



# Innst. 13 S

(2014–2015)

Innstilling til Stortinget  
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 1 S (2014–2015)

**Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om  
bevilgninger på statsbudsjettet for 2015, kapitler under  
Samferdselsdepartementet, Justis- og beredskapsdepartementet  
og Kommunal- og moderniseringsdepartementet (rammeområde 17)**



---

# **Innst. 13 S**

**(2014–2015)**

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

Prop. 1 S (2014–2015)

---

**Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om  
bevilgninger på statsbudsjettet for 2015, kapitler under  
Samferdselsdepartementet, Justis- og beredskapsdepartementet  
og Kommunal- og moderniseringsdepartementet (rammeområde 17)**

## Innhold

	Side
<b>1. Sammendrag</b> .....	5
1.1 Oversikt over budsjettforslaget .....	5
<b>2. Komiteens hovedprioriteringer for rammeområde 17</b> .....	9
2.1 Stortingets vedtak for rammeområde 17 og oppsummering av forslag .....	9
2.2 Generelle merknader fra komiteen .....	13
2.2.1 Generelle merknader fra flertall i komiteen .....	13
2.2.2 Generelle merknader fra Høyre og Fremskrittspartiet .....	13
2.2.3 Generelle merknader fra Arbeiderpartiet .....	14
2.2.4 Generelle merknader fra Kristelig Folkeparti .....	16
2.2.5 Generelle merknader fra Senterpartiet .....	19
2.2.6 Generelle merknader fra Venstre .....	22
<b>3. Samferdselsdepartementet – Utdrag fra budsjettkapitler og komiteens merknader til disse</b> .....	26
3.1 Kap. 1300 og kap. 4300 Samferdselsdepartementet .....	26
3.2 Kap. 1301 Forskning og utvikling mv. ....	28
3.3 Kap. 1310 Flytransport .....	30
3.4 Kap. 1311 Tilskott til regionale flyplasser .....	32
3.5 Kap. 1313 og 4313 Luftfartstilsynet .....	33
3.6 Kap. 1314 Statens havarikommisjon for transport .....	34
3.7 Kap. 4312 Oslo Lufthavn AS .....	34
3.8 Kap. 5619 Renter av lån til Oslo Lufthavn AS .....	35
3.9 Kap. 1320 og 4320 Statens vegvesen .....	35
3.10 Kap. 4322 og 5624 Svinesundsforbindelsen AS .....	51
3.11 Kap. 1330 Særskilte transporttiltak .....	51
3.12 Kap. 1331 og kap. 4331 Infrastrukturfond .....	54
3.13 Kap. 1350 og 4350 Jernbaneverket .....	55
3.14 Kap. 1351 Persontransport med tog .....	60
3.15 Kap. 1354 og 3454 Statens jernbanetilsyn .....	61
3.16 Kap. 1360 og 4360 Kystverket .....	62
3.17 Kap. 1361 og 4361 Samfunnet Jan Mayen og Loran-C .....	64
3.18 Kap. 1370 Posttjenester .....	64
3.19 Kap. 1380 og 4380 Nasjonal kommunikasjonsmyndighet .....	65
<b>4. Oppfølging av Nasjonal transportplan 2014–2023</b> .....	66
<b>5. Omtale av særlige tema</b> .....	67
5.1 Reform av transportsektoren .....	67
5.2 Program for effektivisering av Jernbaneverket .....	68
5.3 Effektivisering av planprosessene .....	68
5.4 Anmodningsvedtak .....	69
<b>6. Kommunal- og moderniseringsdepartementet – IKT-politikk – Utdrag fra budsjettkapitler, samt komiteens merknader til disse</b> .....	69
6.1 Kap. 541 IKT-politikk .....	69
6.2 Kap. 542 Internasjonalt IKT-samarbeid og utviklingsprogram .....	70

	Side
<b>7. Justis- og beredskapsdepartementet – Nødnett – Utdrag fra budsjettkapitler, samt komiteens merknader til disse .....</b>	<b>70</b>
7.1 Kap. 456 og kap. 3456 Direktoratet for nødkommunikasjon .....	70
<b>8. Forslag fra mindretall .....</b>	<b>71</b>
<b>9. Komiteens tilråding .....</b>	<b>71</b>
<b>Vedlegg .....</b>	<b>80</b>



# Innst. 13 S

(2014–2015)

## Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 1 S (2014–2015)

**Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2015, kapitler under Samferdselsdepartementet, Justis- og beredskapsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet (rammeområde 17)**

Til Stortinget

### 1. Sammendrag

#### 1.1 Oversikt over budsjettforslaget

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kjell-Idar Juvik, Ingvild Kjerkol, Sverre Myrli, Magne Rommetveit og Eirin Sund, fra Høyre,

Torill Eidsheim, lederen Linda H. Hofstad Helleland, Nils Aage Jegstad og Helge Orten, fra Fremskrittspartiet, Ingebjørg Amanda Godskesen, Åse Michaelsen og Roy Steffensen, fra Kristelig Folkeparti, Hans Fredrik Grøvan, fra Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, og fra Venstre, Abid Q. Raja, viser til at rammeområde 17 på statsbudsjettet for 2015 omfatter inntekts- og utgiftskapitler under Samferdselsdepartementet, Justis- og beredskapsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

Tabellen nedenfor viser budsjettforslaget Prop. 1 S (2014–2015) fra regjeringen Solberg for rammeområde 17.

*Oversikt over budsjettkapitler og poster i rammeområde 17*

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S (2014–2015)
<b>Utgifter</b>			
<i>Justis- og beredskapsdepartementet</i>			
<b>456</b>		<b>Direktoratet for nødkommunikasjon</b>	
	1	Driftsutgifter	679 712 000
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	1 277 264 000
<i>Kommunal- og moderniseringsdepartementet</i>			
<b>541</b>		<b>IKT-politikk</b>	
	22	Samordning av IKT-politikken, <i>kan overføres</i>	9 400 000
	73	Tilskudd til digital kompetanse	3 300 000
	74	Tilskudd til IKT-standardisering	750 000

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S (2014–2015)
<b>542</b>		<b>Internasjonalt IKT-samarbeid og utviklingsprogram</b>	
	1	Driftsutgifter .....	4 600 000
	70	Tilskudd til internasjonale program, <i>kan overføres</i> .....	38 350 000
<i>Samferdselsdepartementet</i>			
<b>1300</b>		<b>Samferdselsdepartementet</b>	
	1	Driftsutgifter .....	173 840 000
	21	Spesielle driftsutgifter - utredninger, modernisering av transportsektoren .....	12 000 000
	30	Miljø-/oljevernbase i Lofoten/Vesterålen .....	40 000 000
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner .....	36 800 000
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv. ....	41 700 000
	72	Tilskudd til samferdselsberedskap .....	2 892 000
	74	Tilskudd til Redningsselskapet .....	81 170 000
<b>1301</b>		<b>Forskning og utvikling mv.</b>	
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv. ....	20 243 000
	50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i> .....	137 139 000
<b>1310</b>		<b>Flytransport</b>	
	70	Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1311 post 71</i> .....	698 928 000
<b>1311</b>		<b>Tilskudd til regionale flyplasser</b>	
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1310 post 70</i> .....	36 155 000
<b>1313</b>		<b>Luftfartstilsynet</b>	
	1	Driftsutgifter .....	193 908 000
<b>1314</b>		<b>Statens havarikommisjon for transport</b>	
	1	Driftsutgifter .....	63 239 000
<b>1320</b>		<b>Statens vegvesen</b>	
	23	Drift og vedlikehold av riksveger, trafikant- og kjøretøytilsyn m.m., <i>kan overføres, kan nyttes under post 29, post 30, post 31 og post 72</i> .....	10 494 139 000
	26	Vegtilsyn .....	16 445 000
	29	Vederlag til OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i> .....	445 903 000
	30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23, post 29, post 31 og post 72</i> .....	12 137 671 000
	31	Skredsikring riksveger, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i> .....	929 000 000
	34	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i> .....	333 000 000
	35	Vegutbygging i Bjørvika, <i>kan overføres</i> .....	66 885 000
	36	E16 over Filefjell, <i>kan overføres</i> .....	500 936 000
	37	E6 vest for Alta, <i>kan overføres</i> .....	416 745 000
	61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene .....	221 500 000
	62	Skredsikring fylkesveger, <i>kan overføres</i> .....	580 356 000
	63	Tilskudd til gang- og sykkelveger .....	10 000 000

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S (2014–2015)
	72	Kjøp av riksvegferjetjenester, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i> .....	694 481 000
<b>1330</b>		<b>Særskilte transporttiltak</b>	
	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport, <i>kan overføres</i> .....	46 248 000
	61	Belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. i byområdene, <i>kan overføres</i> .....	975 550 000
	63	Særskilt tilskudd til Fornebubanen .....	25 000 000
	70	Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen-Kirkenes .....	756 090 000
<b>1350</b>		<b>Jernbaneverket</b>	
	23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i> .....	6 378 683 000
	25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen, <i>kan overføres</i> .....	124 858 000
	30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i> .....	8 039 625 000
	31	Nytt dobbeltspor Oslo-Ski, <i>kan overføres</i> .....	3 135 121 000
	34	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i> .....	20 500 000
<b>1351</b>		<b>Persontransport med tog</b>	
	70	Kjøp av persontransport med tog, <i>kan overføres</i> .....	3 196 870 000
<b>1354</b>		<b>Statens jernbanetilsyn</b>	
	1	Driftsutgifter .....	61 807 000
	21	Spesielle driftsutgifter - tilsyn med tau- og kabelbaner og tivoli og fornøylesparker .....	17 287 000
<b>1360</b>		<b>Kystverket</b>	
	1	Driftsutgifter, <i>kan nyttes under post 45</i> .....	1 686 910 000
	21	Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres</i> .....	131 983 000
	30	Nyanlegg og større vedlikehold, <i>kan overføres</i> .....	582 511 000
	34	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i> .....	58 000 000
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 1</i> .....	178 126 000
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres</i> .....	63 963 000
	71	Tilskudd til havnesamarbeid .....	10 000 000
<b>1361</b>		<b>Samfunnet Jan Mayen og Loran-C</b>	
	1	Driftsutgifter .....	45 242 000
<b>1370</b>		<b>Posttjenester</b>	
	70	Kjøp av post- og banktjenester .....	418 000 000
<b>1380</b>		<b>Nasjonal kommunikasjonsmyndighet</b>	
	1	Driftsutgifter .....	162 668 000
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i> .....	10 420 000
	70	Tilskudd til telesikkerhet og -beredskap, <i>kan overføres</i> .....	75 844 000
	71	Tilskudd til bredbåndsutbygging, <i>kan overføres</i> .....	50 000 000
		<b>Sum utgifter rammeområde 17</b>	<b>56 649 757 000</b>

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S (2014–2015)
<b>Inntekter</b>			
<i>Inntekter under departementene</i>			
<b>3456</b>		<b>Direktoratet for nødkommunikasjon</b>	
	1	Brukerbetaling .....	250 004 000
	2	Variable refusjoner .....	53 114 000
	3	Faste refusjoner .....	34 954 000
<b>4300</b>		<b>Samferdselsdepartementet</b>	
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet .....	2 479 000
<b>4313</b>		<b>Luftfartstilsynet</b>	
	1	Gebyrinntekter .....	126 776 000
<b>4320</b>		<b>Statens vegvesen</b>	
	1	Salgsinntekter m.m. ....	178 089 000
	2	Diverse gebyrer .....	350 000 000
	3	Refusjoner fra forsikringsselskaper .....	100 000 000
<b>4331</b>		<b>Infrastrukturfond</b>	
	85	Avkastning infrastrukturfond .....	871 000 000
<b>4350</b>		<b>Jernbaneverket</b>	
	1	Kjørevegsavgift .....	34 915 000
	2	Salg av utstyr og tjenester mv. ....	264 241 000
	6	Videresalg av elektrisitet til togdrift .....	226 603 000
	7	Betaling for bruk av Gardermobanen .....	124 858 000
<b>4354</b>		<b>Statens jernbanetilsyn</b>	
	1	Gebyrer for tilsyn med tau- og kabelbaner og tivoli og fornøylesparker .....	13 362 000
<b>4360</b>		<b>Kystverket</b>	
	2	Andre inntekter .....	11 102 000
<b>4361</b>		<b>Samfunnet Jan Mayen og Loran-C</b>	
	7	Refusjoner og andre inntekter .....	5 385 000
<b>4380</b>		<b>Nasjonal kommunikasjonsmyndighet</b>	
	1	Diverse gebyrer .....	161 731 000
	51	Fra reguleringsfondet .....	10 000 000
<i>Renter og utbytte mv.</i>			
<b>5619</b>		<b>Renter av lån til Oslo Lufthavn AS</b>	
	80	Renter .....	98 000 000
<b>5624</b>		<b>Renter av Svinesundsforbindelsen AS</b>	
	80	Renter .....	29 000 000
		<b>Sum inntekter rammeområde 17</b>	<b>2 945 613 000</b>
		<b>Netto rammeområde 17</b>	<b>53 704 144 000</b>

Komiteen viser videre til vedlagte brev, datert 5. november 2014, fra Samferdselsdepartementet v/

statsråden til Stortingets presidentskap om feil i proposisjonen.



## 2. Komiteens hovedprioriteringer for rammeområde 17

### 2.1 Stortingets vedtak for rammeområde 17 og oppsummering av forslag

Komiteen har merket seg at ved vedtak i Stortinget 1. desember 2014 er netto rammebeløp for rammeområde 17 fastsatt til kroner 54 334 497 000, jf. Innst. 2 S Tillegg 1 (2014–2015).

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til fremforhandlet budsjettavtale mellom Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, og til forslag innenfor tildelt ramme under rammeområde 17.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til sine respektive partiers alternative forslag til ramme for rammeområde 17 i Innst. 2 S Tillegg 1 (2014–2015) og videre partienes primærstandpunkter i hhv. kapittel 2.2.3 og 2.2.5 i denne innstilling Disse medlemmer har ikke justert sine primærstandpunkt etter Stortingets bevilgningsvedtak og vil ikke fremme forslag innenfor tildelt ramme under rammeområde 17.

Etterfølgende tabell gir en oversikt over budsjettforslaget fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre innenfor vedtatt ramme. Videre er tatt inn primærforslagene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre. Endringer i tabellen er i forhold til Prop. 1 S (2014–2015), og viser kap./poster der det er endringer sammenliknet med Prop. 1 S (2014–2015).

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S med Tillegg 1-3	H, FrP, KrF og V	A	KrF	Sp	V
Utgifter (i tusen kroner)								
<b>456</b>		<b>Direktoratet for nødkommunikasjon</b>						
	1	Driftsutgifter	679 712	679 621 (-91)	679 712 (0)	679 712 (0)	679 712 (0)	679 712 (0)
<b>541</b>		<b>IKT-politikk</b>						
	22	Samordning av IKT-politikken	9 400	9 390 (-10)	9 400 (0)	9 400 (0)	9 400 (0)	9 400 (0)
<b>542</b>		<b>Internasjonalt IKT-samarbeid og utviklingsprogram</b>						
	1	Driftsutgifter	4 600	4 596 (-4)	4 600 (0)	4 600 (0)	4 600 (0)	4 600 (0)
<b>1300</b>		<b>Samferdselsdepartementet</b>						
	1	Driftsutgifter	173 840	173 667 (-173)	173 840 (0)	173 840 (0)	173 840 (0)	173 840 (0)
	21	Spesielle driftsutgifter - utredninger, modernisering av transportsektoren	12 000	11 977 (-23)	12 000 (0)	12 000 (0)	12 000 (0)	12 000 (0)
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	41 700	47 700 (+6 000)	63 700 (+22 000)	52 700 (+11 000)	76 700 (+35 000)	41 700 (0)
<b>1301</b>		<b>Forskning og utvikling mv.</b>						
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	20 243	20 220 (-23)	23 243 (+3 000)	20 243 (0)	20 243 (0)	20 243 (0)
	50	Samferdselsforskning	137 139	136 991 (-148)	150 139 (+13 000)	137 139 (0)	137 139 (0)	162 139 (+25 000)

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S med Tillegg 1-3	H, FrP, KrF og V	A	KrF	Sp	V
<b>1310</b>		<b>Flytransport</b>						
	70	Kjøp av innen- landske flyruter	698 928	708 928 (+10 000)	698 928 (0)	698 928 (0)	698 928 (0)	698 928 (0)
<b>1311</b>		<b>Tilskudd til regionale flyplasser</b>						
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser	36 155	36 155 (0)	36 155 (0)	36 155 (0)	65 655 (+29 500)	36 155 (0)
<b>1313</b>		<b>Luftfartstilsynet</b>						
	1	Driftsutgifter	193 908	193 714 (-194)	193 908 (0)	193 908 (0)	193 908 (0)	193 908 (0)
<b>1314</b>		<b>Statens havarikommisjon for transport</b>						
	1	Driftsutgifter	63 239	63 176 (-63)	63 239 (0)	63 239 (0)	63 239 (0)	63 239 (0)
<b>1320</b>		<b>Statens vegvesen</b>						
	23	Drift og vedli- kehold av riks- veger, trafikant- og kjøretøytil- syn m.m.	10 494 139	10 484 517 (-9 622)	10 494 139 (0)	10 494 139 (0)	10 574 139 (+80 000)	10 494 139 (0)
	26	Vegtilsyn	16 445	16 429 (-16)	16 445 (0)	16 445 (0)	16 445 (0)	16 445 (0)
	30	Riksveginveste- ringer	12 137 671	11 862 671 (-275 000)	13 037 671 (+900 000)	12 153 371 (+15 700)	12 272 671 (+135 000)	11 592 671 (-545 000)
	31	Skredsikring riksveger	929 000	929 000 (0)	929 000 (0)	929 000 (0)	1 049 000 (+120 000)	929 000 (0)
	36	E16 over File- fjell	500 936	445 936 (-55 000)	500 936 (0)	500 936 (0)	500 936 (0)	250 936 (-250 000)
	62	Skredsikring fylkesveger	580 356	580 356 (0)	580 356 (0)	580 356 (0)	690 356 (+110 000)	650 356 (+70 000)
	63	Tilskudd til gang- og syk- kelveger	10 000	85 000 (+75 000)	40 000 (+30 000)	160 000 (+150 000)	35 000 (+25 000)	210 000 (+200 000)
	72	Kjøp av riks- vegferjetje- nester	694 481	694 481 (0)	694 481 (0)	694 481 (0)	709 481 (+15 000)	694 481 (0)
<b>1330</b>		<b>Særskilte transporttiltak</b>						
	60	Særskilt til- skudd til kollek- tivtransport	46 248	46 248 (0)	46 248 (0)	57 248 (+11 000)	65 248 (+19 000)	46 248 (0)
	61	Belønningsord- ningen for bedre kollektivtrans- port mv. i by- områdene	975 550	1 300 550 (+325 000)	975 550 (0)	975 550 (0)	1 115 550 (+140 000)	1 975 550 (+1 000 000)
	63	Særskilt til- skudd til Forne- bubanen	25 000	25 000 (0)	25 000 (0)	25 000 (0)	25 000 (0)	0 (-25 000)

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S med Tillegg 1-3	H, FrP, KrF og V	A	KrF	Sp	V
	63	Særskilt tilskudd til Fornebubanen og Ahusbanen	0	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	60 000 (+60 000)
<b>1350</b>		<b>Jernbaneanverket</b>						
	23	Drift og vedlikehold	6 378 683	6 752 626 (+373 943)	6 778 683 (+400 000)	6 778 683 (+400 000)	6 778 683 (+400 000)	6 778 683 (+400 000)
	25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen	124 858	124 746 (-112)	124 858 (0)	124 858 (0)	124 858 (0)	124 858 (0)
	30	Investeringer i linjen	8 039 625	8 139 625 (+100 000)	8 149 625 (+110 000)	8 039 625 (0)	8 304 625 (+265 000)	8 279 625 (+240 000)
<b>1351</b>		<b>Persontransport med tog</b>						
	70	Kjøp av persontransport med tog	3 196 870	3 218 870 (+22 000)	3 218 870 (+22 000)	3 214 870 (+18 000)	3 218 370 (+21 500)	3 215 170 (+18 300)
<b>1354</b>		<b>Statens jernbanetilsyn</b>						
	1	Driftsutgifter	61 807	61 747 (-60)	61 807 (0)	61 807 (0)	61 807 (0)	61 807 (0)
	21	Spesielle driftsutgifter - tilsyn med tau- og kabelbaner og tivoli og fornøyesparker	17 287	17 268 (-19)	17 287 (0)	17 287 (0)	17 287 (0)	17 287 (0)
<b>1360</b>		<b>Kystverket</b>						
	1	Driftsutgifter	1 686 910	1 685 200 (-1 710)	1 686 910 (0)	1 686 910 (0)	1 686 910 (0)	1 686 910 (0)
	21	Spesielle driftsutgifter	131 983	131 920 (-63)	131 983 (0)	131 983 (0)	131 983 (0)	131 983 (0)
	30	Nyanlegg og større vedlikehold	582 511	582 511 (0)	582 511 (0)	582 511 (0)	822 511 (+240 000)	582 511 (0)
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	178 126	178 126 (0)	178 126 (0)	178 126 (0)	298 126 (+120 000)	178 126 (0)
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg	63 963	63 963 (0)	63 963 (0)	63 963 (0)	93 963 (+30 000)	63 963 (0)
	72	Insentiverordning for å få mer godstransport over på sjø	0	0 (0)	0 (0)	0 (0)	50 000 (+50 000)	0 (0)
<b>1361</b>		<b>Samfunnet Jan Mayen og Loran-C</b>						
	1	Driftsutgifter	45 242	45 197 (-45)	45 242 (0)	45 242 (0)	45 242 (0)	45 242 (0)

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S med Tillegg 1-3	H, FrP, KrF og V	A	KrF	Sp	V
<b>1370</b>		<b>Posttjenester</b>						
	70	Kjøp av post- og banktjenester	418 000	418 000 (0)	418 000 (0)	418 000 (0)	418 000 (0)	118 000 (-300 000)
<b>1380</b>		<b>Nasjonal kommunikasjonsmyndighet</b>						
	1	Driftsutgifter	162 668	162 508 (-160)	162 668 (0)	162 668 (0)	162 668 (0)	162 668 (0)
	71	Tilskudd til bredbåndsut- bygging	50 000	110 000 (+60 000)	150 000 (+100 000)	90 000 (+40 000)	215 000 (+165 000)	160 000 (+110 000)
		<b>Sum utgifter</b>	<b>56 649 757</b>	<b>57 279 164</b> <b>(+629 407)</b>	<b>58 249 757</b> <b>(+1 600 000)</b>	<b>57 295 457</b> <b>(+645 700)</b>	<b>58 649 757</b> <b>(+2 000 000)</b>	<b>57 653 057</b> <b>(+1 003 300)</b>

## Inntekter (i tusen kroner)

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S med Tillegg 1-3	H, FrP	A	KrF	Sp	V
<b>3456</b>		<b>Direktoratet for nødkommunikasjon</b>						
	1	Brukerbetaling	250 004	249 861 (-143)	250 004 (0)	250 004 (0)	250 004 (0)	250 004 (0)
	2	Variable refusjoner	53 114	53 054 (-60)	53 114 (0)	53 114 (0)	53 114 (0)	53 114 (0)
	3	Faste refusjoner	34 954	34 945 (-9)	34 954 (0)	34 954 (0)	34 954 (0)	34 954 (0)
<b>4313</b>		<b>Luftfartstilsynet</b>						
	1	Gebyrinntekter	126 776	126 637 (-139)	142 776 (+16 000)	126 776 (0)	126 776 (0)	126 776 (0)
<b>4320</b>		<b>Statens vegvesen</b>						
	2	Diverse gebyrer	350 000	349 683 (-317)	350 000 (0)	350 000 (0)	350 000 (0)	350 000 (0)
<b>4350</b>		<b>Jernbaneverket</b>						
	7	Betaling for bruk av Gardermobanen	124 858	124 746 (-112)	124 858 (0)	124 858 (0)	124 858 (0)	124 858 (0)
<b>4354</b>		<b>Statens jernbanetilsyn</b>						
	1	Gebyrer for til- syn med tau- og kabelbaner og tivoli og for- nøylesparker	13 362	13 349 (-13)	13 362 (0)	13 362 (0)	13 362 (0)	13 362 (0)
<b>4380</b>		<b>Nasjonal kommunikasjonsmyndighet</b>						
	1	Diverse gebyrer	161 731	161 578 (-153)	161 731 (0)	161 731 (0)	161 731 (0)	161 731 (0)
		<b>Sum inntekter</b>	<b>2 945 613</b>	<b>2 944 667</b> <b>(-946)</b>	<b>2 961 613</b> <b>(+16 000)</b>	<b>2 945 613</b> <b>(0)</b>	<b>2 945 613</b> <b>(0)</b>	<b>2 945 613</b> <b>(0)</b>
		<b>Sum netto</b>	<b>53 704 144</b>	<b>54 334 497</b> <b>(+ 630 353)</b>	<b>55 288 144</b> <b>(+1 584 000)</b>	<b>54 349 844</b> <b>(+645 700)</b>	<b>55 704 144</b> <b>(+2 000 000)</b>	<b>54 707 444</b> <b>(+1 003 300)</b>

## 2.2 Generelle merknader fra komiteen

### 2.2.1 *Generelle merknader fra flertall i komiteen*

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til budsjettavtalen mellom samarbeidspartiene inngått 21. november 2014, der det for rammeområde 17 inngår økninger på til sammen 978 mill. kroner og reduksjoner på 348 mill. kroner. Flertallet viser til at dette til sammen utgjør en rammeøkning for transport- og kommunikasjonsfeltet på 630 mill. kroner.

Flertallet viser til at budsjettforliket mellom samarbeidspartiene endret prosentsatsen i avbyråkratiseringsreformen fra 0,5 pst. til 0,6 pst.

Flertallet viser i denne sammenheng til finansinnstillingen, jf. Innst. 2 S Tillegg 1 (2014–2015).

Flertallet vil særlig fremheve at rammeveksten sørger for vedlikeholdsetterslepet på jernbane, som har økt med tilnærmet en mrd. kroner hvert år siden 2005 for første gang på over ti år vil reduseres. Videre vil flertallet påpeke at det skjer samtidig som man for første gang på flere tiår vil redusere vedlikeholdsetterslepet på veinettet. Flertallet er fornøyd med at dette skjer allerede i samarbeidspartiens første egne statsbudsjett.

Flertallet vil fremheve at statsbudsjettet for 2015 med den påfølgende avtalen bidrar til en forsterking av klimaforliket og løser viktige oppgaver i dag for å ruste Norge for fremtiden.

### 2.2.2 *Generelle merknader fra Høyre og Fremskrittspartiet*

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet viser til at Norge har et spesielt behov for å få bygget ut et hovedveinett som kan bygge landsdelene sammen, samt god kapasitet på jernbanen rundt de store byene. Utbyggingen av infrastruktur har vært preget av en stykkevis og delt tilnærming og omfattende planprosesser. Dette er både tidkrevende og kostnads-krevende og har gitt et veinett med store variasjoner i standard.

Disse medlemmer er derfor fornøyd med det reformarbeidet som regjeringen har satt i gang i samferdselssektoren. Det er helt nødvendige struktur- endringer det nå legges opp til, både i måten det planlegges og i måten det bygges vei og bane på. Disse medlemmer viser til at regjeringen har satt i gang et arbeid for å effektivisere planprosessene som kan legge til rette for raskere utbygging. Disse medlemmer viser til at regjeringen arbeider med å etablere et veiselskap og dette planlegges startet opp i løpet av 2015. Hovedformålet med å etablere et eget utbyggingsselskap for vei er å kunne få til effektiv utbygging av sammenhengende transportkorridorer.

Det arbeides også med en jernbanereform med sikte på en mer hensiktsmessig organisering og planlegging der utbygging av ny infrastruktur og investeringer i materiell skal kunne ses under ett.

Disse medlemmer viser også til at regjeringen vil redusere bruken av bompenger i nye prosjekter og at man er godt i gang med dette arbeidet. Samtidig arbeider regjeringen med en bompengereform der hovedformålet er å sørge for lavere innkrevings- og finansieringskostnader i slike prosjekter. Dette vil komme bilistene til gode i form av lavere bomtakster eller kortere nedbetalingstid.

Disse medlemmer viser til at det fremlagte budsjettet har en rekordstor satsing på samferdsel, og møter utfordringene innenfor samferdselsfeltet på en offensiv måte. Disse medlemmer vil understreke at effektive kommunikasjoner er en forutsetning for verdiskaping og sterke bo- og arbeidsmarkedsregioner over hele landet.

Disse medlemmer viser til at regjeringen foreslår en betydelig satsing på investeringer i riksveger og der mesteparten av midlene går til utbygging av hovedferdselsårene. Samtidig økes bevilgningene til planleggingsmidler, som gjør det mulig å løfte flere prosjekter og få mer effektiv utbygging senere.

Disse medlemmer vil vise til at arbeidet for å nå nullvisjonen for hardt skadde og drepte i trafikken står sentralt i regjeringens arbeid, og at man arbeider for nå målet i Nasjonal tiltaksplan for trafikk-sikkerhet om maksimalt 680 hardt skadde og drepte innen 2018. Disse medlemmer mener at å bygge ut veinettet med mer møtefri vei, sørge for vedlikehold av veinettet samt legge til rette for en modernisering av bilparken, er viktige trafikk-sikkerhetstiltak som gir betydelig effekt, og viser til at regjeringens budsjettforslag gir solide bidrag i en slik retning. Disse medlemmer viser også til at målet om nullvisjonen fordrer en kombinasjon av trafikkant-, kjøretøy- og vegtiltak, og er svært fornøyd med at regjeringen har økt tiltakene rettet mot tungbilsektoren.

Disse medlemmer har merket seg at infrastrukturen ved regjeringsskiftet var preget av store vedlikeholdsetterslep, og at disse beløp seg til 30–45 mrd. kroner på riksvegnettet, 45–75 mrd. kroner på fylkesvegnettet og rundt 17 mrd. kroner på jernbane-nettet.

Disse medlemmer er derfor fornøyd med at vedlikeholdsetterslepet på riksveger for første gang på flere tiår blir redusert, og at dette skjer i den nye regjeringens første egne budsjett. Videre har disse medlemmer merket seg at tilskuddene til fylkesvegene øker, og at rentekompensasjonsordningen for fylkesveger styrkes.

Disse medlemmer har merket seg at det er full fremdrift på jernbaneprosjektene som er under

bygging, samtidig som økte planleggingsmidler muliggjør en enda større satsing senere. Disse medlemmer viser også til at regjeringen legger til rette for at flere skal kunne velge å bruke tog rundt de store byene ved at antallet avganger økes på Østlandet, Trønderbanen og på Sørlandsbanen, og at dette også vil kunne frigjøre kapasitet på veiene til glede for alle dem som er avhengig av bil i sin jobbhverdag.

Disse medlemmer vil videre vise til at befolkningsveksten, særlig i byene, gir store utfordringer knyttet til økt kapasitet på veinettet, jernbanen og kollektivtilbudet, og at dette over mange år ikke har fått nødvendig oppmerksomhet.

Disse medlemmer viser til at arbeidet med bymiljøavtaler er i gang og at staten forplikter seg til å gi statlig finansieringstilskudd på 50 pst. til utvalgte kollektivtiltak i de fire største byområdene, hvilket gir disse byområdene forutsigbarhet til å kunne utvikle seg.

En viktig del av persontransporten i dette langstrakte landet foregår med fly. Disse medlemmer er opptatt av at regjeringen legger til rette for et effektivt flyrutetilbud som sikrer befolkningen og næringslivet gode flyforbindelser.

Disse medlemmer vil understreke at tilgang til digital infrastruktur for alle er vesentlig for god kommunikasjon og vekst i hele landet. Derfor er disse medlemmer godt fornøyd med at dette er trukket frem som et satsingsområde med klare mål om høyhastighetsbredbånd til alle deler av landet.

Disse medlemmer viser til at regjeringen er opptatt av å stimulere til at mer gods blir flyttet fra vei til sjø. I den forbindelse er det under utarbeidelse en godsanalyse, havnestrategi og maritim strategi som vil gi et godt grunnlag for å gjøre nødvendige tiltak for en mer effektiv havnestruktur og sjøtransport.

Disse medlemmer viser til at med regjeringsskiftet har det skjedd et taktskifte i samferdselssektoren, og er fornøyd med at regjeringen har brukt det første året godt til å tilrettelegge for fortsatt vekst og økt effektivitet i hele sektoren.

### 2.2.3 *Generelle merknader fra Arbeiderpartiet*

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet vil utvikle et moderne og framtidsrettet transportsystem som gjør trafikktviklinga enklere, raskere og tryggere, med gode kommunikasjoner og transportmuligheter over hele landet. Disse medlemmer viser til at veger, jernbane, havner og luft-havner 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. Videre vil disse medlemmer vise til at en robust infrastruktur med god standard også vil bedre trafikksikkerheten og gjøre at transportsystemet i størst mulig grad kan benyttes av alle.

Disse medlemmer vil også vise til at klimarendringene er en av vår tids aller største utfordringer. Det handler om framtida og kommende generasjoners muligheter. Disse medlemmer vil peke på at transportsektoren står for om lag 1/3 av de samlede norske klimautslippene, og at tiltak innen sektoren vil ha stor betydning for reduksjon av utslippene. Disse medlemmer vil derfor understreke viktigheten av å utvikle transportsystemet slik at de miljøskadelige virkningene blir begrenset.

Disse medlemmer har merket seg at regjeringen på overordnet nivå følger opp Nasjonal transportplan 2014–2023 (Meld. St. 26 (2012–2013)) som regjeringen Stoltenberg II la frem, jf. Innst. 450 S (2012–2013). Disse medlemmer er tilfreds med dette.

Disse medlemmer vil imidlertid påpeke at det bare skulle mangle at ikke regjeringen følger opp den vedtatte Nasjonal transportplan. Disse medlemmer vil vise til at regjeringspartiet Høyre lovet 2 mrd. kroner mer årlig i sin alternative nasjonale transportplan og at regjeringspartiet Fremskrittspartiet lovet hele 45,5 mrd. kroner mer årlig til samferdsel i sin alternative nasjonale transportplan. Disse medlemmer konstaterer derfor at regjeringen ikke følger opp sine egne tidligere løfter på samferdselssektoren.

Disse medlemmer har videre merket seg at regjeringen bl.a.:

- Kutter i bevilgningen til sykkel med 55 mill. kroner fra 2014 til 2015.
- Ikke bevilger nok midler til vedlikehold av jernbanen, slik at vedlikeholdsetterslepet øker.
- Ikke bevilger nok midler til belønningsordningen for bedre kollektivtrafikk, og ikke får iverksatt bymiljøavtalene.
- Har kuttet om lag 100 mill. kroner i bredbåndsbevilgningen over Kommunal- og moderniseringsdepartementets budsjett i 2015.

Disse medlemmer har registrert at regjeringen gjennom disse forslagene går i motsatt retning av klimaforliket, og mot Stortingets prioriterte tiltak innen samferdselssektoren for å møte storbyregionenes utfordringer og klimautfordringene.

Disse medlemmer er også svært kritiske til kuttet på bredbåndsutbygging, og vil understreke at tilgang til digital infrastruktur for alle er viktig for god kommunikasjon og vekst i hele landet. Disse medlemmer vil derfor styrke rammeområde 17 med om lag 1,6 mrd. kroner ut over den rammen regjeringen Solberg har lagt til grunn. Disse medlemmer vil i sitt forslag til alternativt budsjett for 2015 foreslå å øke bevilgningene til:

- Jernbanevedlikehold med 400 mill. kroner.
- Jernbaneinvesteringer med 110 mill. kroner.
- Klima- og kollektivtiltak i storbyene gjennom bymiljøavtalene til 1 000 mill. kroner, herunder er 100 mill. kroner av disse til sykkeltiltak.
- 30 mill. kroner mer til den nyetablerte belønningsordningen for sykkel.
- Bredbåndsutbygging med 100 mill. kroner, slik at total bevilgning er på 150 mill. kroner for 2015.
- Trygg Trafikk til trafikksikkerhetstiltak med 17 mill. kroner.
- Motorførernes Avholdsforbund (MA) og MA-ungdom til trafikksikkerhetstiltak med 5 mill. kroner.
- Forskning og utvikling med 16 mill. kroner.
- Bratsbergbanen med 22 mill. kroner for å opprettholde togtilbudet.

Disse medlemmer er videre bekymret for at man ikke i større grad lykkes i å overføre gods fra veg til sjø og bane. Disse medlemmer ber derfor regjeringen følge opp nærskipfartsstrategien og komme tilbake til Stortinget med konkrete forslag om hvordan man kan få overført mer gods fra veg til bane og sjø.

Disse medlemmer har med forundring registrert at budsjettavtalen mellom Høyre, Framskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre innebærer at flertallet reduserer fornyingstiltak med 245 mill. kroner i 2015. Disse medlemmer vil vise til at dette kuttet står i sterk kontrast til regjeringens argumentasjon i Prop. 1 S (2014–2015) der en sier at

«Med foreslått bevilgning til fornying vil vedlikeholdsetterslepet reduseres i 2015 for første gang på flere tiår».

Disse medlemmer har også registrert med forundring at det samme flertallet foreslår å redusere bevilgningene til vegprosjektet E16 over Filefjell med 55 mill. kroner, noe som innebærer at delprosjektet E16 Øye–Eidsbu ikke blir startet opp i 2015 som planlagt.

Disse medlemmer vil vise til at dette kuttet står i sterk kontrast til regjeringens retorikk om at de satser ekstra på vegutbygging, og raskest mulig prosjektering, planlegging og gjennomføring for å redusere kostnader i vegprosjekter.

Disse medlemmer er opptatt av å sørge for nødvendig vedlikehold på vegnettet i henhold til vedtatt Nasjonal transportplan, samtidig som en søker å redusere vedlikeholdsetterslepet på veg. Disse medlemmer har videre registrert at flertallet er opptatt av å øke satsingen på vegbygging ut over det som ligger i dagens Nasjonal transportplan. Disse medlemmer har registrert at flertallets retorikk står i sterk kontrast til flertallets reelle vegsatsing for 2015, når de foreslår å kutte 245 mill. kroner til fornyingstiltak og kutter 55 mill. kroner til det prioriterte vegprosjektet E16 over Filefjell.

Disse medlemmer vil derfor i Arbeiderpartiets alternative budsjett ikke være med på å støtte kuttene til vegformål på fornyingstiltak og E16 over Filefjell.

Tabellen viser endringer i Arbeiderpartiets alternative budsjett sammenliknet med Prop. 1 S (2014–2015).

#### Tabell med endringsforslag

Kap.	Post	Formål	Prop 1 S	A
Utgifter (i 1000 kroner)				
<b>1300</b>		<b>Samferdselsdepartementet</b>		
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	41 700	63 700 (+ 22 000)
<b>1301</b>		<b>Forskning og utvikling mv.</b>		
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	20 243	23 243 (+ 3 000)
	50	Samferdselsforskning	137 139	150 139 (+ 13 000)
<b>1320</b>		<b>Statens vegvesen</b>		
	30	Riksveginvesteringer	12 137 671	13 037 671 (+ 900 000)
	63	Tilskudd til gang- og sykkelveger	10 000	40 000 (+ 30 000)

Kap.	Post	Formål	Prop 1 S	A
<b>1350</b>		<b>Jernbaneverket</b>		
	23	Drift og vedlikehold	6 378 683	6 778 683 (+ 400 000)
	30	Investeringer i linjen	8 039 625	8 149 625 (+ 110 000)
<b>1351</b>		<b>Persontransport med tog</b>		
	70	Kjøp av persontransport med tog	3 196 870	3 218 870 (+ 22 000)
<b>1380</b>		<b>Nasjonal kommunikasjonsmyndighet</b>		
	71	Tilskudd til bredbåndsutbygging	50 000	150 000 (+ 100 000)
<b>Sum utgifter</b>			<b>56 649 757</b>	<b>58 249 757</b> (+ 1 600 000)

Kap.	Post	Formål	Prop 1 S	A
Inntekter (i 1000 kroner)				
<b>4313</b>		<b>Luftfartstilsynet</b>		
	1	Gebyrinntekter	126 776	142 776 (+ 16 000)
<b>Sum inntekter</b>			<b>2 945 613</b>	<b>2 961 613</b> (+ 16 000)
<b>Sum netto rammeområde 17</b>			<b>53 704 144</b>	<b>55 288 144</b> (+ 1 584 000)

#### 2.2.4 *Generelle merknader fra Kristelig Folkeparti*

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til at Kristelig Folkeparti i sitt alternative statsbudsjett foreslo at ramme 17 skulle settes til kr 54 349 844 000, som er en økning i forhold til regjeringens forslag på kr 654 700 000.

Dette medlem viser til at Kristelig Folkepartis alternative statsbudsjett for 2015 tar utgangspunkt

i budsjettforslaget fra regjeringen Solberg, jf. Prop. 1 S (2014–2015), samt tilleggsproposisjoner 1–3. Dette medlem viser til at Kristelig Folkepartis alternative statsbudsjett fremgår av finansinnstillingen, jf. Innst. 2 S Tillegg 1 (2014–2015), samt Innst. 13 S (2014–2015), denne innstillingen, i form av primærstandpunkter i tabell og merknader under de enkelte kapitler.



Tabellen viser avvikende forslag til bevilgning i Kristelig Folkepartis alternative statsbudsjett sammenliknet med Prop. 1 S (2014–2015)

Kap.	Post	Formål	Prop 1 S med Tillegg	KrF
Utgifter (i tusen kroner)				
<b>1300</b>		<b>Samferdselsdepartementet</b>		
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	41 700	52 700 (+11 000)
<b>1320</b>		<b>Statens vegvesen</b>		
	30	Riksveginvesteringer	12 137 671	12 153 371 (+15 700)
	63	Tilskudd til gang- og sykkelveger	10 000	160 000 (+150 000)
<b>1330</b>		<b>Særskilte transporttiltak</b>		
	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport	46 248	57 248 (+11 000)
<b>1350</b>		<b>Jernbaneverket</b>		
	23	Drift og vedlikehold	6 378 683	6 778 683 (+400 000)
<b>1351</b>		<b>Persontransport med tog</b>		
	70	Kjøp av persontransport med tog	3 196 870	3 214 870 (+18 000)
<b>1380</b>		<b>Nasjonal kommunikasjonsmyndighet</b>		
	71	Tilskudd til bredbåndsutbygging	50 000	90 000 (+40 000)
<b>Sum utgifter</b>			<b>56 649 757</b>	<b>57 295 457</b> <b>(+645 700)</b>
Inntekter (i tusen kroner)				
<b>Sum inntekter</b>			<b>2 945 613</b>	<b>2 945 613</b> <b>(0)</b>
<b>Sum netto</b>			<b>53 704 144</b>	<b>54 349 844</b> <b>(+645 700)</b>

Dette medlem slutter seg til forslaget som følger av budsjettforliket mellom Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre.

Dette medlem viser til at budsjettforliket gir viktige forbedringer for samferdselssektoren på en rekke områder som er viktig for Kristelig Folkeparti.

Dette medlem mener transportsektoren trenger fornyelse. Dette medlem er derfor positiv til at det nye politiske flertallet nå tar viktige grep. Det trengs store reformer både på vei og bane. Reisehverdagen skal bli sikrere, mer effektiv og mer miljøvennlig.

Dette medlem viser til at samferdsel er et viktig satsingsområde for Kristelig Folkeparti, der framkommelighet, tilgjengelighet, trafikksikkerhet og miljøhensyn vektlegges.

Dette medlem peker på at framkommelighet er et grunnleggende behov i distriktene og i byområdene, for næringslivet og for enkeltpersoner i hverdagen, inkludert funksjonshemmede. Satsing på infrastruktur er investering i framtidig livskvalitet, utvikling og verdiskaping. Dette medlem mener samferdselssektoren lenge har lidd under manglende ressurser og uforutsigbare rammevilkår, med dårlige veier og sviktende kollektivtilbud som resultat.

Dette medlem mener det trengs større forutsigbarhet for prosjekt som går over tid. Avbrudd i utbygginger som følge av omprioriteringer på de årlige statsbudsjettene er lite effektivt og irriterende for folk som rammes. Dette medlem vil innføre et finansieringssystem hvor planlagte og påbegynte prosjekter i større grad kan gjennomføres i sammen-

heng. Dette medlem mener det må legges til rette for nye finansieringsmuligheter og alternative organiseringsformer slik at investeringstakten både på vei, bane og kollektiv kan økes.

#### ELBIL

Dette medlem viser til at rammevilkårene for elbil er fastsatt av Stortinget gjennom klimaforliket og at det er bred enighet om at insentivordningene for å få flere til å bruke elbil skal opprettholdes. Dette medlem mener det er viktig å legge forholdene til rette for at flere kan bruke elbil, og i den sammenheng er utbygging av ladeinfrastruktur viktig. Mye ligger til rette for økt bruk av elbil de neste årene. Dette medlem mener utviklingen må følges opp av økt utbygging av ladeinfrastruktur. Dette medlem viser til at Transnova nå er slått sammen med Enova, og at Transnovas oppgaver derfor ivaretas innenfor rammen av Enova. Dette medlem er opptatt av at Transnovas oppgaveportefølje ivaretas og styrkes innenfor den nye organiseringen. Dette medlem viser derfor til Kristelig Folkepartis alternative budsjett der det foreslås å bevilge 70 mill. kroner i overføring til Energifondet hvor midlene skal være øremerket satsing på elbil.

#### GANG- OG SYKKELVEIER

Dette medlem mener det må satses mer på bedre tilrettelegging for syklistene, flere og bedre sykkelveier. Dette medlem peker på at kommuner og fylkeskommuner har et betydelig ansvar for å legge til rette for trafikksikre løsninger for gående og syklende. Dette medlem er derfor tilfreds med at Kristelig Folkeparti gjennom forhandlinger med regjeringspartiene og Venstre har fått på plass en belønningsordning for gang- og sykkelveier. Dette medlem viser til at det er opprettet en statlig støtteordning som belønner kommuner som satser på bygging av gang- og sykkelvei. Dette medlem er imidlertid skuffet over at regjeringen kun vil bevilge 10 mill. kroner til ordningen. Dette medlem viser til at Kristelig Folkeparti i sitt alternative statsbudsjett for 2015 foreslår å bevilge 150 mill. kroner til belønningsordningen for gang- og sykkelvei.

Dette medlem viser til at Syklistenes Landsforening gjør et viktig arbeid for bedre og sikrere tilrettelegging for sykkeltrafikk. Dette medlem er positiv til det arbeidet som gjøres av Syklistenes Landsforening. Dette medlem viser til at Syklistenes Landsforening spiller en viktig rolle i arbeidet med å nå de politiske mål knyttet til bedre tilrettelegging for gående og syklende. Dette medlem viser til Kristelig Folkepartis alternative statsbudsjett hvor det foreslås å øke bevilgningen til Syklistenes Landsforbund med 1 mill. kroner, ut over regjeringens forslag.

#### TRAFIKANTRETTET ARBEID

Dette medlem mener det er behov for et betydelig løft innen det trafikantrattede trafikksikkerhetsarbeidet. Det må motiveres til mer etterspørsel etter trafikksikkerhet i befolkningen og det trengs større fokus på det lokale trafikksikkerhetsarbeidet i kommuner og fylker. Dette medlem viser til at Trygg Trafikk fyller en viktig rolle i trafikksikkerhetsarbeidet, og gjør en viktig jobb for trafikksikkerheten blant barn og unge. Dette medlem mener det er svært viktig å lære barn og unge trygg trafikk- atferd. Dette behovet forsterker seg ytterligere ved at det i de kommende årene også ligger an til en kraftig vekst i trafikken. Dette medlem viser til at opplæring i trafikkforståelse, og det å kunne ferdes i trafikken, vil bli stadig viktigere i fremtiden. Dette medlem peker på at holdningsskapende og forebyggende trafikksikkerhetsarbeid er et langsiktig og krevende arbeid, som krever innsats over tid. Dette medlem mener det er viktig at staten bidrar til å styrke Trygg Trafikks aktivitet, og viser til Kristelig Folkepartis alternative statsbudsjett hvor det foreslås å øke bevilgningen til Trygg Trafikk med 10 mill. kroner, ut over regjeringens forslag.

#### BEDRE JERNBANE

Dette medlem vil styrke toget som attraktivt transportmiddel. Da kreves et pålitelig togtilbud, tilstrekkelig kapasitet, god komfort og høy sikkerhet. Driftsstabil og kapasitetssterk infrastruktur og togmateriell som håndterer store transportstrømmer er nødvendig for å bedre togtilbudet. En mer velfungerende jernbane vil også være et godt virkemiddel i arbeidet med å lette boligpresset i storbyene.

Dette medlem vil derfor styrke vedlikeholdet med 400 mill. kroner slik at jernbanen kan levere mer pålitelig togtilbud med høyere grad av driftsstabilitet. Dette medlem viser i den forbindelse til forslag om dette i Kristelig Folkepartis alternative statsbudsjett.

#### TILRETTELAGT TRANSPORT (TT-ORDNING)

Dette medlem viser til at transporttjenesten (TT) er ment for den 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. Dette medlem har merket seg at det er store variasjoner fylkene imellom, og mange opplever ordningen mangelfull. Dette medlem vil utvide forsøksordningen til flere fylker og på sikt innføre en nasjonal TT-ordning for brukere med særlige behov. Dette medlem viser i den forbindelse til Kristelig Folkepartis alternative statsbudsjett hvor det foreslås å doble bevilg-

ningen i forhold til regjeringens opplegg, slik at ordningen kan utvides til flere fylker.

### 2.2.5 *Generelle merknader fra Senterpartiet*

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til at en sterk infrastruktur- og transportpolitikk er en nødvendig forutsetning for visjonen om å ta hele Norge i bruk. Dette medlem vil utvikle et moderne og framtidsrettet transportsystem som gjør trafikkavviklingen enklere, raskere og tryggere. Dette vil styrke konkurransekraften til næringslivet i hele landet, gi et bedre bymiljø, og styrke regional og lokal utvikling. Det viktigste samferdselspolitiske grepet i Senterpartiets alternative statsbudsjett for 2015 er å følge opp Nasjonal transportplan for 2014–2023.

Dette medlem vil vise til at det er en selvfølge at regjeringen Solberg følger opp den vedtatte Nasjonal transportplan. Dette medlem vil vise til at regjeringspartiet Høyre lovte 2 mrd. kroner mer årlig i sin alternative nasjonale transportplan og at regjeringspartiet Fremskrittspartiet lovte hele 45,5 mrd. kroner mer årlig til samferdsel i sin alternative nasjonale transportplan. Dette medlem ser midlertid frem til at Fremskrittspartiet og Høyre skal innfri sine valglofter, og imøteser mer handling fremfor fagre ord i kommende budsjetter.

#### VEG OG BANE

Dette medlem mener det er et viktig hovedtrekk ved norsk samferdselspolitikk at man trenger et løft når det gjelder drift og vedlikehold av veg- og banenettet.

Det har over tid oppstått et betydelig forfall på både fylkesvegnettet, riksvegnettet og jernbaneinfrastrukturen.

Dette medlem er svært opptatt av å unngå et klasseskille på vegene, hvor fylkesvegene forfaller mens riksvegene settes i stand. Dette medlem viser til at Senterpartiet derfor foreslår en økning av de statlige midlene til fylkeskommunene i sitt alternative budsjett, øremerket til vedlikehold av fylkesveger.

Dette medlem mener at for trafikantene er det viktig med et sammenhengende, godt vegnett, uavhengig av hvilket forvaltningsnivå som eier veien de kjører på. Dette medlem peker på at fylkeskommunene har vist seg å være ansvarlige veieiere, og siden 2010 har bevilgningene til drift og vedlikehold av det nye fylkesvegnettet økt med om lag 30 pst. Til investeringer har økningen vært ca. 20 pst. En romsligere kommuneøkonomi, som Senterpartiet foreslår, vil på en kraftfull måte styrke fylkeskommunenes evne til selv å prioritere vedlikehold på egne budsjetter. Det samme gjelder det vegnettet som kommunene eier.

#### GODSTRANSPORT

Dette medlem viser til at Senterpartiet foreslår også grep i dette budsjettet som bidrar til å få mer godstrafikk bort fra veiene og over på jernbane og sjøtransport, et grep som vil gi reduserte årlige veikostnader fordi slitasjen fra godstransport på veg reduseres. De mange trailerne som frakter gods er et framtreddende trekk på norske veier. De kan utgjøre et sikkerhetsproblem, et slitasjeproblem for vegene og et klimaproblem. Derfor bør det gjøres viktige grep for å vri godstrafikken over fra veg til sjø og jernbane. Med en slik vridning vil antall ulykker gå ned, og Norge vil være bedre i stand til å nå sine mål for utslippsreduksjoner fra godstransportsektoren.

Dette medlem minner om at prognoser viser at den totale godstransporten vil øke med 75 pst. innen 2020 og at sjø- og banetransport har et kostnadmessig fortrinn når store mengder gods skal fraktes over lengre avstander – hvor forutsigbarhet har mer å si enn hurtighet. Skal man klare dette, trenger man å styrke regulariteten for godstransport på jernbane – særlig på de lange transportstrekningene mellom landsdelene. Her er det store problemer i dag. Senterpartiet legger i sitt alternative budsjett opp til en kraftig styrkning av investeringene i jernbanenettet, noe som til en stor del dreier seg om det å etablere flere kryssningsspor. Dette vil styrke regulariteten for dem som trenger å få gods transportert, slik at en ikke behøver å velge biltransport for å sikre at godset kommer fram.

Videre styrker Senterpartiet utbyggingen av havner og farleder for å kunne få mer gods på sjø. Dette medlem mener det er viktig å følge opp nærskipsfartsstrategien som den rød-grønne regjeringen la frem, med å etablere en egen insitamentsordning for godstransport på båt. Den bør innrettes slik at man gir en «økobonus» til transportkjøpere som bruker sjøtransport i gitte transportkorridorer. Senterpartiet foreslår i sitt alternative budsjett, som en start, å sette av 50 mill. kroner til dette i 2015. Ordningen bør gjelde både for innen- og utenlands gods. Transportkjøper kan fritt velge sjøtransportleverandør. Denne ordningen må videreføres i et langsiktig perspektiv. Dette medlem vil ha en plan for bedre intermodalitet. Det er stort behov for å koble sjøsiden bedre sammen med landsiden, spesielt når det gjelder ankomst til havn for godstransport som kommer per veg eller jernbane.

Dette medlem vil peke på at det nåværende, offentlige vegnettet gir store konkurranseulempes for blant annet norsk skogsindustri. Det er viktig for tømmertransporteffektiviseringen å fjerne «flaskehals» som hindrer innføring av 60 tonn totalvekt og 24 meter lange vogntog på vegnettet. Dette medlem viser til at Senterpartiet ser behovet for en egen satsing på å rydde av vegen særlige «flaskehals» på

riksvegene, og har satt av 50 mill. kroner i sitt alternative budsjett til denne satsingen i 2015.

#### TRAFIKKSIKKERHET

Dette medlem vil ha tryggere veier og foreslår derfor en økt bevilgning til trafikksikkerhetsformål med 35 mill. kroner for både å styrke det holdningsskapende arbeidet gjennom Trygg Trafikk, og til fysiske tiltak i tråd med handlingsplan for trafikksikkerhet.

#### SKREDSIKRING

Dette medlem vil vise til at faren for ras er en realitet for veifarende i mange deler av landet. Dette medlem mener at regjeringens innsats på dette feltet er for svak, og viser til at Senterpartiet derfor foreslår å øke bevilgningene til rassikring på riksveger med 120 mill. kroner og på fylkesveger med 110 mill. kroner. Til sammen utgjør dette økte bevilgninger på 230 mill. kroner i 2015 – et bevilgningsforslag som ligger 15 pst. over regjeringens forslag.

#### PERSONTRANSPORT – KOLLEKTIVTRANSPORT MV.

Dette medlem vil peke på at klimaforliket innebærer at persontransportveksten i storbyene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Bymiljøavtalene og belønningsordningen for kollektivtransport er strategiske brikker i en satsing på bedre bymiljø og mer effektiv kollektivtrafikk i byområdene. Bymiljøavtalene og belønningsordningen er tenkt som et hovedinstrument for å sikre gode, lokale løsninger i byområdene. Belønningsordningen må styrkes for å oppnå en ytterligere satsing på gang- og sykkelveg og det må innarbeides nye insitamenter til etablering av gode skilt- og parkeringsordninger. Det er behov for en særskilt utredning om kryssløsninger for syklist. Alle disse tiltakene vil innebære store gevinster for trafikksikkerheten.

Dette medlem mener at belønningsordningen er en insentivordning som skal stimulere til bedre framkommelighet, miljø og helse i storbyområdene, ved å dempe veksten i personbiltransport og øke antallet kollektivreiser. Alle de ni byområdene som også er aktuelle for bymiljøavtaler, kan søke om belønningsmidler: Oslo-området, Bergens-området, Trondheims-området, Stavanger-regionen, Buskerudbyen, Fredrikstad/Sarpsborg, Porsgrunn/Skien, Kristiansands-området og Tromsø. Det er en åpning for at byer som har «bypakker» kan reforhandle disse og etablere bymiljøavtaler. Dette medlem viser til at Senterpartiet mener en satsing på gange og sykling er viktig fordi dette vil gi bedre folkehelse, færre biler og bedre klima.

Dette medlem vil ha et «pendlerløft», mange pendler i dag, og det er mangel på gode overganger mellom bil og kollektivtransport. Dette medlem viser til at Senterpartiet vil ha en handlingsplan for innfartsparkering rundt de største byene, og foreslår også skattegrep for å forsterke innsatsen. Dette er nærmere omtalt i Senterpartiets alternative budsjett.

#### FLYTRANSPORT

Dette medlem vil peke på at flytransporten står for en viktig del av persontransporten i dette langstrakte landet. I noen regioner er fly det eneste reelle alternativ for lange reiser. Derfor foreslår Senterpartiet i sitt alternative budsjett å styrke kortbanenettets stilling gjennom forbedret rammevilkår. Videre vil ikke Senterpartiet gjøre endringer i strukturen til kortbanenettet, hvis det ikke er lokal tilslutning til dette.

#### HØYHASTIGHETSBRØD

Dette medlem viser til at regjeringen Solberg foreslår å kutte midlene til satsing på høyhastighetsbrød i distriktene. Dette innebærer at den opprettholder det «digitale klasseskillet» som i dag finnes mellom dem som har gode brødløsninger og dem som ikke har det. Næringsliv, kommuner og enkeltmennesker rammes av dette. Dette er særlig problematisk fordi det i større og større grad legges opp til at næringsliv og privatpersoner skal kommunisere med det offentlige på nett.

Dette medlem viser til at Senterpartiet foreslår i sitt alternative budsjett å øke bevilgningene til dette med 165 mill. kroner – over tre ganger så mye som regjeringen har foreslått, slik at den totale bevilgningen kommer opp i 215 mill. kroner.

Dette medlem vil understreke at man er inne i en investeringsfase. Dette medlem viser til at Senterpartiet har en klar målsetting om å innføre «digital allemannsrett» i hele landet, og ønsker å prioritere en satsing på høyhastighetsbrød og mobildekning til alle i hele landet.

Dette medlem mener at for at folk i alle områder av landet skal ha tilgang til høyhastighetsbrød, er det nødvendig at staten tar et ansvar i de områdene hvor det ikke er grunnlag for kommersiell virksomhet. Det at private utbyggere bidrar til bedre dekning når det gjelder høyhastighetsbrød, er bra. For å få på plass «digital allemannsrett» i områdene hvor det ikke er grunnlag for kommersiell investering og drift, er det nødvendig at staten styrker innsatsen.

Tabellen viser Senterpartiets alternative statsbudsjett sammenlignet med Prop. 1 S (2014–2015)

Kap.	Post	Formål	Prop 1 S med Tillegg	Sp
Utgifter (i tusen kroner)				
<b>1300</b>		<b>Samferdselsdepartementet</b>		
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	41 700	76 700 (+35 000)
<b>1310</b>		<b>Flytransport</b>		
	70	Kjøp av innenlandske flyruter	698 928	728 428 (+29 500)
<b>1320</b>		<b>Statens vegvesen</b>		
		Effektiviseringsprogram, forsterket innsats		(-145 000)
	23	Drift og vedlikehold av riksveier	10 494 139	10 644 139 (+150 000)
	30	Riksveginvesteringer	12 137 671	12 347 671 (+210 000)
	31	Skredsikring riksveier	920 000	1 020 000 (+120 000)
	62	Skredsikring fylkesveier	580 356	690 356 (+110 000)
	63	Tilskudd til gang- og sykkelveger	10 000	35 000 (+25 000)
	72	Riksvegfergetjenester	694 481	709 481 (+15 000)
<b>1330</b>		<b>Særskilte transporttiltak</b>		
	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport	46 248	65 248 (+19 000)
	61	Belønningsordningen for bedre kollektivtransport	975 550	1 115 550 (+140 000)
<b>1350</b>		<b>Jernbaneverket</b>		
	23	Drift og vedlikehold	6 378 683	6 778 683 (+400 000)
	30	Investeringer i linjen	8 039 625	8 304 625 (+265 000)
<b>1351</b>		<b>Persontransport med tog</b>		
	70	Kjøp av persontransport med tog	3 196 870	3 218 370 (+21 500)
<b>1360</b>		<b>Kystverket</b>		
	30	Nyanlegg og større vedlikehold	582 511	822 511 (+240 000)
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	178 126	298 126 (+120 000)
	60	Tilskudd til fiskerihavnanlegg	63 963	93 963 (+30 000)
	<b>NY</b>	Incentivordning for å få mer gods over på sjø		50 000 (+50 000)

Kap.	Post	Formål	Prop 1 S med Tillegg	Sp
<b>1380</b>		<b>Nasjonal kommunikasjonsmyndighet</b>		
	71	Tilskudd til bredbåndsutbygging	50 000	215 000 (+165 000)
		<b>Sum utgifter</b>	<b>56 649 757</b>	<b>58 649 757</b> <b>(+2 000 000)</b>
Inntekter (i tusen kroner)				
		<b>Sum inntekter</b>	<b>2 945 613</b>	<b>2 945 613</b> <b>(0)</b>
		<b>Sum netto</b>	<b>53 704 144</b>	<b>55 704 144</b> <b>(+2 000 000)</b>

### 2.2.6 Generelle merknader fra Venstre

Komiteens medlem fra Venstre viser til at Venstre i sitt alternative statsbudsjett foreslår at ramme 17 settes til 54 707 444 000 kroner, som er en reduksjon i forhold til regjeringens forslag på 1 003 300 kroner.

Dette medlem viser til at Venstres helhetlige alternative statsbudsjett for 2015 tar utgangspunkt i budsjettforslaget fra regjeringen Solberg, jf. Prop. 1 S (2014–2015), samt tilleggsproposisjoner 1–3. Konkrete endringer på rammeområde 17 i forhold til dette dokumentet følger av tabellen under.

Dette medlem vil peke på at samferdselssektoren må ta sin del av ansvaret for å redusere de nasjonale klimagassutslippene. Venstres hovedprioritet i samferdselspolitikken er derfor å intensivere utbyggingen av en konkurransedyktig infrastruktur for miljøvennlig og ressursparende gods- og persontrafikk. Dette er sammen med å sikre et sikkert transportsystem for alle en av de viktigste nasjonale oppgavene i de kommende årene.

Dette medlem vil peke på at gode veier er viktig for god fremkommelighet mellom regionene for økt verdiskaping, utvikling av levedyktige distrikter og for å dekke næringslivets transportbehov. Dette medlem mener både fylkesveinettet og stamveinettet må få høyere standard. For å få ned tallet på antall drepte og skadede i trafikken, er det nødvendig å innrette transportsystemet slik at det fremmer trafikksikker atferd og samtidig beskytter mot fatale konsekvenser av farlig kjøring.

Dette medlem peker på at Venstre bruker 1,35 mrd. kroner mer enn regjeringen på transport på fly, veg, bane og sykkel enn regjeringen. Dette medlem viser til at Venstre prioriterer å bygge prosjekter innenfor miljø, kollektivtrafikk, sykkel/gange og jernbane først. Dette medlem peker på at Venstre vil omprioritere 705 mill. kroner av riksveginvesteringene fra større veiinvesteringer til andre riks-

veginvesteringer, som tilrettelegging for busser langs riksveg i distriktene, økt sykkelvegutbygging ved riksveg, miljø- og støyskjermingstiltak, samt veiprosjekter som er særskilt viktige for verdiskaping. Dette medlem mener klimaforliket på Stortinget må oppfylles. Derfor prioriterer dette medlem tiltakene som går til å oppfylle disse målene i Nasjonal transportplan. Dette medlem mener at vegprosjektene skal gjennomføres, men viser til at Venstre foreslår mer samlet på riksveginvesteringer enn det som ble budsjettert for i 2014.

Dette medlem mener all transportvekst i og mellom de største byene i Sør-Norge i fremtiden bør skje med jernbane og kollektivtrafikk. Dette medlem viser til at dagens jernbane er svingete og gammel, preget av ustabilitet, tekniske feil og klimatiske påkjenninger. Dette medlem peker derfor på at Venstre vil ruste opp dagens baner og bygge nye og mer konkurransedyktige traseer. Dette medlem vil at jernbanen skal være ryggraden i transportsystemet, både for nærtrafikk, fjerntrafikk og godstrafikk. Dette medlem mener dobbeltspor fra Oslo til Halden, Skien og Lillehammer og banebygging rundt de største byene er første etappe i et moderne jernbanenett mellom landsdelene i Norge, både for person- og godstransport. Et moderne dobbeltspor på Østfoldbanen er første etappe av høyhastighetsbane til Europa. Dette medlem vil ha som mål å ferdigstille InterCity-strekningene innen 2025.

Dette medlem peker på at for å realisere store infrastrukturprosjekter er det behov for nye måter å planlegge, finansiere og gjennomføre utbygging på. Dette medlem mener det er behov for betydelig økte bevilgninger, mer forutsigbar finansiering og utbygging av lengre strekninger av gangen, ikke oppdeling i små delstrekninger. Ved å organisere utbyggingen riktig mener dette medlem at vi kan få mer ut per investerte krone. Det gir økonomiske besparelser, bedre fremdrift og større sannsynlighet

for fullføring innen tidsrammen. Dette medlem mener det derfor er et stort behov for omorganisering av jernbanen i Norge. Dette medlem mener omorganiseringen må ta høyde for EUs fjerde jernbanelogdirektiv.

Dette medlem vil åpne for større konkurranse om oppdragene for å tiltrekke utenlandske entreprenører, for å avlaste norsk anleggsbransje og hindre kostnadsvekst. I perioder med innstramminger i statsfinansene ellers i Europa gjør også store prosjekter det mulig for Norge å bidra til sysselsetting av ledige anleggsarbeidere og bruke utstyr fra andre europeiske land.

Dette medlem er bekymret for vedlikeholdet av jernbanen, og de forsinkelsene som dette vil medføre på togtrafikken. Ifølge Jernbaneverket vil regjeringens forslag til statsbudsjett føre til større vedlikeholdsetterslep på jernbanen. Dette medlem vil legge Jernbaneverkets innspill til NTP 2014–2023 for vedlikehold og opprusting av jernbanen til grunn for sin politikk, og vil derfor øke vedlikeholdet på jernbanen med 400 mill. kroner.

Dette medlem mener Kongsvingerbanen er viktig for å knytte sammen deler av Østlandet. Dette medlem ber derfor regjeringen planlegge og bygge ut stasjonene langs Kongsvingerbanen slik at det kan kjøres doble flirrtog på banen innen 2017. Dette medlem ønsker å utrede ny felles stasjon for Auli og Rånåsfoss, og at dette må tas med i vurderingen når investeringsmidler på Kongsvingerbanen skal fordeles. Dette medlem vil understreke at midlene bevilget til Kongsvingerbanen ikke må forhindre en slik endring i fremtiden.

Dette medlem mener både Solørbanen og Rørosbanen er viktige for gods- og tømmertransporten for sentrale deler av landet. Dette medlem ber derfor regjeringen planlegge for elektrifisering av Solørbanen og Rørosbanen.

Dette medlem mener den lille strekningen på Bratsbergbanen bør elektrifiseres, og ber regjeringen planlegge for elektrifisering av Bratsbergbanen.

Dette medlem mener den korte strekningen ned til Oslo havn bør elektrifiseres, og ber regjeringen planlegge for elektrifisering av denne strekningen.

Dette medlem mener det er mulig å få til et enda bedre togtilbud for befolkningen mellom Hokksund og Drammen, og ber derfor regjeringen igangsette planlegging av dobbeltsporparseller mellom Drammen og Hokksund for å få 1/2 times frekvens på strekningen innen 2018.

Dette medlem viser til at det er mulig å få på plass en ny ruteplan for tog i Osloregionen, men da må Jernbaneverket utføre en del såkalte robustiserende tiltak. Dette medlem peker på at Venstre har satt av midler til disse tiltakene.

Dette medlem viser til at det bør startes planleggingsarbeid med dobbeltspor på strekningen Melhus–Værnes, og ber regjeringen starte arbeidet med dette.

På bakgrunn av dette vil dette medlem øke investeringene til jernbane med 240 mill. kroner.

Dette medlem mener det er mulig å få opp kapasiteten på strekningen Bodø–Rognan og foreslår å bevilge 300 000 kroner til dette formålet.

Dette medlem er bekymret for regjeringens arbeid med øvrig kollektivtrafikk. Dette medlem vil peke på at det er nødvendig å trappe opp innsatsen innen kollektivtrafikken, og det er viktig at staten tar mer ansvar på dette området. Dette medlem peker på at dagens overføringer gjennom belønningsordningen ikke er tilstrekkelig for å realisere klimameldingens mål om at trafikkveksten i og rundt de store byene skal tas med kollektivtrafikk. Dette medlem foreslår derfor å øke tilskuddet til belønningsmidlene med 1 mrd. kroner.

Dette medlem peker på at bybanesatsinger i de store byene skal ha en statlig finansiering på 50 pst. Det er avgjørende at staten bidrar økonomisk til å løfte store prosjekter i norske byer, slik at byene settes i stand til å løse trafikkutfordringen på en miljøvennlig måte. Dette gir rom for at storbyer kan øke satsingen på kollektivtrafikk. Dette medlem vil derfor øke overføringene til dette formålet med 35 mill. kroner, og vil inkludere planleggingsmidler også til T-bane til Ahus.

Dette medlem ønsker økt overføring til sykling og gange velkommen, og foreslår å øke belønningsordningen for sykkel med 200 mill. kroner. Dette medlem viser videre til at regjeringen ikke følger opp NTPs ambisjoner for gang- og sykkelvei, kollektivtransport og holdeplasser og miljø- og servicetiltak. Dette medlem vil derfor styrke dette arbeidet med 640 mill. kroner.

Dette medlem vil også peke på behovet for at det utvikles og legges til rette for en mer miljøvennlig vegtrafikk. Det er særlig viktig å ta i bruk ny og miljøvennlig teknologi og miljøvennlige drivstoff. Dette medlem viser til at Norges forskningsråds program Energiex og Transport2025 er underfinansiert, og vil styrke denne forskningen med 25 mill. kroner.

Dette medlem viser til at jordskred forårsaker store forsinkelser og problemer for transporten og næringslivet over hele landet. Dette medlem vil derfor øke bevilgningene til skredsikring langs fylkesveiene med 70 mill. kroner.

Dette medlem mener det er viktig å utbedre rv. 70, som stamveg mellom Kristiansund i Møre og Romsdal og Oppdal i Sør-Trøndelag. Dette medlem viser til at utbedring av rv. 70 er foreslått forskjøvet ut fra opprinnelige tidsplan i handlingspro-

grammet for Statens vegvesen. Dette medlem mener dette er svært lite formålstjenlig, og vil fremskynde utbedringen av strekningen Tingvoll–Meisingset. Dette medlem viser til at veien er en svært viktig transportkorridor for næringslivet i regionen, og at veiens forfatning er med på å gi uforutsigbare rammevilkår for næringslivet. Dette medlem viser til at flere aktører nå vurderer omkjøringsalternativer, selv om det vil medføre økt kjøretid og merkostnader. Dette medlem viser til Venstres alternative statsbudsjett der det på denne bakgrunn foreslås 30 mill. kroner til dette.

Dette medlem er opptatt av å sikre et høyt tempo i opprustningen av kyststamveien E39 gjennom Sogn og Fjordane. Dette medlem vil fremskynde byggestart for strekningen Bjørset–Skei på E39 og planoppstart for strekningen Byrkjelo–Sandane. Dette medlem vil på denne bakgrunn foreslå 35,0 mill. kroner til dette.

Dette medlem går videre inn for at det i neste anbud legges inn 20-minuttersavganger på ferjestrekningen Lote–Anda.

Dette medlem viser til at tilskuddsordning for bredbåndsutbygging skal sikre alle husstander i Norge et bredbåndstilbud av grunnleggende god kvalitet. Dette medlem mener målet må være at 100 pst. av landets husstander de nærmeste årene skal få et godt bredbåndstilbud. Dette medlem mener at tilskuddsordningen skal brukes til å øke bredbånd-

kapasiteten og mobildekningen i områder der markedet ikke fungerer godt nok, og vil øke denne satsingen med 110 mill. kroner.

Dette medlem viser til Venstres merknader og forslag i gjeldende nasjonal transportplan, der utbygging av E16 over Filefjell ikke ble prioritert til fordel for en omfattende satsing på jernbane og kollektivtransport. Som et ledd i oppfyllelsen av Venstres alternative NTP reduseres overføringene med 250 mill. kroner.

Dette medlem viser til at regjeringen legger opp til å finansiere flere veier med lav bompengefinansiering, samtidig som prioriteringene av vei er langt større enn på sykkel, bane og kollektiv. Dette medlem mener behovet for miljøvennlige transportløsninger er en viktigere prioritering i statsbudsjettet for 2015, og reduserer overføringene med 1,25 mrd. kroner.

Dette medlem mener det er unødvendig å fortsette praksisen med å subsidiere posten ved kjøp av såkalte ulønnsomme posttjenester. Alt tyder på at dette er tjenester som Posten bør kunne yte innenfor gjeldende budsjetttrammer. Dette medlem foreslår derfor å kutte bevilgningene til dette i 2015 med 300 mill. kroner.

Samlet foreslår dette medlem videre følgende konkrete endringer under rammeområde 17 Transport og kommunikasjon, i sitt alternative budsjett:

Tekst	Bokført mill. kr
Energiex og Transport2025	25,0
Gang- og sykkelvei	300,0
Kollektivfelt og holdeplasser	300,0
Miljø- og servicetiltak	40,0
E39: Byggestart Bjørsvik–Skei og planoppstart Byrkjelo–Sandane i 2015	35,0
Rv. 70 Møre og Romsdal	30,0
Skredsikring, fylkesveier	70,0
Tilskudd til gang- og sykkelveier	200,0
Belønningsordning for bedre kollektivtransport	1 000,0
Planleggingsmidler Fornebubanen og Ahus-banen	35,0
Jernbane, drift og vedlikehold	400,0
Investeringer, jernbane	240,0
Kapasitetsøkning Bodø–Rognan	0,3
Opprettholde drift av Bratsbergbanen	18,0
Tilskudd til bredbåndsutbygging	110,0
Riksveginvesteringer	-1 250,0
E16 Filefjell	-250,0
Kjøp av «ulønnsomme» posttjenester	-300,0
<b>Sum ramme 17: Transport og kommunikasjon</b>	<b>1003,3</b>



Tabellen viser endringene fordelt på kapitler og poster

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S med Tillegg	V
Utgifter (i tusen kroner)				
<b>1301</b>		<b>Forskning og utvikling mv.</b>		
	50	Samferdselsforskning	137 139	162 139 (+25 000)
<b>1320</b>		<b>Statens vegvesen</b>		
	30	Riksveginvesteringer	12 137 671	11 592 671 (-545 000)
	36	E16 over Filefjell	500 936	250 936 (-250 000)
	62	Skredsikring fylkesveger	580 356	650 356 (+70 000)
	63	Tilskudd til gang- og sykkelveger	10 000	210 000 (+200 000)
<b>1330</b>		<b>Særskilte transporttiltak</b>		
	61	Belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. i byområdene	975 550	1 975 550 (+1 000 000)
	63	Særskilt tilskudd til Fornebubanen	25 000	0 (-25 000)
	63	Særskilt tilskudd til Fornebubanen og Ahusbanen	0	60 000 (+60 000)
<b>1350</b>		<b>Jernbaneverket</b>		
	23	Drift og vedlikehold	6 378 683	6 778 683 (+400 000)
	30	Investeringer i linjen	8 039 625	8 279 625 (+240 000)
<b>1351</b>		<b>Persontransport med tog</b>		
	70	Kjøp av persontransport med tog	3 196 870	3 215 170 (+18 300)
<b>1370</b>		<b>Posttjenester</b>		
	70	Kjøp av post- og banktjenester	418 000	118 000 (-300 000)
<b>1380</b>		<b>Nasjonal kommunikasjonsmyndighet</b>		
	71	Tilskudd til bredbåndsutbygging	50 000	160 000 (+110 000)
<b>Sum utgifter</b>			<b>56 649 757</b>	<b>57 653 057</b> <b>(+1 003 300)</b>
Inntekter (i tusen kroner)				
<b>Sum inntekter</b>			<b>2 945 613</b>	<b>2 945 613</b> <b>(0)</b>
<b>Sum netto</b>			<b>53 704 144</b>	<b>54 707 444</b> <b>(+1 003 300)</b>

### 3. Samferdselsdepartementet – Utdrag fra budsjettkapitler og komiteens merknader til disse

Regjeringen foreslår å bevilge 54,6 mrd. kroner, ekskl. lånetransaksjoner, på Samferdselsdepartementets budsjett. Det er en økning på om lag 5 mrd. kroner, eller 10 pst. sammenliknet med saldert budsjett 2014. Tar en hensyn til nettopostering av merverdiavgift i 2015 er økningen på 10,7 pst.

Differensiert arbeidsgiveravgift ble endret fra 1. juli 2014. Transportsektoren er en av de sektorene der det ikke kan nyttes differensiert arbeidsgiveravgift. For 2015 blir det foreslått å bevilge 395,5 mill. kroner i kompensierende infrastrukturtiltak i Nord-Norge og 19,5 mill. kroner i økt kjøp av riksvegferjetjenester og kjøp av persontransport med tog.

Fra 2015 blir det innført nøytral merverdiavgift for ordinære forvaltningsorgan. Til sammen er det

trukket ut om lag 307 mill. kroner i merverdiavgift på samferdselsbudsjettet.

I tillegg til økte bevilgninger vil regjeringen gjennomføre en gjennomgripende reform av samferdselssektoren. Regjeringen tar sikte på å etablere vegutbyggingsselskapet i løpet av 2015. Selskapet vil ha stor betydning for utbyggingen av riksvegssystemet i Norge.

Komiteen viser til at utbytteposter og avdragsposter blir behandlet av finanskomiteen under rammeområde 23, jf. Innst. 3 S (2014–2015), og videre at kap. 5577 Sektoravgifter, post 74 Sektoravgifter Kystverket, behandles av finanskomiteen under rammeområde 22 (Skatter, avgifter og toll).

For kapitler og poster under rammeområde 17 som ikke er tatt opp i det etterfølgende, har komiteen ingen merknader og slutter seg til budsjettforslaget.

#### 3.1 Kap. 1300 og kap. 4300 Samferdselsdepartementet

##### Sammendrag

Kap.	(i mill. kroner)		
	Saldert budsjett 2014	Prop. 1 S (2014–2015)	Pst. endring 2014/15
1300	259,588 <sup>1</sup>	388,402	49,6
4300	2,4	2,479	3,3

<sup>1</sup> Ved behandlingen av Prop. 93 S/Innst. 260 S (2013–2014) ble bevilgningen under post 1 redusert med 1,76 mill. kr.

Bevilgningen under kap. 1300 dekker Samferdselsdepartementets driftsutgifter, kontingenter mv. til deltakelse i internasjonale organisasjoner, midler til å etablere miljøbase/oljevernbase i Lofoten/Vesterålen, samt tilskudd til trafikksikkerhetsformål, samferdselsberedskap og Redningssselskapet.

Når det gjelder økningen i forslag til bevilgning på kap. 1300 for 2015 sammenliknet med saldert budsjett 2014, kan det bl.a. vises til forslaget om å bevilge 12 mill. kroner til post 21 Spesielle driftsutgifter – utredninger, modernisering av transportsektoren, og 40 mill. kroner til post 30 Miljø-/oljevernbase i Lofoten/Vesterålen. Videre er Tilskudd til Redningssselskapet flyttet fra programkategori Kystforvaltning til programkategori Administrasjon og foreslås bevilget med 81,170 mill. kroner (post 74). Tilskudd til kystkultur er derimot flyttet fra programkategori Administrasjon til programkategori Kystforvaltning (jf. kap. 1360 post 1 Driftsutgifter).

##### Komiteens merknader

Komiteen har merket seg at det totalt over budsjettkapitlet foreslås bevilget 388,402 mill. kroner for 2015. Komiteen har merket seg at dette be-

vilgningsforslaget fordeler seg som følger: 173,8 mill. kroner til post 1 drift av Samferdselsdepartementet for 2015, 12 mill. kroner til post 21 Utredninger, modernisering av transportsektoren, 40 mill. kroner til post 30 Etablering av miljø-/oljevernbase i Lofoten, 36, 8 mill. kroner til post 70 Tilskudd til internasjonale organisasjoner, 41,7 mill. kroner til post 71 Tilskudd til trafikksikkerhetsformål, 2,9 mill. kroner til post 72 Tilskudd til samferdselsberedskap, og 81,2 mill. kroner til post 74 Tilskudd til Redningssselskapet.

##### POST 21 SPESIELLE DRIFTSUTGIFTER – UTREDNINGER, MODERNISERING AV TRANSPORTSEKTOREN

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, har merket seg at det foreslås bevilget 12 mill. kroner til utredningsvirksomhet i forbindelse med det omfattende reformarbeidet som nå er igangsatt i samferdselssektoren med formål å sikre en mer effektiv og sammenhengende utbygging av transportkorridorer.

POST 30 MILJØ-/OLJEVERNBASE I LOFOTEN/  
VESTERÅLEN

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til at det foreslås bevilget midler til etablering av miljøbase-/ oljevernbase i Lofoten/Vesterålen i tråd med samarbeidsavtalen som ligger til grunn for regjeringens politiske plattform. Prosjektet utvikles sammen med flere andre departement der Samferdselsdepartementet har hovedansvaret. Flertallet har merket seg at det skal arbeides videre med basens ansvars- og arbeidsoppgaver, og at det tas sikte på etablering i løpet av 2015.

## POST 71 TILSKUDD TIL TRAFIKKSIKKERHETSFORMÅL

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til at Trygg Trafikk fyller en viktig rolle i trafikksikkerhetsarbeidet, og gjør en viktig jobb for trafikksikkerheten blant barn og unge. Flertallet mener det er viktig å lære barn og unge trygg trafikkatferd. Dette behovet forsterker seg ytterligere ved at det i de kommende årene også ligger an til en kraftig vekst i trafikken. Flertallet viser til at opplæring i trafikkforståelse, og det å kunne ferdes i trafikken, vil bli stadig viktigere i fremtiden. Flertallet peker på at holdningsskapende og forebyggende trafikksikkerhetsarbeid er et langsiktig og krevende arbeid, som krever innsats over tid. Flertallet mener det er viktig at staten bidrar til å styrke Trygg Trafikks aktivitet, og viser til budsjettforliket hvor post 71 økes med 6 mill. kroner, hvorav 5 mill. kroner til Trygg Trafikk.

Flertallet mener Syklistenes Landsforening gjør et viktig arbeid for bedre og sikrere tilrettelegging for sykkeltrafikk. Flertallet viser til at Syklistenes Landsforening spiller en viktig rolle i arbeidet med å nå de politiske mål knyttet til bedre tilrettelegging for gående og syklende. Flertallet viser til budsjettforliket hvor post 71 økes med 6 mill. kroner, hvorav 1 mill. kroner til Syklistenes Landsforening.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet er opptatt av å styrke trafikksikker-

hetsarbeidet. Disse medlemmer vil vise til at Trygg Trafikk har en viktig rolle og er en viktig pådriver i det nasjonale trafikksikkerhetsarbeidet. Disse medlemmer ønsker å styrke aktiviteten til Trygg Trafikk, og foreslår derfor å øke bevilgningen til Trygg Trafikk med 17 mill. kroner for 2015.

Disse medlemmer foreslår for øvrig å bevilge 5 mill. kroner til Motorførernes Avholdsforbund (MA) og MA-ungdom til trafikksikkerhetstiltak og forebyggende og holdningsskapende arbeid.

Komiteens medlem fra Senterpartiet er opptatt av å styrke trafikksikkerhetsarbeidet. Dette medlem viser til Senterpartiets alternative budsjett, og styrker det holdningsskapende arbeidet gjennom Trygg Trafikk med 10 mill. kroner og setter av 25 mill. kroner til fysiske tiltak i tråd med tiltaksplan for trafikksikkerhet.

## POST 74: TILSKUDD TIL REDNINGSSSELKAPET

Komiteen viser til at Redningsselskapet (NSSR) utfører viktig sjøsikkerhetsarbeid og er en avgjørende ressurs i sjøredningsarbeid langs norskekysten. Komiteen støtter at det gis statlig tilskudd til NSSR. Komiteen viser til at redningstjenesten i Norge er organisert som et samvirke mellom offentlige etater, private og frivillige organisasjoner, og at NSSR som en landsdekkende humanitær frivillig organisasjon motiverer frivillige til å gjøre en uunnværlig innsats for sikkerheten til sjøs.

Komiteen mener det er stort behov for den beredskapen Redningsselskapet yter. Både hovedredningssentralene og de som på forskjellig vis representerer sjølivet i næring eller i fritid, mister en viktig ressurs dersom Redningsselskapet må redusere sin aktivitet. Komiteen har merket seg at regjeringen foreslår en bevilgning på 81,2 mill. kroner til Redningsselskapet for 2015, noe som er en videreføring av bevilgningen fra saldert budsjett 2014. Komiteen viser til at bevilgningen er overflyttet fra Kystverkets budsjett til departementets budsjett siden Samferdselsdepartementet har ansvaret for å forvalte tilskuddsordningen. Komiteen er ellers oppmerksom på at finansieringen av Redningsselskapet er sårbart med hensyn til svingninger i overskuddet fra Norsk Tipping.

### 3.2 Kap. 1301 Forskning og utvikling mv.

#### *Sammendrag*

(i mill. kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2014 <sup>1</sup>	Prop. 1 S (2014–2015)	Pst. endring 2014/15
1301	260,975	157,382	-39,7

<sup>1</sup> Ved behandlingen av Prop. 93 S/Innst. 260 S (2013–2014) ble bevilgningen under post 72 økt med 10,0 mill. kr.

Kapitlet omfatter bevilgninger til departementets innsats innenfor forskning og utvikling mv. Når det gjelder reduksjonen i forslag til bevilgning på kap. 1301 for 2015 sammenliknet med saldert budsjett 2014, kan det bl.a. vises til at Transnovas oppgaver foreslås overført og ivaretatt av Enova fra 2015.

#### *Komiteens merknader*

Komiteen viser til klimaforliket på Stortinget i forrige periode og til regjeringserklæringen der det er understreket at klimaforliket skal forsterkes og at det skal være en satsing på miljø- og klimavennlig transport.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, mener det skal prioriteres å lage analyser av den faktiske transportutviklingen som et grunnlag for en realistisk planlegging av fremtidig infrastruktur. Flertallet viser til at regjeringen legger opp til raskere og mer effektiv utbygging av transportkorridorer. Flertallet mener dette styrker sikkerheten på veiene samt at det gir lavere utslipp fra veitrafikken når kapasiteten på veiene er godt tilpasset det reelle trafikkbildet.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet forutsetter at regjeringen vier forskning og utvikling av miljø- og klimavennlige transportløsninger mer tid fremover.

#### POST 21 UTREDNINGER, MILJØ, TRAFIKKSIKKERHET OSV.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til det viktige arbeidet som skal slutføres i 2015 med en bred samfunnsanalyse av godstransport i transportetatene. Flertallet vil i denne forbindelse fremheve at analyseprosjektet skal utrede potensialet for overføring av lange godstransporter til bane og sjø samt etablering av en effektiv terminalstruktur.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet har merket seg at regjeringen har kuttet

posten med om lag 3 mill. kroner. Disse medlemmer er svært kritiske til dette kuttet, og vil i sitt alternative budsjett øke post 21 Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv. med 3 mill. kroner slik at total bevilgning er på 23,243 mill. kroner for 2015.

#### POST 50 SAMFERDSELSFORSKNING

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til at bevilgningene i sin helhet går til Norges forskningsråd og at regjeringen har fastsatt nye mål for Norges forskningsråds virksomhet da det tidligere styringssystemet fremsto som uoversiktlig og lite egnet. Flertallet vil bemerke at når Samferdselsdepartementets sektoransvar er utvidet til å omfatte sjøtransport, så innebærer dette også et ansvar for langsiktig kunnskapsutvikling i sektoren. Flertallet vil bemerke at ingen forskningsprogrammer avvikles grunnet den endrede bevilgningen på posten.

Flertallet vil fremheve etableringen av det nye programmet «Transport2025» som skal samle forskningen knyttet til transportsektoren og bidra til å fremme norske miljøer i internasjonalt samarbeid. Programmet skal blant annet videreføre det viktige arbeidet med kunnskapsutvikling rettet mot transport- og logistikksektoren med ambisjon om å styrke sektorens innovasjonsevne.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet mener at det er viktig med samferdselsforskning. Disse medlemmer er derfor svært kritiske til at regjeringen har kuttet bevilgningene til samferdselsforskning med 11,2 mill. kroner for 2015. Disse medlemmer vil i sitt alternative budsjett øke post 50 Samferdselsforskning med 13 mill. kroner slik at total bevilgning er på 150,139 mill. kroner for 2015.

#### POST 72 TILSKUDD TIL MILJØVENNLIG TRANSPORT, TRANNOVA-PROSJEKTET

Komiteen viser til at regjeringen vil legge ned Transnova fra 2015, og at Transnovas oppgaver videreføres i Enova fra samme tidspunkt. Transnovas

oppgaver vil inngå i Enovas ordinære virksomhet innenfor den eksisterende styringsmodellen og finansieres gjennom Energifondet. Komiteen er enig i at en slik finansiering vil legge bedre til rette for en mer langsiktig og forutsigbar satsing enn dagens Transnova med årlige tildelinger. Komiteen understreker viktigheten av at Enovas mandat utvides til å inkludere Transnovas oppgaver gjennom en justering av avtalen mellom Enova og Olje- og energidepartementet, slik at ikke den samlede satsingen på transport svekkes.

Komiteen er opptatt av at Transnovas oppgaveportefølje ivaretas og styrkes innenfor den nye organiseringen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til partiets alternative budsjett innenfor rammeområde 12 der en foreslår å øke bevilgningen til Enova med 100 mill. kroner for å ivareta Transnovas oppgaver. Disse medlemmer vil samtidig påpeke at når Enova skal overta ansvaret for Transnovas oppgaver for mer bærekraftig transport, er det avgjørende at dette følges opp med nødvendige midler slik at det ikke går på bekostning av hverken arbeidet i Transnova eller Enova. Disse medlemmer vil også understreke viktigheten av at Norge må fortsette satsingen på klimavennlig transport gjennom avgiftssystemet.

Komiteens medlem fra Senterpartiet mener det er av stor betydning å styrke Enova i forbindelse med at regjeringen flytter Transnovas oppgaver til Enova i 2015, og vil vise til Senterpartiets forslag om å styrke Enova med 284 mill. kroner innen Olje- og energidepartementets rammer. Dette medlem vil peke på at Enova vil få en viktig rolle i å bygge ut ladeinfrastrukturen for elbiler over det ganske land.

Dette medlem vil også trekke fram forslaget om å redusere vektavgiften i engangsavgiften med 25 pst. for ladbare hybridbiler, slik at de får den hjelpen de trenger for å lykkes i konkurransen med tilsvarende biler som ikke har samme miljøpotensial.

#### *Fremtidens bilpark*

Komiteen mener det er viktig å legge til rette for at flere kan ta i bruk nye teknologier som for eksempel elbil-, hydrogen- og hybridløsninger. I denne sammenhengen er økt utbygging av ladeinfrastruktur og fyllestasjoner viktig, gjerne i samarbeid med andre aktører.

Komiteen viser til at rammevilkårene for elbil er fastsatt av Stortinget, og at det er bred enighet om å få flere til å kjøre elbil.

Komiteen mener det er viktig å legge forholdene til rette for at flere kan bruke elbil, og i den sammenheng er utbygging av ladeinfrastruktur viktig. Mye ligger til rette for økt bruk av elbil de neste årene.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til at den gjennomsnittlige norske personbilen er 10 år og reflekterer at kjøp av ny bil er høyt skattlagt. Ved siden av veiens beskaffenhet og standard er det bilen du kjører som har størst betydning for din sikkerhet dersom uhellet skulle være ute. Utslippene er naturlig nok også langt høyere enn på en moderne bil. Flertallet mener den dårlige kvaliteten på bilparken svekker trafiksikkerheten på veiene og kommer i konflikt med den vedtatte nullvisjonen for drepte og hardt skadde i veitrafikken. Flertallet mener det skal stimuleres til en modernisering av bilparken og vil i denne sammenheng vise til budsjettavtalen mellom samarbeidspartiene der omregistreringsavgiften for bil reduseres betydelig samt engangsavgiften for utvalgte modeller med hybridteknologi.

Flertallet vil videre vise til den varslede gjennomgangen av drivstoff- og bilrelaterte avgifter, for å legge til rette for en sikrere og mer miljøvennlig bilpark, som vil presenteres i forbindelse med revidert statsbudsjett.

Flertallet viser til at den fremforhandlede avtalen mellom samarbeidspartiene resulterte i at det blir bevilget 50 mill. kroner øremerket satsingen på lav- og nullutslippsbiler.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet vil vise til at for å nå målet om lavutslippssamfunnet er det helt nødvendig å øke insentivene for kjøp og bruk av mer miljøvennlige kjøretøy og drivstoff. Disse medlemmer vil vise til at avgiftsopplegget i Arbeiderpartiets alternative budsjett øker fordelene ved kjøp av ladbare hybridbiler, samtidig som avgifter som gir særlig positiv klimaeffekt økes. For at den samlede avgiftsbelastningen for bil ikke skal bli for stor, vil disse medlemmer også vise til at Arbeiderpartiet har sluttet seg til regjeringens forslag til reduksjon i omregistreringsavgiftene. Dette vil bidra til en raskere utskifting av bilparken.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til Kristelig Folkepartis alternative budsjett der det foreslås å bevilge 70 mill. kroner i overføring til Energifondet hvor midlene skal være øremerket satsing på elbil.

### 3.3 Kap. 1310 Flytransport

#### Sammendrag

(i mill. kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2014	Prop. 1 S (2014–2015)	Pst. endring 2014/15
1310	681,0	698,928	2,6

Bevilgningen under kap. 1310 går til å finansiere drift av regionale flyruter innenlands, jf. post 70. Det er budsjettert med et utbytte fra Avinor AS på 500 mill. kroner over kap. 5622.

#### Komiteens merknader

KAP. 1310 POST 70 KJØP AV INNENLANDSKE FLYRUTER

Komiteen har merket seg at kontrakter for drift av de regionale innenlandske flyrutene tildeles etter anbudskonkurranse.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, ber regjeringen legge til rette for et effektivt flyrutetilbud som vil sikre befolkningen og næringslivet gode flyforbindelser. Et viktig tiltak vil være økt konkurranse om flyrutene.

Flertallet viser til den fremforhandlede avtalen mellom samarbeidspartiene hvor CO<sub>2</sub>-avgiften for flyreiser økes, og viser til at post 70 økes med 10 mill. kroner for å kompensere for merkostnaden knyttet til dette.

Komiteens medlem fra Senterpartiet vil peke på at flytransporten står for en viktig del av persontransporten i dette langstrakte landet. I noen regioner er fly eneste reelle alternativ for lange reiser. Dette medlem vil vise til at Senterpartiet ikke vil gjøre endringer i strukturen på kortbanenettet, hvis det ikke er lokal tilslutning til dette.

Dette medlem vil vise til at Senterpartiet derfor i sitt alternative budsjett foreslår å styrke kortbanenettets stilling gjennom forbedret rammevilkår. På Samferdselsdepartementets budsjett vil det foreslås en økning på 29,5 mill. kroner til kap. 1310 post 70 Kjøp av innenlandske flyruter.

#### FLYRUTA FAGERNES–OSLO

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, har merket seg at flyruten mellom Oslo og Fagernes har hatt en svak, nedgående utvikling i passasjertall de siste 10 årene. Belegget på ruten var i 2012–2013 tre passasjerer per flyavgang (19-seters fly). Flertallet har merket

seg at det årlige tilskuddet til statlig kjøp er beregnet til 3 290 kroner per enkeltreise. Flertallet har også merket seg at TØI har beregnet at samfunnet får tilbake 1 øre per tilskuddskrone. TØI vurderer også at tilgjengelighetskriteriene på vei, både mot hovedstad og regionsykehus, er tilfredsstillende. Flertallet minner også om at det er planlagt og gjennomføres vesentlige investeringer og forbedringer på E16 gjennom Valdres de kommende årene.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet har med overraskelse merket seg at regjeringen ikke ønsker å videreføre flyruta Fagernes–Oslo etter at nåværende kontrakt utløper 31. mars 2016.

Disse medlemmer viser til at både Oppland fylkeskommune og Buskerud fylkeskommune, så vel som sentrale reiselivsaktører i Valdres og Hallingdal, har protestert mot at flyruta Fagernes–Oslo skal avvikes. Etter disse medlemmers oppfatning er flyruta Fagernes–Oslo helt sentral for å opprettholde driften ved Fagernes lufthavn Leirin, og en avvikling av driften av flyplassen fra statens side ville bli svært skadelig for hele regionen.

Disse medlemmer er kjent med at lokale myndigheter og næringsliv har igangsatt et større arbeid for å øke trafikken over Fagernes lufthavn Leirin, og at dette arbeidet så langt ser ut til å gi gode resultater. Det vil derfor ikke være riktig å avvike flyruta nå. Disse medlemmer vil spesielt vise til det store potensialet Fagernes lufthavn Leirin har for økt chartertrafikk, og mener myndighetene må støtte opp om det arbeidet som nå gjøres lokalt.

Etter disse medlemmers oppfatning er dagens rutetilbud Fagernes–Oslo ikke godt nok, blant annet ved at flyvningene i dag foretas på ugunstige tidspunkter, ved at flytypen som benyttes ikke har særlig hensiktsmessig størrelse, og ved at det i dag ikke er mulig å søke på flyruta ved å benytte vanlige søkemotorer.

Disse medlemmer ber regjeringen om å starte forberedelsene for ny utlysning av flyruta Fagernes–Oslo med virkning fra 1. april 2016. Det bør da legges opp til et bedre rutetilbud enn i dag.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen videreføre flyruta Fagernes–Oslo innen ordningen med statlig kjøp av flyruter også etter 31. mars 2016. Flyruta inkluderes i anbudsopplegget for regionale flyruter som utlyses i 2015.»

#### FLYRUTA RØROS–OSLO

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet ønsker å understreke behovet for å styrke flyruta Røros–Oslo. Disse medlemmer vil vise til passasjerveksten på flyruta, og at et styrket flytilbud vil gi næringsliv, reiselivet og lokalbefolkningen et bedre tilbud, noe som igjen vil føre til ytterligere vekst i passasjertrafikken.

Disse medlemmer ber derfor om at det som grunnlag for en ny anbudsperiode for flyruta Røros–Oslo vurderes at følgende kriterier legges til grunn:

- 24 000 seter tilbys hver vei på årlig basis
- Morgenavgang og kveldsankomst opprettholdes på ukedager
- Tre daglige rotasjoner på ukedager og to på søndager
- Minst 30-seters fly
- Reduksjon i maksimaltakst

Disse medlemmer ber endelig departementet involvere lokale myndigheter når nytt anbudsgrunnlag skal utarbeides.

#### LUFTHAVNNETTET

Komiteen har merket seg at regjeringen har gitt et utredningsoppdrag til transportetatene og Avinor om en vurdering av den fremtidige utformingen av lufthavnnettet som et innspill til arbeidet med neste nasjonale transportplan.

Komiteen viser til viktigheten av å ha en framtidsrettet utvikling av lufthavnnettet, der man sikrer et godt tilbud for privatpersoner og næringsliv både i distriktene og sentrale områder. Luftfartens infrastruktur har i hovedsak vært selvfinansierende, men hvor det overordnede ansvaret ligger hos regjeringen gjennom det statlige eierskapet i Avinor. Ordningen med samfinansiering mellom bedriftsøkonomisk lønnsomme og ulønnsomme lufthavner internt i Avinor har gjort det mulig å opprettholde lufthavninfrastruktur også der det ikke har vært lønnsomt, men viktig å ha et tilbud.

De fleste av disse mindre flyplassene er i dag hel eid av Avinor og driftes innenfor disse rammene.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, er positiv til at private aktører kan spille en større rolle enn i dag når det gjelder drift av Avinors mindre lufthavner. Det bør

vurderes om konkurranseutsetting kan bidra til effektivisering og nye løsninger for lufthavndriften. Flertallet ber derfor regjeringen foreta en gjennomgang av hvordan det kan legges til rette for økt deltakelse fra private aktører når det gjelder drift av Avinors mindre lufthavner. Gjennomgangen skal omfatte en vurdering av hel eller delvis konkurranseutsetting av lufthavntjenester som i dag drives av Avinor selv med formål å sikre en mest mulig rasjonell og effektiv drift, slik at distriktsflyplassenes økonomiske grunnlag kan styrkes.

Flertallet fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen foreta en gjennomgang av hvordan det kan legges til rette for økt deltakelse fra private aktører når det gjelder drift av Avinors mindre lufthavner.»

Flertallet viser til at regjeringen vil gjennomføre en grundig utredning av konsekvenser av endringer i lufthavnstrukturen, før en konklusjon fattes og endringer blir foreslått vedtatt. Flertallet vil påpeke behovet for å se helheten i infrastrukturen, samt påpeke viktigheten av grundige vurderinger rundt den samfunnsøkonomiske rollen flyplassene innehar og også kan ha for videre utvikling av regionen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet mener det er viktig at man også i fremtiden har et godt utbygd lufthavnnett og at man viderefører Avinormodellen.

Disse medlemmer mener at lufthavner, tårn og navigasjonsutstyr er grunnleggende infrastruktur på linje med vei og bane. Disse medlemmer 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.

#### *Planlegging og utredning av lufthavner*

Komiteen er tilfreds med at Avinor har fått i oppdrag å starte planleggingen og konsesjonssøknad for en ny lufthavn på Helgeland i Mo i Rana, samt slutføre flerfaglige utredninger ved Hammerfest og i Lofoten. Komiteen har også merket seg at Samferdselsdepartementet gjennomfører en ekstern utredning av konsekvensene av å endre lufthavnstrukturen på Helgeland.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, vil påpeke viktigheten av at det må legges faglige og objektive kriterier til grunn.

*Oslo lufthavn*

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, vil påpeke at det haster med å avklare nødvendig areal for tredje rullebane ved Oslo Lufthavn.

*Bodø lufthavn*

Komiteen viser til arbeidet med å få til en god og langsiktig løsning for sivil luftfart i Bodø når flyplassen overføres til Avinor. For å sikre forutsigbarhet for både personellet og Bodø-regionen er det viktig at man får en god prosess og holder på tidsplan for overtakelse som er satt til 1. august 2016. Komiteen mener det er viktig at man får til en snarlig og god løsning som gir muligheter for videreutvikling av flyplassen i Bodø til det beste for lokalbefolkningen og for god kommunikasjon mellom landsdelene, og at prosessen ikke må medføre økte utgifter som vil føre til høyere billettpriser for de reisende.

## FLYSIKRING

Komiteen har merket seg at det er startet et arbeid for å vurdere hvilke tjenester innenfor flysikring som egner seg for konkurranseutsetting.

Komiteen vil understreke at Norge har et godt lovverk og tilsynsmyndigheter som sikrer at flysikkerheten til enhver tid skal være ivaretatt. Dette må legges til grunn for alle vurderinger knyttet til utviklingen av norsk luftfart.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet ønsker ikke å konkurranseutsette tjenester som kan svekke flysikkerheten og Avinor-modellen.

**3.4 Kap. 1311 Tilskott til regionale flyplasser*****Sammendrag***

Kap.	(i mill. kroner)		
	Saldert budsjett 2014	Prop. 1 S (2014–2015)	Pst. endring 2014/15
1311	35,0	36,155	3,3

Forslaget omfatter flygeinformasjonstjeneste ved de ikke-statlige flyplassene med rutetraffikk, samt driftstilskudd til Stord lufthavn, Sørstokken og Ørland lufthavn.

***Komiteens merknader***

Komiteen understreker at kostnader til drift av ikke-statlige flyplasser er flyplassseierens ansvar. Imidlertid kan det i spesielle tilfeller gis tilskudd

## TRANSFER

Komiteen er svært fornøyd over at det endelig blir igangsatt en prøveperiode med forenklet transfer ved Oslo Lufthavn. Den eksisterende ordningen er til stor ulempe for de reisende som skal ta fly videre på det norske innenriksnettet. Videre har både flyselskapene og Avinor påpekt i en årrekke den negative konkurransevridende effekten den gamle ordningen har. Ved å få ned «minimum connecting time» på OSL, vil flyplassen bli langt mer effektiv.

## KONKURRANSEBETINGELSER MV.

Komiteen viser til den økte globaliseringen samt behovet for å se luftfarten i en større sammenheng. Behovet for en bærekraftig og konkurransedyktig næring hvor norskeide flyselskap skal ha mulighet for samme konkurransevilkår som sine konkurrenter, er av stor viktighet for også å kunne opprettholde et godt rutetilbud for passasjerene både på innen- og utenriksmarkedet. Komiteen vil derfor tilrettelegge i størst mulig grad for likebehandling basert på objektive kriteriers samt legge til grunn en lovgivning som i størst mulig grad baserer seg på en bærekraftig luftfart i en stadig mer internasjonalt næringsnærings.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til viktigheten av at departementet følger den europeiske utviklingen, og søker å opprettholde samme konkurransebetingelser for norske flyselskap som de som gjelder for europeiske flyselskap på det internasjonale markedet. Disse medlemmer vil også understreke viktigheten av at det er flyselskap som tilbyr et landsdekkende rutenettverk i Norge med muligheter for gjennomgående reiser.

også utover tilskudd til flygeinformasjonstjenester der slike flyplasser har en betydelig lokal/regional betydning. Komiteen har merket seg at denne ordningen foreslås endret fra 2016.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til at tilskudds-



omfanget vil være omtrent som i dag, men at kriteriene for å kunne motta tilskudd vil endres.

Flertallet viser til etableringen av en ny tilskuddsordning for ikke-statlige flyplasser som positiv, og at dette vil gi gjensidig forpliktende avtaler som sikrer drift på de aktuelle ikke-statlige flyplassene i henhold til en offentlig tjenesteforpliktelse.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet forutsetter at lufthavnene Stord og Ørland sikres drift som omtalt i gjeldende NTP når den nye tilskuddsordningen for ikke-statlige flyplasser innføres fra 1. januar 2016.

#### FAGERNES LUFTHAMN LEIRIN

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, har merket seg at det er en positiv utvikling i chartertrafikken på Fagernes lufthavn Leirin. Reiselivet i Valdres og Hallingdal har lagt store ressurser i dette, også støttet av Buskerud og Oppland fylkeskommuner. Vinteren 2014–2015 vil det gå charterruter både fra England og Tyskland, og flertallet ser et stort potensial i den fremtidige utenlandske ski-turismen for denne regionen.

Flertallet imøteser at Samferdselsdepartementet og Avinor setter i gang en prosess med lokale myndigheter og næringsliv, for å vurdere fremtiden og potensialet for lufthavnen, herunder det statlige eierskapet. Utgangspunktet for prosessen må være å finne en driftsform som ivaretar chartertrafikken. Flertallet mener det er hensiktsmessig med et statlig engasjement for å sikre chartertrafikken.

Flertallet ser også positivt på at det innføres en ny tilskuddsordning for ikke-statlige lufthavner, som erstatter dagens ordning. Dersom den positive utviklingen i chartertrafikken på Fagernes lufthavn fortsetter, og det statlige eierskapet opphører, ber flertallet om at Fagernes lufthavn omfattes av denne støtteordningen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til at lokale myndigheter og næringsliv har igangsatt et større arbeid for å øke trafikken over Fagernes lufthavn Leirin, og at dette arbeidet så langt ser ut til å gi gode resultater. Arbeidet støttes opp av både Oppland fylkeskommune og Buskerud fylkeskommune, så vel som sentrale reiselivsaktører i Valdres og Hallingdal.

Disse medlemmer er kjent med at endrede snøforhold i Europa vinterstid medfører at norske skidestinasjoner i årene som kommer har et stort potensial. Disse medlemmer har merket seg at skidestinasjonene Beitostølen, Hemsedal og Geilo har understreket at det er helt avgjørende å ha flyplass ikke lenger unna enn to timers kjøretur dersom en skal kunne trekke til seg europeiske skiturister, og at det derfor er viktig å opprettholde og støtte opp under Fagernes lufthavn Leirin. Disse medlemmer deler denne vurderingen.

Disse medlemmer ønsker å opprettholde Fagernes lufthavn Leirin som en statlig eid flyplass med driftsansvar tillagt Avinor som i dag. Disse medlemmer ønsker også å videreføre flyruta Fagernes–Oslo.

Etter disse medlemmers oppfatning henger diskusjonen om flyruta Fagernes–Oslo, spørsmålet om eierskap og driftsansvar for flyplassen og satsingen på økt chartertrafikk sammen. Skal regionen lykkes med satsingen på økt chartertrafikk, er det viktig at Fagernes lufthavn Leirin har stabile rammebetingelser og forutsigbart driftskonsept.

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

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen videreføre Fagernes lufthavn Leirin som statlig eid flyplass med driftsansvar tillagt Avinor.»

### 3.5 Kap. 1313 og 4313 Luftfartstilsynet

#### Sammenheng

(i mill. kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2014	Prop. 1 S (2014–2015)	Pst. endring 2014/15
1313	194,0	193,908	0,0
4313	138,8	126,776	-8,7

Gebyrene som skal dekke Luftfartstilsynets kostnader med tilsyn (kap. 4313), foreslås redusert, fordi det har vist seg at flere oppgaver er å anse som direk-

toratsoppgaver som ikke skal inngå i brukerfinansieringen.

**Komiteens merknader**

Komiteen viser til at Luftfartstilsynet har hovedansvaret for tilsynet med norsk sivil luftfart, og at tilsynet skal være en aktiv pådriver for sikker og samfunnsnyttig luftfart i tråd med de overordnede transportpolitiske målsettinger. Komiteen vil peke på at luftfarten i sin natur er en internasjonal bransje med internasjonale regler, og er enig i at det er en prioritert oppgave å påvirke utviklingen av internasjonale regler på luftfartens område, herunder å delta i internasjonale fora med særlig betydning for norsk luftfart. Komiteen har merket seg at det for 2015 foreslås bevilget 193,9 mill. kroner til Luftfartstilsynet, mens saldert budsjett for 2014 var på 194 mill. kroner. Komiteen har videre merket seg at departementet anfører at forslaget til bevilgning for 2015 er uten merverdiavgift, og at tatt hensyn til dette, er bevilgningen økt for bl.a. å dekke kostnader ved økt

aktivitet innenfor området innenlands helikoptersikkerhet.

Komiteen slutter seg til forslaget til bevilgning.

**Kap. 4313 Luftfartstilsynet (inntekter)**

Komiteen viser til at Luftfartstilsynets inntekter i all hovedsak kommer fra gebyrer for adgangs-kontroll og tilsyn med luftfartøy, luftfartsselskaper, verksteder, lufthavner mv.

Komiteen har merket seg at det for 2015 budsjetteres med 126,8 mill. kroner i gebyrinntekter, og at dette er en nedgang fra 138,8 mill. kroner i gebyrinntekter i saldert budsjett for 2014.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet slutter seg ikke til forslaget om å redusere gebyret med 16 mill. kroner i 2015.

**3.6 Kap. 1314 Statens havarikommisjon for transport****Sammendrag**

(i mill. kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2014	Prop. 1 S (2014–2015)	Pst. endring 2014/15
1314	63,4	63,239	-0,3

Statens havarikommisjon for transport skal gjennom uavhengige undersøkelser av ulykker og alvorlige hendelser i luftfarts-, jernbane- og vegsektoren bidra til å øke sikkerheten i disse sektorene. Videre skal havarikommisjonen gjennom uavhengige undersøkelser av sjøulykker og arbeidsulykker om bord på skip bidra til å øke sikkerheten i sjøfarten.

undersøkelser av ulykker og alvorlige hendelser innen luftfarts-, jernbane-, veg- og sjøfartssektoren. Komiteen viser til at den kunnskap og jevnlig evaluering som Statens havarikommisjon bidrar med, har stor betydning i arbeidet med forebygging av transportulykker, og skal være en forutsetning for gode beslutninger knyttet til å forhindre eller begrense omfanget av fremtidige ulykker og alvorlige hendelser.

**Komiteens merknader**

Komiteen viser til at Statens havarikommisjon for transport gjennomfører viktige, uavhengige

**3.7 Kap. 4312 Oslo Lufthavn AS****Sammendrag**

(i mill. kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2014	Prop. 1 S (2014–2015)	Pst. endring 2014/15
4312	444,4	444,4	0,0

Utbyggingen av Oslo Lufthavn Gardermoen ble finansiert gjennom et lån fra staten til Oslo Lufthavn AS. Det årlige avdragsbeløpet utgjør 444,4 mill. kroner, jf. post 90.

**Komiteens merknader**

Komiteen viser til at bevilgningen på kapitlet, post 90, dekker avdrag på lån, og at 90-postene behandles av finanskomiteen utenfor rammeområdene.

Komiteen har merket seg at det årlige avdragsbeløpet utgjør 444,4 mill. kroner på lånet fra

staten til Oslo Lufthavn AS som finansierte utbyggingen av flyplassen.

### 3.8 Kap. 5619 Renter av lån til Oslo Lufthavn AS

#### *Sammendrag*

(i mill. kroner)			
Kap.	Saldert budsjett 2014	Prop. 1 S (2014–2015)	Pst. endring 2014/2015
5619	116,3	98,0	-15,7

#### *Komiteens merknader*

Komiteen har merket seg at det i henhold til låneavtalen mellom staten og Oslo Lufthavn AS er

lagt til grunn at renter av statens lån til selskapet vil utgjøre 98,0 mill. kroner i 2015.

### 3.9 Kap. 1320 og 4320 Statens vegvesen

#### *Sammendrag – Generelt*

(i mill. kroner)			
Kap.	Saldert budsjett 2014	Prop. 1 S (2014–2015)	Pst. endring 2014/2015
1320	23 875,050 <sup>1</sup>	26 847,061	12,4
4320	522,8	628,089	20,1

<sup>1</sup> Ved behandlingen av Prop. 93 S/Innst. 260 S (2013–2014) ble bevilgningene under postene 23 og 30 økt med hhv. 12,5 mill. kr og 7,75 mill. kr, og ved behandlingen av Prop. 118 S/Innst. 311 S (2013–2014) ble bevilgningen under post 23 økt med 70 mill. kr.

Forslaget til bevilgning på kap. 1320 innebærer en oppfølging på 46,0 pst. av den økonomiske rammen etter to år av den første fireårsperioden i Nasjonal transportplan 2014–2023.

Inntektskapitlet, kap. 4320, består av salgssinntekter, diverse gebyrer og refusjoner fra forsikrings-selskaper. Det foreslås at merinntektsfullmaktene for de aktuelle postene under kapitlet videreføres.

#### *Komiteens merknader*

POST 23 DRIFT OG VEDLIKEHOLD AV RIKSVEGER, TRAFIKANT- OG KJØRETØYTILSYN M.M.

Det foreslås bevilget 10 494 139 000 kroner på kap. 1320 post 23.

Komiteen viser til at driften av vegnettet omfatter alle oppgaver som er nødvendig for at vegnettet skal fungere for trafikantenes daglige bruk. Komiteen har merket seg at det er innført høyere standard for kontrakter for vinterdrift som gjelder for 2013 med blant annet krav om kontinuerlig brøyting i snøvær og at om lag 40 pst. av kontraktene vil bygge på den nye standarden i 2015. Komiteen viser til at innenfor vinterdrift er brøyting, strøing og salting de viktigste oppgavene. Komiteen har merket seg

at det er et mål at forbruket av salt er på lavest mulig nivå.

Komiteen viser til at trafikant- og kjøretøytilsyn er en del av trafikkikkerhetsarbeidet som er tilagt Statens vegvesen. Komiteen har merket seg at kontroll av tunge kjøretøy er en prioritert oppgave. Komiteen mener at trafikant- og kjøretøytilsyn også er en oppgave der publikumsrettet service skal være et sentralt element.

Komiteen mener at vedlikehold av vegnettet er en av de mest sentrale trafikkikkerhetsoppgavene. Sentralt blant vedlikeholdsoppgavene er å opprettholde standarder på vegdekker og vegfundamenter i tråd med fastsatte kvalitetskrav. Komiteen viser til at det er store utfordringer knyttet til vedlikeholdet og at mange av bruene og tunnelene på riksvegnettet er mer enn 30 år gamle. Vedlikeholdsetterslepet på riksvegnettet har hatt en økning over en lengre periode.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, vil vise til at budsjettavtalen mellom samarbeidspartiene sørger for at ved-

likeholdsetterslepet på riksveger for første gang på flere tiår reduseres.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023 der framkommelighet og konkurransekraft er et sentralt tema. Ikke minst er næringslivet avhengig av en solid og robust infrastruktur. Økt trafikk, mer kompliserte anlegg og mer ekstremvær stiller stadig større krav til infrastruktur på veg, bane og sjø. For å sikre bedre framkommelighet og styrke påliteligheten til transportinfrastrukturen vil det være nødvendig å nytte store ressurser til investering og fornying, samt til drift og vedlikehold. Vintervedlikehold og økt vedlikehold av vegdekke, tunneler og bruer er svært viktig for å sikre god framkommelighet og mer sikker veg.

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til Senterpartiets alternative budsjett der det foreslås en økning på 150 mill. kroner til drift og vedlikehold av riksveger.

#### POST 26 VEGTILSYN

Det foreslås bevilget 16 445 000 kroner på post 26.

Komiteen viser til at tilsynsmyndighetens oppgave er å føre kontroll med at Statens vegvesens virksomhet blir utøvd formålstjenlig til beste for trafikantene. Komiteen har merket seg at midlene skal nyttes til tilsyn samt arbeid med regelverksendringer.

#### POST 29 VEDERLAG TIL OPS-PROSJEKTER

Komiteen har merket seg at det for 2015 foreslås bevilget 445,9 mill. kroner til vederlag til OPS-prosjekter, og at det i tillegg er lagt til grunn 230 mill. kroner i bompenger. Komiteen slutter seg til forslaget til bevilgning.

#### POST 30 RIKSVEGINVESTERINGER

Komiteen viser til at det er et mål å utvikle et moderne og framtidsrettet transportsystem som gjør trafikkavviklingen enklere, raskere og sikrere. Dette vil styrke næringslivets konkurransekraft, bedre bymiljøet og fremme regional utvikling. Komiteen er samtidig opptatt av å bedre trafikkikkerheten og utvikle transportsystemet slik at de miljøskadelige virkningene blir begrenset.

Komiteen viser til at det til post 30 Riksveginvesteringer gjennom Prop. 1 S (2014–2015) foreslås bevilget 12 137,67 mill. kroner, noe som er en økning på 1 605,97 mill. kroner eller 15,2 pst. fra saldert budsjett for 2014. Komiteen har merket seg at

det også er lagt til grunn om lag 6 940 mill. kroner i ekstern finansiering.

Komiteen viser til Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023 der framkommelighet og konkurransekraft er et sentralt tema. Ikke minst er næringslivet avhengig av en solid og robust infrastruktur. Økt trafikk, mer kompliserte anlegg og mer ekstremvær stiller stadig større krav til infrastruktur på veg, bane og sjø. For å sikre bedre framkommelighet og styrke påliteligheten til transportinfrastrukturen vil det være nødvendig å nytte store ressurser til investering og fornying, samt til drift og vedlikehold. For å følge opptrappingen av Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023 er det viktig å følge opp med både planmidler, oppstartsmidler og fase inn penger til prosjektene slik at rasjonell framdrift sikres. Flaskehalsar må særskilt prioriteres, slik at en oppnår mer trafiksikre veier og at næringslivets transportbehov ivaretas.

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til Senterpartiets alternative budsjett der det foreslås en økning på 210 mill. kroner for å følge opp prosjekter i henhold til Nasjonal transportplan 2014–2023. I dette beløpet øremerkes det 50 mill. kroner til fjerning av flaskehalsar særlig med hensyn til tømmertransporten.

#### *Store prosjekter*

Komiteen viser til at det gjennom Prop. 1 S (2014–2015) foreslås å bevilge 7 028,5 mill. kroner til store prosjekter i 2015, og at dette gir en oppfølging på 42,5 pst. av rammen for første fireårsperiode i Nasjonal transportplan 2014–2023. I tillegg viser komiteen til at det er lagt til grunn om lag 6 050 mill. kroner i ekstern finansiering.

Komiteen har registrert at de statlige midlene i hovedsak vil bli benyttet til å følge opp vedtatte riksvegprosjekter. Komiteen har samtidig merket seg at det er funnet rom for statlige midler til forberedende arbeider og anleggsstart på en rekke nye prosjekter i 2015, og at det er lagt til grunn forberedende arbeider og anleggsstart på noen prosjekter som ennå ikke er lagt fram for Stortinget. Komiteen har merket seg at regjeringen tar sikte på at forslag om delvis bompengefinansiering av disse prosjektene vil bli lagt fram for Stortinget i løpet av 2015. Komiteen har også registrert at det pågår nærmere utredning av flere bompengeprojekter og at regjeringen vil vurdere disse og komme tilbake til Stortinget på egnet måte.

#### *Programområdene*

Komiteen viser til at det foreslås bevilget 2 139,8 mill. kroner til tiltak innenfor programområdene i 2015. Komiteen viser også til at det er lagt

til grunn om lag 530 mill. kroner i ekstern finansiering.

Komiteen har merket seg at følgende foreslås innenfor programområdene i 2015:

- 70 mill. kroner til bymiljøavtaler i 2015. I tillegg til disse midlene foreslås det 25 mill. kroner som statlig bidrag til planlegging av Fornebubanen over kap. 1330, post 63 Særskilt tilskudd til Fornebubanen. Samlet statlig bidrag er derfor 95 mill. kroner. Tildeling forutsetter inngåelse om bymiljøavtaler.

- 696,50 mill. kroner til utbedringstiltak i 2015, og i tillegg lagt til grunn om lag 175 mill. kroner i ekstern finansiering.

Komiteen har registrert at midlene i hovedsak vil bli benyttet til breddeutvidelse, tiltak i tunneler, utbedring av kurver og andre mindre oppgraderinger av riksvegnettet. Komiteen har også merket seg at utbedringstiltak må ses i sammenheng med underposten fornying.

- 386 mill. kroner til tiltak for gående og syklende i 2015 som er en nedgang på 55,1 mill. kroner eller 12,49 pst. fra Prop. 1 S (2013–2014).

Komiteen har merket seg at det i tillegg er lagt til grunn om lag 145 mill. kroner i ekstern finansiering. Komiteen har registrert at midlene i hovedsak vil bli benyttet til å etablere sammenhengende sykkelvegnett i byer og tettsteder og utbygging av strekninger tilknyttet skoleveg.

- 813,3 mill. kroner til trafiksikkerhetstiltak i 2015, og i tillegg lagt til grunn om lag 45 mill. kroner i ekstern finansiering.

Komiteen har registrert at midlene i hovedsak vil bli benyttet til tiltak for å hindre de alvorligste ulykkene som møteulykker, utforkjøringsulykker og ulykker med påkjørsel av gående og syklende.

- 90 mill. kroner til miljø- og servicetiltak i 2015, og at det i tillegg er lagt til grunn om lag 45 mill. kroner i ekstern finansiering.

Komiteen har registrert at midlene i hovedsak vil bli benyttet til støyskjermingstiltak og forpliktelser etter vannforskriften og ivaretagelse av biologisk mangfold.

- 84 mill. kroner til kollektivtrafikktiltak og tiltak for universell utforming i 2015, og at det i tillegg er lagt til grunn om lag 120 mill. kroner i ekstern finansiering.

Komiteen har registrert at midlene i hovedsak vil bli benyttet til å oppgradere holdeplaser og knutepunkter, i tillegg til bygging av kollektivfelt.

### *Bymiljøavtaler*

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til at regjeringen har lagt frem et helhetlig rammeverk for bymiljøavtaler, og at det er videre omtalt i regjeringens fremlagte handlingsplan for kollektivtrafikk. Flertallet viser til klimaforlikets mål om at all vekst i persontrafikken i byområdene skal tas med kollektiv, sykkel og gange. Flertallet viser videre til proposisjonens omtale av bymiljøavtaler hvor det fremgår at det gjennom avtaler med Oslo/Akershus, Bergen, Stavanger og Trondheim er aktuelt å gi statlig finansieringstilskudd på 50 pst. til spesifiserte kollektivprosjekter, og at dette er en satsing utover rammene i Nasjonal transportplan. Flertallet er svært positiv til dette. Flertallet har merket seg at det kan ta litt lengre tid før det kan gjennomføres forhandlinger med de øvrige fem byregionene som er aktuelle for bymiljøavtaler, dvs. Nedre Glomma, Buskerudbyen, Grenland, Kristiansand og Tromsø. Flertallet vil understreke at også disse fem byregionene er aktuelle for finansieringstilskudd innenfor bymiljøavtalenes rammer.

Flertallet har merket seg Arbeiderpartiets påfallende snuoperasjon i synet på statens bidrag for å realisere investeringer i viktig kollektivinfrastruktur i de største byene. Ved behandling av Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023, jf. Innst. 450 S (2012–2013), kunne ikke de rød-grønne partiene strekke seg lenger enn å si at «Staten åpner gjennom innsatsen i de helhetlige bymiljøavtalene for å bidra til investeringer i fylkeskommunal infrastruktur for kollektivtransport. Midlene rettes inn mot store investeringstiltak som er av nasjonal betydning og som er nødvendige for effektiv transportavvikling». Den rød-grønne regjeringen satte samtidig av 26,1 mrd. kroner til en bypott, som skulle inkludere statens bidrag til de ni største byområdene.

Flertallet viser til at da de ikke-sosialistiske partiene i samme sak foreslo en statlig andel på 50 pst. til viktige kollektivtiltak i Oslo-området som Fornebubanen, kunne ikke de rød-grønne partiene forplikte seg sterkere enn å skrive at

«... prosjekter som Fornebubanen og bane til Ahus kan få tilskudd gjennom bymiljøavtalene dersom man blir enige med staten om en slik avtale».

Flertallet har merket seg at nå som Arbeiderpartiet har inntatt rollen som opposisjonsparti, foreslår man å forplikte staten til å bidra med hele 70 pst. investeringstilskudd til viktig kollektivinfrastruktur i de største byene. Arbeiderpartiet lister i sitt alternative forslag til statsbudsjett opp en rekke prosjekter, som til sammen ville forplikte staten til milliardbeløp langt utover beløpet på 26,1 mrd. kroner, som var det

beløpet de rød-grønne partiene maktet å prioritere da de satt med regjeringsmakt – et beløp som også skulle dekke andre infrastrukturtiltak og i alle de ni storbyområdene.

Flertallet viser endelig til at regjeringen i sitt forslag til statsbudsjett understreker at satsingen på 50 pst. investeringstilskudd kommer i tillegg til rammen i NTP, og vil dermed ikke fortrenge tiltak i noen av de ni storbyområdene, slik Arbeiderpartiets løsning tilsynelatende vil. Flertallet vil påpeke at rammeverket for bymiljøavtalene nå er på plass. Flertallet vil påpeke at de aktuelle prosjektene som er presentert i Prop. 1 S (2014–2015) fortsatt er under planlegging og at det først senere vil bli behov for store investeringstilskudd.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet vil peke på at klimautfordringene og befolkningsveksten i og rundt de store byene er blant vår tids store utfordringer, både globalt og nasjonalt. Det haster derfor med å få iverksatt de store og nødvendige kollektivtiltakene i storbyene. Disse medlemmer har merket seg at regjeringen dessverre kun har satt av 70 mill. kroner til bymiljøavtaler i 2015. Disse medlemmer vil vise til at Arbeiderpartiet ønsker å gjennomføre et nasjonalt løft for utbygging og drift av kollektivtransporten i og rundt storbyområdene, samtidig som en også legger bedre til rette for sykkel og gange, samt redusere forurensende biltrafikk. Disse medlemmer vil også understreke viktigheten av at både privatbilisme og nytetransport foregår mest mulig rasjonelt og miljøvennlig. Disse medlemmer vil vise til at Arbeiderpartiet i sitt alternative budsjett øker bevilgningen til bymiljøavtaler til 1 000 mill. kroner for 2015, noe som innebærer at en allerede i 2015 kan inngå bymiljøavtaler, og kan starte arbeidet med nødvendige kollektivtiltak i Oslo, Bergen, Trondheim og Stavanger. Disse medlemmer vil samtidig understreke at 100 mill. kroner av bymiljøavtalemidlene er øremerket til sykkeltiltak.

Disse medlemmer vil videre understreke at milliarder til bymiljøavtaler for 2015 bare er en begynnelse på helt nødvendige investeringer til kollektiv, sykkel og gange i storbyene. Hvis vi ikke gjennomfører de nødvendige tiltak vil byene helt stoppe opp, samtidig som klimautslippene øker.

Disse medlemmer vil vise til at det er nødvendig å gjennomføre viktige prosjekter, som bybanen i Bergen med traseene Vågsbotn–Flesland og Bergen sentrum–Loddefjord, bussveiprojektet i Stavanger, T-banetunnelen gjennom Oslo indre by og tverrforbindelse i Groruddalen, Fornebubanen, baneløsning fra Oslo til Akershus universitetssykehus (Ahus) og videre til Lillestrøm og Kjeller – kalt Romeriksbanen, og superbussprosjektet i Trondheim.

Disse medlemmer vil vise til at Arbeiderpartiet mener staten må ta opptil 70 pst. av investeringene for disse prosjektene, mot at kommunene forplikter seg til omfattende bolig- og næringsutvikling nær traseene og kollektivknutepunktene. Disse medlemmer vil samtidig også peke på viktigheten av at utbygging av jernbanen i storbyområdene koordineres med og ses i sammenheng med disse viktige kollektivprosjektene.

### *Fornyng*

Komiteen viser til at det i Prop. 1 S (2014–2015) foreslås 1 042,1 mill. kroner til fornyingstiltak i 2015, og at av dette beløpet utgjør 479 mill. kroner avkastning fra infrastrukturfondet. Komiteen har merket seg at midlene i hovedsak vil bli benyttet til tiltak for å tilfredsstille kravene i tunnelsikkerhets- og elektroforskriftene. I tillegg er det satt av midler til rehabilitering av bruer, drens- og avløpssystemer samt vegutstyr og til miljøtiltak. Komiteen har også merket seg at det i Prop. 1 S (2014–2015) prioriteres 960 mill. kroner til utbedrings- og fornyingstiltak i tunneler under post 30 i tillegg til fornying/vedlikehold av tunneler over post 23. Komiteen har også merket seg at den samlede innsatsen til tunneler i Prop. 1 S (2014–2015) er på om lag 1 560 mill. kroner for 2015.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til budsjettavtalen mellom samarbeidspartiene som innebærer at bevilgningen til fornying reduseres med 245 mill. kroner. Flertallet viser til at dette vil redusere fornyelsen av tunneler og bruer sammenlignet med regjeringens forslag, men at det totalt sett fortsatt settes av betydelig midler til bedret tunnelsikkerhet for 2015. Flertallet har merket seg at den samlede bevilgningen til fornying og utbedring av tunneler etter budsjettavtalen er på til sammen 1 315 mill. kroner, som er en økning på hele 555 mill. kroner, eller 73 pst. sammenlignet med budsjettet for 2014. Flertallet er svært fornøyd med at denne regjeringen tar vedlikeholdsetterslepet på riksvegnettet på 30–45 mrd. kroner på alvor, og at det for første gang på flere tiår blir redusert.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet har registrert med forundring at budsjettavtalen mellom Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre innebærer at posten Fornyng foreslås redusert med hele 245 mill. kroner i 2015. Disse medlemmer vil vise til at dette kuttet står i sterk kontrast til regjeringens argumentasjon i Prop. 1 S (2014–2015) der en sier at

«Med foreslått bevilgning til fornying vil vedlikeholdsetterslepet reduseres i 2015 for første gang på flere tiår».

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet vil også vise til at regjeringens opprinnelige forslag til bevilgning på 1 042,1 mill. kroner innebærer at en har en oppfølging på fornying på 39,2 pst i forhold til vedtatt Nasjonal transportplan 2014–2017.

Disse medlemmer er opptatt av å sørge for nødvendig vedlikehold på vegnettet i henhold til vedtatt nasjonal transportplan, samtidig som en søker å redusere vedlikeholdsetterslepet på veg. Disse medlemmer vil derfor ikke være med på å støtte et slikt kutt, og vil i sitt alternative budsjett opprettholde forslaget om en bevilgning på 1 042,1 mill. kroner til fornyingstiltak i 2015.

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til Senterpartiets alternative budsjett der de styrker posten til fornying med 210 mill. kroner i forhold til regjeringens forslag.

#### *Trafikksikkerhet*

Komiteen viser til at arbeidet for å nå nullvisjonen krever en omfattende og tverrfaglig innsats. Komiteen viser til at Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014–2017 inneholder en rekke tiltak rettet mot å nå målet i Nasjonal transportplan med å halvere antall drepte og hardt skadde innen 2024, og at det maksimalt skal være 680 hardt skadde og drepte innen 2018. Disse målene skal nås gjennom en kombinasjon av trafikant-, kjøretøy og veiltak.

Komiteen vil vise til at det er behov for å se trafikksikkerhet i sammenheng på tvers av ulike felter. Komiteen mener eksempler på dette er at ansvaret for utbygging av møtefri vei er tillagt samferdselsfeltet, mens justisfeltet bidrar til håndtering av bøter og utekontroller, og helsefeltet er viktig for å hindre ruspåvirket kjøring. Tilsvarende har måten avgiftssystemet er innrettet på store konsekvenser for hvor trafikksikker kjøretøyparken er.

Komiteen mener at for å nå nullvisjonen må det legges til grunn en forsterket forpliktelse fra Stortinget, utover Nasjonal transportplan. Komiteen fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme en handlingsplan for økt trafikksikkerhet på vei, og komme til Stortinget med den på egnet måte.»

Komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre viser videre til at Stortinget bare behandler trafikksikkerhetsspørsmål helhetlig ved

hver rullering av Nasjonal transportplan og at det da utgjør en svært begrenset del av planen. Videre viser flertallet til at det er over 30 år siden Stortinget sist behandlet en helhetlig plan for trafikksikkerhet på veg. Endelig viser flertallet til Dokument 8:76 S (2010–2011), jf. Innst. 272 S (2010–2011) «Kamp mot trafikkdøden», hvor Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre fremmet forslag om at den daværende regjeringen skulle legge frem en handlingsplan for økt trafikksikkerhet på vei, men ble nedstemt av Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet viser til en fersk undersøkelse fra Transportøkonomisk institutt, der man har evaluert effekten av ulykker ved bruk av streknings-ATK. Undersøkelsen dokumenterer at man halverer antall drepte og hardt skadde på strekninger med streknings-ATK. Disse medlemmer mener at regjeringen igjen må åpne for at man kan ta i bruk streknings-ATK på de mest ulykkesbelastede veistreknin-gene, og særlig i tunneler.

#### *Alkolås*

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, viser videre til Stortingets vedtak fra juni 2013, der Stortinget ba regjeringen vurdere å ta inn bestemmelser om alkolås i skolebusser i «forskrift om sikring av skyssberettigede skoleelever». Flertallet har merket seg at det i dag er forskjellig praksis i fylkene, og etterlyser regjeringens vurdering og tiltak i denne saken.

#### *Planlegging og grunnerverv m.m.*

Komiteen viser til at det foreslås 1 229,3 mill. kroner til planlegging og grunnerverv m.m. i 2015. Komiteen har videre merket seg at det i tillegg er lagt til grunn om lag 360 mill. kroner i ekstern finansiering.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, er fornøyd med at regjeringen øker bevilgningen til planlegging og grunnerverv betydelig. Flertallet er av den oppfatning at en tilstrekkelig planavklaring av prioriterte prosjekter i Nasjonal transportplan 2014–2023 er helt avgjørende for at prosjektene skal kunne gjennomføres på en rasjonell og kostnadseffektiv måte. Flertallet er samtidig opptatt av å øke satsingen på vei-bygging ut over det som ligger i dagens Nasjonal transportplan, og vil presisere at et fortsatt høyt bevilgningsnivå til planlegging er nødvendig for at pro-

sjekter skal kunne forseres og at nye og viktige veiprosjekter skal bli prioritert i neste Nasjonal transportplan 2018–2026.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet er enig med flertallet i komiteen, bestående av medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, om at det er helt avgjørende med tilstrekkelig planavklaring av prioriterte prosjekter i Nasjonal transportplan for at disse prosjektene skal kunne gjennomføres på en rasjonell og kostnadseffektiv måte. Disse medlemmer har videre registrert at dette flertallet er opptatt av å øke satsingen på vegbygging ut over det som ligger i dagens Nasjonal transportplan. Disse medlemmer har registrert at denne retorikken står i sterk kontrast til dette flertallets reelle vegsatsing for 2015, når de foreslår å kutte 245 mill. kroner til fornyingstiltak og kutter 55 mill. kroner til det prioriterte vegprosjektet E16 over Filefjell.

#### *Ikke rutefordelte midler*

Komiteen har bl.a. merket seg at følgende foreslås innenfor ikke rutefordelte midler:

- 175 mill. kroner til utviklingen av Nasjonale turistveger i 2015.
- 390,0 mill. kroner til de felles etatsutgifter for Vegdirektoratet som dekkes innenfor post 30 i 2015. Dette omfatter bl.a. arbeid med:
  - utvikling og drift av IKT-systemer som brukes i gjennomføringen av prosjekter
  - utvikling av normaler og retningslinjer for planlegging og gjennomføring av utbyggingsprosjekter
  - styring av investeringsbudsjettet
  - faglig utvikling og kompetanseheving
  - faglig støtte til enhetene som gjennomfører investeringsprosjektene

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til budsjettavtalen mellom samarbeidspartiene der bevilgningen til Nasjonale turistveger reduseres med 30 mill. kroner. Flertallet viser til at dette vil medføre at prosjektet knyttet til Vøringsfossen ikke får oppstart i 2015, men at allerede igangsatte prosjekter vil fortsette med rasjonell fremdrift.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet slutter seg til forslaget i budsjettavtalen mellom Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre om å redusere bevilgningen til Nasjonale turistveger med 30 mill. kroner i 2015.

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til at nasjonale turistveger er av mange aktører betegnet som den viktigste satsingen for utvikling av det norske reiselivsproduktet, og at midlene til turistvegene skal i tillegg til målrettet planlegging og gjennomføring av de øvrige 112 tiltakene fram mot 2023, dekke vedlikeholdet av et økende antall turistveginstallasjoner langs riksvegnettet. Dette medlem peker derfor på behovet for å opprettholde satsingen på dette området, og viser til Senterpartiets generelle satsing på området.

#### *Ferjefri E39*

Komiteen har merket seg at det foreslås 30 mill. kroner til forskning på bl.a. tekniske løsninger for fjordkryssinger og samfunnsutvikling. Komiteen støtter dette.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til at i tillegg til 30 mill. kroner til forskning på tekniske løsninger for fjordkryssinger er bevilgningen til planlegging økt betydelig, og at åtte prosjekter innunder ferjefri E39 er blant dem som får planleggingsmidler. Flertallet er svært fornøyd med at regjeringen har funnet rom for en økt satsing på planlegging av ferjefri E39, og at disse prosjektene får nødvendig planavklaring for å kunne bli vurdert ved rullering av neste Nasjonal transportplan.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet vil vise til at ferjefri E39 ble vedtatt som en del av Nasjonal transportplan 2014–2023, jf. Meld. St. 26 (2012–2013) og Innst. 450 S (2012–2013). Disse medlemmer er tilfreds med at regjeringen følger opp dette med 30 mill. kroner til forskning på tekniske løsninger for fjordkryssinger, men vil samtidig understreke at det bare skulle mangle om ikke regjeringen hadde fulgt opp dette.

#### *Øvrig*

Komiteen har også merket seg at statens tilskudd til fv. 714 ny bru over Dolmsundet utgjør til sammen 85,8 mill. kroner, og at resttilskuddet på 33 mill. kroner foreslås avsatt i 2015.

#### *Andre saker*

Offentlig-privat samarbeid (OPS) i transportsektoren

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, er opptatt av at samferdselssektoren skal organiseres så effektivt som mulig, der målsettingen er å bygge vei og bane raske-



re og med forutsigbar finansiering. Flertallet viser til at etter åtte år med rød-grønn regjering har det ikke blitt utviklet nye metoder for organisering og gjennomføring av samferdselsprosjektene som kan bidra til større kostnadseffektivitet og raskere gjennomføring. Offentlig-privat samarbeid (OPS) er en måte å organisere samferdselsprosjektene på som har gitt positive gevinster ved at utbygging, drift og vedlikehold blir sett i sammenheng. En slik organisering kan utløse tekniske løsninger og byggemetoder som er mer kostnadseffektive i et levetidsperspektiv. Samtidig gir OPS en forutsigbar finansiering og redusert risiko for det offentlige, og lengre strekninger kan få en helhetlig utbygging. Flertallet vil understreke at OPS-prosjekter har blitt gjennomført med gode resultat på veisektoren i Norge tidligere, og er særdeles fornøyd med at regjeringen i budsjettet for 2015 vil legge til rette for at E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukta i Nordland og Troms, rv. 3/rv. 25 Ommangsvollen–Grundset/Basthjørnet i Hedmark og rv. 555 Sotrasambandet i Hordaland skal planlegges og gjennomføres som offentlig-privat samarbeid (OPS).

Flertallet viser til at det ved behandlingen av Innst. 255 S (2013–2014) ble gjort følgende vedtak:

«Stortinget ber regjeringen fremme en strategi for bruk av offentlig-privat samarbeid i utbygging av infrastrukturtiltak, og orientere om denne på egnet måte».

Flertallet vil påpeke viktigheten av at det blir laget en helhetlig strategi og et overordnet rammeverk for bruk av OPS i transportsektoren. Dette vil gi økt grad av forutsigbarhet i gjennomføringen av store prosjekter, og kan bidra til at flere entreprenører posisjonerer seg for å delta i konkurransen. Flertallet vil påpeke at økt konkurranse, også fra utenlandske entreprenører, vil være viktig for å øke kapasiteten og bidra til et økt utbyggingstempo i samferdselssektoren.

Flertallet har merket seg at regjeringen vurderer å sette i gang et prosjekt som er vesentlig større enn de tre foreslåtte prosjektene. Flertallet mener at det vil være viktig å legge til rette for bruk av OPS også for større prosjekter med en forutsigbar risikoprofil, slik at aktørene i bransjen kan tilegne seg erfaring og kunnskap med prosjekter av forskjellig karakter.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet mener at tradisjonelle OPS-prosjekter ikke er en fremtidsrettet og moderne måte å finansiere samferdselsprosjekter på. Disse medlemmer vil vise til at OPS kan sammenlignes med å kjøpe på kreditt, en lånefinansiering som skal betjenes av framtidige bevilgninger.

Disse medlemmer vil også bemerke at i de aller fleste sammenhenger er det dyrere å kjøpe på avbetaling enn å betale kontant, samt at privat finansiering av offentlige veianlegg gir større finanskostnader som til syvende og sist må betales av fellesskapet. Disse medlemmer vil vise til at Arbeiderpartiet og Senterpartiet er åpne for, og ønsker velkommen nye og smartere modeller for å bygge veg samt langsiktig og forutsigbar finansiering, slik at vi får mer effektiv veibygging. Disse medlemmer vil vise til at prinsippet om prosjektfinansiering for å sikre forutsigbar finansiering og rasjonell gjennomføring av et vegprosjekt, ble vedtatt i Stortinget i forbindelse med behandlingen av Nasjonal transportplan 2014–2023, jf. Meld. St. 26 (2012–2013) og Innst. 450 S (2012–2013).

#### *Omorganisering av bompengesektoren*

Komiteen viser til behovet for at oppgavene knyttet til bompengesektoren løses mer effektivt enn i dag. En omorganisering av sektoren må bidra til å redusere administrasjons- og innkrevingskostnadene samt forbedre finansieringsbetingelsene. Komiteen viser til at det i den varslede omorganiseringen tas sikte på en organisering med et fåtall bompengeselskaper. Komiteen forutsetter at omstruktureringen av bransjen også gjenspeiles i Statens vegvesen og Vegdirektoratets roller og oppgaver, slik at organiseringen i sin helhet bidrar til økt effektivisering og muligheter for en modernisering av sektoren. Komiteen viser også til at eierskap og styringsstruktur er blant momentene som bør vurderes i omorganiseringen. Ved en effektiv organisering av bompengesektoren vil komiteen bemerke viktigheten av at brukervennlighet skal være sentral for innretningen og at det legges til rette for konkurranse på utsteding av brikker.

Komiteen vil bemerke at hovedmålsettingen med omorganiseringen er å sørge for at en større del av bilistenes penger går til å bygge veien og mindre til innkrevings-, administrasjons- og finansieringsomkostninger.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet bemerker viktigheten av at effektivisering og brukervennlighet skal være sentral for innretningen ved en omorganisering av bompengesystemet. Disse medlemmer ser at det i regjeringens videre arbeid må sikres at det nye sentralsystemet «Grindgut» kan imøtekomme forventninger og nye rammebetingelser, samtidig som fremdriften sikres slik at det nye systemet kan tas i bruk raskest mulig.

Disse medlemmer vil be om at det i forbindelse med avklaringer rundt utstederrollen vurderes å slippe til kommersielle utstedere og sikrer konkur-

ranse på like vilkår. Norge har ligget langt fremme når det gjelder elektroniske betalingsystemer på veg, men det har ikke vært tilstrekkelig fokus på rammebetingelsene ved innkreving hos den forrige regjering. Det er derfor nå svært gledelig med regjeringens pågående arbeid om å sikre gode rammebetingelser på alle områder for en best mulig forvaltning av bilistenes penger.

Komiteen er opptatt av at det sikres en god fremdrift for utviklingen av AutoPASS – for elektronisk betaling av bompenger.

Komiteen er tilfreds med at man får innført obligatorisk bombrikke for næringskjøretøy over 3500 kg fra 1. januar 2015.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet mener imidlertid det er en svakhet at man ikke samtidig innfører en forhåndsbetaling eller gyldig kreditt knyttet til avtalen om bombrikke. Etter disse medlemmers mening må en slik betalingsløsning på plass for å sikre likeverdig innkreving av bompenger i Norge.

Disse medlemmer vil understreke at obligatorisk brikke i alle kjøretøy er det tiltaket som vil gi størst effektiviseringsgevinst ved å redusere innkreivingskostnadene ved bompengedriften. Dette vil også åpne muligheten for differensiert betaling ut fra tid og utslipp. Disse medlemmer mener derfor at innføring av obligatorisk brikke i alle kjøretøy må ha høyeste prioritet, også som betalingsform på fergene.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet vil understreke at de er positive til at regjeringen er opptatt av tiltak for å effektivisere og forbedre bompengesektoren. Disse medlemmer vil vise til at mange av tiltakene i den såkalte bompengereformen til Høyre/FrP-regjeringen ble lagt fram av den rød-grønne regjeringen i Nasjonal transportplan 2014–2023 (NTP), og ble vedtatt i Stortinget i juni 2013, jf. Meld. St. 26 (2012–2013), jf. Innst. 450 S (2012–2013). Disse medlemmer vil vise til at sentrale elementer for effektivisering i NTP er å slå sammen bompengeselskaper, og å samordne takst- og rabattsystemer, noe som vil gi reduserte administrasjonskostnader og gi en mer effektiv drift.

Disse medlemmer avventer regjeringens kommende forslag til en rentekompensasjonsordning for bompengelån, men er imidlertid positiv til å drøfte og se på fornuftige endringer og justeringer av den beregningstekniske renten for bompengelån. Disse medlemmer har merket seg at regjeringen ønsker å benytte dette til lavere bompengetakster, eller raskere nedbetalingstid for bompengeprojekter som er

en konsekvens av dagens beregningstekniske rente. Disse medlemmer vil i den sammenheng understreke at man også er opptatt av å få mest mulig veg for pengene. Disse medlemmer mener at det økonomiske mulighetsrom som følge av at det legges en lavere beregningsteknisk rente til grunn også bør kunne benyttes til å få mer veg for pengene.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet er fortsatt opptatt av å få endret veglova slik at bompenger også kan benyttes til nødvendige beredskapstiltak som kjøp av ny brannbil og annet nødvendig materiell for å øke beredskap i tunneler og bomprosjekter. Disse medlemmer er opptatt av at bompenger også kan benyttes til beredskapsmessige nødvendige oppgraderinger (herunder eksterne beredskapstiltak) for vegprosjekt som er ferdig bygget og i drift, men som fortsatt har bompengennevning. Disse medlemmer vil vise til at erfaringene fra ulike initiativ til å bedre sikkerheten og beredskapen i Oslofjordtunnelen ikke har gitt noen løsning. I dette konkrete tilfellet, anskaffelse av en brannbil med økt slukkekapasitet og tre evakueringspakker. Årsakene til dette er mange, men ulikt lov- og regelverk, samt kryssende ansvarsforhold og etatsinteresser, synes etter disse medlemmers mening å være noe av grunnen til at man hittil ikke har funnet gode løsninger. Disse medlemmer vil i den sammenheng vise til Dokument 8:61 S (2013–2014) og Innst. 252 S (2013–2014).

#### *Nærmere om investeringsprogrammet på riksvegnettet.*

Komiteen har merket seg at Samferdselsdepartementets forslag til investeringsprogram for 2015 er basert på prioriteringene i Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan og Stortingets behandling av meldingen, jf. Innst. 450 S (2012–2013), og tidligere budsjettvedtak.

#### *Nærmere om investeringsprogrammet i transportkorridorene*

Komiteen viser til det store behovet for å etablere en mer effektiv infrastruktur som binder landsdelene sammen, og at det er nødvendig å ta nye virkemidler i bruk for å sikre en raskere og mer helhetlig utbygging. Komiteen viser til at en godt utbygget infrastruktur er bærebjelken i utviklingen av attraktive bo- og arbeidsmarkeder, og at en dårlig utbygget infrastruktur vanskeliggjør utvikling i mange deler av landet.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, vil vise til Prop.1 S

(2014–2015) hvor de ulike korridorene er gjennomgått i detalj.

Flertallet vil bemerke at NTP blir fulgt opp og at arbeidet pågår for fullt i samtlige korridorer. Nye grep blir tatt for å kunne forsere utbyggingen.

Flertallet mener det er et behov for en raskere og bedre utbygging av våre riksveger, og mener at regjeringens omtalte utbyggingsselskap for veg, kombinert med effektivisering av planproduksjon, og nye utbyggingsstrategier slik som OPS, er gode tiltak som vil bidra til at man lettere når de ambisiøse målene om bedre infrastruktur.

#### Korridor 1 Oslo–Svinesund/Kornsjø

Komiteen viser til at korridor 1 er Norges hovedåre for landbasert transport til/fra utlandet, hvor E6 Riksgrensen/Svinesund–Oslo med tilknytninger utgjør hovedåren. Korridoren omfatter også rv. 22.

Komiteen har spesielt merket seg at det settes av planmidler til ny E6 i tunnel gjennom Oslo (E6 Manglerudprosjektet). Dette vil bedre fremkommeligheten for nyttetraffikken. Komiteen har også merket seg at Oslopakke 3-delen av rv. 22 blir ferdigstilt i 2015, og vil understreke betydningen av å videreføre prosjektet i statlig regi med Glomma-kryssingen som neste delprosjekt.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet 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 få fortgang i planene for ny bru over Glomma, såkalt Glomma-kryssing. Disse medlemmer har registrert at det så langt har vært signalisert at ny bru kan stå ferdig i 2024. Etter disse medlemmers oppfatning bør det ses nærmere på om det er mulig å få ny bru ferdigstilt raskere.

#### Korridor 2 Oslo–Ørje/Magnor/Riksgrensen

Komiteen viser til at korridor 2 er en viktig transportkorridor, med stor betydning for godstransporten øst-vest mellom Norge og Sverige. Korridoren omfatter deler av E18 og E16, og har behov for utvikling og oppgradering for å ivareta en tilfredsstillende standard sett i forhold til utviklingen i trafikkbildet.

Komiteen har merket seg at det er satt av midler til de gjenstående prosjektene i Østfold og også planmidler til ny firefelts vei fra Østfold grense til Vinterbro. Komiteen har merket seg at dette prosjektet har vært kjennetegnet av mange delprosjekter og sein fremdrift. Komiteen vil be om at viderefø-

ringen av prosjektet skjer mer helhetlig og med rask fremdrift.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet er svært tilfreds med at det nå er ferdig utbygd motorveg på strekningen Slomarka–Kongsvinger på E16. Etter disse medlemmers oppfatning er det nå viktig å komme videre med utbyggingen gjennom Nes og Sør-Odal, slik at E16 kan få motorvegstandard hele strekningen Kløfta–Kongsvinger, noe det har vært bred politisk tilslutning til.

#### Korridor 3 Oslo–Grenland–Kristiansand–Stavanger

Komiteen viser til at korridoren dekker en befolkningstett region mellom Oslo og Stavanger, og at korridoren betjener i alt 16 byer, åtte fylker, og en befolkning på om lag 2,6 millioner mennesker. Korridoren omfatter også rv. 41, rv. 42, rv. 23, rv. 509, rv. 510, som alle har utfordringer knyttet til videre oppgradering til en moderne infrastruktur. Komiteen viser til at E18 og E39 har en høy andel tungtrafikk og er sterkt trafikk- og ulykkesbelastet.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, vil vise til at behovet for utbedringer er stort. Utbygging av ny E18 mellom Kristiansand og Lillesand viser hvordan god infrastruktur bidrar til utvikling av bo- og arbeidsregionen. Flertallet viser til at bevilgningene til planlegging og grunnverv tilnærmet dobles for 2015, og det medfører god vekst i bevilgninger til planlegging av nye veiprosjekter i korridoren. Flertallet er kjent med at departementet har bedt Statens vegvesen om at det planlegges med sikte på firefelts veg som langsiktig løsning også for strekningen E39 Søgne–Ålgård fremfor tofelt med midtdeler som planlagt av forrige regjering. Flertallet støtter dette.

Flertallet viser for øvrig til omtalen under korridor 4 av prosjektet ferjefri E39 Kristiansand–Trondheim.

#### Korridor 4 Stavanger–Bergen–Ålesund–Trondheim

Komiteen viser til at korridor 4 er den sentrale ferdsselsåren langs kysten, og at den omfatter de tre største storbyområdene utenom Oslo; Stavanger, Bergen og Trondheim.

Komiteen vil vise til E39 som binder sammen seks fylker med en befolkning på om lag 1,8 millioner mennesker. Komiteen vil understreke viktigheten av en raskest mulig realisering av ferjefri E39, en utbygging som vil styrke et allsidig og bredt næringsliv, og som også kan realisere potensialet som finnes ved å utvide bo- og arbeidsregioner.

Komiteen ser behovet for utvikling og oppgradering av korridoren for å ivareta en tilfredsstillende standard sett i forhold til fremtidig utvikling av regionene.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet er derfor svært fornøyd med regjeringens handlekraft ved valg av traseer, og at det i budsjettframlegget prioriteres planleggingsmidler i prosjektene slik at fremdriften i kan opprettholdes og ferjefri E39 er et stykke nærmere realisering.

#### E39 Bjørset–Skei i Sogn og Fjordane

Komiteen viser til at Bjørset–Skei på E39 i Jølster i Sogn og Fjordane ligger inne i Nasjonal transportplan, og at den om lag en mil lange strekningen er en betydelig flaskehals.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til at det er viktig å få realisert Bjørset–Skei på E39 så raskt som mulig.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til at det er behov for oppstartsmidler til Bjørset–Skei på E39 slik at man kan få realisert strekningen så raskt som mulig.

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til Senterpartiets alternative budsjett der det foreslås en oppstartsbevilgning til Bjørset–Skei på 30 mill. kroner.

#### Rv. 9 i Setesdal

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, mener det er viktig med sammenhengende og effektiv utbygging av rv. 9. Flertallet viser til at det i gjeldende NTP er lagt opp til å videreføre utbedringen rv. 9 i Setesdal. Flertallet peker på at forutsetningen om lokale tilskudd til videre utbygging av rv. 9 er til stede. Flertallet legger til grunn at det kan være mulig med anleggsstart i 2015, under forutsetning av at det er inngått avtale mellom Statens vegvesen og lokale myndigheter. For å sikre effektiv og sammenhengende utbygging mener flertallet det er viktig at videre utbygging følges opp i budsjettene fremover.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet mener det er viktig med sammenhengende og effektiv utbygging av rv. 9. Disse medlemmer viser til at det i gjel-

dende NTP er lagt opp til at det skal være gul midtstripe på rv. 9 i 2023, og det vil være uheldig med en opphopping av prosjekt i siste planperiode av NTP 2014–2023. Disse medlemmer peker på at forutsetningen om lokale tilskudd til videre utbygging av rv. 9 er til stede. For å sikre effektiv og sammenhengende utbygging mener disse medlemmer det er viktig at videre utbygging følges opp i budsjettene fremover.

#### Korridor 5 Oslo–Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø

Komiteen viser til at korridor 5, med E134, E16, rv. 7, rv. 52, rv. 36 og rv. 41, knytter Vestlandet, Sørlandet og Østlandet sammen. Komiteen viser videre til at det er nødvendig å finne løsninger som vil bidra til at dette er en god trafikk-, ras- og vintersikker korridor.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, peker på behovet for utvikling og oppgradering for å ivareta en tilfredsstillende standard sett i forhold til trafikkbildet, og ser positivt på regjeringens prioriteringer av planlegging og utbedringer for korridoren med tilknytningsarmer. Flertallet har også merket seg pågående utredning av øst-vest-forbindelsen og ser frem til at denne legges frem.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet peker på behovet for utvikling og oppgradering for å ivareta en tilfredsstillende standard sett i forhold til trafikkbildet, og ser positivt på regjeringens prioriteringer av utbedringer for korridoren med tilknytningsarmer.

Disse medlemmer har med forundring registrert at budsjettavtalen mellom Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre innebærer at vegprosjektet E16 over Filefjell foreslås redusert med 55 mill. kroner i 2015. Disse medlemmer vil vise til at dette kuttet står i sterk kontrast til regjeringens retorikk om at de satser ekstra på vegutbygging, og raskest mulig prosjektering, planlegging og gjennomføring for å redusere kostnader i vegprosjektet. Disse medlemmer har merket seg at kuttforslaget på 55 mill. kroner innebærer at delprosjektet E16 Øye–Eidsbu ikke blir startet opp i 2015 som planlagt.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet vil derfor ikke støtte et slikt kutt, og vil i sitt alternative budsjett opprettholde forslaget om en bevilgning på 500,9 mill. kroner til E16 over Filefjell i 2015.

### Korridor 6 Oslo–Trondheim med armer til Måløy, Ålesund og Kristiansund

Komiteen viser til at korridor 6 har stor betydning, da den knytter den nordlige og sørlige delen av landet sammen, og at korridoren også er en viktig forbindelse mellom Nord-Vestlandet og Sørøst-Norge.

Komiteen vil påpeke at E6 er en svært viktig transportkorridor nord-sør i Norge, som bør ha motorveistandard der dette er samfunnsøkonomisk lønnsomt, samtidig som rv. 15, E136 og rv. 70 er viktige sidearmer som gjør dette til den dominerende eksportveien for viktige næringsklynger på Nord-Vestlandet og i Trøndelag. Korridoren omfatter også rv. 3 Østerdalen, som er en viktig avlastningsvei for E6.

Komiteen har merket seg at det store fellesprosjektet Minnesund–Kolomoen nærmer seg fullføring.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, er spesielt tilfreds med at det settes av planmidler til å videreføre prosjektet fra Kolomoen i Hedmark til Biri i Oppland slik at videre utbygging gjennomføres.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet er spesielt tilfreds med at det settes av planmidler til å videreføre prosjektet fra Kolomoen i Hedmark til Biri i Oppland slik at videre utbygging kan skje kontinuerlig.

### Rv. 70 Kristiansund–Oppdal

Komiteen viser til at rv. 70 er hovedfartsåren fra Kristiansund til Oppdal. Komiteen viser til at det er gjort viktige utbedringer og sikring mot ras med tunnel i Oppdølstranda, men at det gjenstår en flaskehals på 9 km fra Tingvoll til Meisingset. Veien er smal med mye svinger, dårlig dekke og med telehiv.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet vil derfor anmode regjeringen om å finne rom til å prioritere opprusting av rv. 70 mellom Tingvoll og Meisingset innenfor den gitte ramme.

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til Senterpartiets alternative budsjett og der det foreslås en oppstartsbevilgning til Tingvoll–Meisingset på 30 mill. kroner.

### E6 Vindåsliene–Korporalsbrua

Komiteen viser til at Samferdselsdepartementet vil legge fram en egen proposisjon om utbygging og finansiering av prosjektet E6 Vindåsliene–Korpo-

ralsbrua så snart det foreligger tilstrekkelige avklaringer. Komiteen mener regjeringens forslag til statsbudsjett realiserer en lang felles innsats for å få en trygg og god E6 mellom Trondheim og Ulsberg med en rasjonell og effektiv sammenhengende utbygging. Komiteen er gjort kjent med at det fra regionens side er påpekt at prosjektet kan forbedres ved at strekningen mellom Korporals bru og Soknedal sentrum legges i tunnel. Komiteen har registrert at lokal styringsgruppe er enige i at denne muligheten for å forbedre prosjektet bør utredes, forutsatt at utredningen kan gjennomføres uten konsekvenser for byggestart i 2015. Komiteen støtter dette.

### Korridor 7 Trondheim–Bodø med armer mot Sverige

Komiteen vil påpeke at korridor 7 er en transportkorridor mellom Nord-Norge og Sør-Norge, med utlandsforbindelser fra Trøndelag mot Sverige (E14 og Meråkerbanen) og i Nordland (E12).

Komiteen vil fremheve at det er spesielt modernisering av E6 Helgeland som prioriteres. For å legge til rette for en effektiv gjennomføring av utbedringsarbeidene vil det i forbindelse med dette moderniseringsprosjektet bli benyttet en vegutviklingskontrakt.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til at regjeringens satsing på samferdsel i de nordlige fylkene er et viktig element i nordområdestrategien.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til at det innenfor foreslåtte bevilgninger til fornying av riksvegnettet er satt av midler til strakstiltak i tunnelene på E6 mellom Ranheim og Værnes i Sør- og Nord-Trøndelag. Disse medlemmer viser til at det også er satt av midler til planlegging for E6 Ranheim–Værnes for firefelts motorvei og doble tunnelløp. Disse medlemmer er kjent med at igangsatt planlegging tar sikte på anleggsstart tidligst i 2018 og vil presisere behovet for at dette følges opp i kommende budsjetter.

Disse medlemmer viser også til planleggingsmidler av prosjektene: E6 Kvithammar–Åsen og E6 Åsen–Steinkjer. Disse medlemmer viser til at det er gjennomført felles KVU for veg og bane og at det er foretatt konseptvalg for strekningen som krever felles planlegging mellom de to etatene JBV og SVV, og understreker viktigheten av samtidig planlegging selv om investeringene ikke er planlagt realisert samtidig.

Disse medlemmer viser også til at det er satt av midler til planlegging av E6 Grong–Nordland grense i budsjettet og at det i siste periode av Nasjo-

nal transportplan er satt av 300 mill. kroner til strekningen. Disse medlemmer vil vise til at Namdalen region i Nord-Trøndelag led akkurat samme skjebne som Nord-Norge ved regelendringen for differensiert arbeidsgiveravgift, men er ikke kompensert med ei eneste krone fra regjeringen. Disse medlemmer forventer at regjeringen i oppfølgingen av Nasjonal transportplan legger opp til økte bevilgninger for utbedring av denne strekningen som kompensasjon for næringslivets økte kostander slik det er gjort for Nord-Norge.

Disse medlemmer viser arbeidet med vegpakke E6 Helgeland Nord (Hemnes–Saltfjellet) startet opp i 2015. Disse medlemmer mener det videre er viktig at man også får iverksatt E6 Vegpakke Helgeland Sør så raskt som mulig, slik at hele vegpakke Helgeland kan ferdigstilles som planlagt i 2020.

Videre er disse medlemmer tilfreds med at man nå skal iverksette Vegpakke Bodø. Disse medlemmer vil understreke viktigheten av at man innarbeider ny veg til Bodø havn i vegpakken, i tråd med Innst. 27 S (2014–2015), jf. Prop. 131 S (2013–2014).

Korridor 8 Bodø–Narvik–Tromsø–Kirkenes med armer til Lofoten og mot Sverige, Finland og Sverige

Komiteen viser til at korridor 8 er i et område hvor det er store transportavstander, og at korridoren har stor betydning for næringslivet i Nord-Norge, med tilknytning til det svenske, finske og russiske vegnettet, men også mot det svenske og finske jernbanenetet.

Komiteen vil også påpeke viktigheten av å videreføre prosjektet Hålogalandsbrua og E6 Kråkmofjellet nord.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til at det også settes av midler til planlegging av flere prosjekter på E6.

Flertallet vil videre vise til at det prioriteres midler til utbedringsarbeider på flere delstrekninger på E6 samt forsterkningsarbeider.

Flertallet viser til at regjeringens satsing på samferdsel i de nordlige fylkene er et viktig element i nordområdestrategien.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet vil peke på at rv. 93 er en viktig forbindelse mellom Alta og riksgrensen i Kautokeino, og må ses på i forbindelse med rullering av NTP.

#### POST 31 SKREDSIKRING RIKSVEGER

Komiteen viser til at det foreslås bevilget 929,0 mill. kroner til skredsikringstiltak på riksvegnettet i 2015. Dette gir en oppfølging på 55,2 pst. av rammen for første fireårsperiode i Nasjonal transportplan 2014–2023 etter to år. I tillegg er det lagt til grunn om lag 70 mill. kroner i ekstern finansiering. Av større riksvegprosjekter med kostnad over 100 mill. kroner ventes E10 Trældal–Leirvik i Nordland åpnet for trafikk i 2015.

Komiteen viser videre til at aktivitetsnivået ved inngangen av 2015 er høyt. Med foreslått bevilgning vil allerede igangsatte prosjekter kunne drives rasjonelt. I tillegg legges det opp til anleggsstart i 2015 med statlige midler på prosjektet rv. 13 Deildo og rv. 13 Joberget i Hordaland.

Komiteen vil trekke frem viktigheten av at det tas i bruk ITS-løsninger for trafikksikkerhet. Radarovervåking er et godt supplement for å trygge de reisende – ikke som erstatning, men som et tiltak mens man venter på varig sikring. Slike løsninger kan bety mye frem til vi får tatt de store løftene, særlig der som den eneste gode skredsikringen er lange, kostbare tunneler – med krevende og lang byggetid.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, har merket seg at alle prosjektene som har vært planlagt med oppstart i 2015, er i rute. Det er ingen prosjekter som er forsinket, og med dette budsjettet vil man få en gjennomføring i tråd med NTP. Flertallet ser også at dette er et område som er svært uforutsigbart når og hvor nye steder rammes.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet vil peke på at det må være en målsetting at alle offentlige veger i Norge må være sikret fra ras. Disse medlemmer vil vise til at klimaendringene tyder på at vi vil få et større sikringsbehov for ras i fremtida. Disse medlemmer vil derfor understreke nødvendigheten av at det satses på nødvendig rassikring på riksveger i årene som kommer.

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til Senterpartiets alternative budsjett og foreslår en økning på 120 mill. kroner til rassikring på riksveg for å ivareta behovet på området for 2015.

#### POST 34 KOMPENSASJON FOR ØKT ARBEIDSGIVERAVGIFT

Komiteen viser til at det blir foreslått bevilget 333,0 mill. kroner som kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift til Nordland, Troms og Finnmark. Tiltakene vil bidra til å redusere transportkostnadene

for næringsvirksomhet som bruker vei. Komiteen har merket seg at tiltakene kommer i tillegg til Nasjonal transportplan 2014–2023.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, slutter seg til de prioriteringene regjeringen har gjort.

Flertallet er fornøyd med at kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift med totalt 333 mill. kroner for 2015 blir benyttet til viktige samferdselstiltak i Nordland, Troms og Finnmark. Flertallet mener dette over tid vil bidra til å utbedre viktige flaskehalser i transportsystemet og redusere transportkostnadene i en landsdel med særlige avstandsulemper. Flertallet vil også påpeke at disse midlene kommer i tillegg til Nasjonal transportplan 2014–2023 og at prioriteringen av tiltakene er fremkommet etter en dialog med lokale myndigheter.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet mener en generell påplussing til vegformål i nord er fint, men tiltakene som er lagt fram for Nord-Norge bærer preg av å være drifts- og løpende vedlikeholdsoppgaver. Disse medlemmer mener dette ikke er treffsikkert nok for de bedriftene som har fått en kraftig avgiftsøkning, og understreker at sjøtransporten har flere aktører lokalisert med hovedkontorfunksjoner i landsdelen, og at for disse bedriftene vil ikke økt bruk vedlikehold og mer dekkelegging på vei regnes som avbøtende tiltak. Disse medlemmer vil også understreke at Namdalen region i Nord-Trøndelag led akkurat samme skjebne som Nord-Norge ved regjeringen for differensiert arbeidsgiveravgift men er ikke kompensert med ei eneste krone til vegformål fra regjeringen som kompensasjon for næringslivets økte kostnader.

#### POST 35 VEGBYGGING I BJØRVIKA

Komiteen støtter regjeringens forslag.

#### POST 36 E16 OVER FILEFJELL

Komiteen har merket seg at det foreslås til sammen 500,9 mill. kroner til å sluttfinansiere prosjektene Eidsbru–Varpe, Smedalsosen–Maristova–Borlaug samt videreføring av utbygging Varpe bru–Otrøosen–Smedalsosen, og at det i tillegg prioriteres midler til anleggsstart for prosjektet Øye–Eidsbru i Oppland. Komiteen er opptatt av at finansieringen legger til rette for raskest mulig prosjektering, planlegging og gjennomføring, noe som vil redusere kostnadene på lang sikt.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig

Folkeparti og Venstre, viser til budsjettavtalen mellom samarbeidspartiene der bevilgningen reduseres med 55 mill. kroner. Flertallet viser til at dette medfører at prosjektet E16 Øye–Eidsbru ikke får oppstart i 2015, men at de øvrige igangsatte prosjektene på post 36 vil ha rasjonell fremdrift.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet har med forundring registrert at budsjettavtalen mellom Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre innebærer at vegprosjektet E16 over Filefjell foreslås redusert med 55 mill. kroner i 2015. Disse medlemmer vil vise til at dette kuttet står i sterk kontrast til regjeringens retorikk om at de satser ekstra på vegutbygging og raskest mulig prosjektering, planlegging og gjennomføring for å redusere kostnader i vegprosjektet. Disse medlemmer har merket seg at kuttforslaget på 55 mill. kroner innebærer at delprosjektet E16 Øye–Eidsbu ikke blir startet opp i 2015 som planlagt.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet vil derfor ikke støtte et slikt kutt, og vil i sitt alternative budsjett opprettholde forslaget om en bevilgning på 500,9 mill. kroner til E16 over Filefjell i 2015.

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til Senterpartiets alternative budsjett hvor rammen til riksveiinvesteringer foreslås økt med 210 mill. kroner.

#### POST 37 E6 VEST FOR ALTA

Komiteen støtter regjeringens forslag.

#### POST 61 RENTEKOMPENSASJON FOR TRANSPORTILTAK I FYLKENE

Det foreslås bevilget 221 500 000 kroner på post 61.

Komiteen viser til at rentekompensasjonsordningen for transportiltak i fylkene ble innført fra 2010 med en årlig låneramme på 2 mrd. kroner. Komiteen viser til at denne ordningen gir fylkeskommunene økt handlingsrom til å investere i infrastruktur. Komiteen har merket seg at ordningen foreslås videreført for 2015, og støtter at den årlige lånerammen økes til 3 mrd. kroner.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til at fordelingen av investeringsrammen i ordningen endres, og at de nye kriteriene er knyttet 50 pst. til befolkning og 50 pst. til veilengde.

Flertallet er fornøyd med at regjeringen viderefører ordningen med rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene og øker rammen fra 2 mrd. til 3 mrd. kroner. Flertallet viser til at landets fylkeskommuner i stor grad lånefinansierer investeringer i fylkesveinettet og at rentekompensasjonsordningen vil kompensere for rentebelastningen innenfor den tildelte rammen. Flertallet er opptatt av at dette vil gi fylkeskommunene utvidet handlingsrom til å øke investeringene og bidra til å redusere det omfattende etterslepet på fylkesveinettet raskere. Flertallet er forundret over at regjeringen Stoltenberg i sitt budsjettforslag for 2014 valgte å ikke videreføre rentekompensasjonsordningen, som har vist seg å være en velfungerende og etterspurt ordning. Flertallet anser det derfor som særlig viktig at regjeringen Solberg valgte å videreføre en ramme på 2 mrd. kroner i 2014 og øke denne til 3 mrd. kroner for 2015.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet har merket seg at regjeringen viderefører rentekompensasjonsordningen for transporttiltak i fylkene, og i tillegg har økt de statlige tilskuddene til vei- og tunnelvedlikehold til fylkeskommunene i tråd med vedtatt Nasjonal transportplan. Disse medlemmer vil understreke at fylkesveiene bygges, eies og driftes av fylkeskommunene, og at det aller meste av statlig finansiering er indirekte, gjennom overføringene i inntektssystemet.

Disse medlemmer vil understreke at et stort flertall av fylkeskommunene taper inntekter etter at regjeringens nye inntektssystem for fylkeskommunene omfordeler fylkeskommunens økonomiske ramme og at hovedforklaringen på tapet er den delen av beregningene som gjelder drift og vedlikehold av fylkesveier. Disse medlemmer mener fylkeskommunenes økonomi er avgjørende for å ruste opp det offentlige veinettet hvor fylkesveiene utgjør størstparten og for å følge opp Nasjonal transportplan.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til Arbeiderpartiets alternative budsjett hvor en foreslår 600 mill. kroner i styrking til fylkeskommunene og en forsterket tapskompensasjon for fylkeskommuner som taper stort på regjeringens omlegging av inntektssystemet.

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til Senterpartiets alternative budsjett hvor det foreslås 600 mill. kroner til fylkeskommunene og en forsterket tapskompensasjon på 100 mill. kroner for fylkeskommunene som taper stort på regjeringens omlegging av inntektssystemet. I Senterpartiets for-

slag er det avsatt 400 mill. kroner til investeringer og vedlikehold av fylkesvegene.

#### POST 62 SKREDSIKRING FYLKESVEGER

Komiteen viser til at det foreslås bevilget 580,4 mill. kroner i 2015 på post 62 Skredsikring fylkesveger. Dette gir en oppfølging på 43,0 pst. av rammen for første fireårsperiode av Nasjonal transportplan 2014–2023 etter to år. Statlige midler til skredsikringstiltak på fylkesvegnettet tildeles som tilskudd til fylkeskommunene. Dette innebærer at fylkeskommunene vil være ansvarlig for finansieringen av de prosjektene som tilskuddet bidrar til, inkludert kostnadsøkninger. Komiteen viser videre til at Samferdselsdepartementet har fastsatt nytt tilskuddsprogram for 2014–2017, der fylkesfordelingen er fastsatt.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, har merket seg at det store vedlikeholdsetterslepet på fylkesveger siste tiår har resultert i store utfordringer også knyttet til rassikring. Flertallet vil påpeke viktigheten av at fylkene sikrer en god tilrettelegging for at tildelte midler kan benyttes effektivt, slik at man oppnår raskest mulig realisering av vedtatte tiltak mot ras langs norske fylkesveger.

Flertallet viser til at flom og ras fører til store menneskelige og materielle konsekvenser i de berørte fylker og kommuner. Flertallet har merket seg at regjeringen følger opp med nødvendig bistand og er med på å dekke kostnadene ved istandsetting etter slike katastrofer.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet vil peke på at det må være en målsetting at alle offentlige veger i Norge må være sikret fra ras. Disse medlemmer vil vise til at klimaendringene tyder på at vi vil få et større sikringsbehov for ras i framtida. Disse medlemmer vil derfor understreke viktigheten av at det også satses på nødvendig rassikring av fylkesveger da oppfyllingsgraden i forhold til målsettingen i NTP kun er på 43 pst. etter to år av planperioden 2014–2017.

Disse medlemmer vil også vise til at flom og ras har tatt store ressurser fra de berørte fylker og kommuner de senere år. Disse medlemmer mener at det er avgjørende at staten er med på å dekke kostnadene ved istandsetting etter slike katastrofer.

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til Senterpartiets alternative budsjett og der det foreslås en økning på 110 mill. kroner til rassikring



på fylkesveg for å ivareta behovet på området for 2015.

#### POST 63 TILSKUDD TIL GANG- OG SYKKELVEGER

Komiteen 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. Komiteen er derfor positiv til at det er opprettet en statlig belønningsordning for gang- og sykkelveier. Komiteen viser til at ordningen skal ha som formål å påvirke transportplanleggingen i kommuner og fylkeskommuner, og fungere som et incentiv for bedre tilrettelegging for gående og syklende.

Komiteen mener det ligger et stort potensial i sykkelen som transportmiddel. Komiteen mener det er viktig å legge til rette for mer bruk av sykkel ved sammenhengende hovednett for syklist i byer og tettsteder. Komiteen viser til at det er bred politisk enighet om å øke sykkelandelen. For å nå dette målet er det nødvendig med god koordinering og godt samarbeid mellom stat, fylker og kommuner. Komiteen er bekymret for en utvikling hvor sykkelandelen går ned. 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 satset på sykkel over flere år viser at det er mulig for byer i Norge å ha sykkelandeler opp mot 10 pst.

Komiteen viser til at den statlige tilskuddsordningen for gang- og sykkelveier er opprettet etter modell fra den statlige belønningsordningen for kollektivtrafikk. Komiteen har forventninger til at ordningen skal stimulere til at flere reisende kan velge sykkel som fremkomstmiddel. Komiteen mener belønningsordningen for flere og bedre gang- og sykkelveier potensielt kan ha positiv effekt på sykkelandelen i Norge. Komiteen understreker at ordningen skal være åpen slik at alle kommuner og fylkeskommuner i utgangspunktet skal kunne søke. Komiteen har merket seg at ordningen skal evalueres om to år, noe komiteen er positiv til. Komiteen vil imidlertid samtidig understreke betydningen av langsiktig innsats i arbeidet med å stimulere kommunene til å bygge flere og bedre gang- og sykkelveier.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til at det er et stort behov for utbygging av gang- og sykkelveier på mye av fylkes- og lokalvegnettet. Budsjettavtalen mellom samarbeidspartiene øker nå handlingsrommet innenfor denne viktige ordningen med 75. mill. kroner. Flertallet vil fremheve at styrkede investeringsmulighet for gang- og sykkelveier vil gi et so-

lid bidrag til trafikksikkerhet ikke minst med tanke på skoleveier for barn og unge. Flertallet mener det er behov for en bred belønningsordning for fylkesveg og kommunal vegutbygging av gang- og sykkelveier. Flertallet mener derfor at belønningsordningen skal være tilgjengelig for hele landet med fortsatt krav om egenandel på minimum 50 pst. fra tilskuddsmottaker. Flertallet viser til at med budsjettavtalens 75 mill. kroner vil totalt 95 mill. kroner være tilgjengelig gjennom tilskuddsordningen i 2015, hvorav 10 mill. kroner er overført fra 2014. Flertallet foreslår at posten får stikkordet «kan overføres» på samme måte som kap. 1330 post 62 Belønningsordning sykkelveier har i 2014.

Videre viser flertallet til at kravet om minst 50 pst. egenandel vil kunne utløse bygging for minst 190 mill. kroner. Flertallet mener det skal være en prioritering av utbyggingsprosjekter knyttet til sikrere skoleveier for barn.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet vil vise til at Arbeiderpartiet ønsker å øke belønningsordningen til gang- og sykkelveier med 30 mill. kroner til totalt 40 mill. kroner for 2015. Disse medlemmer vil i tillegg vise til økningen på 100 mill. kroner til sykkeltiltak i sitt alternative budsjett og Bymiljøavtaler for storbyene.

Komiteens medlem fra Senterpartiet vil satse på gang- og sykkelvei fordi det gir bedre folkehelse, færre biler og bedre klima. Derfor foreslår Senterpartiet en økning på 25 mill. kroner til gang- og sykkelvei i sitt alternative budsjett.

#### *Gang og sykkelveg – traseer*

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at det legges opp til å bruke bompenger fra Oslopakke 3 til å bygge gang- og sykkelveg langs E6 i Akershus på strekningen Kjellerholen–Hekseberg. Disse medlemmer forutsetter at gang- og sykkelvegen skal bygges langs «gamle E6» som nå er fylkesveg. Når gang- og sykkelveg er bygget fram til Hekseberg, vil det gjenstå bare 300–400 meter uten gang- og sykkelveg. Disse medlemmer vil derfor be om at det planlegges og bygges gang- og sykkelveg også den siste korte strekningen fram til Fjellbo.

#### POST 72 KJØP AV RIKSVEGFERJETJENESTER

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, slutter seg til regjeringens forslag til bevilgning på 694,5 mill. kroner i 2015, som er en økning på 178,4 mill. kroner (34,6 pst.) sammenliknet med saldert budsjett for 2014.

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til Senterpartiets alternative budsjett hvor post 72 Kjøp av riksvegfergetjenester styrkes med 15 mill. kroner til totalt 709, 4 mill. kroner for 2015.

Komiteen har merket seg at den foreslåtte økningen under post 72 i Prop. S 1 (2014–2015) er knyttet til oppstart av ny anbudsperiode i sambandet E39 Lavik–Oppedal, samt at det fra 1. mai 2015 blir satt inn ekstra fergekapasitet i sambandene E39 Halsa–Kanestrøm og E39 Molde–Vestnes. Komiteen har merket seg at regjeringen tar kapasitetsutfordringene i fergedriften på alvor og setter inn ekstra ferge når det viser seg nødvendig. Komiteen har videre merket seg at fergesambandet Volda–Folkestad videreføres som et riksveisamband også etter åpningen av ny E39 Hjartåberga.

Komiteen slutter seg til regjeringens forslag til økte fergetakster med gjennomsnittlig 4,1 pst., der 0,8 pst. av økningen går til å finansiere økningen av rabatten på storbrukerkort fra 30 pst. til 40 pst.

Komiteen har merket seg at arbeidet med å innføre AutoPASS i riksveifergedriften er i rute, og at det vil bety en forenkling av betalingen og trafikkavviklingen. Komiteen har merket seg videre at det nye AutoPASS regulativet har vært på høring og at tilbakemeldingene er positive, og at betaling med AutoPASS i første omgang vil bli innført ved oppstart av nye riksveifergekontrakter. Komiteen er kjent med at det nye AutoPASS-regulativet legger opp til at passasjerbetalingen faller bort og taksten for elbil settes lik taksten for motorsykel.

Komiteen viser til at over halvparten av riksveifergesambandene skal ut på anbud i 2014 og 2015. Komiteen er opptatt av at regjeringen i anbudsutlysingen legger til rette for et godt og fremtidsrettet fergetilbud med tilstrekkelig kapasitet og frekvens, og at det legges opp til 20 minutters frekvens, spesielt på de tidene av døgnet der behovet er størst. Komiteen er videre tilfreds med at regjeringen vil bruke riksveifergedriften til å fremme utviklingen av miljøvennlige løsninger i den maritime virksomheten, og at regjeringen har som mål å ta i bruk og videreutvikle lav- og nullutslippsteknologi.

Komiteen har registrert at beredskaps- og reserveferger i mange tilfeller ikke har tilstrekkelig kapasitet og ikke er tilgjengelig raskt nok i kritiske situasjoner. Fergene er en del av veinettet, og lengre opphold eller redusert kapasitet påfører de reisende og næringslivet uforholdsmessige kostnader og problemer. Dette er en problemstilling det er naturlig at regjeringen arbeider videre med for å styrke beredskapen i slike situasjoner. Særlig ved nye anbudsutlysninger er det viktig at det blir satt krav om tilstrekkelig reservefergekapasitet. Komiteen vil under-

streke at dette arbeidet må skje i samarbeid med fylkeskommunene.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet vil peke på at det er et behov for å oppdatere riksvegferjeregulativet til ulike kategorier kjøretøy slik at man får en mest mulig rettferdig takst på ferjene. Disse medlemmer vil i den sammenheng peke på at takstene virker noe urimelige for campingvogner og bobiler.

Videre er disse medlemmer opptatt av å styrke og utvikle kollektivtilbudet gjennom ekspressbusstrafikken i Kyst-Norge, der en ser på muligheten for at buss i rute kan fraktes gratis på ferjene, noe som vil føre til billigere reise og økt kollektivtrafikk. Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen foreta en gjennomgang av riksvegferjeregulativet med sikte på en mest mulig rettferdig takstfastsettelse for ulike kjøretøygrupper. Stortinget ber også om at regjeringen ved denne gjennomgangen utreder muligheten for om buss i rute kan fraktes gratis».

Disse medlemmer vil be om at Samferdselsdepartementet tar nødvendige grep for at det ved anbudsinnhenting blir stilt krav om at også fylkesveifergesamband skal ha lærlingeplasser. Disse medlemmer ser det som svært viktig å sikre rekruttering av norsk ungdom til de maritime næringene, og lærlingeplasser i fergedriften vil være et godt bidrag i så måte.

Komiteen viser til KVVU-arbeidet for E39 Skei–Volda der 20-minuttersavganger på ferjesambandet Anda–Lote ble anbefalt som strakstiltak etter at trasévalg var gjort. Komiteen vil be regjeringen legge inn 20-minuttersavgang på E39 Anda–Lote senest ved oppstarten av neste anbudsrunde.

Komiteen vil fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge inn 20-minuttersavganger på E39 Anda–Lote, senest ved oppstarten av neste anbudsperiode 1. januar 2017».

Komiteen er glad for at regjeringen tilbakefører strekningen Volda–Nordfjordeid over Stigedalen som riksveg med statlig ansvar og finansiering, i dette også at fergestrekningen Volda–Folkestad får riksvegstatus.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet forutsetter at fergerutene på strekningen Volda–Folkestad blir slik de var fram til juli 2013, med nattferge.

## KAP. 4320 STATENS VEGVESEN

*Post 1 Salgsinntekter*

Komiteen er kjent med at det er usikkerhet knyttet til inntektene. Komiteen slutter seg til regjeringens forslag til bevilgning, inkludert merinntektsfullmakten.

*Post 2 Diverse gebyrer*

Komiteen understreker viktigheten av at Statens vegvesens gebyrer er kostnadsriktige. Komite-

teen slutter seg til regjeringens forslag til bevilgning, inkludert merinntektsfullmakten.

*Post 3 Refusjoner fra forsikringselskaper*

Komiteen er innforstått med at det er vanskelig å anslå omfanget av forsikringsskader og at dette kan variere fra år til år. Komiteen slutter seg til regjeringens forslag til bevilgning, inkludert merinntektsfullmakten.

**3.10 Kap. 4322 og 5624 Svinesundsforbindelsen AS*****Sammendrag***

Kap.	(i mill. kroner)		
	Saldert budsjett 2014	Prop. 1 S (2014–2015)	Pst. endring 2014/2015
4322	25,0	25,0	0,0
5624	30,0 <sup>1</sup>	29,0	-3,3

<sup>1</sup> Ved behandlingen av Prop. 93 S/Innst. 260 S (2013–2014) ble bevilgningen under post 80 økt med 16,1 mill. kr.

Utbyggingen av Svinesundsforbindelsen er finansiert ved statlige lån, og Svinesundsforbindelsen AS skal betale avdrag (jf. kap. 4322 post 90) og renter (jf. kap. 5624 post 80) på det statlige lånet.

***Komiteens merknader***

Komiteen viser til at 90-poster behandles av finanskomiteen utenfor rammeområdet. Komiteen har videre registrert at rentene på lånet er bundet frem til og med 2016.

**3.11 Kap. 1330 Særskilte transporttiltak*****Sammendrag***

Kap.	(i mill. kroner)		
	Saldert budsjett 2014 <sup>1</sup>	Prop. 1 S (2014–2015)	Pst. endring 2014/2015
1330	1 786,6	1 802,888	0,9

<sup>1</sup> Ved behandlingen av Prop. 93 S/Innst. 260 S (2013–2014) ble bevilgningen under postene 61 og 62 økt med hhv. 65,0 mill. kr og 10 mill. kr.

Bevilgningen er foreslått fordelt med 46,248 mill. kroner på post 60 Særskilt tilskudd til kollektivtransport, 975,550 mill. kroner på post 61 Belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. i byområdene, 25,0 mill. kroner på post 63 Særskilt tilskudd til Fornebubanen og videre 756,1 mill. kroner på post 70 Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen–Kirkenes.

***Komiteens merknader*****POST 60 SÆRSKILT TILSKUDD TIL KOLLEKTIVTRANSPORT**

Komiteen har merket seg at det foreslås å bevilge 46,2 mill. kroner, fordelt med 4 mill. kroner til ordningen med forsøk med kollektivtransport i distriktene, 31,2 mill. kroner til drift og utvikling av systemer for elektronisk billettering og nasjonal reisepplanlegger og 11 mill. kroner til forsøk med forbedret TT-tilbud til brukere med særlige behov.

### *Tilskudd til tilgjengelighetstiltak*

Komiteen har merket seg at ordningen med tilskudd til tilgjengelighetstiltak avvikles fra og med 2015. Det henvises i denne sammenhengen til at både stat, fylker og kommuner bruker betydelige midler til dette og at det statlige tilskuddet har utgjort en svært liten andel. Kravet om universell utforming er lovpålagt, og komiteen forutsetter at arbeidet fortsetter med uforminsket styrke.

### *Kollektivtransport i distriktene*

Komiteen har merket seg at prøveordningen med kollektivtrafikk i distriktene nå foreslås utfaset. Det foreslås 4 mill. kroner i 2015 med sikte på å utvikle ordningen fra 2016.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser i denne sammenheng til at i Innst. 13 S (2013–2014) har komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, en merknad om ordningen om kollektivtransport i distriktene:

«Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, mener at behovet for nye kollektivtiltak er størst i områder med konsentrert bebyggelse».

Videre uttaler det samme flertallet:

«Tilskuddsordningen «Kollektivtransport i distriktene» (KID) er en relativt ny ordning og det er usikkert om måloppnåelsen er god nok. Flertallet mener derfor det er naturlig at regjeringen i forbindelse med statsbudsjettet for 2015 vurderer om det finnes andre mer målrettede og effektive innretninger for å styrke samferdselstiltakene i distriktene.»

Flertallet har merket seg at regjeringen i sin handlingsplan for kollektivtransport har omtalt ulike sider ved kollektivtransport i distriktene og nå ser på en rekke tiltak. Flertallet forutsetter at dette følges opp slik at det ikke oppstår et vakuum i satsingen på kollektivtransport i distriktene.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet er imot å utvikle tilskuddsordningen «Kollektivtiltak i distriktene» (KID). Disse medlemmer vil ønske å følge opp målsettingene i NTP og klimaforliket om økt kollektivsatsing for å oppnå mer klimavennlig og effektiv persontransport over hele landet. Disse medlemmer vil presisere at behovet for kollektivtransport må finne sin løsning i alle kanter av landet selv om behovene åpenbart er størst og lettest å organisere i de mest befolkningstette områdene. Disse medlemmer vil holde fram de gode erfaringene med til-

skuddsordningen (KID) som har utviklet nye og forbedrede modeller for kollektivtilbud i områder med mer spredt bosetting. Disse medlemmer mener det vil være helt feil å utvikle en ordning som stimulerer til økt samarbeid mellom forvaltningsnivåer og transportaktører, nettopp for å gjøre kollektivtransporten i distriktene mer effektiv, mer klimavennlig og gi et bedre tilbud for de reisende. Disse medlemmer kan ikke se at regjeringen har kommet med konkrete tiltak for satsing på kollektivtransport i distriktene for 2015.

### *Forsøk med forbedret TT-tilbud til brukere med særlige behov*

Komiteen er godt fornøyd med at forsøket rettet mot TT-brukerne med særlige behov videreføres også i 2015. Komiteen har merket seg at målet er å gi tilbud til TT-brukere med særlige behov, samt å få økt kunnskap om organisering og kostnader knyttet til dette. Komiteen ser fram til evalueringen av forsøket.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til at transporttjenesten (TT-ordningen) er ment for den 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 har merket seg at det er store variasjoner fylkene imellom, og mange opplever ordningen mangelfull. Disse medlemmer vil utvide forsøksordningen til flere fylker og på sikt innføre en nasjonal TT-ordning for brukere med særlige behov.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til Kristelig Folkepartis alternative statsbudsjett hvor det foreslås å doble bevilgningen i forhold til regjeringens opplegg, slik at ordningen kan utvides til flere fylker.

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til Senterpartiets alternative budsjett og foreslår å legge inn penger til «Kollektivtiltak i distriktene» (KID), og til å utvide forsøksordningen med TT til et nytt fylke. Dette medlem viser til forslag om en styrking av disse postene med totalt 19 mill. kroner i alternativt budsjett.

### *Nasjonal reiseplanlegger og elektronisk billettering*

Komiteen har merket seg at regjeringen foreslår bevilget 31,2 mill. kroner til nasjonal reiseplanlegger og elektronisk billettering i 2015. Om lag 22,5 mill. kroner av dette vil gå til drift av rutedatabank og forvaltningstjenester i forbindelse med elektronisk

billettering som testing og sertifisering av tekniske løsninger, mens 8,7 mill. kroner settes av til videreutvikling.

Komiteen deler regjeringens understrekning av at lett tilgjengelig og pålitelig reiseinformasjon og enkel billettering er viktige faktorer for å styrke kollektivtransportens konkurranseevne. Reisende som har behov for å bytte mellom ulike transportmidler og/eller krysse fylkesgrenser, erfarer at dette i mange tilfeller er tungvint fordi reiseinformasjon og takst- og rabattsystemer ikke er samordnet. Komiteen er derfor tilfreds med at det nå er satt fortgang i arbeidet.

#### POST 61 BELØNNINGSORDNINGEN FOR BEDRE KOLLEKTIVTRANSPORT MV. I BYOMRÅDER

Komiteen er tilfreds med at Samferdselsdepartementet nå har fastsatt et endelig rammeverk for bymiljøavtaler, jf. omtalen under 21.30 Vegformål. Det framgår her at belønningsordningen og bymiljøavtalene har felles mål, og at det er en fordel om så mange som mulig av de relevante virkemidlene håndteres i sammenheng.

Komiteen slutter seg til at belønningsordningen innlemmes i bymiljøavtalene så raskt som praktisk mulig.

Komiteen har merket seg at dette betyr at for byområder, som har belønningsavtale ut 2016, vil det ikke inngås nye belønningsavtaler dersom det er aktuelt å inngå bymiljøavtale for 2017 eller tidligere. For andre byområder kan det være aktuelt med belønningsavtale fram til bymiljøavtale inngås.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til budsjettavtalen mellom samarbeidspartiene der denne posten økes med 325 mill. kroner.

Flertallet mener at det økte handlingsrommet blant annet skal benyttes til også å inkludere Tromsø, som har søkt om belønningsavtale fra 2015, sammen med de andre byområdene i belønningsordningen.

Det økte handlingsrommet kan også benyttes til mer planlegging, der T-bane til Ahus og ny T-banetunnel i Oslo er aktuelle.

Flertallet legger til grunn at tildeling av planleggingsmidler vil skje i forbindelse med inngåelse av bymiljøavtaler på samme måte som omtalt i Prop. 1 S (2014–2015) om Fornebubanens tilskudd i post 63. Handlingsrommet kan også benyttes til ITS-løsninger som fremmer bruken av kollektivtransport, sykkel og gange.

Flertallet er opptatt av forutsigbarhet for aktørene, og mener det er viktig at de byene som inngår bymiljøavtaler fortsatt kan bruke deler av de statlige

midlene til drift, slik det er rom for i belønningsmidlene.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til at belønningsordningen er en insentivordning som skal stimulere til bedre framkommelighet, miljø og helse i storbyregionene, ved å dempe veksten i personbiltransport og øke antallet kollektivreiser på bekostning av reiser med privatbil.

Disse medlemmer foreslår derfor en handlingsplan for innfartsparkering i de fire største byregionene Oslo, Bergen, Trondheim og Stavanger, og har i sitt alternative budsjett satt av 15 mill. kroner til konkret planlegging av dette.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utarbeide en handlingsplan for innfartsparkering i de fire største byregionene Oslo, Bergen, Trondheim og Stavanger, for å gjøre vekslingen mellom bil og kollektivtransport bedre.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet vil vise til at Arbeiderpartiet i sitt alternative budsjett øker bevilgningen til Bymiljøavtaler under kap. 1320 post 30 til 1 000 mill. kroner for 2015. Disse medlemmer vil vise til at dette innebærer at en allerede i 2015 kan inngå bymiljøavtaler, og starte arbeidet med nødvendige kollektivtiltak i Oslo, Bergen, Trondheim og Stavanger.

Komiteens medlem fra Senterpartiet mener belønningsordningen for bedre kollektivtransport i byområder må styrkes, og viser til Senterpartiets alternative budsjett der det foreslås en økning på 140 mill. kroner utover det regjeringen foreslår.

Videre ønsker dette medlem å gjøre vekslingen mellom bil og kollektivtransport bedre. Derfor foreslår Senterpartiet i sitt alternative budsjett å styrke kapasiteten for parkering ved våre største kollektivknutepunkt.

#### POST 63 SÆRSKILT TILSKUDD TIL FORNEBUBANEN

Komiteen viser til at ny T-bane til Fornebu fra Majorstuen via Lysaker, Vækerø og Skøyen vil gi en kapasitetssterk, punktlig og attraktiv kollektivbetjening av Fornebu, som har potensial for å ta framtidig trafikkvekst, bidra til å redusere trafikkbelastningen på overflatenettet i Oslo og samtidig legge til rette for byutvikling langs traseen mellom Lysaker og Majorstuen. Komiteen har merket seg at dagens bussbaserte betjening har nådd kapasitetsgrensen og vil ikke kunne dekke framtidige økte behov som følge av planlagt byutvikling på Fornebu. Komiteen mener

en god kollektivløsning vil bedre kollektivtilbudet på Fornebu, Lysaker, Vækerø og Skøyen, samt knytte disse områdene til resten av T-banesystemet og bidra til høyere kollektivandel.

Komiteen viser til at Fornebubanen er en del av Oslopakke 3. Det pågår arbeid med planlegging etter plan- og bygningsloven i Bærum kommune og i Oslo kommune. Det ventes at reguleringsplan er vedtatt i Bærum i 2014. Oslo kommune tar sikte på å behandle saken i 2015.

Komiteen støtter at det settes av 25 mill. kroner som statlig tilskudd til planlegging av Fornebubanen. Forutsetningen for et slikt tilskudd er at det blir inngått en helhetlig bymiljøavtale for Oslo og Akershus. Midlene utbetales først etter at det er inngått en bymiljøavtale med Oslo og Akershus.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet er tilfreds med at statens særskilte til-

skudd til Fornebubanen fremkommer som en egen post i statsbudsjettet, og vil henstille regjeringen om å gjøre det samme med statens særskilte tilskudd til baneløsning fra Oslo til Akershus universitetssykehus (Ahus) – den såkalte Romeriksbanen.

#### POST 70 KJØP AV SJØTRANSPORTTJENESTER PÅ STREKNINGEN BERGEN–KIRKENES

Komiteen vil peika på kor viktig det er med eit godt sjøtransporttilbod på strekninga Bergen–Kirkenes, og har merka seg at det er foreslått ei løyving på 756,1 mill. kroner til kjøp av sjøtransporttenester på strekninga i 2015. Komiteen har samstundes registrert at Hurtigruten ASA er i ferd med å få nye eigarar, og vil understreke kor viktig det er at desse må ivareta sjøtransporttilbodet på strekninga Bergen–Kirkenes. Komiteen sluttar seg til forslaget til løyving.

### 3.12 Kap. 1331 og kap. 4331 Infrastrukturfond

#### *Sammendrag*

Kap.	Saldert budsjett 2014	Prop. 1 S (2014–2015)	Pst. endring 2014/2015
1331	20 000,0	40 000,0	100,0
4331		871,0	

Det foreslås 40 mrd. kroner i kapitalinnskott til infrastrukturfondet, jf. kap. 1331 post 95. Avkastningen fra fondet er 871,0 mill. kroner i 2015, jf. kap. 4331 post 85.

#### *Komiteens merknader*

##### POST 95 INNSKUDD AV FONDSKAPITAL

Komiteen viser til at 90-poster behandles av finanskomiteen utenfor rammeområdene.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, er positiv til regjeringens etablering av et infrastrukturfond for å sikre en mer varig og forutsigbar finansiering av infrastruktur. Flertallet har merket seg at bevilgningstakten på oppbygging av infrastrukturfondet er hittil raskere enn det regjeringsplattformen legger opp til, og at det

med budsjettforslaget vil være satt av totalt 70 mrd. kroner i fondet i 2015. Flertallet har videre merket seg at regjeringens ambisjon er at det skal settes av 100 mrd. kroner i fondet i løpet av 5 år.

#### *Kap. 4331 Infrastrukturfond*

Komiteen har merket seg at innskuddet i infrastrukturfondet for 2013 og 2014 på i alt 30 mrd. kroner gir i 2015 en avkastning på 871 mill. kroner.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, vil peke på den økte forutsigbarheten dette gir for investering i infrastruktur, og har registrert at det for 2015 vil gi 479 mill. kroner til fornying av riksvegnettet (55 pst.), 305 mill. kroner til fornying av jernbanenettet (35 pst.) og 87 mill. kroner til kystformål (10 pst.).

### 3.13 Kap. 1350 og 4350 Jernbaneløst

#### Sammenheng

Kap.	(i mill. kroner)		
	Saldert budsjett 2014	Prop. 1 S (2014–2015)	Pst. endring 2014/2015
1350	16 177,8 <sup>1</sup>	17 698,787	9,4
4350	693,0	650,617	-6,1

<sup>1</sup> Ved behandlingen av Prop. 93 S/Innst. 260 S (2013–2014) ble bevilgningene under posten 23 økt med 4 mill. kr og post 30 redusert med 5,8 mill. kr, og ved behandlingen av Prop. 118 S/Innst. 311 S (2013–2014) ble bevilgningen under post 23 økt med 44 mill. kr.

Den store økningen på kap. 1350 har sammenheng med oppstart av anleggsarbeidene på det nye dobbeltsporet fra Oslo til Ski, jf. post 31. Det foreslås videre bevilget 20,5 mill. kroner under post 34 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift.

#### Komiteens merknader

Komiteen viser til at jernbanen har vært ett av hovedsatsingsområdene de siste årene med en kraftig økning i bevilgningene. Komiteen vil videre vise til at denne satsingen må ses i sammenheng med stor befolkningsvekst i de store byområdene og behovet for å vri mer av reisevirksomheten over på kollektivtransport.

Komiteen viser til at hovedmålene for jernbaneløstpolitikken er trukket opp i Nasjonal transportplan 2014–2023, jf. Meld. St. 26 (2012–2013) og Innst. 450 S (2012–2013). Komiteen vil understreke at dette innebærer at man fortsatt arbeider for at jernbanen skal være en miljøvennlig og god transportløsning for både personer og gods, og at sikkerhet og forbedring av driftsstabiliteten i togtrafikken er prioritert i planperioden.

Komiteen har merket seg at det blir foreslått bevilget totalt 17 698,787 mill. kroner til Jernbaneløst i 2015, og at dette forslaget innebærer en økning 1 521 mill. kroner eller på 9,4 pst. fra saldert budsjett i 2014.

Komiteen har merket seg at prioriteringene i budsjettforslaget for 2015 er basert på hovedmål og prioriteringer som er fastlagt i Meld. St. 26/Innst. 450 S (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023, og at målene for 2015 for bevilgningene til drift og vedlikehold er å opprettholde og videreutvikle en sikker og driftsstabil jernbane, ivareta realverdiene i infrastrukturen og legge til rette for å oppnå fastsatte mål for driftsstabilitet for togtrafikken. I tillegg har komiteen merket seg at Samferdselsdepartementet for 2015 prioriterer framdriften for følgende pågående prosjekter:

- nytt og bedre togtilbud på Østlandsområdet – Infrastrukturtiltak knyttet til ruteomleggingen og innfasing av nye tog
- Dovrebanen, dobbeltspor Langset–Kleverud (Fellesprosjektet Dovrebanen–E6, som tas i bruk i 2015)
- Vestfoldbanen, dobbeltspor Holm–Holmestrand–Nykirke, som tas i bruk i 2016
- Vestfoldbanen, dobbeltspor Farriseidet–Porsgrunn, som tas i bruk i 2018
- Follobanen, nytt dobbeltspor Oslo–Ski, med sikte på ferdigstilling i 2021
- Trønder-/Meråkerbanen, Hell–Værnes, som tas i bruk i 2017/2018
- Vossebanen, Bergen–Arna, som tas i bruk i 2018/2020

I tillegg har komiteen merket seg at det er satt av midler til å videreføre investeringstiltak innenfor programområdene sikkerhet, kapasitetsøkende tiltak, samt stasjoner og knutepunkter.

Komiteen vil påpeke at det fra operatørene er pekt på økt behov for vedlikehold både i linjen og på terminalene. Spesielt har det vært satt fokus på Alnabruterminalen som er selve navet i godstransporten på jernbane.

Komiteen har merket seg at utredninger er i gang når det gjelder fase 1 som omfatter strakstiltak for å bedre driftsstabiliteten, og fase 2 som omfatter utvikling av fremtidig konsept for utvikling av Alnabruterminalen.

Komiteen er opptatt av at dette arbeidet har høy prioritet i Samferdselsdepartementet og Jernbaneløst. For det første ved at det allerede i 2015 gjennomføres nødvendige tiltak som effektiviserer terminalen på kort sikt. For det andre ved at det er full trykk på arbeidet med å avklare hvordan Alnabru kan oppgraderes på noen års sikt.

Komiteen har merket seg at regjeringen har fattet viktige vedtak når det gjelder ny terminal syd for Trondheim, og det er satt i gang KVVU for ny godsterminal i Bergensområdet.

Komiteen er opptatt av at departementet i sin dialog med svenske myndigheter bidrar til at kapasiteten på de grensekryssende strekningene økes.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, har merket seg at godsmengden som går med jernbane er betraktelig redusert siden toppåret 2008. Jevn og langvarig økning i vedlikeholdsetterslepet er trolig en nøkkelfaktor. Dette kombinert med klimautfordringer har resultert i mange og lange perioder med stenging av viktige godslinjer. Prioritet på sporet er et annet forhold. Økt konkurranse fra biltransport er også viktig i denne sammenhengen. Det samme er urasjonelle terminaler og terminaldrift.

Flertallet har også merket seg at omorganiseringen av jernbanen også omfatter den fremtidige terminaldriften. Stortinget har allerede fattet vedtak om at Jernbaneverket skal overta driftsansvaret for terminalene, og at driften skal konkurranseutsettes.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet vil vise til at de mange trailerne som frakter gods, er et framtrødende trekk på norske veier. De kan utgjøre et sikkerhetsproblem, et slitasjeproblem for vegene og et klimaproblem. Disse medlemmer mener derfor det bør satses kraftig for å vri godstrafikken over fra vei til jernbane og sjø. Med en slik vridning vil antall ulykker gå ned og vi vil være bedre i stand til å nå målene for utslippsreduksjoner fra godstransportsektoren. Disse medlemmer minner om at prognoser viser at den totale godstransporten vil øke med 75 pst. innen 2020, og at sjø- og banetransport har et kostnadsmessig fortrinn når store mengder gods skal fraktes over lengre avstander – hvor forutsigbarhet har mer å si enn hurtighet. Disse medlemmer peker på at behovet er stort for å styrke regulariteten for godstransport på jernbane – særlig på de lange transportstrekningene mellom landsdelene.

#### POST 23 DRIFT OG VEDLIKEHOLD

Komiteen har merket seg at forslag til bevilgning til drift og vedlikehold er på 6 378,7 mill. kroner i 2015, og at dette forslaget innebærer en økning på 5,3 pst. fra saldert budsjett 2014.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til at vedlikeholdsetterslepet på jernbaneinfrastruktur har bygget seg opp over flere år. Flertallet viser til Dokument 15:219 (2014–2015) der statsråden opplyser at vedlikeholdsetterslepet steg med ca. 1 mrd. kroner i året fra 2005 til 2013, under den rød-grønne regjeringens

styre, og at den årlige økningen i prosent var som gjengitt under:

- 2005: 9,5 mrd. kroner
- 2006: 11,0 mrd. kroner (+15,8 pst.)
- 2007: 12,0 mrd. kroner (+9,1 pst.)
- 2008: 13,3 mrd. kroner (+10,8 pst.)
- 2009: 13,9 mrd. kroner (+4,5 pst.)
- 2010: 14,5 mrd. kroner (+4,3 pst.)
- 2011: 15,4 mrd. kroner (+6,2 pst.)
- 2012: 16,2 mrd. kroner (+5,2 pst.)
- 2013: 17,3 mrd. kroner (+6,8 pst.)
- 2014: 17,7 mrd. kroner (+2,3 pst.)
- 2015: 17,9 mrd. kroner (+1,1 pst.)

Flertallet mener at dette var en uholdbar utvikling, og vil påpeke at regjeringens forslag er 1 mrd. kroner høyere enn regjeringen Stoltenberg IIs budsjettforslag for 2014. Budsjettavtalen mellom samarbeidspartiene øker dette med ytterligere 380 mill. kroner, noe som innebærer at for første gang på mange år vil vedlikeholdsetterslepet på jernbanestrukturen reduseres i 2015, med om lag 170 mill. kroner, slik at estimert vedlikeholdsetterslep i 2015 blir 17,5 mrd. kroner, en reduksjon på 1,1 pst.

Flertallet vil bemerke at dette er av stor betydning for å sikre en stabil drift på linjene og punktlighet, noe som er av stor betydning for både person- og godstrafikken.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet har merket seg at regjeringen har nedprioritert vedlikehold av jernbanen i sitt budsjettforslag. Disse medlemmer vil vise til at Jernbaneverket har pekt på at det minst må bevilges 210 mill. kroner mer til vedlikehold for 2015, hvis ikke vedlikeholdsetterslepet skal øke. Disse medlemmer er opptatt av at man må sørge for nødvendig vedlikehold av jernbanen. Disse medlemmer vil derfor øke bevilgningen til jernbanevedlikehold med 400 mill. kroner for 2015 til totalt 6 778 mill. kroner.

Disse medlemmer har en klar intensjon om å øke bevilgningene til vedlikehold og fornying av jernbanenettet i 2016. Disse medlemmer har som intensjon at midler til jernbanevedlikehold trappes opp, slik at vedlikeholdsetterslepet kan tas igjen så fort som mulig og seinest ved utgangen av 2027. Disse medlemmer vil understreke at det er særlig viktig at midlene prioriteres til tiltak som sørger for at banenettet holdes åpent, slik at uforutsette stenginger unngås. Disse medlemmer mener en slik prioritering er avgjørende for å skape forutsigbarhet, ikke minst for næringslivets godstransporter på bane.

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til at Jernbaneverket har pekt på at det minst må



bevilges 210 mill. kroner mer til drift og vedlikehold for at vedlikeholdsetterslepet ikke skal øke i 2015.

Dette medlem vil vise til Senterpartiets alternative budsjett for 2015 der bevilgningen foreslås økt med 400 mill. kroner, til totalt 6 778 mill. kroner for 2015.

#### POST 25 DRIFT OG VEDLIKEHOLD AV GARDERMOBANEN

Komiteen har merket seg at forslag til bevilgning til drift og vedlikehold av Gardermobanen er på 124,9 mill. kroner i 2015, og at dette forslaget innebærer en økning på 11,1 pst. fra saldert budsjett 2014.

#### POST 30 INVESTERINGER I LINJEN

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, har merket seg at forslaget til investeringer i linjen (post 30) er på 8 039,6 mill. kroner i 2015, og at reduksjonen fra 2014 kommer som følge av at prosjekter nærmer seg ferdigstillelse og behøver færre midler.

Flertallet vil påpeke at reduksjonen i post 30 må ses i sammenheng med at Follobanen (post 31) nå er i gang og får en kraftig økning i rammen. Samlet for post 30 og 31 økes investeringene i linjen med 981,9 mill. kroner eller 9,5 pst. fra saldert budsjett 2014, som følge av regjeringens bevilgning og budsjettavtalen mellom samarbeidspartiene. Dette gir en oppfylingsgrad i forhold til NTP 2014–2017 på 56,8 pst. for de to første årene.

Flertallet har merket seg at oppfølgingen av planrammen for Jernbaneverket i Nasjonal transportplan 2014–2017 etter budsjettavtalen mellom samarbeidspartiene er på samlet 53,4 pst. etter to av de fire årene. Det utgjør 2,2 mrd. kroner mer enn planrammen samlet for de to første årene.

Flertallet viser til at budsjettavtalen mellom samarbeidspartiene hvor post 30 får økte beløp, bidrar til at blant annet arbeidet med InterCity-prosjektet kan intensiveres. Økningen vil gå til investeringer i innfartsparkeringsplasser (herunder skilting) og publikumsrettede kollektivtiltak i byområdene. Det vil også gå til økt innsats innenfor InterCity-planlegging for å kunne holde høyt tempo i utbyggingen av IC-strekningene.

Flertallet mener det er et behov for en raskere og bedre utbygging av jernbanenettet, og mener derfor at regjeringens varslede reform for jernbanesektoren, kombinert med effektivisering av planproduksjon og nye utbyggingsstrategier slik som OPS, er gode tiltak som vil bidra til at man lettere når de ambisiøse målene om bedre infrastruktur.

Flertallet viser for øvrig til Prop.1 S (2014–2015) hvor de ulike investeringsprosjektene er gjennomgått i detalj og hvor det går tydelig fram at NTP

blir fulgt opp også på dette området og at nye grep blir tatt for å kunne forsere utbyggingen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet har merket seg at forslag til investeringer i linjen (post 30) er på 8 039,6 mill. kroner i 2015, og at dette forslaget innebærer en reduksjon på 619,9 mill. kroner eller 7,2 pst. fra saldert budsjett 2014.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet er opptatt av å sørge for nødvendig vedlikehold og investeringer til jernbanen. Disse medlemmer vil derfor øke bevilgningen til jernbaneinvesteringer med 110 mill. kroner for 2015 til totalt 8 149,6 mill. kroner.

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til at i et statsbudsjett hvor regjeringen i sitt forslag nedprioriterer jernbaneanfordringene sammenliknet med veiutfordringene, er det helt nødvendig å løfte satsingen på jernbane ytterligere. Dette medlem ser dette både som en strategi for å styrke godstransporten og for å sikre bedre fremkommelighet for reisende med jernbanen. Dette medlem viser til at Senterpartiet foreslår 265 mill. kroner ekstra i sitt alternative budsjett til investeringer på Jernbaneverkets budsjett, som innebærer en total bevilgning på 8 304,625 mill. kroner.

#### *Banestrekninger mv.*

##### Østfoldbanen

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet 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 retning Fredrikstad og Halden. Etter disse medlemmers oppfatning må målet være at dobbeltspor er ferdigstilt til Fredrikstad senest i 2024 og til Halden senest i 2030.

##### Oslo-området

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet 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.

### Kongsvingerbanen og Gjøvikbanen

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet anser Kongsvingerbanen og Gjøvikbanen som to viktige banestrekninger på Østlandet. Etter disse medlemmers oppfatning er det mulig uten altfor store investeringer å utvikle disse banestrekningene til å kunne frakte større transportvolum enn hva situasjonen er i dag. Disse medlemmer er kjent med at passasjertallet på begge banestrekningene har økt de siste årene, til tross for at det er investert relativt begrenset med midler. På begge banestrekningene er det behov for flere kryssingsspor og annen generell opprusting. Etter disse medlemmers oppfatning må målet være å få reisetida Gjøvik–Oslo ned i halvannen time og timesavganger begge veier, og på Kongsvingerbanen må målet være å få bygget ut banen slik at det er mulig å kjøre tog med halvtimesfrekvens, i alle fall på strekningen Årnes–Oslo.

### Vestfoldbanen

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet mener Vestfoldbanen er en svært viktig banestrekning med stort trafikkpotensial. Det er derfor positivt at det legges opp til betydelige utbygginger i 2015, der de største prosjektene er på strekningene Holm–Holmestrand–Nykirke og Farriseidet–Porsgrunn. Etter disse medlemmers oppfatning må målet være at dobbeltspor er ferdigstilt til Tønsberg senest i 2024 og til Skien senest i 2030.

### Bratsbergbanen

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet ønsker å opprettholde togtilbudet på Bratsbergbanen, og styrker posten med 10 mill. kroner til nødvendige infrastrukturiltak på Bratsbergbanen. I tillegg styrker disse medlemmer kap. 1351 Kjøp av transporttjenester med tog med 22 mill. kroner, slik at total bevilgning for å opprettholde togtilbudet på Bratsbergbanen er på 32 mill. kroner.

### Sørlandsbanen

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet er positive til at regjeringen foreslår å øke frekvensen på Sørlandsbanen slik at det oppnås tilnærmet totimersfrekvens mellom Stavanger og Oslo. Disse medlemmer vil også peke på behovet for opprustning av Sørlandsbanen, spesielt gjennom Drangsdalen.

### Jærbanen

Komiteen ber regjeringen se på muligheten for en sammenkobling mellom Ålgårdsbanen og Jærbanen, og at en slik sammenkobling utredes i den al-

lerede pågående utredningen av videreføring av dobbeltsporet på Jærbanen fra Sandnes og sørover.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet mener at Jærbanen bør prosjekteres med dobbeltspor til Egersund. Disse medlemmer foreslår:

«Stortinget ber regjeringen prosjektere med dobbeltspor til Egersund på Jærbanen.»

### Bergensbanen

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet vil understreke viktigheten av at Ringeriksbanen planlegges i tråd med gjeldende NTP, med sikte på at bygging av denne viktige IC-strekningen kan startes opp i 2018. Disse medlemmer vil også peke på behovet for opprustning av Bergensbanen, spesielt bygging av flere kryssingsspor. Etter disse medlemmers oppfatning er det svært gledelig og helt nødvendig at arbeidet med ny tunnel gjennom Ulriken er igangsatt. Når dette prosjektet er gjennomført, er det etter disse medlemmers oppfatning nødvendig å komme i gang med planene for ny jernbanetrasé mellom Voss og Arna, og at dette gjennomføres som et fellesprosjekt med ny E16.

### Dovrebanen

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet ser med bekymring på 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 vil henstille om at de økte bevilgningene til vedlikehold på jernbane prioriteres på strekninger som best ivaretar et samlet stortings målsetting om mer gods på bane.

Videre er disse medlemmer opptatt av at når det nye dobbeltsporet Langset–Kleverud er ferdigstilt, er det viktig å komme videre med dobbeltsporutbyggingen på strekningene Venjar–Langset og Kleverud–Sørli, og videre nordover gjennom Hamar og fram til Lillehammer. Målet er at dobbeltspor er ferdigstilt til Hamar senest i 2024 og til Lillehammer senest i 2030.

### Trønderbanen/Meråkerbanen

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til Innst. 450 S (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023 der en samlet komité understreker betydningen av at det samlede elektrifiserings- og modernise-

ringsprosjektet for Trønder- 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 KVU 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 mener derfor det er viktig at planleggingen av prosjektet gjennomføres så raskt og koordinert som mulig.

#### Nordlandsbanen

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til Innst. 450 S (2012–2013) 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 er kjent med at Jernbaneverket følger dette opp gjennom en teknisk hovedplan for oppgradering av Nordlandsbanens delstrekning Ørtfjell–Mo i Rana (35 km) fra 24 til 30 tonn aksellast. Tiltaket er prioritert inn i Jernbaneverkets handlingsprogram 2014–2017 med følgende ambisjon og forbehold:

«Gitt at tiltaket ikke har for omfattende kostnader og at en får på plass en finansieringsløsning, vil Jernbaneverket anbefale at dette forsøkes innplassert i første planperiode.»

Disse medlemmer mener at å oppgradere toglinjen for å tåle en aksellast på 30 tonn er en forutsetning for å nå produksjonsmålet. Det vil også gi Rana Grubers malmtrafikk en lik vektstandard som dagens malmtrafikk på Ofotbanen.

Disse medlemmer mener videre det er viktig å øke frekvens og tilbudet på Saltenpendelen og at dette er et viktig tiltak for å øke kollektivandelen i Bodø og Salten.

#### Ofofbanen

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, mener at det framtidige behovet for kapasitetsutvidelser på Ofotbanen, ut over det som ligger inne i NTP 2014–2023, må vurderes nærmere i samråd med svenske myndigheter. Prioriteringene på Ofotbanen må ses i nær sammenheng med tilsvarende behov og prioriteringer på svensk side av grensen (Malmbanan). Flertallet

ber om at regjeringen følger opp dette på hensiktsmessig måte overfor svenske myndigheter.

Flertallet har merket seg dobbeltsporutredningen som Jernbaneverket har utarbeidet i samarbeid med det svenske Trafikverket. Flertallet ber om at det planmessig legges til rette for å kunne prioritere ønskede kapasitetsøkende tiltak på Ofotbanen i forbindelse med neste rullering av NTP.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet vil peke på behovet for kapasitetsutvidelse på Ofotbanen, og at det også bør tas høyde for å etablere dobbeltspor på hele strekningen. Disse medlemmer ber derfor regjeringen iverksette nødvendig planlegging av kapasitetsutvidelse på Ofotbanen med dobbeltspor, slik at en eventuell mulig byggestart kan skje i neste NTP-periode.

#### POST 31 NYTT DOBBELTSPOR OSLO–SKI

Komiteen har merket seg at forslag til bevilgning til nytt dobbeltspor Oslo–Ski er på 3 135,1 mill. kroner i 2015. Komiteen har videre merket seg at av disse midlene avsettes det 3 087 mill. kroner til rasjonell oppstart av arbeidet med det nye dobbeltsporet, og 48 mill. kroner til å fullføre byggingen av henstillingskapasitet ved Ski stasjon.

Komiteen er av den oppfatning at bygging av Follobanen er helt sentralt for jernbanetrafikken i Oslo-området, og ser det som svært gledelig at anleggsarbeidene nå er i gang. Etter komiteens oppfatning er Follobanen viktig både for lokaltrafikken fra Follo og Østfold til Oslo, og for InterCity-trafikken fra Halden, øvrige Østfoldbyer og ikke minst togtrafikk fra Europa. Således er Follobanen en svært viktig brikke i den kommende InterCity-satsingen på Østlandet.

#### POST 34 KOMPENSASJON FOR ØKT ARBEIDSGIVERAVGIFT

Komiteen har merket seg at det foreslås bevilget 20,5 mill. kroner til tiltak i jernbaneinfrastrukturen for å kompensere for økt arbeidsgiveravgift i de tre nordligste fylkene. Komiteen har videre merket seg at disse midlene fordeles med 10,5 mill. kroner til Ofotbanen og 10 mill. kroner til Nordlandsbanen.

#### KAP. 4350 JERNBANEVERKET

Komiteen har merket seg at det er foreslått budsjetterte inntekter på 650,617 mill. kroner for Jernbaneverket i 2015.

### 3.14 Kap. 1351 Persontransport med tog

#### *Sammendrag*

(i mill. kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2014 <sup>1</sup>	Prop. 1 S (2014–2015)	Pst. endring 2014/2015
1351	3 047,0	3 196,87	4,9

<sup>1</sup> Ved behandlingen av Prop. 93 S/Innst. 260 S (2013–2014) ble bevilgningen under post 70 økt med 25 mill. kr.

Den foreslåtte økningen fra saldert budsjett for 2014 henger i hovedsak sammen med innføring av nytt togmateriell, innføring av ERTMS på østre linje på Østfoldbanen og flere tilbudsforbedringer, bl.a. på Sørlandsbanen og Trønderbanen.

#### *Komiteens merknader*

Komiteen mener en robust og moderne infrastruktur er viktig for å binde landet sammen og gjøre hverdagen enklere for reisende. Togtilbudet er en viktig del av transportsystemet. Det er derfor nødvendig med et jernbanesystem som kan klare å takle den ventede veksten i transportbehov fremover, særlig i tett befolkede områder.

Komiteen mener det er viktig at økte ressurser til jernbanen fører til økt utbyggingstakt, bedre vedlikehold, økt kapasitet og et mer punktlig togtilbud til befolkningen. Et punktlig transporttilbud med høy komfort er ønsket av de reisende. Når kvaliteten heves, vil både antallet reisende og trafikkinntektene øke.

Komiteen mener at et høyt nivå på statlig kjøp av persontransport med tog er nødvendig for å tilby befolkningen et godt og universelt utformet kollektivtilbud, og for å redusere trengselsproblemer i byområder.

Komiteen viser til at det foreslås bevilget 3 196,9 mill. kroner til statlig innkjøp av persontransporttjenester med tog i 2015, og at dette er en økning på om lag 149,9 mill. kroner eller 4,9 pst. fra saldert budsjett 2014. Komiteen har videre merket seg at Samferdselsdepartementet er i forhandlinger med NSB om forbedringer i togtilbudet i 2015, herunder innføring av nye tog og flere tilbudsforbedringer.

#### TOGTILBUDET

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, mener det er viktig å styrke tilbudet til pendlere, og at flere må få muligheten til velge jernbanen som alternativ i konkurranse med andre transportalternativer. Flertallet mener at en forutsetning for dette er at fleksibiliteten i togtilbudet bedres og at lokaltogtilbud styrkes. Flertallet

viser til budsjettavtalen mellom samarbeidspartiene som gjør at lokaltogtilbudet styrkes med 22 mill. kroner. Lokaltogtilbudet på Bratsbergbanen kan videreføres ved at det settes av 18 mill. kroner til dette formålet. Videre styrkes lokaltogtilbudet ved at Saltenpendelen får økt kapasitet og det settes av 4 mill. kroner til formålet.

Flertallet viser til at budsjettavtalen mellom samarbeidspartiene legger til rette for at flere får mulighet til å velge toget som transportmiddel ved at tilbudet gjøres mer fleksibelt. Flertallet styrker det totale togtilbudet for persontransport noe som blant annet gjør at flere pendlere får mulighet til å reise kollektivt inn og ut av de største byene.

Flertallet vil videre vise til at NSB kjøper inn nye togsett for 2015, og budsjettforslaget innebærer at det nå kan kjøpes inn 31 nye togsett mot 16 som var den opprinnelige planen. Dette vil kunne gi 500 seter istedenfor 250 seter på mange tog i rushtiden. Flertallet mener at dette er en investering som er godt tilpasset trafikkveksten og gir samtidig kapasitetsmulighet til å øke frekvensen på flere strekninger til glede for de reisende. Flertallet viser til at de nye togsettene skal bidra til å øke setekapasiteten i rushtidstrafikken på Østlandet og på Jærbanen.

#### *Østlandet*

Komiteen viser til at ny grunnrutemodell innebærer en overgang til et mer oversiktlig togtilbud med økt frekvens og bedre overgangsmuligheter. Det legges opp til økt frekvens for InterCity-strekningen Skien–Lillehammer med blant annet timesfrekvens i lengre perioder på hverdager. Det legges også opp til bedre frekvens for lokaltog inn mot Oslo. Totalt sett vil den nye ruteplanen gi en betydelig økning i transportkapasiteten inn mot Oslo.

#### *Sørlandsbanen*

Komiteen vil vise til at antall avganger på strekningen Stavanger–Oslo og Oslo–Stavanger blir økt fra 4 til 7 pr. døgn fra medio desember. Dette vil gi kundene et godt og miljøvennlig alternativ til andre transportmidler. Komiteen viser videre til at også Arendalsbanen vil få flere tilkoblingsruter som passer for denne nye ruteordningen.

Komiteen mener at utredningen av Sørvestbanen, som er tilkobling av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen i Gjerstad, er et godt tiltak. Det viser en fremtidsrettet tanke om å få en bedre sammenhengende jernbane fra Oslo til Stavanger, og dette er noe det har vært snakket om i mange år. Komiteen er glad for at utredningen nå er startet opp.

#### *Trønderbanen*

Komiteen viser til at det legges opp til å forlenge togpendelen Steinkjer–Lerkendal. Komiteen viser til at dette vil åpne for et nytt lokaltogmarked sør for Trondheim som vil kunne bidra til å gjøre togtilbudet attraktivt for flere pendlere som også vil kunne redusere noe av presset på vegtrafikken i Trondheims-regionen. Komiteen viser til at forlengelsen av rutetilbudet sør for Trondheim vil gi et gjennomgående togtilbud på strekningen Melhus–Steinkjer med timesfrekvens.

#### *Bratsbergbanen og Saltenpendelen*

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, mener at flere må få muligheten til velge jernbanen som alternativ i konkurranse med andre transportalternativer. Flertallet mener at en forutsetning for dette er at fleksibiliteten i togtilbudet bedres og at lokaltogtilbud styrkes. Flertallet viser til budsjettavtalen mellom samarbeidspartiene som gjør at lokaltogtilbudet styrkes med 22 mill. kroner. Lokaltogtilbudet på Bratsbergbanen kan videreføres ved at det settes av 18 mill.

kroner til dette formålet. Videre styrkes lokaltogtilbudet ved at Saltenpendelen får økt kapasitet og det settes av 4 mill. kroner til formålet.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet ønsker å opprettholde togtilbudet på Bratsbergbanen, og styrker posten med 22 mill. kroner til kjøp av persontransport på strekningen. I tillegg styrker disse medlemmer kap. 1350 post 30 med 10 mill. kroner til nødvendige infrastrukturtiltak på strekningen, slik at total bevilgning for å opprettholde togtilbudet på Bratsbergbanen er på 32 mill. kroner.

Disse medlemmer mener det er viktig å øke frekvens og tilbudet på Saltenpendelen som et tiltak for å øke kollektivandelen. Disse medlemmer har merket seg at flertallet plusser på 4 mill. kroner ekstra på budsjettkapitlet til dette formålet. Disse medlemmer støtter formålet om å øke tilbudet på Saltenpendelen, men mener at det må være mulig å bruke 4 mill. kroner innenfor regjeringens bevilgningsforslag til kjøp av persontransport med tog på hele 3 196,87 mill. kroner til dette formålet.

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til at Senterpartiet ønsker å opprettholde togtilbudet på Bratsbergbanen og styrke tilbudet og frekvensen på Saltenpendelen. Dette medlem viser til at Senterpartiet derfor styrker kap. 1351 Kjøp av transporttjenester med 21,5 mill. kroner for å finansiere disse tiltakene, jf. alternativt budsjett.

### **3.15 Kap. 1354 og 3454 Statens jernbanetilsyn**

#### ***Sammendrag***

Kap.	(i mill. kroner)		
	Saldert budsjett 2014	Prop. 1 S (2014–2015)	Pst. endring 2014/2015
1354	78,8	79,094	0,4
4354	13,0	13,362	2,8

Statens jernbanetilsyn er et forvaltningsorgan. Det utøver kontroll- og tilsynsmyndighet for jernbanevirksomheten, herunder trikk og T-bane, og for taubaner og for park- og tivolivirksomhet

#### ***Komiteens merknader***

Komiteen mener jernbanevirksomheten i Norge skal være kjennetegnet av et høyt og godt sikker-

hetsnivå, og at dette forutsetter at Statens jernbanetilsyn organiserer sin virksomhet på en måte som både ivaretar sikkerhet hos virksomhetsutøverne og egen effektivitet. Komiteen vil derfor understreke tilsynets uavhengige stilling og viktige ansvarsområde.

Komiteen viser til at det foreslås bevilget 79,094 mill. kroner til Statens jernbanetilsyn i 2015. Komiteen slutter seg til forslaget.

### 3.16 Kap. 1360 og 4360 Kystverket

#### Samandrag

(i mill. kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2014	Prop. 1 S (2014–2015)	Pst. endring 2014/2015
1360	2 583,854 <sup>1</sup>	2 711,493	4,9
4360	10,747	11,102	3,3

<sup>1</sup> Ved behandlingen av Prop. 93 S Innst. 260 S (2013–2014) ble bevilgningen på kap. 1360 post 30 økt med 49,4 mill. kr og post 45 redusert med 3,4 mill. kr. Videre ble bevilgningen på kap. 1360 post 30 økt med 10 mill. kr ved behandlingen av Prop. 118 S/Innst. 311 S (2013–2014).

Innføring av nettoordning for budsjettering av meirverdiavgift i statsforvaltninga gjer at budsjettforslaget for 2015 ikkje er direkte samanliknbart med saldert budsjett 2014.

Tilskotet Redningsselskapet vert foreslått flytta frå programkategori Kystforvaltning til programkategori Administrasjon og løyvd med 81,170 mill. kroner (jf. kap. 1300 post 74). Tilskot til kystkultur er foreslått flytta frå programkategori Administrasjon til programkategori Kystforvaltning (jf. kap. 1360 post 1 Driftsutgifter).

Mesteparten av løyvinga under kap. 1360 post 21 Spesielle driftsutgifter på 132 mill. kroner (163,5 mill. kroner før uttrekk av mva.) går til å starte arbeidet med støttefylling for ubåtvraket U-864 som ligg utafor Fedje.

I budsjettet for 2015 er det foreslått løyvd 58 mill. kroner som kompensasjon for auka arbeidsgevaravgift (jf. post 34) og 10,0 mill. kroner i tilskot til hamnesamarbeid (jf. post 71).

#### Merknader frå komiteen

##### POST 1 DRIFTSUTGIFTER

Komiteen viser til at budsjettposten omfattar løyvingar til drift av navigasjonsinstallasjonar, losing, trafikkovervaking og kontroll, transportplanlegging, kystforvaltning, drift og utvikling av staten sin beredskap mot akutt forureining og Kystverket sin administrasjon.

Komiteen vil peika på at Noreg har ei langstrakt kystline der tilhøva ligg svært godt til rette for sjøtransport. Komiteen meiner at sjøtransport er ein viktig del av norsk samferdsle, og vil peika på at sjøen i motsetnad til veg og jernbane er ei gratis transportåre utan trong for store investeringar. Komiteen viser til at sjøtransport stiller høge krav til effektive hamner og godt utbygd landbasert infrastruktur. Komiteen meiner det er viktig å flytta ein større del av godstransporten frå veg til sjø og bane der dette er føremålstenleg og kostnadseffektivt. Komiteen viser til at auka sjøtransport også kan bidra til auka trafikktryggleik på vegnettet. Komiteen

vil i den samanhengen peika på at i NTP 2014–2023 er den gjennomsnittlege årlege ramma til sjøtransport og maritim infrastruktur i perioden 2014–2023 auka med 55 pst. samanlikna med saldert budsjett 2013.

Komiteen har merka seg at forslag til løyving til post 1 Driftsutgifter er på 1 687 mill. kroner, men at løyvinga samla er på 1 821,9 mill. kroner før uttrekk av meirverdiavgifta. Komiteen har merka seg at dette er ein auke på 112,1 mill. kroner samanlikna med saldert budsjett for 2015.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet og Senterpartiet vil leggje til rette for meir gods på sjø. Sjøtransport er særleg eigna til å frakte store godsmengder over lange avstandar der tidsfaktoren ikkje er kritisk. Sjølv om transport med skip er særleg aktuelt for godstransport, vert båt og nytta til persontransport på stader utan vegsamband, og mellom stader der sjøtransport er meir føremålstenleg på grunn av topografiske tilhøve. Desse medlemene viser til Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023, der investeringane til fysiske tiltak knytt til sjøtransport vart løfta høgt. I tilknytning til Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023 vart det lagt fram ein nærskipfartstrategi som skal fremja auka bruk av sjøtransport. Desse medlemene har registrert at regjeringa så langt i svært liten grad har følgd denne opp.

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til Senterpartiets alternative budsjett der det foreslås økte bevilgninger på kap. 1360 slik:

- Post 30 Nyanlegg og større vedlikehold, en økning på 240 mill. kroner
- Post 45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, en økning på 120 mill. kroner
- Post 60 Tilskudd til fiskerihavneanlegg, en økning på 30 mill. kroner

Dette medlem mener det er viktig å følge opp nærskipsfartsstrategien som ble lagt frem av den rød-grønne regjeringen, ved å etablere en egen insentivordning for godstransport til sjøs. Den innrettes slik at det gis en «økobonus» til transportkjøpere som bruker sjøtransport i gitte transportkorridorer. Til dette har Senterpartiet satt av 50 mill. kroner i sitt alternative budsjett som en oppstartsbevilgning.

Dette medlem fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen etablere en egen insentivordning for godstransport til sjøs for å stimulere en overgang av godstransport fra vei til sjø, og som innrettes slik at det gis en «økobonus» til transportkjøpere som bruker sjøtransport i gitte transportkorridorer.»

#### POST 21 SPESIELLE DRIFTSUTGIFTER

Komiteen har merka seg at forslag til løyving for 2015 er på 132 mill. kroner, men at løyvinga samla er på 163,5 mill. kroner før uttrekk av meirverdiavgifta. Komiteen har merka seg at mesteparten av løyvinga går til å starte arbeidet med støttefylling for ubåtvraket U-854 utafor Fedje. Komiteen sluttar seg til forslaget til løyving.

#### POST 30 NYANLEGG OG STØRRE VEDLIKEHALD

Komiteen viser til at budsjettposten omfattar utbygging av hamner, farleier og navigasjonsinstallasjonar. Komiteen har merka seg at forslag til løyving for 2015 er på 582,5 mill. kroner, men at løyvinga samla er på 675 mill. kroner før uttrekk av meirverdiavgifta.

Komiteen har registrert at fordelinga på løyvinga er 173,4 mill. kroner til farleier, 358,3 mill. kroner til fiskerihamner, og at det i tillegg vert sett av 50,8 mill. kroner til navigasjonsinfrastruktur.

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til Senterpartiets alternative budsjett der det foreslås økte bevilgningar på post 30 Nyanlegg og større vedlikehold med 240 mill. kroner.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til at Borg II, som omfattar innseilingen til Borg havn i Fredrikstad og Hvaler kommuner, blir oppstartet i 2015. Flertallet har registrert at farledsprosjektet i indre del av Borg havn (Borg I) har blitt dyrere enn først antatt som følge av at tiltaket har endret seg og at det har blitt påvist større mengder av sterkt forurensende masser. Flertallet er opptatt av at Samferdselsdepartementet gjør en vurdering av hvordan indre del

av Borg havn kan sikres tilstrekkelig dybde og hvordan de forurensede massene skal håndteres, og komme tilbake til saken på egnet måte.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet og Senterpartiet har merka seg at Samferdselsdepartementet ikkje ynskjer å starta opp farleiprojektet i Borg. Med utgangspunkt i den store kostnadsauken i prosjektet, ser desse medlemene det som naudsynt at det blir føreteke ein gjennomgang av prosjekt- og utgreiingsunderlag. Desse medlemene imøteser departementet si tilbakemelding om prosjektet. Desse medlemene har også merka seg at det er sett av midlar til oppstart av Borg II i 2015. Desse medlemene ber om at dette prosjektet blir organisert slik at det blir oppstart ved «snuplass» ved Fuglevikbukta, og slik at ein kjem i gang med naudsynt vedlikeholdsmudring i Borg havn i 2015.

#### POST 34 KOMPENSASJON FOR BORTFALL AV DIFFERENSIERT ARBEIDSGIVARAVGIFT

Komiteen har merka seg at det for 2015 vert foreslått løyvd 58 mill. kroner til tiltak innafor kystforvaltninga i dei tre nordlegaste fylka for å kompensera for auka arbeidsgivaravgift.

#### POST 45 STØRRE UTSTYRSKJØP OG VEDLIKEHALD

Komiteen viser til at budsjettposten omfattar investeringar som overstig 200 000 kroner. Komiteen har merka seg at forslag til løyving for 2015 er på 178,1 mill. kroner, noko som svarar for ei løyving på 200,2 mill. kroner før uttrekk av meirverdiavgifta.

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til Senterpartiets alternative budsjett der det foreslås økte bevilgningar på post 45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold med 120 mill. kroner.

#### POST 60 TILSKOT TIL FISKERIHAMNEANLEGG

Komiteen viser til at budsjettposten omfattar tilskott til fiskerihamneanlegg og går til delfinansiering av kommunale fiskerihamneanlegg etter søknad, og har eit forslag til løyving på 64 mill. kroner i 2015. Komiteen vil peika på at det også blir fremja forslag om romartalsvedtak som gjev departementet moglegheit til å gi tilsegn på inntil 20 mill. kroner ut over løyvinga på posten.

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til Senterpartiets alternative budsjett der det foreslås økte bevilgningar post 60 Tilskudd til fiskerihavneanlegg med 30 mill. kroner.

**POST 71 TILSKOT TIL HAMNESAMARBEID**

Komiteen har merka seg at regjeringa etablerer ein ny post med tilskot for å betre hamnesamarbeidet, og at det for 2015 vert foreslått løyvd 10 mill. kroner til ordninga.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, er fornøyd med at regjeringen allerede i dette budsjettet legger til rette for en tilskuddsordning for å stimulere til bedre utnyttelse av havneinfrastrukturen og mer effektive havner. Flertallet er opptatt av at det blir gjort en samlet

gjennomgang av tilgjengelige virkemidler for å oppnå ønsket utvikling når regjeringens forslag til havnestrategi foreligger. Flertallet vil påpeke at det er viktig at dette arbeidet skjer i nært samarbeid med næringen.

**KAP. 4360 KYSTVERKET**

Komiteen viser til at budsjettposten omfatter refusjoner og inntekter fra eksterne, samt inntekter knyttet til statens beredskap mot akutt forurensning.

Komiteen slutter seg til forslaget til bevilgning.

**3.17 Kap. 1361 og 4361 Samfunnet Jan Mayen og Loran-C****Sammendrag**

(i mill. kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2014	Prop. 1 S (2014–2015)	Pst. endring 2014/2015
1361	44,410	45,242	1,9
4361	5,213	5,385	3,3

Kap. 1361 omfatter driften av Samfunnet Jan Mayen og investerings- og driftsutgifter for navigasjonssystemet Loran-C.

**Komiteens merknader**

Komiteen slutter seg til forslaget til bevilgning.

Komiteen har merket seg at navigasjonssystemet Loran-C har svært få brukere, da satellittnavi-

gasjonssystemet har overtatt de mest sentrale hjelpemidlene for elektronisk navigasjon. Komiteen har videre merket seg at regjeringen vil opprettholde norsk tilstedeværelse på Jan Mayen også etter nedleggelsen av Loran-C-stasjonen på øya, og at en interdepartemental arbeidsgruppe vil vurdere formål og oppgaver ved norsk tilstedeværelse på Jan Mayen etter nedleggelsen.

**3.18 Kap. 1370 Posttjenester****Sammendrag**

(i mill. kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2014	Prop. 1 S (2014–2015)	Pst. endring 2014/2015
1370	270,0	418,0	54,8

Behovet for statlig kjøp av post- og banktjenester for 2015, jf. post 70, bygger på beregninger fra Posten Norge AS og er basert på gjeldende prinsipper for slik beregning.

**Komiteens merknader**

Komiteen viser til at Posten Norge AS er pålagt å utføre leveringspliktige post- og banktjenester, som delvis kan være bedriftsøkonomisk ulønnsomme. Stortinget la ved behandlingen av Meld. St. 18

(2011–2012), jf. Innst. 362 S (2011–2012), til grunn at ulønnsomheten skulle finansieres ved enerettsoverskudd og eventuelt statlig kjøp, forutsatt at en etterregningsordning ble etablert. Behovet for statlig kjøp av post- og banktjenester for 2015 bygger på beregninger fra Posten Norge AS og er basert på gjeldende prinsipper for slik beregning.

Komiteen viser til at det foreslås å bevilge 418 mill. kroner til statlig kjøp, og støtter dette. Videre vi-



ser komiteen til at endelig behov for 2015 vil bli avklart i tråd med etterregningsmodellen.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, har merket seg at utviklingen av samfunnet går i retning av økt digitalisering og mindre behov for distribusjon av papirpost. Mengden av brev under 50 gram har gått betydelig ned i tråd med digitaliseringen, og dette er en utvikling som er forventet å fortsette. Flertallet er av den oppfatning at dette er en ønsket utvikling som vil bety nye tjenester, økt sørvisgrad og en positiv miljøgevinst. Flertallet er fornøyd med at regjeringen tar denne utviklingen på alvor og signaliserer at den vil implementere EUs tredje postdirektiv. Dette betyr blant annet at siste del av postmarkedet blir markedsorientert ved at det også blir åpnet for konkurranse ved distribusjon av forsendelser under 50 gram. En ny postlov som ivaretar kravene i EUs tredje postdirektiv er lagt ut på høring. Flertallet har merket seg at brevmengden på lørdager er ca. 20–25 pst. av en vanlig virkedag og at antall ombringingsdager er foreslått redusert fra 6 til 5 ved at postombringning på lørdager blir avvirket. Dette tiltaket, i henhold til departementets egne beregninger, er forventet å gi en innsparing på ca. 400 mill. kroner.

Flertallet er opptatt av at sparte kostnader ved å kutte postombringning på lørdager kan benyttes til andre samfunnsnyttige oppgaver innenfor samferdselsområdet. Flertallet har registrert at det har vært reist spørsmål knyttet til lørdagsombringning av aviser i de områdene hvor Posten så langt har vært eneste distribusjonsalternativ. Dette er relevant for ca. 15 pst. av avisvolumet. Regjeringen har i høringsbrevet åpnet for innspill på hvordan lørdagsombringning av aviser best kan løses i disse områdene. Flertallet mener det er fornuftig å få kartlagt hvilke behov lørdagsomdelingen av aviser representerer og få belyst og vurdert hvilke alternativer som finnes.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet har registrert at regjeringen har sendt utkast til ny postlov og postforskrift på høring, for å implementere EUs tredje postdirektiv, noe som medfører full liberalisering av postmarkedet.

Disse medlemmer er svært kritiske til dette, og vil peke på at en full liberalisering vil medføre dyrere og dårligere posttjenester for folk og næringsliv, spesielt i distriktene. Disse medlemmer er opptatt av å opprettholde gode og likeverdige posttjenester i hele landet. Spesielt viktig er det at en ivaretar distribusjonen av lokalavisene.

### 3.19 Kap. 1380 og 4380 Nasjonal kommunikasjonsmyndighet

#### *Sammendrag*

(i mill. kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2014 <sup>1</sup>	Prop. 1 S (2014–2015)	Pst. endring 2014/2015
1380	281,6	298,932	6,2
4380	162,7	171,731	5,6

<sup>1</sup> Ved behandlingen av Prop. 93 S/Innst. 260 S (2013–2014) ble bevilgningen under kap. 1380 post 93 økt med 4,4 mill. kr og kap. 4380 økt med 4,4 mill. kr.

Post- og teletilsynet skifter fra 1. januar 2015 navn til Nasjonal kommunikasjonsmyndighet. Kappittelbetegnelse er endret i samsvar med dette.

Til driften av etaten (post 1) foreslås 162,7 mill. kroner, mens det til de to tilskuddsordningene tilskudd til telesikkerhet og beredskap (post 70) og tilskudd til bredbåndsutbygging (post 71) foreslås bevilget henholdsvis 75,8 mill. kroner og 50,0 mill. kroner. Post- og teletilsynets utgifter er i hovedsak forutsatt dekt ved gebyrinntekter, jf. kap. 4380 post 1.

#### *Komiteens merknader*

Komiteen viser til at Post- og teletilsynets hovedoppgaver er å føre tilsyn med markedene for post og elektronisk kommunikasjon og føre kontroll med at regelverket etterleves. Komiteen har merket seg at tilsynet fra 1. januar 2015 endrer navn til Nasjonal kommunikasjonsmyndighet i tråd med at flere av tilsynets kjerneoppgaver er i vekst. Komiteen er opptatt av at ressursbruken blir tilpasset nåværende og fremtidige utfordringer for en sektor med store og raske endringer.

Komiteen ser at kjerneområdene som sikkerhet og beredskap, markedsregulering og forpliktelser i forbindelse med etablering av GAC-sekretariatet

(Governmental Advisory Committee) og arbeidet med å implementere tredje postdirektiv samt ny postlov, vil kreve ressurser.

Komiteen vil påpeke at driften av Post- og teletilsynet er selvfinansierende, med unntak av utgifter til drift av Radiostøykontrollen og utgifter til tilskuddsordningene for telesikkerhet og beredskap og bredbånd. Komiteen vil understreke betydningen av at selvfinansierende tilsynsoppgaver må utføres så effektivt som mulig innenfor det lovverket tilsynet er satt til å håndheve.

#### POST 70 TILSKUDD TIL TELESIKKERHET OG BEREDSKAP

Komiteen ser positivt på at det er foreslått en økning fra saldert budsjett for 2014 til telesikkerhet og beredskap og vil påpeke viktigheten av det helhetlige arbeidet med å gjøre ekomnettene mer robuste og styrke beredskapevnen. Mer ekstremvær i kombinasjon med økt avhengighet og høye forventninger til den elektroniske kommunikasjonen gjør at viktige elementer i det nasjonale transportnettet for elektronisk kommunikasjon må sikres. Komiteen vil påpeke verdien av tilrettelegging for samhandling, slik at alle gode krefter kan bidra til en styrket sikkerhet og beredskap.

#### POST 71 TILSKUDD TIL BREDBÅNDSUTBYGGING

Komiteen har merket seg at regjeringen foreslår å bevilge 50 mill. kroner til tilskuddsordningen for bredbåndsutbygging. Komiteen er opptatt av at bevilgningene blir håndtert slik at de gir best mulig samlet resultat av de midlene som blir tildelt, og at tilskuddstildelingen blir brukt som et insentiv for effektiv bredbåndsutbygging.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til budsjettavtalen mellom samarbeidspartiene, og at denne innebærer en økning på post 71 med 60 mill. kroner til tilskuddsordningen for bredbåndsutbygging. Dette medfører at total støtte blir på 110 mill. kroner.

Flertallet er glad for å se at regjeringen nå jobber frem tydelige mål og fjerner hindre for digital verdiskaping. Flertallet vil understreke at tilgang til digital infrastruktur for alle er vesentlig for god kommunikasjon og vekst i hele landet. Derfor er flertallet godt fornøyd med at det er trukket frem som et satsingsområde med klare mål om høyhastighetsbredbånd til alle deler av landet.

Det understrekes at det er viktig å holde utbyggingskostnadene nede, og flertallet vil spesielt trekke frem viktigheten av en god håndtering og vurdering av graveforskriften (ledningsforskriften), som kan tilrettelegge for mindre kostbare investeringer og

en mest mulig kostnadseffektiv kommersiell utbygging. Flertallet mener at det bør vurderes å sette krav om oppfølging og praktisering av graveforskriften (ledningsforskriften) i forbindelse med fordeling av midler.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet har merket seg at regjeringen har kuttet om lag 100 mill. kroner i bredbåndsbevilgningen over Kommunal- og moderniseringsdepartementets budsjett i 2015. Disse medlemmer er svært kritiske til dette kuttet, og vil understreke at tilgang til digital infrastruktur for alle er viktig for god kommunikasjon og vekst i hele landet. Disse medlemmer vil i sitt alternative budsjett øke post 71 Tilskudd til bredbåndsutbygging med 100 mill. kroner slik at total bevilgning er på 150 mill. kroner for 2015.

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til at regjeringen Solberg kutter i midlene til satsing på høyhastighetsbredbånd i distriktene. Dette innebærer at den opprettholder det «digitale klasse skillet» som i dag finnes mellom dem som har gode bredbåndsløsninger og dem som ikke har det. Dette er særlig problematisk fordi det i større og større grad legges opp til at næringsliv og privatpersoner skal kommunisere med det offentlige på nett.

Dette medlem viser til at Senterpartiet i sitt alternative budsjett foreslår å øke bevilgningene til dette med 165 mill. kroner slik at den totale bevilgningen kommer opp i 215 mill. kroner.

Dette medlem peker på at man er inne i en investeringsfase og at det er en klar målsetting om å innføre «digital allemannsrett» i hele landet. For at folk i alle områder av landet skal ha tilgang til høyhastighetsbredbånd, er det nødvendig at staten tar et ansvar i de områdene hvor det ikke er grunnlag for kommersiell virksomhet. Det at private utbyggere bidrar til bedre dekning når det gjelder høyhastighetsbredbånd, er bra. For å få på plass «digital allemannsrett» i områdene hvor det ikke er grunnlag for kommersiell investering og drift, er det nødvendig at staten styrker innsatsen.

## 4. Oppfølging av Nasjonal transportplan 2014–2023

### Komiteens merknader

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til at oppfølgingen av Nasjonal transportplan etter to av fire år, etter rammeøkningen som følge av budsjettavtalen mellom samarbeidspartiene, er på totalt 48,9 pst. Flert-

tallet viser videre til at regjeringen Stoltenberg II ved inngangen til denne planperioden la frem et forslag til statsbudsjett for 2014 med kun 21,1 pst. oppfyllelse etter ett av fire år, og at differansen mellom disse to budsjettene er på 27,8 prosentpoeng, hvorav 2,4 prosentpoeng kom som følge av regjeringen Solbergs og samarbeidspartiernes økte satsing like etter regjeringsskiftet i 2013. Flertallet har dermed merket seg at statsbudsjettet for 2015, som er samarbeidspartiernes første fullstendig «egne», overoppfyller rammen for Nasjonal transportplan innenfor det enkelte år, men at oppfyllelsen gjennom planperioden er underoppfyllt som følge av regjeringen Stoltenberg IIs svake utgangspunkt ved inngangen til planperioden.

Flertallet viser videre til regjeringens politiske plattform og Prop. 1 S (2014–2015) der det fremgår at regjeringen vil vurdere å «utvikle Nasjonal transportplan i en mer strategisk retning, der Stortinget skal kunne vedta nasjonale planer med mål, rammer, tiltak, finansiering og samfunnsøkonomisk lønnsomhet, mens fagetater og selskap i større grad tar ansvar for detaljer og gjennomføring». I den sammenheng peker flertallet også på at det er viktig at Nasjonal transportplan tilpasses de endringene det arbeides med i forbindelse med etablering av utbyggingsselskap for veg og jernbanereformen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet har merket seg at regjeringen følger opp Nasjonal transportplan 2014–2023, Meld. St. 26 (2012–2013) som regjeringen Stoltenberg II la frem, jf. Innst. 450 S (2012–2013), noe disse medlemmer er tilfreds med. Disse medlemmer har merket seg at den overordnede oppfølgingen av NTP etter to år er på 48,7 pst. i regjeringen Solbergs budsjettforslag.

Disse medlemmer vil imidlertid påpeke at det bare skulle mangle om ikke regjeringen Solberg ikke hadde fulgt opp den vedtatte Nasjonal transportplan. Disse medlemmer vil minne om at regjeringspartiet Høyre lovte 2 mrd. kroner mer årlig i sin alternative Nasjonal transportplan og at regjeringspartiet Fremskrittspartiet lovte hele 45,5 mrd. kroner mer årlig til samferdsel i sin alternative Nasjonal transportplan.

Disse medlemmer konstaterer derfor at regjeringen Solberg hittil ikke har fulgt opp sine egne tidligere lovnader på samferdselssektoren. Disse medlemmer ser derfor frem til at Fremskrittspartiet og Høyre skal begynne å innfri sine egne løfter, og imøteser mer handling fremfor fagre ord i kommende budsjetter.

Disse medlemmer har videre registrert at komiteens flertall, bestående av Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, sier de er

opptatt av å øke satsingen på vegbygging ut over det som ligger i dagens Nasjonal transportplan. Disse medlemmer har registrert at dette flertallets retorikk står i sterk kontrast til dette flertallets reelle veisatsing for 2015, når de foreslår å kutte veibevilningene med 330 mill. kroner for 2015.

## 5. Omtale av særlige tema

### 5.1 Reform av transportsektoren

#### *Utbyggingsselskap for veg*

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til det store behovet for å etablere en effektiv infrastruktur som binder landsdelene sammen og at det er nødvendig å ta nye virkemidler i bruk for å sikre en raskere og mer helhetlig utbygging. Flertallet viser til at Norge kommer dårlig ut ved internasjonale sammenligninger av kvaliteten på infrastruktur. Dårlig utbygget infrastruktur vanskeliggjør utvikling av attraktive bomiljøer i mange deler av landet og hemmer utviklingen av næringsvirksomhet i distriktene.

Flertallet mener det er et behov for en raskere utbygging av både veg- og jernbanenettet. Flertallet mener at etablering av et eget utbyggingsselskap for veg vil legge grunnlag for en mer helhetlig utbygging av transportkorridorer som vil gi en mer effektiv transport av personer og gods mellom landsdelene. Flertallet vil bemerke betydningen av at selskapet er operativt med planlegging og utbygging av konkrete riksvegprosjekter snarest mulig etter etablering. Flertallet viser til at regjeringen på egnet måte vil legge frem for Stortinget et samlet opplegg for selskapet med blant annet styring, finansiering og oppstartsportefølge.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet vil utvikle et moderne og framtidsrettet transportsystem som gjør trafikkutviklinga enklere, raskere og tryggere, med gode kommunikasjoner og transportmuligheter over hele landet. Dette vil bidra til å styrke konkurransekraften til næringslivet og til bedre bymiljø og til regional utvikling. Videre vil disse medlemmer vise 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 har merket at regjeringen lenge har ønsket å etablere et utbyggingsselskap for veg, men vil ikke ta stilling til utbyggingsselskapet ennå, fordi regjeringen hittil ikke har gitt opplysninger eller kommet med informasjon til Stortinget om hvordan organiseringen av dette utbyggingsselskapet skal være. Disse medlemmer ber om at re-

gjeringen kommer tilbake til Stortinget på egnet måte med en grundigere redegjørelse for utbyggingselskapet.

### **Reform av jernbanesektoren**

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, har merket seg at regjeringen legger opp til at jernbanesektoren får en bedre styringsstruktur med en mer forretningsmessig organisasjonsform, tydeligere mål og en sterkere kundeorientering, både når det gjelder person- og godstransport.

Flertallet har merket seg regjeringens påpeking av at reformarbeidet kan gi som resultat at det vil bli flere aktører som vil bidra til at roller og kompetanse kan rendyrkes, eller økt konkurranse og dermed en mer effektiv ressursbruk.

Flertallet slutter seg til at det vil være viktig å lage ordninger som gjør at samfunnet samla sett får en bedre jernbane for de ressursene som går til sektoren. Det er også viktig at organiseringa av Jernbaneverket og NSB AS ses i denne sammenheng.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet mener at regjeringens ønsker om mer konkurranse og oppsplitting av jernbanen er en avsporing av debatten om hvordan jernbanen kan bli bedre og mer effektiv, og frakte flere passasjerer. Disse medlemmer mener at den store utfordringen for jernbanen i Norge er investeringer i ny og bedre infrastruktur og investering i nytt materiell.

Disse medlemmer vil vise til at jernbanen er et integrert og helhetlig system med mange stor driftsfordeler. Disse medlemmer vil videre vise til at erfaringene fra Europa viser at Sveits og Frankrike som er de beste på jernbane, har satsset på å beholde en integrert og offentlig jernbanedrift, mens konkurransen i Sverige og Storbritannia har medført både dårligere togtilbud og dårligere sikkerhet.

Disse medlemmer vil peke på at jernbanen er en viktig del av velferdsstaten vår, og at bl.a. en godt utbygd og velfungerende jernbaneinfrastruktur for å frakte folk og gods er en forutsetning for et produktivt og moderne samfunn. Disse medlemmer vil vise til at det er kostbart å bygge jernbane, men at samfunnet får igjen for det i form av mer effektiv transport, mindre klimautslipp og forurensning og tryggete veier.

Avslutningsvis vil disse medlemmer understreke at Arbeiderpartiet og Senterpartiet selvsagt er for en bedre organisering av strukturen, arbeidsoppgavene og funksjonene mellom Jernbaneverket og NSB, til det beste for samfunnet. Disse medlemmer mener derfor at man bør etablere et helhetlig og

langsiktig perspektiv for å få en bedre jernbane i Norge, og ikke la bedriftsøkonomisk tenking og umiddelbare lønnsomhetstilsyn sette rammene for hvordan jernbanesektoren skal styres.

### **5.2 Program for effektivisering av Jernbaneverket**

Komiteen har merket seg at Jernbaneverket har etablert et effektiviseringsprogram som omfatter alle kjerneområder, inkludert drift og vedlikehold, administrasjon og støtteprosesser og anleggsmarkedet. Formålet med effektiviseringstiltaka både innenfor kjernefunksjonene og støttefunksjonene er å om-disponere midler og produsere mer kostnadseffektivt, slik at Jernbaneverket innenfor et samla budsjett kan sørge for tilfredsstillende nivå på vedlikehold og fornying.

Komiteen har merket seg at effektiviseringsprogrammet har en samla plan for årlig effektiviseringsgevinst på 0,5 mrd. kroner ved utgangen av 2017, og en plan for effektiviseringsgevinster på ca. 1,1 mrd. kroner ved utgangen av 2023.

Komiteen slutter seg til dette.

### **5.3 Effektivisering av planprosessene**

Komiteen viser til at planleggingstid og ressursbruk har økt de siste årene. Med økte bevilgninger følger behov for større planproduksjon. For en del prosjekt er planleggingstiden i dag vesentlig lengre enn 10 år. Lang planleggingstid er et resultat av mange ulike delprosesser som involverer flere sektorer, forvaltningsnivå og myndigheter. Komiteen ser svært positivt på at det nå er satt i gang et arbeid med mål om å halvere den totale planleggingstiden for store samferdselsprosjekt. En effektiv planlegging er avgjørende for å kunne innfri de store ambisjonene for samferdselssektoren.

Komiteen kjenner til at det allerede er iverk-satt ulike tiltak, og vil oppfordre til at effektiviseringsstiltak som kan gjennomføres raskt, blir iverk-satt snarest. Komiteen ser positivt på varslede tiltak som mer aktiv bruk av statlig plan, mer tydelig medvirkning i plansaker samt å sikre riktig bruk av KVV/KS1 for å kunne effektivisere etterfølgende planlegging. I tillegg ser komiteen det som viktig at det også er fortgang i det videre vurderingsarbeidet av hvilke tiltak som ytterligere vil fremme effektive planprosesser. Komiteen er opptatt av at der kommuner eller andre har tilgjengelige planressurser, bør det kunne tas i bruk.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre mener det er særlig viktig at det tas grep for å sikre at de aller viktigste vei- og jernbaneprosjektene planlegges raskt. Flertallet vil

derfor be regjeringen vurdere økt bruk av statlig plan ved planlegging av europaveiprojekt og viktige jernbaneprojekt.

#### 5.4 Anmodningsvedtak

##### Vedtak nr. 30

Komiteen viser til at Stortinget vedtok 26. november 2013 ved behandlingen av Meld. St. 1, Prop. 1 S og Prop. 1 S Tillegg 1/Innst. 2 S (2013–2014):

«Stortinget ber regjeringen planlegge InterCity som ett prosjekt helt frem til Lillehammer, Skien og Halden og vurdere videre planlegging videre mot Göteborg.»

Komiteen har merket seg at det nå er kun 7 pst. av godset som krysser grensen til/fra Göteborg som går på bane. Komiteen ser derfor positivt på det initiativet som statsråden har tatt overfor det svenske Näringsdepartementet, og imøteser konkrete tiltak for å snu en trend som går i gal retning.

## 6. Kommunal- og moderniseringsdepartementet – IKT-politikk – Utdrag fra budsjett-kapitler, samt komiteens merknader til disse

### 6.1 Kap. 541 IKT-politikk

#### Sammendrag

(i mill. kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2014	Prop. 1 S (2014–2015)	Pst. endring 2014/2015
541	18,879	13,450	-28,8

Reduksjonen på kapitlet henger i hovedsak sammen med at driftstilskudd til Nasjonalt kompetansesenter avvikles, jf. post 71 Tilskudd til fri programvare.

#### Komiteens merknader

Komiteen ser det som svært viktig at det tilrettelegges for samfunnsnyttig anvendelse av IKT og for en høy grad av digital deltagelse i samfunnet. Myndighetene må koordinere innsatsen i utviklingen slik at fellesløsninger kan tas i bruk på en god måte der innbyggere og næringsliv møter en effektiv og brukervennlig elektronisk forvaltning. Norge har flere ledende IKT- og teknologiforetak som kan bidra med de beste løsningene innenfor sine områder, og komiteen ser det som viktig at det tilrettelegges for en sterk, nyskapende og konkurransedyktig IKT-næring i Norge.

Komiteen vil påpeke at den digitale informasjonsflyten i årene som kommer vil stille stadig sterkere krav til samordning og samvirke mellom myndigheter, tjenesteutøvere og andre interessenter. Hensynet til effektiv ressursbruk vil øke behovet for mer samordnede tilnærminger til utvikling, forvaltning og drift av nye systemløsninger. De kommende årene vil bruk av og riktige investeringer i IKT potensielt være det største enkeltbidraget til effektivisering og brukerropping av offentlig sektor. Komiteen ser frem til det videre arbeidet med en nasjonal

plan for elektronisk kommunikasjon, og vil påpeke verdien av fortgang i dette arbeidet.

Komiteen mener at en slik plan vil kunne gi det beste grunnlaget for en målrettet utvikling innen IKT. Komiteen ser svært positivt på at regjeringen vil gjennomgå de virkemidlene man har for å legge bedre til rette for rask kommersiell utbygging, både når det gjelder omregulering og tilgang til føringsveier for ledninger. Komiteen imøteser en ordning som både sikrer tilgang over hele landet og som øker bredbåndshastigheten der bredbåndstilbudet er for dårlig. Teknologien og bredbåndsmarkedet er i rask utvikling, derfor ser komiteen det som svært viktig at det legges til rette for en god konkurranse mellom ulike teknologier, tilbydere og forretningsmodeller.

Komiteen vil peke på at Norge er blant de land i verden som har høyest digital deltagelse og kompetanse i befolkningen. Her går imidlertid utviklingen svært raskt, og det er viktig at det ikke skapes et klaseskille mellom de som har tilegnet seg slik kompetanse og de som blir stående utenfor. Komiteen ser derfor positivt på departementets arbeid med å stimulere til å øke kompetansen knyttet til den elektroniske hverdagen og ønsker å trekke frem departementets særskilte fokus på målgruppen over 65 år. Dette er et viktig bidrag til seniorers mulighet til å ta del i fordelene ved den raske teknologiske utviklingen.

Komiteen ønsker å påpeke at for å sikre en god utvikling av vår digitale fremtid er det svært viktig å sørge for tilstrekkelig tilgang på IKT-kompetanse på høyt utdanningsnivå.

## POST 22 – SAMORDNING AV IKT-POLITIKKEN

Komiteen er opptatt av fremdriften i regjeringens satsing på samordning av IKT-politikken og tverrsektorielle tiltak. Komiteen vil påpeke viktigheten av at ny og bedre teknologi stadig gir nye muligheter. Utviklingen går raskt. IKT i samferdselssektoren benevnes i dag vanligvis som ITS – Intelligente transportsystemer. I Nasjonal transportplan er ITS definert som et eget interesseområde, men det er ikke definert noen mål. Komiteen ser positivt på at re-

gjeringen nå arbeider med en helhetlig gjennomgang av ITS, som skal ta stilling til på hvilke områder den nye teknologien kan hjelpe oss til å nå definerte mål innen sikkerhet, framkommelighet, miljø og tilgjengelighet.

Komiteen mener at det må settes et overordnet mål om at ITS inkluderes som en naturlig del av planlegging og investeringsgrunnlag i alle samferdselsprosjekter.

**6.2 Kap. 542 Internasjonalt IKT-samarbeid og utviklingsprogram****Sammendrag**

(i mill. kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2014	Prop. 1 S (2014–2015)	Pst. endring 2014/2015
542	23,832	42,950	80,2

Økningen henger i hovedsak sammen med forslag til økning under post 70 Tilskudd til internasjonale program.

**Komiteens merknader**

Komiteen ser positivt på at Norge er internasjonalt orientert og deltar i det omfattende europeiske samarbeidet på IKT-området. Norges innsats er særlig rettet mot EU og OECD, og det ligger et viktig arbeid med å tilpasse regelverk, finne gode felles løsninger og strategier, der det tilrettelegges for vektleggingen av IKT som driver av bærekraftig økonomisk vekst, innovasjon og jobbskaping. Komiteen viser til at fremveksten av felleseuropeiske elektroniske løsninger i offentlig forvaltning er et viktig bidrag i modernisering og fornying av offentlig sektor.

Komiteen har merket seg at det er en økt bevilgning fra saldert budsjett 2014 som legger opp til god deltakelse i det omfattende europeiske samarbeidet på IKT-områder, herunder statistisk samarbeid og politiske samarbeidsarenaer. Komiteen ser det som viktig at regjeringens mål om aktiv deltakelse opprettholdes og at norsk næringsliv og norske fagmiljøer får dra nytte av den norske deltakelsen i EU-programmer og får internasjonal eksponering. Komiteen vil påpeke verdien av en god koordinering av de ulike norske aktører og politiske ansvarsområder innen internasjonalt IKT-samarbeid, og vil oppfordre til en aktiv bruk av ulike fora som kan bidra til økt samhandling.

**7. Justis- og beredskapsdepartementet – Nødnett – Utdrag fra budsjettkapitler, samt komiteens merknader til disse****7.1 Kap. 456 og kap. 3456 Direktoratet for nødkommunikasjon****Sammendrag**

(i 1 000 kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2014	Prop. 1 S (2014–2015)	Pst. endring 2014/2015
456	1 738,795	1 956,976	12,5
3456	211,470	338,072	59,9

Forslaget til bevilgningsøkning under kap. 456 henger i hovedsak sammen med økning under post 1 Driftsutgifter som følge av at en stadig større del av Nødnett settes i drift. Forslaget til bevilgningsøkning

under kap. 3456 henger i hovedsak sammen med økning under post 1 Brukerbetaling og post 3 Faste refusjoner.

**Komiteens merknader**

Komiteen har registrert at arbeidet med å implementere nødnett i hele landet følger vedtatt plan, og at total investeringsramme for 2015 er forutsatt å være tilstrekkelig for å nå målet om en landsdekkende utbygging av nødnett innen utgangen av 2015. Komiteen har merket seg videre at kostnadene til drift av Nødnett øker som følge av at en stadig større del av nødnettet blir satt i drift, og at disse kostnadene skal dekkes gjennom brukerbetaling innenfor de enkelte etatenes gjeldende budsjetttrammer. Komiteen viser også til Stortingets vedtak våren 2013 om innføring av frivillige i Nødnett, og er fornøyd med at det er satt av midler til håndtering av radioterminaler til disse.

**8. Forslag fra mindretall****Rammeuavhengige forslag****Forslag fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet:***Forslag 1*

Stortinget ber regjeringen foreta en gjennomgang av riksvegferjeregulativet med sikte på en mest mulig rettferdig takstfastsettelse for ulike kjøretøygrupper. Stortinget ber også om at regjeringen ved denne gjennomgangen utreder muligheten for om buss i rute kan fraktes gratis.

*Forslag 2*

Stortinget ber regjeringen videreføre flyruta Fagernes–Oslo innen ordningen med statlig kjøp av flyruter også etter 31. mars 2016. Flyruta inkluderes i anbudsopplegget for regionale flyruter som utlyses i 2015.

*Forslag 3*

Stortinget ber regjeringen videreføre Fagernes lufthavn Leirin som statlig eid flyplass med driftsansvar tillagt Avinor.

*Forslag 4*

Stortinget ber regjeringen utarbeide en handlingsplan for innfartsparkering i de fire største byregionene Oslo, Bergen, Trondheim og Stavanger, for å gjøre vekslingen mellom bil og kollektivtransport bedre.

*Forslag 5*

Stortinget ber regjeringen prosjektere med dobbeltspor til Egersund på Jærbanen.

**Forslag fra Senterpartiet:***Forslag 6*

Stortinget ber regjeringen etablere en egen insentivordning for godstransport til sjøs for å stimulere en overgang av godstransport fra vei til sjø, og som innrettes slik at det gis en «økobonus» til transportkjøpere som bruker sjøtransport i gitte transportkorridorer.

**9. Komiteens tilråding**

Komiteens tilråding til romertall I–XXIV fremmes av Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre.

Komiteens tilråding til romertall XXV–XXVI fremmes av en samlet komité.

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

vedtak:

A

**Rammeområde 17**  
**(Transport og kommunikasjon)**

I

På statsbudsjettet for 2015 bevilges under:

Kapnr.	Post	Formål	Kroner	Kroner
Utgifter				
456		Direktoratet for nødkommunikasjon		
	1	Driftsutgifter .....	679 621 000	

Kapnr.	Post	Formål	Kroner	Kroner
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i> .....	1 277 264 000	
541		IKT-politikk		
	22	Samordning av IKT-politikken, <i>kan overføres</i> .....	9 390 000	
	73	Tilskudd til digital kompetanse .....	3 300 000	
	74	Tilskudd til IKT-standardisering .....	750 000	
542		Internasjonalt IKT-samarbeid og utviklingsprogram		
	1	Driftsutgifter .....	4 596 000	
	70	Tilskudd til internasjonale program, <i>kan overføres</i> .....	38 350 000	
1300		Samferdselsdepartementet		
	1	Driftsutgifter .....	173 667 000	
	21	Spesielle driftsutgifter – utredninger, modernisering av transportsektoren .....	11 977 000	
	30	Miljø-/oljevernbase i Lofoten/Vesterålen .....	40 000 000	
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner .....	36 800 000	
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv. ....	47 700 000	
	72	Tilskudd til samferdselsberedskap .....	2 892 000	
	74	Tilskudd til Redningsselskapet .....	81 170 000	
1301		Forskning og utvikling mv.		
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv. ....	20 220 000	
	50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i> .....	136 991 000	
1310		Flytransport		
	70	Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1311 post 71</i> .....	708 928 000	
1311		Tilskudd til regionale flyplasser		
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1310 post 70</i> .....	36 155 000	
1313		Luftfartstilsynet		
	1	Driftsutgifter .....	193 714 000	
1314		Statens havarikommisjon for transport		
	1	Driftsutgifter .....	63 176 000	
1320		Statens vegvesen		
	23	Drift og vedlikehold av riksveger, trafikant- og kjøretøy-tilsyn m.m., <i>kan overføres, kan nyttes under post 29, post 30, post 31 og post 72</i> .....	10 484 517 000	
	26	Vegtilsyn .....	16 429 000	
	29	Vederlag til OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i> .....	445 903 000	



Kapnr.	Post	Formål	Kroner	Kroner
	30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23, post 29, post 31 og post 72</i> .....	11 862 671 000	
	31	Skredsikring riksveger, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i> .....	929 000 000	
	34	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i> .....	333 000 000	
	35	Vegutbygging i Bjørvika, <i>kan overføres</i> .....	66 885 000	
	36	E16 over Filefjell, <i>kan overføres</i> .....	445 936 000	
	37	E6 vest for Alta, <i>kan overføres</i> .....	416 745 000	
	61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene .....	221 500 000	
	62	Skredsikring fylkesveger, <i>kan overføres</i> .....	580 356 000	
	63	Tilskudd til gang- og sykkelveger, <i>kan overføres</i> .....	85 000 000	
	72	Kjøp av riksvegferjetjenester, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i> .....	694 481 000	
1330		Særskilte transporttiltak		
	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport, <i>kan overføres</i> ....	46 248 000	
	61	Belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. i byområdene, <i>kan overføres</i> .....	1 300 550 000	
	63	Særskilt tilskudd til Førnebubanen .....	25 000 000	
	70	Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen–Kirkenes .....	756 090 000	
1331		Infrastrukturfond		
1350		Jernbaneverket		
	23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i> .....	6 752 626 000	
	25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen, <i>kan overføres</i> ..	124 746 000	
	30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i> .....	8 139 625 000	
	31	Nytt dobbeltspor Oslo–Ski, <i>kan overføres</i> .....	3 135 121 000	
	34	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i> .....	20 500 000	
1351		Persontransport med tog		
	70	Kjøp av persontransport med tog, <i>kan overføres</i> .....	3 218 870 000	
1354		Statens jernbanetilsyn		
	1	Driftsutgifter .....	61 747 000	
	21	Spesielle driftsutgifter – tilsyn med tau- og kabelbaner og tivoli og fornøylesparker .....	17 268 000	
1360		Kystverket		
	1	Driftsutgifter, <i>kan nyttes under post 45</i> .....	1 685 200 000	
	21	Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres</i> .....	131 920 000	

Kapnr.	Post	Formål	Kroner	Kroner
	30	Nyanlegg og større vedlikehold, <i>kan overføres</i> .....	582 511 000	
	34	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i> .....	58 000 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 1</i> .....	178 126 000	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres</i> .....	63 963 000	
	71	Tilskudd til havnesamarbeid .....	10 000 000	
1361		Samfunnet Jan Mayen og Loran-C		
	1	Driftsutgifter .....	45 197 000	
1370		Posttjenester		
	70	Kjøp av post- og banktjenester .....	418 000 000	
1380		Nasjonal kommunikasjonsmyndighet		
	1	Driftsutgifter .....	162 508 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i> .....	10 420 000	
	70	Tilskudd til telesikkerhet og -beredskap, <i>kan overføres</i> ...	75 844 000	
	71	Tilskudd til bredbåndsutbygging, <i>kan overføres</i> .....	110 000 000	
		Totale utgifter		<u>57 279 164 000</u>

Kapnr.	Post	Formål	Kroner	Kroner
<b>Inntekter</b>				
3456		Direktoratet for nødkommunikasjon		
	1	Brukerbetaling .....	249 861 000	
	2	Variable refusjoner .....	53 054 000	
	3	Faste refusjoner .....	34 945 000	
4300		Samferdselsdepartementet		
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet .....	2 479 000	
4313		Luffartstilsynet		
	1	Gebyrinntekter .....	126 637 000	
4320		Statens vegvesen		
	1	Salgsinntekter m.m. ....	178 089 000	
	2	Diverse gebyrer .....	349 683 000	
	3	Refusjoner fra forsikringsselskaper .....	100 000 000	
4322		Svinesundsforbindelsen AS		
4331		Infrastrukturfond		
	85	Avkastning infrastrukturfond .....	871 000 000	

Kapnr.	Post	Formål	Kroner	Kroner
4350		Jernbaneverket		
	1	Kjørevegsavgift .....	34 915 000	
	2	Salg av utstyr og tjenester mv. ....	264 241 000	
	6	Videresalg av elektrisitet til togdrift .....	226 603 000	
	7	Betaling for bruk av Gardermobanen .....	124 746 000	
4354		Statens jernbanetilsyn		
	1	Gebyrer for tilsyn med tau- og kabelbaner og tivoli og fornøylesparker .....	13 349 000	
4360		Kystverket		
	2	Andre inntekter .....	11 102 000	
4361		Samfunnet Jan Mayen og Loran-C		
	7	Refusjoner og andre inntekter .....	5 385 000	
4380		Nasjonal kommunikasjonsmyndighet		
	1	Diverse gebyrer .....	161 578 000	
	51	Fra reguleringsfondet .....	10 000 000	
5619		Renter av lån til Oslo Lufthavn AS		
	80	Renter .....	98 000 000	
5624		Renter av Svinesundsforbindelsen AS		
	80	Renter .....	29 000 000	
		Totale inntekter		2 944 667 000

## II

*Merinntektsfullmakter*

Stortinget samtykker i at Justis- og beredskapsdepartementet i 2015 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
Kap. 456 post 1	Kap. 3456 post 2
Kap. 456 post 45	Kap. 3456 post 2

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

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

## III

*Merinntektsfullmakter*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2015 kan:

1.

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekt under
kap. 1313 post 1	kap. 4313 post 2
kap. 1320 postene 23, 30 og 72	kap. 4320 postene 1, 2 og 3
kap. 1350 postene 23 og 30	kap. 4350 postene 1, 2 og 6
kap. 1350 post 25	kap. 4350 post 7
kap. 1350 post 30	kap. 4350 post 37
kap. 1354 post 21	kap. 4354 post 1
kap. 1360 postene 1 og 45	kap. 4360 post 2 og kap. 5577 post 74
kap. 1361 post 1	kap. 4361 post 7

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

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

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

## IV

*Salg og bortfeste av fast eiendom*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2015 kan selge og bortfeste fast eiendom inntil en verdi av 50 mill. kroner i hvert enkelt tilfelle.

## V

*Fullmakt til forskuttering*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2015 kan inngå avtaler om forskuttering av midler til vegformål utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveginvesteringer, post 31 Skredsikring riksveger, post 36 E16 over Filefjell og post 37 E6 vest for Alta, likevel slik at samlede løpende refusjonsforpliktelser ikke overstiger 4 950 mill. kroner. Forskutteringene skal refunderes uten kompensasjon for renter og prisstigning.

## VI

*Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2015 kan:

1. gjennomføre de investeringsprosjektene som er omtalt i merknadene til kap. 1320 Statens vegvesen i Prop. 1 S (2014–2015) innenfor de kostnadsrammer som der er angitt.
2. forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveginvesteringer, post 31 Skredsikring riksveger, post 34 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, post 36 E16 over Filefjell og post 37 E6 vest for Alta, for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsramme overfor Stortinget, likevel slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 2 700 mill. kroner.

## VII

*Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for drifts- og vedlikeholdsarbeider*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2015 kan forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 23 Drift og vedlikehold av riksveger, trafikant- og kjøretøytilsyn m.m. og post 34 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 5 900 mill. kroner, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 2 500 mill. kroner.

## VIII

*Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for riksvegferjedriften*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2015 kan forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester, slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 7 100 mill. kroner, og slik at forpliktelsene som faller hvert år ikke overstiger 850 mill. kroner.

## IX

*Investering for transporttiltak i fylkene*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2015 kan gi tilsagn om rentekompensasjon tilsvarende en investeringsramme på 3 000 mill. kroner over kap. 1320 Statens vegvesen, post 61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene.

## X

*Regnskapsføring av utgifter*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2015 kan utgiftsføre uten bevilgning tilskudd til driftsutgifter for interimsselskapet for utbyggings-selskap på veg under kap. 1321 Utbyggings-selskap for veg, post 70 Tilskudd til drift, mot tilsvarende innsparing av bevilgningen i statsbudsjettet for 2015 under kap. 1320 Statens vegvesen, post 23 Drift og vedlikehold av riksveger, trafikant- og kjøretøytilsyn m.m.

## XI

*Oslopakke 3*

Stortinget samtykker i at Fjellinjen AS i 2015 får fullmakt til å ta opp lån på inntil 800 mill. kroner i tråd med vilkårene i omtalen under programkategori 21.30 Vegformål i Prop. 1 S (2014–2015).

## XII

*Bestillingsfullmakter*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2015 kan bestille materiell utover gitte bevilgninger, likevel slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1350		Jernbaneverket	
	23, 25 og 30	Drift, vedlikehold og investeringer	1 000 mill. kroner

## XIII

*Tilsagnsfullmakter*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2015 kan gi tilskudd utover gitt bevilgning, men slik at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1350		Jernbaneverket	
	30	Investeringer i linjen	10 mill. kroner

## XIV

*Fullmakt til forskuttering*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2015 kan inngå avtaler om forskuttering av midler til jernbaneformål utover gitt bevilgning på kap. 1350 Jernbaneverket, post 30 Investeringer i linjen, likevel slik at samlede, løpende refusjonsforpliktelser ikke overstiger 200 mill. kroner. Forskutteringene skal refunderes uten kompensasjon for renter og prisstigning.

## XV

*Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2015 kan:

- gjennomføre de investeringsprosjektene som er omtalt i merknadene til kap. 1350 Jernbaneverket i Prop. 1 S (2014–2015) innenfor de kostnadsrammer som der er angitt.
- forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1350 Jernbaneverket, post 30 Investeringer i linjen og post 34 Kompensa-

sjon for økt arbeidsgiveravgift, for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsramme overfor Stortinget, likevel slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 800 mill. kroner.

- forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1350 Jernbaneverket, post 30 Investeringer i linjen, for planlegging av nye investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsrammer overfor Stortinget, likevel slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 2 400 mill. kroner.

#### XVI

##### *Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for drifts- og vedlikeholdsarbeider*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2015 kan forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1350 Jernbaneverket, post 23 Drift og vedlikehold, post 25 Drift og vedlikehold av Gardermobanen og post 34 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 2 500 mill. kroner, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 1 300 mill. kroner.

#### XVII

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

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet, for det materiellet som inngår i statens rammeavtale med NSB AS, i 2015 kan:

- gi NSB AS en restverdigaranti for bokførte verdier på inntil 5 635 mill. kroner.
- gi NSB AS ytterligere restverdigaranti på oppgraderinger og nyinvesteringer innenfor en ramme på inntil 935 mill. kroner.

#### XVIII

##### *Endring i statlige eierposter*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2015 gjennom salg av aksjer eller ved industrielle transaksjoner kan redusere eierskapet i Baneservice AS helt eller delvis.

#### XIX

##### *Fullmakt til overskridelse*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2015 kan overskride bevilgningen under kap. 1360 Kystverket, post 21 Spesielle driftsutgifter, med inntil 70 mill. kroner pr. aksjon dersom det er nødvendig å sette i verk tiltak mot akutt forurensning uten opphold og før Kongen kan gi slikt samtykke.

#### XX

##### *Bestillingsfullmakter*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2015 kan foreta bestillinger utover gitt bevilgning, men slik at samlet beløp for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1360		Kystverket	
	45	Større utstyranskaffelser og vedlikehold	3 mill. kroner

#### XXI

##### *Tilsagnsfullmakter*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2015 kan gi tilskudd utover gitt bevilgning, men slik at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1360		Kystverket	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg	20 mill. kroner

## XXII

*Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2015 kan:

1. gjennomføre de investeringsprosjektene som er omtalt i merknadene til kap. 1360 Kystverket i Prop. 1 S (2014–2015) innenfor de kostnadsrammer som der er angitt.
2. forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1360 Kystverket, post 30 Nyanlegg og større vedlikehold og post 34 Kom-

pensasjon for økt arbeidsgiveravgift, for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsramme overfor Stortinget, likevel slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 500 mill. kroner.

## XXIII

*Overføringer til og fra reguleringsfondet*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2015 kan overføre inntil 10 mill. kroner til eller fra Nasjonal kommunikasjonsmyndighets reguleringsfond.

## B

**Rammeuavhengige forslag**

## XXIV

Stortinget ber regjeringen foreta en gjennomgang av hvordan det kan legges til rette for økt deltakelse fra private aktører når det gjelder drift av Avinors mindre lufthavner.

## XXV

Stortinget ber regjeringen fremme en handlingsplan for økt trafikksikkerhet på vei, og komme til Stortinget med den på egnet måte.

## XXVI

Stortinget ber regjeringen legge inn 20-minutters-avganger på E39 Anda–Lote, senest ved oppstarten av neste anbudsperiode 1. januar 2017.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 2. desember 2014

**Linda C. Hofstad Helleland**

leder og ordf. for kap. 1331, 1361, 4331 og 4361

**Torill Eidsheim**

ordf. for kap. 541, 542, 1314 og 1320 post 36

**Ingebjørg Amanda Godskesen**

ordf. for kap. 1300, unntatt post 74, og 4300

**Hans Fredrik Grøvan**

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

**Nils Aage Jegstad**

ordf. for kap. 1330 postene 60 og 61

**Kjell-Idar Juvik**

ordf. for kap. 1313 og 4313

**Ingvild Kjerkol**

ordf. for kap. 1320 post 30

**Åse Michaelsen**

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

**Sverre Myrli**

ordf. for kap. 1350, 1351, 1354, 4350 og 4354

**Janne Sjelmo Nordås**

ordf. for kap. 1320 postene 31 og 62 og kap. 1370

**Helge Orten**

ordf. for kap. 456, 1320 postene 34, 35, 37 og 72, kap. 1380, 3456, 4320, 4322, 4380 og 5624

**Abid Q. Raja**

ordf. for kap. 1301 og kap. 1330 post 63

**Magne Rommetveit**

ordf. for kap. 1330 post 70 og kap. 1360

**Roy Steffensen**

ordf. for kap. 1320 postene 23, 26 og 61

**Eirin Sund**

ordf. for kap. 1320 post 29

Vedlegg**Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til Stortingets presidentskap, datert 5. november 2014.****Prop. 1 S (2014-2015) for Samferdselsdepartementet - feil i proposisjonen**

Samferdselsdepartementet har oppdaget noen feil i Prop. 1 S (2014-2015). Det gjelder:

- I pkt. 2.1 står det: "For 2015 blir det foreslått å løyve 395,5 mill. kr i kompenserande infrastrukturtiltak i Nord-Noreg og 18 mill. kr i auka kjøp av riksvegferjetenester og kjøp av persontransport med tog." Riktig tall skal være 19,5 mill. kr, ikke 18 mill. kr.
- Nederst på s. 108 er det en ombrekkingsfeil i første spalte. Siste avsnitt skal stå under omtalen i andre spalte av E16 Sandvika – Bergen med tilknytninger. Siste avsnitt i andre spalte blir da: "Innenfor Oslopakke 3 prioriteres midler til å starte utbyggingen av E16 Sandvika – Wøyen i Akershus."
- I tabell 6.7 på s. 215 skal regulariteten for 2011 være 98,6 pst. og ikke 8,6 pst.
- I tabell 7.1 på s. 234 skal summen av forslaget for 2015 til kollektivtiltak være 22 076 505 (tusen kr), ikke 22 076 005.
- I vedlegg 1 om fullmakter som gjelder jernbaneformål (s. 272) opplyses det at terskelverdien for omtale av prosjekter i Prop. 1 S i Nasjonal transportplan 2014-2023 ble økt fra 200 mill. kr til 500 mill. kr for jernbaneprosjekter. Det riktige er at terskelverdien ble økt fra 50 mill. kr til 500 mill. kr.





Trykk: 07 Xpress AS - 2014  
[www.stortinget.no](http://www.stortinget.no)