp til anleggsstart senhøsten 2023. Deretter skal dette relativt kompliserte prosjektet, som skal gå gjennom Fredrikstad og fram til Sarpsborg stasjon, realiseres fram til 2026, altså en anleggsperiode i 2024, 2025, og 2026.

I Jernbaneverkets utbyggingsstrategi fra 2014 er det skissert at det må foregå produksjon, eller anleggsvirksomhet, for dette prosjektet fra og med 2022 til og med 2026, altså en anleggsperiode på 5 år. Dette stemmer godt overens med erfaringer fra de seneste års utbyggingsprosjekter i IC-området.

Hva er det som gjør at departementet nå mener dette store prosjektet lar seg realisere på tre år, og mener Jernbanedirektoratet og BaneNor dette er en realistisk utbyggingsplan, gitt det området banen skal bygges i?

Svar:

Av side 96 i stortingsmeldingen fremkommer det at etableringen av et foretak med operasjonell frihet, et ansvarlig styre og selvstendig økonomisk ansvar gir tydeligere krav til kostnadsstyring i utbyggingsprosjekter. Dette vil gi høyere effektivitet i form av reduserte byggekostnader og utgifter til forvaltning, drift og vedlikehold.

For å oppnå en mest mulig effektiv utbygging av prosjektene definert som InterCity-utbyggingen (prosjekter på Vestfoldbanen, Østfoldbanen og Dovrebanen samt utbygging av Ringeriksbanen) og tiltakene i godspakken, legger regjeringen opp til at Bane NOR SF i tråd med sine avtaleforpliktelser med Jernbanedirektoratet og innenfor økonomiske rammer og vedtatte milepæler gitt av Samferdselsdepartementet, regjering og Storting, på selvstendig grunnlag kan styre den samlede porteføljen av prosjekter.

For utbyggingen av strekningene definert som InterCity skal Jernbanedirektoratet og Bane NOR SF styre prosjektporteføljen etter følgende målsetninger for det fremtidige persontogtilbudet til og fra Oslo:

Ringeriksbanen

- Byggestart i 2021/22. Tiltaket skal gi reisetid på om lag 35 minutter mellom Oslo og Hønefoss, og muliggjøre to tog i timen i grunnrute, samt fjern-tog

Vestfoldbanen

- Ferdigstille dobbeltspor til Tønsberg i 2024. Tiltakene på strekningen skal gi en reisetid på om lag 1 time til Tønsberg og muliggjøre inntil fire tog i timen
- Ferdigstille dobbeltspor til Larvik i 2032. Tiltakene på strekningen skal gi en kjøretid på om lag 1 time og 55 minutter til Skien og muliggjøre to tog i timen i grunnrute. Stasjonene i Sandefjord og Larvik utvikles til moderne knutepunkter

Dovrebanen

- Ferdigstille dobbeltspor til Hamar (Åkersvika) i 2024. Tiltakene på strekningen skal gi en reisetid på om lag 1 time til Hamar og muliggjøre to tog i timen i grunnrute samt fjern-tog og ev. innsats-tog
- Ferdigstille dobbeltspor til Lillehammer i 2034. Tiltakene på strekningen skal gi en reisetid på om lag 1 time og 35 minutter og muliggjøre to tog i timen i grunnrute. Stasjonen i Hamar utvikles til et moderne knutepunkt

Østfoldbanen

- Ferdigstille dobbeltspor til Fredrikstad (Seut) i 2024 og Sarpsborg i 2026. Tiltakene på strekningen frem til 2026 skal gi en reisetid på om lag 50 minutter til Fredrikstad og muliggjøre to tog i timen i grunnrute og fire tog i timen i rush. Moss, Fredrikstad og Sarpsborg stasjoner utvikles til moderne knutepunkter
- Ferdigstille dobbeltspor til Halden i 2034. Tiltaket skal gi en reisetid på om lag 1 time og 10 minutter og mulighet for to tog i timen i grunnrute

300 mill. kroner er teknisk ført på prosjektet Seut–Sarpsborg i første planperiode. Som beskrevet over legger imidlertid departementet opp til en porteføljestyring innenfor gitte rammer. Bane NOR SF har dermed frihet til selv å styre prosjektporteføljen og se bevilgningsbehov til de ulike prosjektene opp mot hverandre innenfor den samlede IC-rammen.

Jernbanedirektoratet skal på bakgrunn av meldingen og Stortingets behandling av denne utarbeide sektorens handlingsprogram. Samferdselsdepartementet vil utarbeide retningslinjer som grunnlag for etatenes arbeid med handlingsprogrammene.

Handlingsprogrammene vil blant annet inneholde mer konkrete investeringsplaner for perioden 2018–2023. Ved utarbeiding av handlingsprogrammet vil etaten vurdere nærmere hvordan framdriften til prosjektene bør legges opp for å få en mest effektiv ressursutnyttelse og for å oppnå de ønskede effekter innenfor rammene Stortingets behandling av NTP gir.

Spørsmål 30.

IC Vestfoldbanen: med forbehold om at ikke de 120 mill kr i midler til Ytre IC Vestfoldbanen i perioden 2018–2023 er planleggingsmidler, legges det altså opp til anleggsstart for denne strekningen ved årsskiftet 2023/2024. På side 96 går det fram at man skal være ferdig fram til Larvik i 2032. Dette er da en anleggsperiode på ni år. I perioden på seks år, gitt anleggsstart i 2023 fra 2024–2029 er det satt av ca 9,5 mrd kr, eller 1,5 mrd kr per år. De resterende 10,7 mrd kr, skal følgelig benyttes innen 2032. Dvs en anleggsperiode på tre år.

Er dette riktig forstått, og mener departementet med sine faginstanser dette er en anleggjennomføring som fører til optimal framdrift og lavest mulig kostnad i gjennomføringsfasen.

Svar:

Som svart tidligere er de 120 mill. kronene til ytre IC Vestfoldbanen i første planperiode midler til arealavklaring (kommunedelplan). Byggestart vil ikke være før i siste del av planperioden. Departementet legger med andre ord ikke opp til anleggsstart i 2023/24 og en byggetid på 9 år. Se for øvrig svar på spørsmål 29 over.

Spørsmål 31.

Det vises til at Jernbaneverkets utbyggingsstrategi for IC som ble lagt fram i 2014, gitt milepælene i NTP 2014–2023. Jernbaneverket viste der at ulike utbyggingsstrategier gitt ferdigstilling innen 2030 hadde ulik kostnad. Som det går fram av tabell side 39 ble det beregnet en merkostnad på nærmere sju milliarder kr i forskjell mellom dyreste og billigste utbyggingsmodell.

Er det gjennomført en oppdatert vurdering av de totale kostnadene for utbygging av IC, gitt at utbyggingsperioden nå er skjøvet ut i tid?

Dersom så ikke er tilfelle, kan departementet ved hjelp av sine underordnede virksomheter, foreta en kvalifisert vurdering av hvilke effekter en endret utbyggingsstrategi vil ha å si for de totale kostnadene ved dette prosjektet.

Svar:

Samferdselsdepartementet har som en del av arbeidet med stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2018–2029 bedt om oppdaterte kostnadsanslag for investeringsprosjektene som inngår i planen. Jernbaneverkets arbeid med oppdatering av kostnadsoverslag har tatt utgangspunkt i milepæler i planarbeidet eller at det er utført en relevant behandling og beslutning internt i Jernbaneverket. For strekninger som ikke har passert en planmessig milepæl er eksisterende kostnadsanslag prisjustert.

Det ble i Nasjonal transportplan 2014–2023 ikke satt av midler til planlegging av strekningene omtalt som "ytre IC", og ingen av strekningene har passert en formell planmessig milepæl. For flere av strekningene er det utarbeidet forstudier som har utredet alternative traseer og kombinasjoner av disse. Formålet med forstudiene har vært å lete etter konsepter som skal være med videre i planarbeidet. Kostnadsanslagene for ytre IC tar utgangspunkt i prisjusterte kostnadstall fra KVVU, der utvalgte strekninger fra forstudiene er lagt til grunn for kostnadsestimatene.

Spørsmål 32.

Kostnadene for utbygging av både parseller i Indre og Ytre IC går fram av vedlegg 2. Hvilket plangrunnlag er de ulike kostnadene for de ulike strekningene basert på. Og: baserer kostnadene for Ytre IC seg prisjusterte anslagene fra KVVU fra JBV fra 2012, eller er disse tallene oppdatert? Dersom dette i hovedsak baserer seg på KVVU-tall, hvor robust mener departementet disse tallene er i lys av utviklingen i prosjektkostnader for øvrige IC-prosjekt som har kommet lenger i planleggingen.

Svar:

Som omtalt i svar på spørsmål 31 tar kostnadsestimatene utgangspunkt i milepæler i planarbeidet. For strekninger på ytre IC er dette KVVU med forstudie forut for planprogram for strekninger der det er utarbeidet forstudier. Tallene tar utgangspunkt i P50-verdier, og departementet legger usikkerheten som følger av dette til grunn for vurderingen av robustheten i kostnadsanslagene, jf. tabell 4.2 side 63–64.

Spørsmål 33

Ringeriksbanen: regjeringen la i august 2015 opp til byggestart i 2019. Da var samlet prosjektkostnad 26 mrd kr for fellesprosjektet, 20 mrd kr på jernbane, ca 6 mrd kr på vei. I meldingen går det fram at E16 Skaret–Hønefoss har nå har en kostnad på 8,6 mrd kr, opp ca 2,5 mrd kr, eller nærmere 40 pst. Dette prosjektet er skjøvet ut til perioden 2024–2029. For jernbaneprosjektet på 20 mrd kr opereres det med samme kostnad som i 2015 (prisjustert). Hva er bakgrunnen for at jernbaneprosjektet ikke har endret seg i kostnad mens veiprojektet har økt betydelig? Hvor langt har man kommet i planleggingen og når kan det forventes oppdaterte kostnadsanslag? Hvor robust mener departementet kostnaden for Ringeriksbanen er?

Svar:

Kostnadsanslaget for jernbanedelen av prosjektet har så langt i planleggingen vist seg robust. Oppdatering av kostnadsoverslag tar utgangspunkt i milepæler i planarbeidet eller annen relevant behandling og beslutning internt i Bane NOR SF. Ved å utsette byggestart, og dermed bruke litt mer tid på planlegging, er det mulig å redusere risiko i prosjektet, samtidig som man har mer tid til forberedende arbeid.

Forslag til planprogram for reguleringsplan med KU har vært på høring, og vil snarlig bli oversendt Kommunal- og moderniseringsdepartementet for fastsetting.

Kostnadsanslaget i NTP tar utgangspunkt i P50-verdier, og departementet legger usikkerheten som følger av dette til grunn for vurderingen av robustheten i kostnadsanslaget, jf. tabell 4.2 i NTP.

Kostnadsanslaget fra januar 2015 var på om lag 6 mrd. kr på vegdelen. Dette tallet er i 2014-prisnivå, det er også ekskl. mva. Prosjektet har nå fått regnet inn en økt standard til om lag 500 mill. 2014-kr, eks. mva. Med tillegg av mva og prisomregnet til 2017-nivå blir kostnadsoverslaget for vegdelen om lag 8,6 mrd. 2017-kr.

Spørsmål 34

Fellesprosjektet Arna–Stanghelle–Voss. Tilsvarende som spørsmål 34: veiprojektet har om lag doblet seg i kostnad siden KVU. Kostnadene for jernbanedelen av dette prosjektet er derimot relativt uendret. Hva er bakgrunnen for at jernbaneprosjektet ikke har endret seg i kostnad mens veiprojektet har økt betydelig? Hvor langt har man kommet i planleggingen og når kan det forventes oppdaterte kostnadsanslag? Hvor robust mener departementet kostnaden for jernbanedelen av dette prosjektet?

Svar:

Kostnadsanslaget for jernbanedelen av prosjektet har så langt i planleggingen vist seg forholdsvis ro-

bust, men prosjektet har opplevd en liten kostnadsøkning. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak økte kostnader til massedeponering og noen mindre justeringer av løpemeterpriser for tunnel og i dagsoner. Kostnadene baserer seg på KVU/KS1 og forprosjekt/silingsrapport forut for oppstart av reguleringsplan. Forslag til planprogram er under utarbeidelse, og det tas sikte på å sende planprogrammet på høring høsten 2017.

Kostnadsanslaget i NTP tar utgangspunkt i P50-verdier, og departementet legger usikkerheten som følger av dette til grunn for vurderingen av robustheten i kostnadsanslaget. For en mer detaljert gjennomgang for kostnadsutviklingen for veg og bane vises det til svar på spørsmål nr. 51.

Spørsmål 35

Veidelen av E16 Arna–Stanghelle: hvor uavhengig av jernbaneprosjektet er det mulig å bygge ny vei på denne strekningen?

Svar:

På strekningen Stanghelle–Trenegereid skal det bygges ettløps vegtunnel der jernbanetunnelen vil fungere som rømningstunnel. På denne strekningen må derfor veg- og jernbanetunnelen bygges samtidig. På strekningen Trenegereid–Arna skal det bygges to-løps vegtunnel. På denne strekningen er det derfor mulig å bygge vegdelen av prosjektet uavhengig av jernbanedelen.

Spørsmål 36

Hvis det fra i dag ble lagt opp til forhåndsinnkreving av bompenger på dagens strekning og fram til ny vei er bygget ut, hvor mye midler kan man se for seg at dette vil beløpe seg til innen hhv 2021 og 2029?

Svar:

Etter gjeldende retningslinjer skal forhåndsinnkreving av bompenger maksimalt pågå i 3 år før det fattes endelig vedtak om gjennomføring av et prosjekt. Normalt skal innkrevde forhåndsbompenger benyttes til å dekke planleggings- og prosjekteringskostnader, inkl. grunnundersøkelser. Etter Samferdselsdepartementets syn er det ikke aktuelt med forhåndsinnkreving av bompenger over en så lang periode som skissert i spørsmålet. Et opplegg med forhåndsinnkreving av bompenger må dessuten utredes på vanlig måte for å kunne ta stilling til plassering av bomstasjoner, takstnivå mm. Saken må videre legges fram for lokalpolitisk behandling før den kan fremmes for Stortinget.

Prosjektet E16 Stanghelle–Arna er kommet svært kort i planleggingen. Følgelig er anslått bompengbidrag basert på svært grove vurderinger. Plas-

sering av bomstasjoner, fastsettelse av takstnivå mm. krever med detaljering. Det er derfor vanskelig å anslå bompengepotensialet ved forhåndsinnkreving. Statens vegvesen har imidlertid gjort en grov vurdering av bompengepotensialet for en løsning med strekningen Trengereid–Arna som første etappe. Gitt foreløpige forutsetninger for trafikk og trafikkutvikling, innkreving av bompenger i ett snitt, etter-skuddsinnkreving i 15 år, takster på 28 kr for takstgruppe 1 (3 kr/km), dobbel takst for takstgruppe 2 og halv takst for elbiler, samt beregningsteknisk rente på 5,5 pst. første 10 år og deretter 6,5 pst., er bompengepotensialet, dvs. bompengebidraget til utbygging, beregnet til om lag 1,1 mrd. kr. Gitt forhånds- og parallellinnkreving med halv takst i til sammen 8 år i tillegg, er bompengebidraget til utbygging beregnet til om lag 1,45 mrd. kr. Etter departementet syn gir dette et bilde av nivået på merinntektene dersom det legges opp til forhånds-/parallellinnkreving.

Spørsmål 37

Alnabruterminalen: det er i planperioden satt av 4,6 mrd kr. På side 305 står at «modernisering av Alnabru opp til et nivå som garanterer effektiv og sikker drift, kombinert med en kapasitetsøkning. Et av hovedtiltakene i første byggetrinn vil være utskifting av signalanleggene.» Som det går fram er dette første byggetrinn for Alnabruterminalen. Tidligere Jernbaneverket har operert med 10 mrd kr for første byggetrinn av terminalen. I statsbudsjettet for 2015 skriver regjeringen at utviklingen av Alnabruterminalen planlegges i to faser hvorav fase to handler om framtidige konsept for utvikling av terminalen. Sitat: utredningen starter i 2014 og ventes ferdig i 2015. I Statsbudsjettet for 2017 står det at «i 2017 videreføres planleggingen av fase 2 som omfatter utvikling av framtidige konsept for utviklingen av terminalen. I grunnlagsdokumentet fra etatene står det at utredningen om Alnabru ventes ferdig i 2016.

- Har regjeringen valgt konsept for utvikling av terminalen, ref omtalen i budsjettet for 2015 over?
- Er de 4,6 mrd kr fullt ut realisering av første byggetrinn, hvis ikke hvor mye koster første byggetrinn?
- Hva er kostnadene for de framtidige utbyggingstrinnene av Alnabruterminalen, ut over
- Hvor mye mer økt kapasitet vil tiltakene regjeringen har prioritert i planperioden (4,6 mrd kr) gi på Alnabru?
- Hvor mye økt kapasitet vil godspakken på 18 mrd kr gi i 2029 sammenlignet med i dag?
- I grunnlagsmaterialet var godspakken på 20 mrd kr. Regjeringens framlegg er ca 18 mrd kr. Hvilke

tiltak vil ikke bli gjennomført og hvilke konsekvenser mener departementet dette vil ha?

- I etatens grunnlagsmateriale er det satt av midler til første byggetrinn Alnabru, oppstart av Torgård (1,75 mrd kr) som er et prosjekt med langt høyere total kostnad mm. Det er ikke lagt inn midler til ny terminal i Bergen:
 - Har regjeringen foretatt konseptvalg for ev ny terminal i Bergen
 - Hvilke konsekvenser vil det ha ikke å bygge ny terminal i Bergen på sikt
 - Hva er de totale kostnadene dersom jernbanen skal håndtere hhv 1 mill TEU og 1,5 mill TEU

Svar:

A) Det er ikke valgt konsept. Konseptvalgutredningen om terminalstruktur i Oslofjordområdet er forsinket, jf. omtale i NTP. Utredningsarbeidet hittil viser at Alnabru fortsatt vil være viktig fremover, og det er derfor satt av midler for å legge til rette for en fremtidig utvikling av navet for godstransport med bane i Norge.

Utredning for Alnabru Fase II pågår fortsatt og konsept for Alnabru er dermed ikke valgt. Utvikling av Alnabruterminalen er utfordrende, fordi arealene er begrensede og det er høydeforskjeller innenfor terminalområdet. Utredningen skal ivareta forventninger om tog lengder som Alnabruterminalen skal betjene i framtiden, ønsket kapasitetsøkning og forbedringer i driftseffektivitet. Det blir nå vurdert om det er nødvendig og mulig å bruke ikke-standardiserte sporvekslere for å oppnå konsepter som kan imøtekomme forventningene.

B) Angitt beløp i NTP på 4,6 mrd kr er å betrakte som en avsetning for å realisere hele eller deler (første byggetrinn) av det konseptet for videre utvikling av Alnabruterminalen som blir valgt på grunnlag av utredningen av Alnabru fase II, omtalt ovenfor. I forhold til tidligere utredninger utvikles det her nye konsepter basert på oppdaterte forutsetninger om tog lengder etc, og det gjøres tilpasninger for å oppnå ønsket ytelse til lavere kostnad. I utredningsarbeidet jobbes det nå med gjenværende konsepter etter siling, for å kvalitetssikre, justere, og analysere kapasitet. Når det er gjort vil konseptene bli kostnadsestimert.

C) Se svar på spørsmål B.

D) Det er for tidlig å konkludere om hvor mye kapasiteten kan øke med investeringer prioritert for utvikling av Alnabru i planperioden. Årsaken er at det fortsatt gjenstår å avklare kapasitet og kostnader for gjenværende konsepter. Deretter vil Jernbanedirektoratet komme frem til en anbefalt løsning.

E) Godspakken er sammensatt av tiltak som både vil øke nettverkets **kapasitet** og jernbanens kommer-

sielle **attraktivitet**. Hvor mye gods som vil gå på jernbane vil avgjøres av en kombinasjon av disse to dimensjonene.

- Den totale **kapasiteten** for gods bestemmes av kapasiteten på terminalene, kapasiteten på sporet, og kapasiteten i hvert tog. Den teoretiske kapasiteten i nettverket vil igjen bli begrenset av togoperatørens operative driftsmodeller og hvilken type gods som transporteres. Den operative **kapasiteten** fremkommer derfor som et resultat av flere faktorer. I tillegg vil prioriteringen mellom persontog og godstog påvirke tilgjengelig operativ godskapasitet.
- Den kommersielle **attraktiviteten** til gods på jernbane bestemmes av kjøretider, kostnader, tilgjengelige tidspunkter på døgnet, pålitelighet, og terminalenes egenskaper (plassering, effektivitet, intermodalitet mot bil/båt/fly, osv.).

Godspakken er planlagt for å gi følgende kapasitets- og attraktivitetsøkende effekter:

- Økt total terminalkapasitet ved at eksisterende terminaler oppgraderes og utvides (+ 30–50% kapasitet) og at det etableres flere nye godsterminaler. Intermodalitet øker, noe som gir bedre ressursutnyttelse og økt terminalkapasitet. Effektiviteten på terminalene øker betydelig.
- Alnabru utvides og effektiviseres, og avlastes gjennom flytting av volum til andre terminaler. Alnabru vil i mindre grad være en kapasitetsbegrensende faktor.
- Økt transportkapasitet ved at det legges til rette for å kjøre lengre tog, særlig knyttet til forlengelse av enkelte kryssingsspor. Man øker altså volumet pr tog. Det vil være en gradvis økning av tog lengdene gjennom NTP perioden opp mot det langsiktige målet om 740 m lange tog. Det er estimert at det er realistisk å øke faktisk kjørte tog lengder med 40% i løpet av perioden.
- Økt nettverkskapasitet ved elektrifisering og banekoplinger, slik at det blir flere mulige effektive veier i nettet som muliggjør kjøring av flere og raskere tog.

F) I grunnlagsdokumentet var det en feil i beregningen av ulykkeskostnader. Dette ga utslag i den samfunnsøkonomiske lønnsomheten. Korrigert for denne feilen ble det samfunnsøkonomisk lønnsomme nivået på godspakken justert ned til 18 mrd. 2017-kroner. I tillegg skyldes nedgangen følgende:

- Tiltaket for økt aksellast Mo–Ørtfjell er tatt ut. Dette utgjør 600 mill NOK.
- Øvrige endringer skyldes i hovedsak reduksjon i estimert kostnad for noen av tiltakene, og endringer av konsepter. Disse endringene vil ikke

ha negative konsekvenser for systemets totale ytelse.

G)

- a) På mellomlang sikt er nullalternativet lagt til grunn for utviklingen av nytt logistikknutepunkt i Bergen. Dersom det på lengre sikt skal bygges en ny godsterminal i Bergen, er det ikke besluttet hvilket konsept som skal ligge til grunn.
- b) KS1 av KVVU viste at moderniseringsalternativet gir god kapasitet til å håndtere den forventede veksten i godsmarkedet.
- c) I 2015 ble det håndtert 885 677 TEU på jernbaneterminalene i Norge. I Jernbaneverkets godsstrategi er det mål om at intermodale kombitransporter skal øke med 75% i planperioden, dvs. til ca 1,5 millioner TEU. I NTP 2018–2029 er det satt av 18 milliarder kroner i en godspakke for legge til rette for å nå målene. Hvis jernbane skal betjene 1 millioner TEU er det nødvendig å opprettholde og forbedre dagens tilstand på eksisterende infrastruktur. Utviklingen av godstrafikken på jernbanen må også ses i sammenheng med utvikling av persontransporttjenestene. Se for øvrig svar på spørsmål E).

Spørsmål 38. Rv 23 Oslofjordforbindelsen

I stortingsmeldingen heter det: "Det er ennå ikke tatt stilling til endelig konseptvalg på Oslofjordtunnelen. I planen er det satt av midler tilsvarende anleggskostnad for bygging av nytt tunneløp med oppstart i første planperiode."

- a) Betyr dette at regjeringen ikke har konkludert på om det skal bygges nytt tunneløp eller bru?
- b) Hva er status i ESAs behandling av spørsmålet om nytt tunneløp (pga. stigningsforholdene)?
- c) Hvor mye ble krevd inn i bompenger etter at Oslofjordtunnelen byggetrinn 1 var nedbetalt, hvor mye er brukt opp til planlegging av ny tunnel, og kan resterende midler (hvor mye?) benyttes til ev finansiering bru i stedet for nytt tunneløp?
- d) Hva er estimerte kostnader for bygging av bru over Oslofjorden, og hvor høy bompengandelen vil det være mulig å ha for finansiering av bru?
- e) dersom det legges opp til gjeninnføring av forhåndsinnkreving av bompenger på dagens tunnel, hvor mye midler vil dette årlig kunne gi?

Svar:

- a) Valg av løsning er fortsatt til vurdering i regjeringen
- b) Samferdselsdepartementet rettet høsten 2016 en uformell henvendelse til ESA, med spørsmål om bygging av et nytt parallelt tunneløp ville bli vurdert å være i strid med tunnelsikkerhetsdirek-

tivet. ESA videresendte henvendelsen til EU-kommisjonen, som nå tidlig i vår gjennom ESA har gitt tilbakemelding. Deres vurdering er at bygging av parallelt løp ikke vil være i strid med tunnelsikkerhetsdirektivet slik de oppfatter det. Departementet oppfatter uttalelsen å være formell og således endelig fra EUs side.

ESA presiserer at de ikke anser seg bundet av Kommisjonens vurdering, men at sannsynligheten for at de vil treffe en annen konklusjon, dersom det skulle bli en sak, er minimal. Dialogen er som vanlig journalført og offentlig.

- c) I følge Statens vegvesen er det krevd inn i underkant av 440 mill. kr etter at byggetrinn 1 var nedbetalt. Av dette er 158 mill. kr benyttet til planlegging av nytt tunnellop og 34 mill. kr til dekking av innkrevings- og andre driftskostnader. I tillegg har bompengeselskapet en gjeld på i underkant av 10 mill. kr som skal nedbetales, og det må settes av midler til istandsetting av vegen etter fjerning av bomstasjonen. Korrigert for finansinntekter er det regnet med at bompengeselskapet vil ha vel 240 mill. kr til disposisjon. Dersom det ikke blir aktuelt med bygging av nytt tunnellop, er det i Prop. 170 S (2012–2013) forutsatt at bompenginntektene skal benyttes til andre tiltak i området, i samråd med Akershus og Buskerud fylkeskommuner. Dette er i tråd med de lokalpolitiske vedtakene. Dersom disponible bompenger skal benyttes til å finansiere evt. bygging av bru, er det derfor en forutsetning at Akershus og Buskerud fylkeskommuner er enige i dette.
- d) I tilleggsutredningen til KVUen for kryssing av Oslofjordforbindelsen fra november 2016 er kostnadene for bygging av bru over Oslofjorden i innkortet trasé anslått til 16,0–17,7 mrd. kr. Bompengepotensialet er anslått til i størrelsesorden 3 mrd. kr.
- e) I 2015, som var siste hele år med bompengeskatt, var netto bompengeskatter 107 mill. kr. Ved en eventuell gjeninnføring av forhåndsskatten vil ny takst- og rabattstruktur med 20 pst. rabatt for takstgruppe 1 og ingen rabatt for takstgruppe 2 bli innført. Selv om dette kan ha innvirkning på trafikken, antas bompengeskattene å bli i samme størrelsesorden som i 2015.

Spørsmål 39

Det går fram av meldingen at det pågår en KS1 av Strynefjellstunnelene

- a) når legger regjeringen opp til å foreta konseptvalg.

Svar:

Statens vegvesen har utformet en revidert tilleggsutredning om valg av løsning for rv15 over

Strynefjellet. Denne er nå til ekstern kvalitetssikring KS1. Fremdriften for kvalitetssikringen er ikke endelig fastlagt. Det er derfor for tidlig å kunne angi når regjeringens konseptvalg vil kunne foreligge.

Spørsmål 40

Den rimeligste varianten i SVVs oppdaterte beslutningsgrunnlag for Strynefjellet, oppgradering av dagens tunneler, innebærer at strynefjellet må stenges i flere år. Dette er en av grunnen til at SVV anbefaler ny tunnel med mv til ca 4 mrd kr. Slik vi forstår det er dette en strekning som er berørt av tunneldirektivet/forskriften. Dersom det må bygges nye tunneler, når må dette gjennomføres, jf forskriftskravet.

Svar:

Den opprinnelige fristen for å oppfylle kravene i tunnelsikkerhetsforskriften for riksveggtunneler var april 2019. I statsbudsjettet for 2017 ble Stortinget orientert om at fristen er forlenget til 2020/2021 for tunneler som inngår i TEN-T vegnettet og til 2022/2023 for andre riksveggtunneler. For Strynefjellstunnelene er fristen følgelig 2022/2023.

Spørsmål 41

Det er omtalt at det er satt av om lag 5 mrd kr til sykkeleक्सpressveier i perioden.

- a) hvilke poster/underkategori er disse pengene lagt?
- b) hvor mye midler er satt av til de enkelte byene?
- c) Ifm behandlingen av bypakke Nord-Jæren lå det inne finansiering av sykkeleक्सpressvei. Finansieres denne av denne ordningen som er omtalt i NTP, eller gjennom bompengeproposisjonen?
- d) hvordan er midler til sykkeleक्सpressveier fordelt mellom første og andre seksårsperiode?

Svar:

a) Statlig finansiering av sykkeleक्सpressveier inngår i den samlede rammen på 24 mrd. kr til programområdetiltak i bymiljøavtaler og byvekstavtaler over kap. 1320, post 30.

b) Statlig bidrag til sykkeleक्सpressveier vil bli avklart gjennom kommende forhandlinger og reforhandlinger av byvekstavtaler. Det er derfor satt av en samlet ramme på 5 mrd. kr i planperioden, men midlene er ikke fordelt mellom byområdene. Det vil være opp til forhandlingspartene i hvert enkelt byområde å vurdere konkrete sykkeltiltak og hva som vil være hensiktsmessig og kostnadseffektiv infrastrukturstandard.

c) Sykkeleक्सpressveg mellom Stavanger og Sandnes ligger inne i porteføljen til Bypakke Nord-Jæren, jf. Prop. 47 S (2016–2017) og Innst. 214 S

(2016–2017). Prosjektet prioriteres og finansieres i tråd med føringene fra proposisjonen og Stortingets behandling av den. De lokale forhandlingene om en byvekstavtale for Nord-Jæren ble ferdig i midten av mai. Bypakke Nord-Jæren vil inngå i denne avtalen, som vil bli endelig inngått etter politisk behandling i de berørte kommunestyrene, fylkestinget og regjeringen. Avtalen bygger på inneværende Nasjonal transportplan for perioden 2014–2023, der det ikke er satt av egne midler til sykkelekspressveger. Ev. statlig finansiering av sykkelekspressveg på Nord-Jæren innenfor den omtalte rammen på 5 mrd. kr i Nasjonal transportplan 2018–2029 vil først bli drøftet i reforhandlingen av byvekstavtalen, som vil ta utgangspunkt i den nye transportplanen.

d) Midlene til sykkelekspressveger inngår i den samlede rammen på 24 mrd. kr til programområdetiltak i bymiljøavtaler og byvekstavtaler, der det er lagt til grunn et årlig gjennomsnitt på om lag 1,7 mrd. kr i første seksårsperiode og 2,3 mrd. kr i andre seksårsperiode.

<i>Prosjekt</i>	<i>Kostnadsanslag</i>	<i>Byggeperiode</i>
Fornebubanen i Oslo og Akershus	12,0 mrd. kr	2021–2025
Metrotunnelen i Oslo	17,4 mrd. kr	2024–2029
Bybanen til Fyllingsdalen i Bergen	6,2 mrd. kr	2018–2023
Superbuss trinn 1 i Trondheim	3,0 mrd. kr	2018–2023
Bussveien på Nord-Jæren	10,2 mrd. kr	2018–2023

Spørsmål 43

Det bes om kostnadsanslag for følgende prosjekt:

- E39 Eikefet–Romarheim bru (det bes presisert om dette er det same prosjektet som i ordskiftet omtales som E39 Romarheimtunnelen)
- E39 Kjøs bru–Grodås
- Rv 13 tunnel Vikafjellet
- E16 Oppheim–Skulestadmo
- Siste anslag for Rv 15 Strynefjellet
- Riksgrensen–Skibotn del 2
- Farledstiltak Bognes–Lødingen
- Tromvik fiskerihavn
- Laukvik fiskerihavn

Svar:

Under følger foreliggende kostnadsanslag for de omtalte vegprosjektene. Statens vegvesen presiserer at dette er kostnadsanslag av svært varierende kvalitet. Der er derfor knyttet stor usikkerhet til flere av anslagene.

- E39 Eikefet–Romarheim: om lag 2 mrd. kr. Prosjektet som bl.a. omfatter bygging av en om lag 6 km lang tunnel mellom Eikefet og Romarheim, antas å være det samme som det som i noen sammenhenger omtales som Romarheimtunnelen.

Spørsmål 42

Hvordan er tidsforløpet (bygggestart og ferdigstilling) på de ulike prosjektene som ligger inne i 50/50 ordningen, hva er kostnaden for enkeltprosjektene, og hvordan er midler til 50/50 periodisert mellom første og siste seksårsperiode.

Svar:

Det ligger fem prosjekter inne i 50/50-ordningen i Nasjonal transportplan 2018–2029. Prosjektene er på ulike stadier i planleggingen, og det er fortsatt betydelig usikkerhet knyttet til kostnadene og byggeperiode.

Det er satt av 24 144 mill. kr i statlig bidrag til prosjektene i planperioden, fordelt med 1 413 mill. kr i årlig gjennomsnitt i første seksårsperiode og 2 611 mill. kr i andre seksårsperiode. Anslått prosjektkostnad og byggeperiode framgår av tabellen nedenfor.

- E39 Kjøs bru–Grodås: Prosjektet vurderes ikke lenger som aktuelt da vedtatt konsept for framtidig E39 innebærer bygging av tunnel i ny trasé mellom Byrkjelo og Grodås.
- Rv 13 Vikafjellet: om lag 4,9 mrd. kr (inkl. skredsikring i Kvasdalen og utbedring av eksisterende veg mot Vik og Myrkdalen)
- E16 Sleem (Oppheim)–Skulestadmo: om lag 4,5 mrd. kr
- Rv 15 Strynefjellet: om lag 4 mrd. kr
- E8 Riksgrensen–Skibotn del 2: om lag 1,3 mrd. kr

Oppdaterte kostnadstall for de tre kystprosjektene følger nedenfor. Det oppgis netto kostnader, dvs. eks MVA, administrasjon og pensjon.

- Farledstiltak Bognes–Lødingen (11 mill kr.) Tiltaket består av en mindre utdyping av en grunne samt oppgradering og nyetablering av navigasjonsinstallasjoner.
- Tromvik fiskerihavn (13 mill kr). Tiltaket består av en forlenging av eksisterende molo for skjerming av eksisterende liggehavn.

- Laukvik fiskerihavn (60 mill kr). Tiltaket består av utdyping i havneområdet inkludert noe miljømudring.

Spørsmål 44

Det vises til side 92 i meldingen. Det bes om oppdaterte kostnadsanslag for full realisering av følgende prosjekter:

- E6 Grong Nordland grense
- Rv 41/Rv 451 Timenes Kjevik Rv 3 Østerdalen
- Rv 3 Østerdalen: her er det satt av 500 mill kr: hva betyr dette konkret, innebærer dette en fullfinansiering av dette utbedringsprosjektet?
- Rv94 Skaidi–Hammerfest: det vises til uttalelser i media fra regionveisjef Naimak som sier at full realisering av prosjektet slik det ligger nå har økt til 1300 mill kr
- Rv 9 Setesdal: hva gjenstår før prosjektet er ferdig realisert?
- Rv 52 strekningsvise utbedringer: her er det satt av 500 mill kr: hva betyr dette konkret, innebærer dette en fullfinansiering av dette utbedringsprosjektet?
- Rv 7 strekningsvise utbedringer: her er det satt av 500 mill kr: hva betyr dette konkret, innebærer dette en fullfinansiering av dette utbedringsprosjektet?
- E16 Fagernes–Øye

Svar:

Det har vært viktig for denne regjeringen å jobbe målrettet for å redusere kostnaden ved veibygging i Norge. Gjennom veireformen som Stortinget har tilsluttet seg, viser Nye Veier AS at det med stor sannsynlighet vil la seg gjøre å kutte kostnader på prosjekter med i snitt 20%. Prosjektene som er lagt som konkrete utbedringsstrekninger, er gjennom NTP pekt på som prosjekter der det er ønskelig at Vegvesenet jobber for å finne løsninger som sikrer gode veiløsninger til en lavere kostnad. Prosjektene under er derfor prioritert i NTP 2018–2029, men med ønske om gjennomføring til en lavere kostnad.

Under følger siste kostnadsanslag der det foreligger definerte prosjekter. Som for prosjektene i spørsmål nr. 43, er dette kostnadsanslag av svært varierende kvalitet. Det er derfor knyttet stor usikkerhet til flere av anslagene.

- E6 Grong–Nordland grense: om lag 4,6 mrd. kr
- Rv 41/rv 451 Timenes–Kjevik: om lag 1,7 mrd. kr
- Rv 3 Østerdalen: Forutsatte midler i NTP 2018–2029 er tenkt benyttet til utbedring av delstrekninger som vil bli nærmere definert i Statens vegvesens arbeid med handlingsprogrammet for planperioden.
- Rv 94 Skaidi–Hammerfest: om lag 1,3 mrd. kr

- Rv 9 Setesdal: Full utbygging av rv 9 i Setesdal vil omfatte flere prosjekter som per i dag ikke er endelig definert eller kostnadsberegnet. Forutsatte midler i NTP 2018–2029 er tenkt benyttet til utbedring av delstrekninger som vil bli nærmere definert i Statens vegvesens arbeid med handlingsprogrammet for planperioden.
- Rv 52 strekningsvise utbedringer: Forutsatte midler i NTP 2018–2029 er tenkt benyttet til utbedring av delstrekninger. Disse vil bli nærmere definert i Statens vegvesens arbeid med handlingsprogrammet for planperioden.
- Rv 7 strekningsvise utbedringer: Forutsatte midler i NTP 2018–2029 er tenkt benyttet til utbedring av delstrekninger. Disse vil bli nærmere definert i Statens vegvesens arbeid med handlingsprogrammet for planperioden.
- E16 Fagernes–Øye: Siste kostnadsanslag for full utbygging av E16 på strekningen Fagernes–Hande er om lag 3,2 mrd. kr. Det foreligger ikke tilsvarende anslag for strekningen Hande–Øye. Forutsatte midler i NTP 2018–2029 er tenkt benyttet til utbedring av delstrekninger. Disse vil bli nærmere definert i Statens vegvesens arbeid med handlingsprogrammet for planperioden.

Spørsmål 45

Hva er bakgrunnen for at regjeringen har prioritert strekningen Arna–Vågsbotn før Vågsbotn–Klauvaneset?

Svar:

Det er behov for utbedringer av både E39 fra Vågsbotn og nordover mot Nordhordlandsbrua og E16 mellom Arna og Vågsbotn. På grunn av kravene i tunnelsikkerhetsforskriften må E16 mellom Stanghelle og Arna bygges om i planperioden. På strekningen Trengereid–Arna skal det bygges firefelts veg. På E16/E39 fra Vågsbotn mot Bergen er det firefelts veg i dag. Strekningen Arna–Vågsbotn vil derfor framstå som et markert standardbrudd dersom dette prosjektet ikke gjennomføres.

I etatenes plangrunnlag er det kun E16-prosjektet som inngår på listen der det er rangert etter samfunnsøkonomi, samfunnssikkerhet og sammenhengende standard/utbygging.

Spørsmål 46

Generelt–Veg/Kyst/jernbane: Mange fylker og kommuner ønsker å forskuttere midler til prosjekter. Det gjelder både på veg, kyst og jernbane.

- Hva er gjeldende retningslinjer og fremgangsmåte som de som ønsker å forskuttere midlene må forholde seg til (hvordan er prosessen frem til godkjenning)?

- b) Fiskerihavnene er foreslått overført til de nye regionene. Vil dette ha betydning for muligheten til å kunne søke om forskuttering?
- c) Finnes det eksempler på kyst- eller jernbaneprosjekter som er forskuttet lokalt, eller gjelder det utelukkende vegprosjekter?
- d) Er det forskjell på å forskuttere innenfor en porteføljestyrt bypakke og å forskuttere et ordinært prosjekt?

Svar:

- a) Gjeldende retningslinjer for finansiering av riksvegprosjekter ved forskuttering ble lagt fram for Stortinget i St.meld. nr. 32 (1988–1989) Norsk veg- og vegtrafikkplan 1990–93, jf. side 99–102 i meldingen. Statens vegvesens fullmakter knyttet til forskutteringssaker ble sist revidert gjennom Stortingets behandling av St.prp. nr. 76 (2000–2001), jf. side 9–11 i proposisjonen. I forbindelse med de årlige budsjetter fastsetter Stortinget en ramme som Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå forskutteringsavtaler innenfor. For 2017 er fullmakten på 3,5 mrd. kr, jf. Prop. 1 S (2016–2017), romertallsvedtak V. Forskutteringer refunderes uten kompensasjon for prisstigning og renter på eventuelle lån. Søknader om forskuttering sendes Statens vegvesens regionvegkontorer for videre behandling. Avhengig av prosjektets størrelse og prioritering i Nasjonal transportplan/Statens vegvesens handlingsprogram, avgjøres saken av vedkommende regionvegkontor, Vegdirektoratet eller Samferdselsdepartementet. Forskutteringer til anleggsstart av prosjekter som er av en slik størrelse at de blir lagt fram i budsjettproposisjonene, skal forelegges Stortinget.
- b) En overføring av fiskerihavnene fra 2020 som foreslått i Prop 84 S Ny inndeling av regionalt folkevalgt nivå vil medføre at lokal forskuttering må avklares med det regionale nivået. I praksis vil dette først kunne gjøres etter at det nye folkevalgte nivået er etablert i 2020. Samferdselsdepartementet har ingen fullmakt til inngå avtaler om lokal forskuttering av fiskerihavner som vil belaste de regionale budsjettene etter 2020.
- c) Over statsbudsjettet hadde Jernbaneverket frem til 2016 fullmakt til å inngå avtaler om forskuttering av midler til jernbaneformål ut over gitt bevilgning på kap. 1350 post 30. Fullmakten var på 200 mill. kroner. Denne fullmakten er ikke videreført i statsbudsjettet for 2017. Det ble ikke inngått nye avtaler om forskuttering i 2016 på jernbanesiden. Boet etter konkursen i Northland Logistics AS om finansiering av tiltak på Fagerneslinja og ved Narvikterminalen er

gjort opp og Jernbaneverket har fått godkjent sitt krav. Det forventes en utbetaling på om lag 415 000 fra boet (jf. Jernbaneverkets årsrapport for 2016).

Det er ikke tidligere åpnet for forskuttering av kystprosjekter. Forskuttering er tidligere vært benyttet i tilknytning til utbygging av kryssingsspor på Ofotbanen.

- d) Fylkeskommunale og kommunale forskutteringer skyldes ønsker om tidligere anleggsstart for et prosjekt enn det som ellers vil være mulig. Samferdselsdepartementet kan ikke se at det i den sammenhengen er noen forskjell på «ordinære» vegprosjekter og prosjekter som vurderes som aktuelle i porteføljen til ennå ikke vedtatte bypakker.

Spørsmål 47

Veg-ferjetilbud: På side 93, pkt 5.5.7 står det at regjeringen legger opp til å øke kapasiteten og videreføre tilbudet på riksvegferjesambandene. Hvilken kapasitet legges til grunn for de respektive sambandene, og på hvilke samband skal kapasiteten økes?

Svar:

Trafikken øker på de fleste riksvegferjesamband, og det legges opp til ulike modeller for å imøtekomme utfordringene med hensyn til kapasitet. Dette kan være økt antall fartøy, større fartøy, økt frekvens med likt antall fartøy samt seilende reserveferje dersom kapasitetsbehovet skulle øke gjennom kontraktsperioden. Trafikkutviklingen følges nøye frem til utlysning av kontrakt, og endelig kapasitet fastsettes i konkurransegrunnlagene for utlysning av det enkelte samband.

Spørsmål 48

Rv 15 Strynefjellet: Hva er planstatus og anslått kostnad for de tiltakene i NTP 14–23 som var prioritert for Rv 15 Strynefjellet?

Svar:

I NTP 2014–2023 ble det prioritert statlige midler til oppgradering av eksisterende tunneler samt oppstart på en permanent løsning for rv 15 over Strynefjellet. Valg av konsept etter gjennomført KVU/KS1 skulle avgjøre videre planlegging og bruk av de prioriterte midlene, jf. Meld. St. 26 (2012–2013), sidene 300 og 305. Valg av konsept er ennå ikke gjort. KS1 av tilleggsutredning pågår. Det er derfor heller ikke gjennomført planlegging etter plan- og bygningsloven for aktuelle tiltak.

Som omtalt i Meld. St. 33 (2016–2017), side 65, vurderes det som aktuelt med nye vurderinger for Strynefjellet med sikte på kostnadsreduksjoner.

Spørsmål 49. Rv 23 Oslofjordforbindelsen

Hvilken dialog har departementet hatt mot ESA for avklaring av mulighetene for et ekstra tunneløp i Rv23 Oslofjordtunnelen og forholdet til tunnelsikkerhetsdirektivet krav, og hva er status for denne dialogen?

Svar:

Samferdselsdepartementet rettet høsten 2016 en uformell henvendelse til ESA, med spørsmål om bygging av et nytt parallelt tunneløp ville bli vurdert å være i strid med tunnelsikkerhetsdirektivet. ESA videresendte henvendelsen til EU-kommisjonen, som nå tidlig i vår gjennom ESA har gitt tilbakemelding. Deres vurdering er at bygging av parallelt løp ikke vil være i strid med tunnelsikkerhetsdirektivet slik de oppfatter det. Departementet oppfatter uttalelsen å være formell og således endelig fra EUs side.

ESA presiserer at de ikke anser seg bundet av Kommisjonens vurdering, men at sannsynligheten for at de vil treffe en annen konklusjon, dersom det skulle bli en sak, er minimal. Dialogen er som vanlig journalført og offentlig.

Spørsmål 50

Veg / Jernbane–E16/Vossebane–Arna–Stanghelle: I Stortingsmeldingen fremgår det at regjeringen vil se på mulighetene for å fremskynde oppstart av prosjektet. Hvilke muligheter undersøkes, og hvor langt frem anslås det at oppstart kan fremskyndes ved å bruke disse mulighetene?

Svar:

På strekningen mellom Arna og Trengereid går veg og bane i ulik trasé, og det vil være mulig å gjennomføre en utbygging uavhengig av hverandre. På strekningen Trengereid–Stanghelle følger veg og bane samme trasé, i hovedsak i tunnel. Her vil det være nødvendig å bygge ut prosjektene samtidig for å kunne ta ut gevinstene et felles prosjekt vil gi (gjensidig rømning til tunnel).

I Stortingsmeldingen er vegprosjektet Arna–Stanghelle fullfinansiert i andre periode med statlige midler og bompenger. Dersom oppstart skal komme før andre periode må dette finansieres med bompenger. Gitt bare bompenger før 2024, vil oppstart trolig kunne komme sent i 2022, med trafikkåpning i 2027.

Spørsmål 51

Veg/jernbane–E16/Vossebane: I meldingen ligger det til grunn en kostnadsvekst på disse prosjektene frem til Stanghelle, og en redusert bompengedeler. Det ønskes informasjon for hele strekningen Arna–Voss, jf. KVVU.

- Hvordan har kostnadene på prosjektet utviklet seg siden KVVU/KSI og frem til grunnlagsdokumentet fra etatene, og deretter frem til i dag?
- Hva er endringen i bompengegrundlaget?
- Hva er driverne bak endringene?

Svar:

Vi har valgt å svare samlet på punktene a–c, og heller dele inn etter veg- og jernbane.

Kostnadsendringer

I KVVUen for Voss–Arna fra april 2014 ble kostnadene for konsept K5 mellom Voss og Arna anslått til 33,4 mrd. 2013-kr. KSI-konsulenten vurderte totalkostnaden til 33,5 mrd. 2013-kr, dvs. på samme nivå som i KVVUen. Fordelingen mellom veg og bane var 11,5 mrd. kr til veg og 21,9 mrd. kr til bane. Omregnet til 2017-prisnivå utgjør dette 36,3 mrd. kr., med henholdsvis en kostnad for vegdelen på 12,5 mrd. kr og 23,8 mrd. kr for banedelen. KVVU-kostnader er grove og har stor usikkerhet.

Vegdelen:

I transportetatens grunnlagsdokument for Nasjonal transportplan 2018–2029 ble det lagt til grunn et samlet kostnadsoverslag for E16-prosjektene på 14,8 mrd. kr omregnet til 2017-prisnivå. Dette innebærer en økning på om lag 2,2 mrd. kr fra KVVU/KSI.

Som grunnlag for arbeidet med stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2018–2029, ble transportetatene bedt om å kvalitetssikre kostnadsoverslag og forutsatt bompengebidrag for prosjekter som inngikk i de ulike rangeringene i grunnlagsdokumentet. Etter denne gjennomgangen legges det til grunn et samlet kostnadsoverslag for E16-prosjektene på om lag 18,5 mrd. 2017-kr. Dette innebærer en økning på om lag 3,7 mrd. kr fra transportetatens grunnlagsdokument og omlag 5,9 mrd. kr fra KVVU/KSI.

Kostnadsoverslagene for vegprosjektene Voss–Stanghelle og Stanghelle–Arna var i transportetatens grunnlagsdokument for Nasjonal transportplan 2018–2029 i hovedsak basert på de grove kostnadsvurderingene i KVVUen for Voss–Arna. KVVUer utarbeides som grunnlag for valg av konsepter for videre planlegging av framtidige transportløsninger i et område. Konseptene er derfor ikke ferdig utviklede løsninger, noe som innebærer at det fortsatt er knyttet stor usikkerhet til løsninger innenfor de ulike konseptene og til kostnader. Som i de fleste store plansaker, vil det vedtatte konseptet være gjenstand for alternativvurderinger på kommunedelplannivå. For E16 Stanghelle–Arna er denne fasen erstattet av en silingsfase. På grunnlag av denne skal den valgte løsningen videreutvikles/detaljeres ytterligere gjennom utarbeidelse av en statlig reguleringsplan for samar-

beidsprosjektet E16 og Vossebanen mellom Stanghelle og Arna. For E16 mellom Voss og Stanghelle er ikke planlegging etter plan- og bygningsloven startet opp ennå.

Kostnadsøkningen er i all hovedsak knyttet til strekningen Stanghelle–Arna der planarbeidet er kommet lengst. Økningen skyldes en kombinasjon av endrede rammevilkår og økt kunnskap. Kort oppsummert er de viktigste årsakene:

- En utredning om Ringveg øst og E39 nord i Åsane som forelå høsten 2016, viser at det blir svært vanskelig med tilknytning mellom E16 og Ringveg øst i nytt kryss i Arna sentrum der krysset ligger i dag. Det er derfor lagt opp til å flytte krysset om lag 2 km sørover.
- Flytting av krysset i Arna fører til at Arnanipatunnelen ikke lenger kan benyttes som det ene løpet i en toløpsløsning. Dette sammen med økt kunnskap om konfliktnivå og geologi fører til at det også må bygges mer tunnel østover mot Takvam/Romslo/Trengereid.
- Kryssløsningen i Vaksdal blir dyrere fordi kryss i dagen ikke er mulig innenfor dagens regelverk.
- Kostnadene ved deponering av overskuddsmasser blir høyere enn tidligere lagt til grunn.

Det må understrekes at prosjektet fortsatt er i en tidlig planfase. Følgelig er det fortsatt knyttet stor usikkerhet til både løsninger og kostnadsoverslag. På grunn av den store kostnadsøkningen har Samferdselsdepartementet bedt Statens vegvesen gå gjennom prosjektet Stanghelle–Arna på nytt med sikte på kostnadsreduksjoner. Konseptvalget vil imidlertid ligge fast.

Endringer i bompengepotensial

I KVUen er det anslått et bompengepotensial på inntil 3,3 mrd. 2013-kr til finansiering av en antatt første etappe av E16-utbyggingen fra Vaksdal til Arna. Det ble ikke regnet på bompengepotensialet knyttet til resten av strekningen.

I transportetatens grunnlagsdokument for Nasjonal transportplan 2018–2029 ble det lagt til grunn et bompengepotensial på til sammen 9,2 mrd. 2016-kr. Etter kvalitetssikringen som grunnlag for arbeidet med stortingsmeldingen, legges det til grunn et bompengepotensial på til sammen 6,4 mrd. 2017-kr. Dette innebærer en reduksjon på om lag 3 mrd. kr fra transportetatens grunnlagsdokument.

I forbindelse med den omtalte kvalitetssikringen gjorde Region vest er vesentlig grundigere vurdering av bompengepotensialet. Bl.a. ble det tatt hensyn til finansieringskostnader som følge av låneopptak, noe som ikke var gjort i de tidligere vurderingene. Dette førte til vesentlig redusert bompengepotensial sammenlignet med grunnlagsdokumentet for mange av

prosjektene i regionen, inkl. E16 Voss–Stanghelle–Arna. Ved kvalitetssikring av bompengepotensialet ble det dessuten lagt til grunn noen endringer i trafikkprognosene. Som for andre prosjekter i en tidlig planfase, er også det reviderte overslaget basert på grove vurderinger. Mer detaljerte vurderinger av bompengepotensialet vil bli gjennomført når det det nye vegsystemet er nærmere detaljert.

Jernbane:

I 2015 utarbeidet Jernbaneverket en supplerende utredning til KVUen. På bakgrunn av denne ble første byggetrinn endret fra å gå fra Arna til Vaksdal til å gå fra Arna til Stanghelle. Kostnaden for strekningen mellom Arna og Stanghelle ble beregnet med det samme tallgrunnlaget som ble bruk i KVU-en: 9,3 mrd.kr for bane med 2014-prisnivå. Omregnet til 2017-prisnivå tilsvarer dette en kostnad på 10,0 mrd.

Som grunnlag for arbeidet med stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2018–2029, ble transportetatene bedt om å kvalitetssikre kostnadsoverslaget for fellesprosjektet mellom Stanghelle og Arna. Her økte kostnadene til 10,25 mrd. kr. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak økte kostnader til massedeponering og noen mindre justeringer av løpemeterpriser for tunnel og i dagsoner.

I tråd med bestillingen fra SD er det arbeidet videre med å detaljere løsningene for strekningen mellom Stanghelle og Arna, det er ikke gjort tilsvarende arbeid for strekningen mellom Voss og Stanghelle.

Kostnadene for tunnel utgjør 2/3 av de totale kostnadene. Det vil si at mindre endringer av tunnelkonsept som f. eks valg av løsning for vann og frostsikring vil ha store konsekvenser for total kostnadene. Tilsvarende har prosjektet et svært stort masseoverskudd. God håndtering og massedisponering vil være avgjørende for det totale kostnadsbildet.

Spørsmål 52. Veg – ferjeavløsningsordning for riksvegferjer

Hvordan fungerer ferjeavløsningsordningen for riksvegferjer – og kan det estimeres et bidrag fra denne til de respektive prosjektene? Eksempelvis Møreaksen, Hordfast, Rogfast.

Svar:

Gjeldende rammer for den statlige ordningen med alternativ bruk av ferjetilskudd følger av St.meld. nr. 16 (2008–2009) *Nasjonal transportplan 2010–2019*, Prop. 19 S (2015–2016) *Endringer i statsbudsjettet 2015* under Samferdselsdepartementet og Prop. 1 S (2016–2017).

Den statlige ordningen med alternativ bruk av ferjetilskudd legger til rette for at innsparte drifts- og kapitalkostnader ved nedlegging/nedkorting av et ferjesamband kan benyttes til å delfinansiere et fast-

landssamband som avløser, eventuelt korter inn ferjesambandet. Økte drifts- og vedlikeholdskostnader som følge av det nye vegprosjektet skal trekkes fra innsparingen.

Beregningsperioden som det skal regnes innsparing for, er satt til maksimalt 40 år. Det er samtidig fastlagt at utbetalingsperioden skal være vesentlig kortere og skal settes lik bompengerperioden, som normalt er 15 år. Det årlige beløpet fastsettes slik at summen av neddiskonterte beløp blir det samme som ved utbetaling i 40 år.

Den opprinnelige ordningen var tilpasset det daværende kontraktssystemet for riksvegferjer, der statens kjøp av ferjetjenester ble gjennomført ved forhandlinger, og der kjøpet var regulert gjennom en såkalt hovedavtale mellom Statens vegvesen og det enkelte rederi. I tillegg til hovedavtalen ble det inngått ettårige drifts- eller tilskuddsavtaler. Ordningen ble kalt *rammetilskuddsordningen*. I rammetilskuddsordningen inngikk både tilskudd til drift og investeringer. Dette innkjøpssystemet lå til grunn for ordningen med alternativ bruk av ferjetilskudd da den ble lagt fram i 2003. Ordningen ble derfor etablert med to komponenter; driftskostnader og kapitalkostnader.

I dag er alle riksvegferjesambandene konkurranseutsatt, og det er ikke lenger relevant å skille mellom drifts- og kapitalkostnader. Dagens modell for beregning av finansieringsbidraget innebærer at statens kostnader til kjøp av ferjetjenester blir lagt til grunn, som ett beløp. Det vil fortsatt være gjennomsnittet av siste to års regnskapstall for ferjesambandet som benyttes og økte drifts- og vedlikeholdskostnader ved det nye veganlegget skal trekkes fra. Ferjetilskuddet prisjusteres.

Beregninger i forbindelse med utarbeidelse av finansieringsplaner for prosjektene rv 13 Ryfast og E39 Rogfast har vist at for disse prosjektene er det ingen netto innsparing, dvs. at økningen i drifts- og vedlikeholdskostnader som følge av det nye veganlegget er større enn innsparingen ved nedlegging av ferjesambandet. I finansieringsplanene for disse prosjektene er det derfor ikke lagt inn midler fra ordningen med innsparte ferjetilskudd. Foreløpige beregninger for E39 Møreaksen viser at heller ikke for dette prosjektet blir det noen netto innsparing.

I forbindelse med forvaltningsreformen fra 2010 ble en rekke tidligere riksvegsamband overført til fylkeskommunene. I Kommuneproposisjonen for 2016 (Prop. 121 S (2014–2015)) ble det presentert en ferjeavløsningsordning for fylkesvegferjer i inntektsystemet. Stortinget sluttet seg til hovedtrekkene i ordningen. Kommunal- og moderniseringsdepartementet og Samferdselsdepartementet har utarbeidet retningslinjer.

Spørsmål 53

Veg – rassikring: Flere prosjekter som finansieres over post 30 har også vesentlige positive konsekvenser for sikkerhet mot skred. Det bes om en oversikt over hvor mange registrerte skredpunkt på riksvegnettet som sikres gjennom prosjekter finansiert over post 30. Dersom det er mulig, ønskes en oversikt over hvor store kostnader det ville hatt å sikre disse punktene dersom kun sikring av punktene inngikk i tiltaket, og ikke generell utbedring av veinettet som tilsier post 30-finansiering.

Svar:

Etterfølgende liste viser oversikt over antall registrerte skredpunkter som vil utbedres som følge av prosjekter finansiert over post 30. Knapp tid til gjennomgang av spørsmålet innebærer at det må tas forbehold om feil. Her er de aktuelle prosjektene:

- E6 Storsandnes–Langvassbukt, 1 skredpunkt – lav skredfaktor (B)
- E6 Kvænangsfjellet, 1 skredpunkt, usikker skredfaktor sannsynligvis lav
- E8 Sørbotn–Laukslett, 1 skredpunkt, lav skredfaktor
- E10 Fiskebøl–Nappstraumen, 13 skredpunkt, 4 høy, 3 middels og 6 lav skredfaktor – start, usikkert hvor mye av dette som blir gjort før 2030
- E6 Ulvsvågskaret, 1 skredpunkt, middels skredfaktor
- E6 Kråkmofjellet sør, 2 skredpunkt, lav skredfaktor
- E6 Megården–Mørsvikbotn, 1 skredpunkt, lav skredfaktor
- E6 Helgeland nord, 3 skredpunkt, lav skredfaktor (B)
- E136 Flatmark–Monge–Marstein, 3 skredpunkt, 2 middels og 1 lav skredfaktor (B)
- E39 Bjørset–Skei, 1 skredpunkt, middels skredfaktor (B)
- E16 Stanghelle–Arna, 10 skredpunkt, høy og middels skredfaktor
- E134 Røldal–Seljestad, 3 skredpunkt, høy og middels skredfaktor
- Rv 23 Linnes–E18, 1 skredpunkt, middels skredfaktor
- E16 Skaret–Hønefoss, 1 skredpunkt, middels skredfaktor

Etterfølgende prosjekter er prioriterte som utbedringsstrekninger, og det er dermed ikke avklart hvor mange punkter av de som er registrert som vil bli utbedret:

- Rv 94 Skaidi–Hammerfest, 5 skredpunkt – 3 høy og 2 lav skredfaktor
- Rv 9 Setesdal, samordningsstrekning, 1 skredpunkt, lav skredfaktor

- Rv 7 Hallingdal–Hardangervidda, samordningsstrekning, 13 skredpunkt, høy, middels og lav skredfaktor
- Rv 52 Gol–Borlaug, 1 skredpunkt, lav skredfaktor

Vi har ikke grunnlag for å si hvor mye det ville ha kostet å kun utbedre skredpunktene. Det er ikke utarbeidet systematiske planer for å ta kun skredpunkter på alle steder der det legges opp til å fjerne skredpunkter som en del av et investeringstiltak over post 30.

Spørsmål 54

Veg – budsjettposter: Tidlig i perioden vil prosjektene E16 Filefjell og E6 Vest for Alta ferdigstilles. Disse prosjektene, sammen med E18 Bjørvika-prosjektet og Follobanen, har hatt egne budsjettposter. Det foreslås ikke nye prosjekter i planen som finansieres over egne budsjettposter. Er det foretatt en evaluering for hvorfor man ikke velger å gå videre med slike poster? Hvis ikke – hva er de overordnede erfaringene?

Svar:

Intensjonen bak opprettelsen av egne budsjettposter for enkeltprosjekter/strekninger har vært at det settes av tilstrekkelig med midler til optimal gjennomføring av dedikerte prosjekter. Dette har man oppnådd.

Statens vegvesen mener at ordningen med egne budsjettposter bidrar til en mindre grad av fleksibilitet samlet sett for Statens vegvesen i budsjett- og budsjettoppfølgingen av etatens investeringsporte-

følge. Dette skyldes bl.a. at det ikke er anledning til å benytte midler tildelt over disse postene på andre budsjettposter. Dette gir en lavere grad av fleksibilitet til å håndtere endrede budsjettbehov underveis i gjennomføringsfasen. Det er derfor ikke foreslått opprettelse av nye egne budsjettposter for enkeltprosjekter.

Spørsmål 55

Jernbane – Passasjertall: På side 149 gjengis det at økningen på antall reiser i Østlandsområdet med tog er økt 21 pst i perioden 12–15, side 149. Kan det oppgis tall for perioden 2000–2016?

Svar:

Rapporteringskravene i perioden 2000–2011 er annerledes enn de er fra og med 2012, og derfor finnes det ikke sammenlignbare tall over antall reisende i Østlandsområdet. Trafikkutviklingen i 2016 for lokaltogene rundt Oslo var negativ, blant annet som følge av streiken. Trafikken på IC-togene har gått noe opp, men i sum er det en økning på 21 pst i perioden 2012–2016. Det er det samme tallet som står i Stortingmeldingen for perioden 2012–2015.

Spørsmål 56

Jernbane – statistikk: Det ønskes tall på antall togavganger for årene 2010–2016.

Svar:

Bane NOR holder oversikt over antall tog på en representativ dag (onsdag, jf. tabell under. Oversikten vedlikeholdes manuelt, og det er foreløpig ikke utarbeidet tall for 2016.

Togslag	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Persontog	1185	1180	1195	1222	1196	1306
Godstog	216	208	200	190	205	204
Annet*	163	169	156	184	192	133
Sum	1564	1557	1551	1596	1593	1643

*Posisjonskjøring (tomtog, løsløkomotiv, m.v.)

Det finnes ingen generell faktor for å regne om tallene til årlige avganger.

Spørsmål 57

Veg – generelt: Hvilke målinger gjennomføres av kødannelse – hva kan sies om hvor og når det er størst kø på vegnettet i Norge?

Svar:

Statens vegvesen måler reisetider ved hjelp av AutoPASS-brikker i kjøretøyene. Disse målingene er i dag begrenset til noen utvalgte strekninger i og rundt de fire største byene (Oslo, Bergen, Trondheim

og Stavanger). Strekningene rundt Oslo og Akershus inkluderer E18 gjennom Buskerud, Vestfold og Telemark til Aust-Agder i sør, samt E6 til Kolomoen i Hedmark i nord. Pr. mai 2017 er det etablert i alt 88 målestrekninger som gir reisetidsmålinger for 5-minutters intervaller.

Reisetidsmålingene brukes i dag primært til sanntidsformål av Statens vegvesen og vises til publikum på friteksttavler og gjennom ulike kartløsninger (f.eks. reisetider.no) på Internett. Det gjøres også analyser av historiske data på bestilling fra ulike miljøer. Spesielt er det blitt gjort analyser i regi av Oslopakke 3 og Statens vegvesen Region øst, som

beskriver morgen- og ettermiddagsrush på disse fem hovedvegene inn og ut av Oslo i perioden 2014–2017:

- Asker–Skøyen
- Helsfyr–Skedsmovollen
- Tusenfryd–Ryen
- Skøyen–Helsfyr

På grunn av den begrensede utbredelsen er ikke data fra reisetidssystemet alene egnet til å si noe generelt om hvor det finnes kø på vegnettet i Norge, bortsett fra at de strekningene som måles i utgangspunktet er definert ut fra lokal kunnskap og kan regnes for å være køutsatte.

Spørsmål 58

Veg – Overordnet: Hvor mange km ny vei vil etter gjeldende planer åpnes i perioden 2018–2021?

Svar:

Tiltakene som er prioritert i Nasjonal transportplan gir om lag 290 km ny firefeltsveg og 910 km ny veg i planperioden. Prosjekter som det er lagt opp til å åpne etter 2029 vil gi ytterligere om lag 230 km firefeltsveg og 410 km ny veg.

Det er først gjennom arbeidet med sitt handlingsprogram at Statens vegvesen vil komme med nærmere konkretisering av de enkelte årene i første planperiode. Handlingsprogrammet vil etter planen være klart tidlig i 2018.

Spørsmål 59. Tunnelsikkerhetsforskriften på fylkesvei

I meldingen heter det i pkt 5.5.9 at kompensasjonen for tunnelsikkerhetsforskriften blir videreført til 2019.

- a) Hvorfor er grensen satt på 2019?
- b) Så vidt vi husker har fylkene lengre frist enn riksveiene på å innfri forskriften. Hvorfor videreføres ikke kompensasjonen frem til fristen?
- c) Hvordan er størrelsen på kompensasjonen beregnet – og er det ment å dekke hele tiltaket knyttet til oppfylling av forskriften?

Svar:

- a) Regjeringen legger opp til at rammen til fylkesveger inkl. tunnelsikkerhetsforskrift har et årlig snitt både i første og andre periode på 1,3 mrd. kr. Tilskuddet inkluderer midler til oppfylling av tunnelsikkerhetsforskriften til og med 2019, som er fristen forskriften gir. Etter 2019 fortsetter tilskuddet med hele beløpet for å sette fylkene i bedre stand til å kunne fornye og ruste opp fylkesvegnettet. Tilskuddet bevilges gjennom rammetilskuddet.

- b) Forskrift om minimum sikkerhetskrav til visse tunneler på fylkesvegnettet og kommunalt vegnett i Oslo (tunnelsikkerhetsforskrift for fylkesveg m.m.) §12 tredje ledd stadfester at:

"Renovering av tunneler for å oppfylle kravene til sikkerhetsnivå, skal utføres etter en tidsplan og skal være fullført innen 1. januar 2020. Fylkeskommuner med stor tunnelmasse kan etter søknad til Vegdirektoratet gis forlenget frist med inntil fem år."

Regjeringen ser det som naturlig at ordningen ikke strekker seg ut over den forskriftsfestede fristen til å oppfylle kravene, og at midlene vil være utbetalt i løpet av 2019 uavhengig av fremdriften med utbedring av tunnelene i det enkelte fylke.

Det totale årlige beløpet til rammetilskudd er imidlertid uendret etter 2019. Regjeringen forventer at fylkene da benytter midlene til fornying og opprusting av vegene når tunnelene oppfyller kravene til sikkerhetsnivå.

- c) Rammetilskuddet til fylkeskommunene er en videreføring fra NTP 2014–2023. Her var rammen satt til 10 mrd. 2013-kr i perioden, med et årlig snitt på 690 mill. 2013-kr i første fireårsperiode og 1,2 mrd. 2013-kr i siste seksårsperiode. Årlig snitt på 1,3 mrd 2017-kr er en videreføring av siste seksårsperiode i NTP 2014–2023. Rammetilskuddet er ment å sette fylkene i bedre stand til å fornye og ruste opp fylkesvegene, inkludert oppfølging av tunnelsikkerhetsforskriften.

Spørsmål 60

Jernbane – ERTMS – Det er lagt opp til en trinnvis utbygging av ERTMS.

- a) Hva er planen for utbyggingen?
- b) Hvilke gevinster vil kunne hentes ut for hvert utbyggingstrinn, og hvilke gevinster kan først hentes ut når systemet er helt innført?
- c) Nordlandsbanen er blant de første ut – hva går det an å si om effekten av å innføre ERTMS på Nordlandsbanen?

Svar:

Vi viser til Prop. 126 S (2015–2016), hvor ERTMS-prosjektet omtales.

- a) Jernbaneverket utarbeidet en nasjonal signalplan (november 2015) som beskriver utbyggingen av ERTMS. Utbyggingen skjer strekningsvis. Viktige prioriteringskriterier for utbyggingsrekkefølge er fornyelsesbehovet, behovet for innføring av fjernstyring, infrastrukturprosjekter og koordinering med ombygging av rullende materiell.

- b) Store deler av de gamle signal- og sikringsanleggene på det nasjonale jernbanenettet er i ferd med, eller har passert, den teknisk og økonomiske levetiden. Disse anleggene er basert på teknologi som nå er ukurant og krevende å drifte, vedlikeholde og bygge. ERTMS-prosjektet omfatter en total utskifting og modernisering av disse anleggene. Gevinstene vil kunne hentes ut etter hvert som den enkelte strekning settes i drift med ERTMS. Forventede gevinster er i form av forbedret oppetid på anleggene og lavere kostnader til bemanning på strekninger som i dag er stasjonsstyrt, men blir fjernstyrt. Så lenge infrastrukturens gamle sikringsanlegg er i bruk, vil det være behov for kompetanse til drift- og vedlikehold av anleggsmassen. Ombordutrustning på tog som skal trafikere disse strekningene skal bygges om så snart som mulig slik at de kan kjøre både på gammelt og nytt system.
- c) Nordlandsbanen har manuell trafikkstyring på strekningen Eiterstaum–Bødø. Utbygging av ERTMS på den strekningen vil redusere kostna-

dene for trafikkstyringen, gi noe økt praktisk kapasitet og forbedre togframføringssikkerheten.

Spørsmål 61

Det bes om en oversikt over tilstandsgrad på riks- og fylkesveinettet i perioden 1.1.2010 til 1.1.2017 på fylkesnivå, for eksempel gjennom andel vei med tilfredsstillende dekketilstand.

Svar:

Statens vegvesen måler vegdekkene på de aller fleste riksveger og fylkesveger hvert år. Andel riksveger og fylkesveger med tilfredsstillende dekketilstand for årene f.o.m. 2010 (angitt som 1.1.2011) t.o.m. 2016 (angitt som 1.1.2017) følger i tabeller nedenfor.

Forklaring av målingene

Klassifisering av dekketilstand gjøres på grunnlag av målinger av spor (jevnhet på tvers) og jevnhet på langs (IRI – International Roughness Index) som gjøres av Statens vegvesen med målebiler påmontert laserbasert måleutstyr. I tillegg klassifiseres og rapporteres dekketilstanden basert på følgende tilstandsklasser:

Klasse	SPOR (mm)	IRI (mm/m)
svært god	0–6	0–0.9
god	7–11	1.0–2.1
middels	12–17	2.2–3.0
dårlig	18–24	3.1–4.4
svært dårlig	25–>	4.5–>

Tilstandsklassene svært god, god og middels utgjør til sammen det som kalles «tilfredsstillende dekketilstand». Det er verdt å merke seg at klassegrensene som brukes i denne klassifiseringen er uavhengig av vegtype, trafikkmengde osv. I vedlikeholdsstandarden (retningslinje R610) differensieres imidlertid tiltaksutløsende standard på grunnlag av trafikkmengde og vegtype. Dvs. at det tåles en større andel dårlig/svært dårlig dekketilstand på veger med lav trafikk før det iverksettes vedlikeholdstiltak. De ulike fylkene og regionene har veger med ulike trafikkmengder, og dette er viktig å huske når en sammenligner på tvers av fylker og regioner. F.eks. har vegene i region nord i gjennomsnitt lavere trafikkmengder enn sør i landet.

Andelen av vegnettet som måles er stort sett over 90 %, men det kan forekomme lavere måleandel for enkelte fylker noen år, særlig på fylkesvegnettet. Dette kan bidra til tilsynelatende relativt store endringer fra år til år for enkeltfylker.

Andel (pst.) vegdekke med tilfredsstillende dekketilstand – Riksveg

		01.01.2011	01.01.2012	01.01.2013	01.01.2014	01.01.2015	01.01.2016	01.01.2017
	Veg- lengde							
Riksveger (hele landet)	(km)	69,9	70,9	72,6	74,7	76,5	79,9	81,4
Østfold	272	85,5	88,9	81,6	81,4	90,9	88,0	91,9
Akershus	403	87,0*	88,2	89,2	88,9*	91,0	91,9	93,5
Oslo	176	79,4*	75,0	82,2*	82,5	82,8	84,1	87,2
Hedmark	705	74,7	79,1	84,2	87,5	92,6	93,4	93,4
Oppland	726	78,7	81,0	80,8	82,0	84,2	90,8	93,3
Region øst	2283	79,8	82,2	83,6	84,9	88,7	91,0	92,7
Buskerud	563	59,9	59,3	66,7	71,0	77,6	86,2	86,7
Vestfold	150	92,3	91,6	87,7	92,5	93,6	94,6	93,3
Telemark	455	70,6	71,4	72,4	74,5	76,0	75,5	78,8
Aust-Agder	442	82,1	82,6	84,8	87,5	87,6	88,6	88,0
Vest-Agder	232	82,7	88,5	89,5	89,1	83,6	88,4	87,3
Region sør	1843	73,5	74,3	77,0	79,8	81,6	85,1	85,8
Rogaland	521	76,3	78,0	80,7	83,2	87,3	88,5	88,9
Hordaland	742	69,6	67,9	65,8	69,4	74,3	77,3	75,0
Sogn og Fjordane	701	69,7	74,3	72,2	76,8	76,3	75,6	79,0
Region vest	1964	71,4	72,8	72,0	75,6	78,4	79,6	79,9
Møre og Romsdal	549	65,1	65,3	67,4	69,8	73,3	77,9	79,6
Sør-Trøndelag	384	70,4	70,9	75,6	76,6	79,0	84,7	83,2
Nord-Trøndelag	351	73,7	60,4	66,1	66,6	70,2	76,0	76,9
Region midt	1284	69,1	65,7	69,6	71,0	74,2	79,4	79,9
Nordland	1223	56,2	66,2	66,0	68,9	65,2	71,0	73,9
Troms	599	53,4	52,2	61,4	63,5	62,1	71,4	74,1
Finnmark	1279	66,2	61,1	62,5	62,3	64,0	65,9	69,5
Region nord	3100	59,8	61,4	63,6	65,1	64,1	69,0	72,1
Riksveger (hele landet)	10473	69,9	70,9	72,6	74,7	76,5	79,9	81,4

*) Lav måleandel (målt andel <= 80% av vegnettet)

Andel (pst.) vegdekke med tilfredsstillende dekketilstand – Fylkesveg

		01.01.2011	01.01.2012	01.01.2013	01.01.2014	01.01.2015	01.01.2016	01.01.2017
	Veg- lengde fast dekke							
Fylkesveger (hele landet)	(km)	47,5	48,0	49,3	48,3	50,2	49,8	52,1
Østfold	1436	59,8	51,2	50,0	45,0	56,3	52,5	55,3
Akershus	1663	69,4	68,3	72,2	68,6	73,0*	69,9	76,7
Hedmark	2915	49,2	54,9	55,0	54,5	60,5*	56,1	60,1
Oppland	2566	39,1	39,9	42,7	44,1	42,2*	42,9	45,0
Region øst	8579	51,8	52,3	53,7	52,5	56,8*	54,2	58,0
Buskerud	1728	41,3	42,0	44,5	44,6	49,1	52,0	55,1

Andel (pst.) vegdekke med tilfredsstillende dekketilstand – Fylkesveg								
	01.01.2011	01.01.2012	01.01.2013	01.01.2014	01.01.2015	01.01.2016	01.01.2017	
Vestfold	1202	62,7	64,5	66,9	66,9	70,1	71,2	71,4
Telemark	1742	44,9	48,2	45,4	45,6	46,4	48,3	46,3
Aust-Agder	1368	49,7	46,9	47,2	48,3	47,6	49,6	52,8
Vest-Agder	1597	44,5	49,1	51,9	52,6	53,4	55,4	57,2
Region sør	7638	47,6	49,3	50,2	50,6	52,4	54,4	55,7
Rogaland	2467	50,2	50,9	51,6	53,4	56,7	57,9	59,6
Hordaland	2567	35,5	37,3	37,3	39,3	41,9	40,0	40,6
Sogn og Fjordane	2590	35,9	37,2	39,9	40,0	45,4	42,8	54,4*
Region vest	7623	40,4	41,6	42,8	44,1	47,9	46,8	51,4
Møre og Romsdal	3000	58,0	60,1	55,6	53,7	53,2	52,8	53,2
Sør-Trøndelag	2322	53,3	52,6	53,4	51,7	50,5	48,7	46,4
Nord-Trøndelag	2277	55,7	51,0	49,5	50,0	50,5	52,7	54,3
Region midt	7599	55,9	55,2	53,1	52,0	51,6	51,5	51,5
Nordland	3785	45,0*	45,9*	49,2*	46,0	46,2	44,0	46,0
Troms	2607	34,0	30,7	36,3	31,4	31,9	34,5	34,3
Finnmark	1475	46,5*	47,3	55,1*	49,5	47,0	48,1	53,3
Region nord	7867	41,6	41,2	46,0*	41,8	41,6	41,6	43,5
Fylkesveger (hele landet)	39307	47,5	48,0	49,3	48,3	50,2	49,8	52,1

*) Lav måleandel (målt andel <= 80% av vegnettet)

Spørsmål 62

Det bes om en oversikt med eksempler på igangsatte ITS-tiltak langs riksvegnettet og anslått kostnad for disse.

Spørsmål 63

Det bes om en oversikt over konkrete, planlagte ITS-prosjekter på riksvegnettet.

Svar:

Spørsmål 62 og 63 svares ut felles.

Med utgangspunkt i Meld.St. 33 Nasjonal Transportplan 2018–2029 vil transportetatene høsten 2017 utarbeide sine handlingsprogrammer for første del av planperioden (2018–2023). Konkrete ITS-prosjekter på riksvegnettet som planlegges vil framkomme her.

Igangsatte ITS-tiltak i Statens Vegvesen:

ITS-tiltak	Beskrivelse	Status	Ca. kostnad
1 Friteksttavler	For varsling og omkjøringsalternativ ved hendelser og stengt veg. Benyttet på mange hovedvegstreknings i dag. Tavlene benyttes til reisetidsvisning der dette er tilgjengelig, primært i perioder med forsinkelse. Dette er gjort i Oslo-området og langs E18 gjennom Buskerud, Vestfold og Telemark.	I drift og under utbygging	Fra 0,2 til 1,0 mill NOK pr tavle avhengig av størrelse og plassering
2 Reisetidsinformasjon	Registrering av reisetid med anonym bruk av Autopass-brikken i byområdene for Oslo, Stavanger, Bergen og Trondheim samt E18 Oslo–Kristiansand. Baksystem og nett-tjeneste og overføring til vegkantininformasjon.	I drift og under utbygging	Ca. 0,2 mill NOK pr punkt. Kostnad hittil ca. 40 mill NOK

3	ITS-tiltak	Beskrivelse	Status	Ca. kostnad
3	Web-kameratjeneste	Web-kameraer etablert som «sensor» på værstasjoner og for bilde av trafikksituasjon på spesielle steder. Blir oppgradert til nyere teknologi for sekundsoppdatering av bilde. I alt ca. 400 kameraer i hele landet. Tilgjengelig via svært etterspurt nett-tjeneste og i eksterne apper. Videobilder gir viktig tilleggsinformasjon ved planlegging av reise.	I drift og under oppgradering	Gammel løsning (stillbilder): ca 0,5 mill NOK for etablering i perioden 2009–2017. Etablering av ny videoløsning (2016–17): 4,7 mill NOK
4	Tilgjengeliggjøring av veg- og trafikkdata	Alle vegmeldinger og dynamiske data fra vegtrafikken konverteres til Datex-format (CEN-standard) og gjøres åpent tilgjengelig på vegvesen.no og data.norge.no. Under utvikling et «nasjonalt tilgangspunkt» for alle typer veg- og trafikkdata, etter hvert også kollektivdata i henhold til EU-krav.	I drift og under utvikling	DATEX: Etableringskostnader i perioden 2010–2014: 20 mill. Drift og videreutvikling 2014–17: 7 mill NOK
5	Vegvesen/trafikk	Ny vegmeldingstjeneste i kart med tilpasning til alle typer skjermer og med reiseplanlegger for biltrafikk. Tatt i bruk som beta-versjon i 2016. Bruksvolumet er i rask økning og svært etterspurt fra næringstransporten.	Drift og under videreutvikling	Tjenesten kostet ca. 20 mill å etablere.
6	Nasjonal reiseplanlegger	Samarbeidsprosjekt mellom Statens vegvesen, Ruter AS og etter hvert Jernbanedirektoratet. Politisk bestilling om en landsdekkende, konkurransenøytral og brukervennlig tjeneste for all kollektivtrafikk. Baseres på revidert yrkestransportforskrift om kunngjøringsplikten for rutedata og avvik. Alle data samles i sentral database åpent for eksterne tjenester. Gevinsten er at det blir enklere for de reisende å planlegge og betale for reiser. Dette blir enklere å velge kollektivt i stedet for bil.	Under utvikling, i betaversjon på dit.no	Totalt t.o.m. 2017: ca 50 mill NOK. Ansvaret overført til Jernbanedirektoratet fra 1. april 2017.

ITS-tiltak	Beskrivelse	Status	Ca. kostnad
7	<p>Handlingsplan trafikkdata</p> <p>Modernisering av rutinemessig registrering av trafikkdata. Overgang til innsamling i sanntid over mobil-datanett. Automatisk datainnsamling og kvalitetskontroll gir lite manuelt arbeid. Kvalitetsheving og kontroll med kvalitet gir bedre beslutningsgrunnlag. Fokus på alle kjøretøygrupper, også sykkel. Egnet for utbygging av en framtidig C-ITS infrastruktur på vegnettet</p> <p>Effekt: Tilgjengeliggjøring av trafikkdata for interne og eksterne samarbeidspartnere. Muliggjør utvikling av beslutningsstøtteverktøy og prognostisering av trafikkavvikling fram i tid.</p>	<p>Under utvikling Startet 1.1.2013 og skal være ferdig implementert 31.12.2018.</p>	<p>Totalt 2013–2018: 325 mill NOK.</p>
8	<p>Vegvær</p> <p>Vegvær er et system som sørger for innsamling, lagring, bearbeiding og presentasjon av observasjoner fra Statens vegvesens værstasjoner. Vegvær inneholder værobservasjoner og prognoser for vegen.</p> <p>Effekt: Tilgjengeliggjøring av værdata for interne og eksterne samarbeidspartnere. Bedre informasjon om vær- og føreforhold langs riks- og fylkesvegnettet. Beslutningsstøtte for vinterdrift.</p>	<p>I drift og under videreutvikling</p>	<p>Etablering og videreutvikling 2010–2017: 45 mil NOK.</p>
9	<p>Kvalitetsheving av vegtrafikksentralene</p> <p>Kameraovervåking og AID (automatisk deteksjon av hendelser) i tunnel, bedre beslutningsstøtte for trafikkstyring og driftsoppgaver, telefonisystem (integrert mot nødnett) som effektiviserer svartjenester, varslinger og samhandling med entreprenører, politi og redningsetater. Samarbeid med Trafikverket i Sverige om nytt hendelsesbasert toppsystem (HBT). Hovedprosjektet, VTS2020, inkluderer også samfunnssikkerhet, redundans, standardisering og klarere retningslinjer for trafikkstyring.</p> <p>Effekt: Legger til rette for bedre koordinering av vegtrafikksentralene og økt samfunnssikkerhet. Gjør vegtrafikksentralene bedre egnet til</p>	<p>VTS2020: startet 2016 / under utvikling</p> <p>Telefoni: startet 2014 / under utvikling</p>	

ITS-tiltak	Beskrivelse	Status	Ca. kostnad
10 Sanntidsinformasjon for kollektivtrafikk	I noen byer, størst utbygget i Oslo, øker kollektivbruk, koplet med rutedata og billettkjøpsapper etc. Disse systemene er nyttige og kan brukes i sammenheng med flåtestyring, trafikkavvikling (prioritering av kollektivtransport), informasjon til brukerne. Holdesplassinformasjon er ettertraktet av trafikantene. Dette er som regel ikke Statens vegvesens ansvar, etaten har medvirket i mange av disse prosjektene.	Etablert i flere byer	

Spørsmål 64

Tilleggsspørsmål til tidligere innmeldt spørsmål nr 6:

Det vises til framlegg av Prop 135 S 2016–2017, bompengeproplegg for Kristiansand Vest–Lyngdal Vest, kobling til NTP, ref spørsmål nr 6. Opplegget som regjeringen foreslår innebærer at prosjektet til 21,4 mrd kr, finansieres med 13,6 mrd kr i statlige midler og 7,9 mrd kr i bompenger, dvs en bompengandel på 37 pst.

Sammen med de allerede behandlede bompengeproposisjonene for Nye Veiers portefølje er den statlige finansieringen nå oppe i om lag 24 mrd kr. Tilsvarende er det lagt opp til om lag 16 mrd kr i bompenger i disse fire proposisjonene. Samlet sett ca 40 mrd kr, og ca 40 pst bompengandel. Knappe 1/3 av samlet utbyggingsportefølje, dersom vi legger en samlet kostnad på 130 mrd til grunn, ref stortingsmeldingen om Nye Veier. NTP legger opp til en bompengandel på 30 pst i perioden. Det gjenstår, hvis vi holder 2017 utenfor, prosjekter for ca 38 mrd i statlig finansiering i perioden (statlig finansiering ca 62 mrd kr, ovenfor omtalt 24 mrd statlig finansiering). Ut fra anslaget i NTPen skal prosjektene til Nye Veier i denne perioden finansieres med 26,4 mrd i bompenger i 12-årsperioden. Betyr dette at for de kommende bompengeproposisjonene for prosjekter som skal bygges ut i perioden 2018–2029 at det vil bli lagt opp til en bompengandel på ned mot 20 pst? Hvis så er tilfellet, hva er bakgrunnen for dette, sammenlignet med de til nå framlagte bompengeproposisjonene?

Svar:

Som det går fram av mitt svar på spørsmål 6 legger Nye Veier AS opp til å finansiere i størrelsesorden 48 mrd. kr med bompenger og selskapet er selv ansvarlig for å legge til rette for lokale prosesser som sikrer lokalpolitisk tilslutning til bompengefinansieringen. Videre påpeker jeg i svar på samme spørsmål at Nye Veier sin utbygging er styrt av likviditeten til

selskapet og at utbyggingstakten til selskapet dermed er sterkt avhengig av i hvor stor grad selskapet lykkes med å oppnå kostnadsreduksjoner i sine utbygginger. Hvilke prosjekter eller hvor stor del av porteføljen som faktisk vil bli bygget ut i planperioden er altså avhengig av hvor godt selskapet presterer.

Blant de strekninger som av Nye Veier AS er prioritert for gjennomføring tidlig i utbyggingsperioden finnes i stor grad veier med høye trafikktall og dermed også et potensiale for et relativt høyt bompengebidrag. Blant de strekninger som så langt ikke har blitt prioritert for utbygging finnes strekninger med lavere trafikktall og det er derfor grunn til å forvente et lavere potensiale for bompengebidrag for disse strekningene.

Spørsmål 65. E6 Helgeland nord

Har departementet og underliggende virksomheter (SVV og Nye Veier AS) gjort beregninger av hvilke merkostnader som ligger i at mange nye veiprojekter nå dimensjoneres for 110 km/t? Hva summerer i så fall dette seg til for prosjekter prioritert i NTP 2018–2029, er det gjort samfunnsøkonomiske beregninger av nytte vs merkostnad.

Svar:

Det er i utgangspunktet noe strengere krav til kurvatur når en veg skal dimensjoneres for 110 km/t, enn for 100 km/t. Kostnadsøkninger pga. slike krav vil variere mye fra prosjekt til prosjekt avhengig av topografi. Statens vegvesen har tidligere beregnet at ved utbygging av ett stort antall vegprosjekter vil kostnadsøkningen i snitt være i størrelsesorden 7 pst. ved å dimensjonere firefelts veger for fartsgrense 110 km/t i stedet for 100 km/t.

Statens vegvesen har for noen år tilbake gjennomført samfunnsøkonomiske beregninger som tilsier at den samfunnsøkonomiske netto nytten generelt kan bli noe lavere ved å dimensjonere for økte fartsgrenser. Det er likevel stor usikkerhet i slike bereg-

ninger. De prosjektene som er prioritert i NTP er svært ulike, og mange inneholder tunge kostnadselementer pga. beliggenhet i byer/tettsteder og kryssing av fjorder som i mange tilfeller ikke påvirkes i nevneverdig grad av økt fartsgrense.

For planlagte prosjekter i første seksårsperiode, og for prosjekter under planlegging i siste seks år, er det ikke utarbeidet alternative traseer for både 100 km/t og 110 km/t. Det er derfor ikke mulig å angi kostnadsøkning for vegprosjekter i NTP pga. økt fartsgrense. Statens vegvesen arbeider nå med å gjennomgå vegnormalene for bl.a. vegutforming. I høringsforslaget er det bl.a. foreslått å lempe noe på kravene for kurvatur og siktlinjer for motorveger med 110 km/t og 100 km/t. Dette vil kunne medvirke til kostnadsreduksjoner for noen av prosjektene som er prioritert i NTP 2018–2029.

Det samme gjelder for strekninger som er overført til Nye Veier, men som fikk økt planlagt fartsgrense til 110 km/t mens SVV var ansvarlig for dem. Enkelte av strekningene i Nye Veier AS sin portefølje er planlagt bygget ut som møtefrie 2–3-feltsveger med fartsgrense 90 km/t. En sentral målsetting med virksomheten til selskapet er å bedre den samfunnsøkonomiske lønnsomheten for prosjektene som skal bygges ut. Som del av dette arbeidet foretas det også vurderinger av å bygge ut med en standard som åpner for fartsgrense 110 km/t også på veger hvor det tidligere er lagt til grunn en lavere utbyggingsstandard.

Spørsmål 66. Kostnadsøkninger ferjefri E39

Når eksempelvis E39 har gått fra et kostnadsanslag på 150 mrd kr i gjeldende NTP, til nå å koste om lag 340 mrd kr, hvor stor del av denne kostnadsveksten kan tilskrives økning av standard på strekningen. Generelt og for E39 spesielt, har departementet og underliggende virksomheter gjort beregninger av bl.a. hastighetsstandard 110, overgang fra to/tre felts vei til firefelts vei. Til det siste: hva er vurderingen knyttet til å gå fra to/trefeltsvei i de konkrete prosjektene der det gjøres i ny transportplan, sammenlignet med standard som lå til grunn i gjeldende transportplan.

Svar:

Årsakene til kostnadsøkningene for ferjefri E39 er svært sammensatte. For det første var hverken kryssing av Sognefjorden, eller E39 gjennom byområdene Stavanger og Bergen med i grunnlaget for NTP 2014–2023. I tillegg er det skjedd endringer i trasevalg og trafikkprognoser, og det har vært en løpende utvikling i kunnskap om tekniske løsninger og dimensjoner på de store fjordkryssingene.

Videre vises det til at hele, eller deler av kostnadsanslaget fra NTP 2014–2023 var beregnet uten mva. Det har i den løpende utviklingen og planleg-

gingen av ferjefri E39 vært jobbet ut fra de til enhver tid gjeldende standardkrav, og det ligger derfor ikke til rette for å gjøre gjennomgående anslag på kostnader for ulike standarder på ferjefri E39. Det kan likevel antas at ny kunnskap om løsninger og nye traseer har betydd mer for kostnadsøkningene enn høyere standard. Det vises i denne sammenheng til svar på spørsmål 65 der det anslås at kostnadene i gjennomsnitt øker med 7 prosent når fartsgrensene økes fra 100 til 110 km/t. Kostnadene har også økt som følge av at større deler av E39 nå planlegges med fire felt i stedet for to/tre felt, som følge av høyere trafikkprognoser.

For de prosjektene som er prioritert både i NTP 2014–2023 og i NTP 2018–2029, er det ingen prosjekter som øker fra to/tre felt til fire felt innenfor Statens vegvesen sin portefølje.

I Nye Veier AS sin portefølje er det tre strekninger hvor hele eller deler av strekningen i NTP 2014–2023 var prioritert med utbygging som to/tre-felts veg. Dette gjelder følgende strekninger:

- E6 Ulsberg–Støren
- E39 Vigeland–Ålgård
- E6 Vikhammar–Åsen.

En sentral del av Nye Veier AS sin aktivitet er å gjennomgå prosjektene i sin portefølje med tanke på å finne tiltak som kan bedre prosjektenes samfunnsøkonomiske lønnsomhet. Dette kan være tiltak som reduserer utbyggingskostnadene, reduserer de framtidige drifts- og vedlikeholdskostnadene eller som øker nytten av tiltaket. Hvorvidt det vil være hensiktsmessig å øke standarden til gjennomgående utbygging av 4-felts veg på de aktuelle strekninger vil vurderes i hvert enkelt konkret tilfelle.

Det vises også til det pågående arbeidet i Statens vegvesen med revidering av vegnormaler og fartsgrensekriterier som potensielt vil kunne bety reduserte utbyggingskostnader. Arbeidet med å redusere kostnadsøkningene i vegprosjekter har vært høyt prioritert av denne regjeringen. Vi har også stor tillit til at arbeidet Nye Veier AS nå gjør vil være utslagsgivende over tid med tanke på å redusere utbyggingskostnader.

Spørsmål 67

Dersom foreslåtte OPS prosjekt skulle vært gjennomført på ordinært vis, ville dette påvirket periodiseringen for disse prosjektene, ref samlet sett tabell 5.5 samt enkeltvis på prosjektnivå tabell 1.

Svar:

Regjeringen har i Meld. St. 25 (2014–2015) På rett vei – reformer i vegsektoren lagt frem et rammeverk for offentlig privat samarbeid i transportsektoren. I dette rammeverket legges det opp til en utbeta-

lingsprofil hvor en stor del av investeringskostnaden utbetales til OPS-selskapet ved åpningen av prosjektet. Det legges også opp til at bevilgningene til prosjektet skjer i takt med aktiviteten i OPS-prosjektets investering. Forskjellene mellom bevilgningsprofil og utbetalingsprofil håndteres via en fondsordning. Dette er nærmere forklart i Meld. St. 25 (2014–2015) kap. 3.4.2. Realisering av prosjektet som OPS eller ordinær utbygging vil på denne bakgrunn ikke påvirke periodiseringen av prosjektene.

Spørsmål 68

På side 87 gjøres det rede for at omlegging ifm jernbanereformen medfører redusert bevilgningsnivå. Hovedforklaringen på redusert behov på jernbane er at inntekter som tidligere tilfalt staten ved Jernbaneverket nå går direkte til statsforetaket Bane NOR SF. I 2017 ga dette en reduksjon i bevilgningsbehovet på 321,9 mill. kr som er forutsatt videreført flatt i planperioden.

- a) Det bes om at dette utdypes og hvordan departementet kommer fram til 321,9 mill. kr for 2017, jf tabell 5.32 side 161 i statsbudsjettet for 2017. Både tabell og redegjørelse. Det bes samtidig om en vurdering av hvor robust det er å legge til grunn dette beløpet flatt i perioden.

- b) Hvordan legger regjeringen opp til å håndtere inntektene fra Bane NOR Eiendom?
c) Hva er regjeringens strategi for utviklingen av eiendomsmassen til Bane NOR Eiendom?

Svar:

a) Tabell 5.32 side 161 i Samferdselsdepartementets Prop 1 S (2016–2017) viser sammensettingen av ny post 71 Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold på kap 1352 Jernbanedirektoratet sammenliknet med budsjettstrukturen for Jernbaneverket.

321,9 mill. kr er forskjellen mellom det som ville ha vært bevilgningen i 2017 på kap. 1350 Jernbaneverket, post 23 Drift og vedlikehold, og *summen* av bevilgningene i 2017 på kap. 1352 Jernbanedirektoratet, postene 01 Driftsutgifter, post 21 Spesielle driftsutgifter – planer og utredninger, og post 71 Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold. Tabell 5.28 på side 152 i Prop 1 S (2016–2017) viser bevilgningsforslaget for 2017 etter gammel struktur. Tabellen under viser forskjellen i bevilgningsforslag og Saldert budsjett 2017 mellom gammel og ny struktur for tidligere kap. 1350, post 23:

	Prop. 1 S 2017	Budsjettforlik 2017 *	I mill. kr Saldert budsjett 2017
Kap. 1350 Jernbaneverket, post 23 Drift og vedlikehold	7 718,3	+295,7	8 014,0
Kap. 1352 Jernbanedirektoratet			
Post 01 Driftsutgifter	372,1	-1,2	370,9
Post 21 Spesielle driftsutgifter – Planlegging og utredning	200,0	-0,7	199,3
Post 71 Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold	6 824,3	+ 297,6	7 121,9
Sum Kap. 1352, postene 01, 21 og 71	7 396,4	+ 295,7	7 692,1
Differanse Kap.1350, post 23 – kap. 1352, postene 01, 21 og 71	- 321,9	0	- 321,9

*) Budsjettforliket på post 71 er netto av økt bevilgning for å ta igjen etterslep i 2017 med 320 mill. kr, ekskl. mva. og økt ABE-kutt med 22,401 mill. kr. Endringen på postene 01 og 21 gjelder økt ABE-kutt.

Denne tekniske korreksjonen består av (jf. tabell 5.26 i Prop. 1 S (2016–2017)):

Benevning	I mill. kr
Kap. 1350, post 25 Drift og vedlikehold av Gardermobanen *	131,0
Inntekter kap. 4350 Jernbanelikvidasjon *	- 675,9
Netto inntekter kap. 4350	- 544,9
Pensjon	273,0
Forsikring	100,0
Ny kjørevegsavgift	- 150,0
Sum differanse mellom kap. 1350, post 23 og kap.1352, postene 01, 21 og 71	- 321,9

*) Utgiftene til drift og vedlikehold av Gardermobanen hadde motpost på kap. 4350 Jernbanelikvidasjon post 07 Betaling for bruk av Gardermobanen. Utgiftene og inntektene inngikk heller ikke i planrammene i tidligere NTPer.

Denne korreksjonen er robust for alle endringer i inntektene som har like store motsvarende utgifter, dvs. som nettbudsjetteres med kr 0,- Dette gjelder for eksempel brukerbetaling av Gardermobanen, samt videresalg av kjørestrom. Korreksjonen er mindre robust for inntektsendringer som ikke motsvares av like store utgifter, dvs. der summen av inntekter og utgifter er vesentlig forskjellig fra null, der økningen i netto inntekter til BaneNOR SF kommer til fra trekk for Jernbanedirektoratets utgifter til kjøp av drift og vedlikehold av jernbaneinfrastrukturen på kap. 1352, post 71. Dette kan for eksempel gjelde økte kjørevegsavgifter og økt betaling for bruk av infrastruktur, når de ikke motsvares av tilsvarende økte utgifter til infrastrukturen. Økte avgifter og brukerbetaling kan motsvares av økte utgifter for Jernbanedirektoratet til kjøp av transporttjenester med tog på kap. 1352, post 70, da togselskapene får økte kostnader for bruken av infrastrukturen.

b) Kommersiell eiendomsvirksomhet i Bane NOR konsernet er i hovedsak lagt til datterselskapet ROM Eiendom AS. Selskapet opparbeider inntekter fra både utleie, reklame, utvikling og salg av eiendom.

I Meld. St. 27 (2014–2015) heter det at *"Eiendommer som ikke er relevante for jernbanevirksomheten avhendes. Før eiendommene overføres til foretaket gjøres en gjennomgang av hvilke eiendommer som skal selges (...) inntektene fra denne avhendingen tilfaller staten."*

Det heter videre i meldingen at *"Infrastrukturforetakets muligheter til å skaffe inntekter fra eiendom hensyntas når rammene for den statlige finansieringen fastsettes."*

Dette er reflektert i gjeldende avtale mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR. Vederlaget fra direktoratet vil ta hensyn til at foretaket har øvrige inntekter. Eventuelle høyere inntekter enn forventet fra andre kilder enn direktoratet kommer ikke til fra drag i rammen for vederlaget i avtaleperioden.

I arbeidet med NTP 2018–2029 ble det forutsatt at foretaket benytter løpende inntekter fra eiendomsvirksomheten til programområdet "Stasjoner og knutepunkter". For hele 12-års perioden ble dette anslått til å utgjøre om lag 3,2 mrd. kr.

Departementet arbeider med å gå igjennom helheten i håndtering av inntektene fra Bane NORs eiendomsvirksomhet.

c)

Aksjene i ROM Eiendom AS er overført fra NSB AS til Bane NOR Eiendom 1 AS. Samferdselsdepartementet er p.t eier av aksjemajoriteten i Bane NOR Eiendom 1 AS. Aksjemajoriteten er imidlertid planlagt overført til Bane NOR SF i løpet av juni 2017.

Eiendomsmassene som tidligere var fordelt mellom ROM Eiendom AS og Jernbanelikvidasjon vil med dette samles på én hånd under Bane NOR SF. Departementet legger til grunn at dette skaper muligheter for betydelige synergier og bedre utnyttelse av denne samfunnsressursen.

Eiendomsvirksomheten i Bane NOR-konsernet er organisert på følgende måte:

All eiendomsvirksomhet er samlet i én forretningsenhet i Bane NOR SF, divisjon Eiendom. Virksomheten er delt i fire avdelinger; stasjoner, verksteder, driftseiendom og utviklingseiendom.

Den legale strukturen består av tre underliggende aksjeselskap, hvor eiendommene er plassert. Medarbeiderne er imidlertid ansatt i Bane NOR SF. De kommersielle inntektene kommer fra leie på stasjoner og verksteder samt salg av ferdig utviklede eiendommer som ikke behøves til jernbane. I foretakets vedtekter heter det at *"Jernbane- og eiendomsvirksomheten skal sammen bygge opp om foretakets formål."*

I Meld. St. 27 (2014–2015) heter det at *"Infrastrukturforetaket skal løpende vurdere hvilke eiendommer som er nødvendig for kjernevirksomheten og hvilke som kan frigis til utvikling."* I meldingen fremgår det også en avgrensning for anskaffelse av

eiendom: *"Infrastrukturforvalter skal som hovedregel kun anskaffe eiendom som:*

- er nødvendig og planlagt i forbindelse med prosjekter som er finansiert med bevilgninger til utbyggingsformål*
- er regulert til jernbaneformål, eller*
- er nødvendig for drift og vedlikehold av jernbanen"*

Regjeringen legger til grunn at Bane NOR gjennom sin eiendomsvirksomhet både har fokus på eiendom som understøtter foretakets samfunnsplagte oppgaver som planlegging, utbygging, forvaltning og drift av det nasjonale jernbanenettet, samt at foretaket har fokus på å utvikle jernbaneknutepunktene i videre forstand. Utvikling av jernbaneknutepunktene i videre forstand er et bidrag til å nå de transportpolitiske målene, fordi den økte aktiviteten i samfunnet da i større grad blir kanalisert rundt kollektivknutepunkter, noe som bidrar til å ta økt transportbehov

gjennom kollektivtransport, sykkel og gange. Dette gir grunnlag for redusert utslipp av klimagasser.

Spørsmål 69

Det vises til spørsmål 44 og departementets svar. Spørsmålet er relatert til aktuelle prosjekt omtalt på side 92 i meldingen. Ved en feil ble prosjektet i andre kolonne utelatt fra spørsmålsstillingen. Det bes derfor om en tilsvarende omtale av prosjektet Rv 40 Øyakrysset i Larvik som for øvrige prosjekter under spørsmål 44.

Svar:

Det foregår lokale prosesser om ulike løsninger for Øyakrysset i Larvik. Statens vegvesen vil i arbeidet med handlingsprogrammet for 2018–2023 jobbe videre med aktuelle løsninger innenfor de forutsetninger som er satt for utbedringsstrekningene i stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2018–2029.

