



Innst. 13 S

(2016–2017)

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

Prop. 1 S (2016–2017) og Prop. 1 S Tillegg 2 (2016–2017)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2017, kapitler under Samferdselsdepartementet, Justis- og beredskapsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet (rammeområde 17)

Innhold

	Side
1. Sammendrag	5
1.1 Oversikt over budsjettforslaget	5
2. Komiteens hovedprioriteringer for rammeområde 17	9
2.1 Stortingets vedtak for rammeområde 17 og oppsummering av forslag	9
2.2 Generelle merknader fra komiteen	13
2.2.2 Generelle merknader fra Høyre og Fremskrittspartiet	14
2.2.3 Generelle merknader fra Arbeiderpartiet	17
2.2.4 Generelle merknader fra Kristelig Folkeparti	25
2.2.5 Generelle merknader fra Senterpartiet	29
2.2.6 Generelle merknader fra Venstre	32
3. Samferdselsdepartementet – budsjettkapitler og komiteens merknader til disse	36
3.1 Kap. 1300 og kap. 4300 Samferdselsdepartementet	36
3.2 Kap. 1301 Forskning og utvikling mv.....	39
3.3 Kap. 1310 Flytransport.....	41
3.4 Kap. 1311 Tilskudd til regionale flyplasser	43
3.5 Kap. 1313 Luftfartstilsynet.....	44
3.6 Kap. 4312 Avinor AS (Inntekter).....	44
3.7 Kap. 4313 Luftfartstilsynet (Inntekter)	45
3.8 Kap. 1314 Statens havarikommisjon for transport.....	45
3.9 Kap. 5619 Renter av lån til Oslo lufthavn AS.....	45
3.10 Kap. 1320 Statens vegvesen.....	45
3.11 Kap. 1321 Nye Veier AS.....	73
3.12 Kap. 1323 Vegtilsyn	75
3.13 Kap. 4322 og 5624 Svinesundsforbindelsen AS.....	75
3.14 Kap 5624 Renter av Svinesundsforbindelsen AS.....	75
3.15 Andre saker.....	75
3.16 Kap. 1330 Særskilte transporttiltak	75
3.17 Kap. 1331 Infrastrukturfond og 4331 Infrastrukturfond	82
3.18 Kap. 1350 Jernbaneverket	82
3.19 Kap. 1351 post 70 Persontransport med tog.....	85
3.20 Kap. 1352 Jernbanedirektoratet.....	86
3.21 Kap. 1354 Statens jernbanetilsyn	90
3.22 Kap. 1356 Bane NOR SF	90
3.23 Kap. 4356 Bane NOR SF-inntektskapittel	91
3.24 Kap. 1360 Kystverket	91
3.25 Kap. 4360 Kystverket.....	96
3.26 Kap. 1361 og 4361 Samfunnet Jan Mayen og Loran-C	96
3.27 Kap. 1370 Posttjenester.....	96
3.28 Kap. 1380 og 4380 Nasjonal kommunikasjonsmyndighet.....	97
4. Kommunal- og moderniseringsdepartementet – IKT-politikk – Utdrag fra budsjettkapitler, samt komiteens merknader til disse	98
4.1 Kap. 541 IKT-politikk.....	98
4.2 Kap. 542 Internasjonalt IKT-samarbeid og utviklingsprogram	99
5. Justis- og beredskapsdepartementet – Nødnett – Utdrag fra budsjettkapitler, samt komiteens merknader til disse	100
5.1 Kap. 456 og kap. 3456 Direktoratet for nødkommunikasjon.....	100

6. Forslag fra mindretall	Side 100
7. Komiteens tilråding	101



Innst. 13 S

(2016–2017)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 1 S (2016–2017), Prop. 1 S Tillegg 2 (2016–2017)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Bevilgninger på statsbudsjettet for 2017, 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, Sverre Myrli, Magne Rommetveit, Eirik Sivertsen og Karianne O. Tung, fra

Høyre, lederen Nikolai Astrup, Torill Eidsheim, Nils Aage Jegstad og Helge Orten, fra Fremskrittspartiet, Tor André Johnsen, Åse Michaelsen og Morten Stordalen, fra Kristelig Folkeparti, Hans Fredrik Grøvan, fra Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, og fra Venstre, Abid Q. Raja, viser til at rammeområde 17 på statsbudsjettet for 2017 omfatter inntekts- og utgiftskapitler under Samferdselsdepartementet, Justis- og beredskapsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Videre viser komiteen til Prop. 1 S Tillegg 2 (2016–2017). Endringene foreslått i Prop. 1 S Tillegg 2 er innarbeidet i det etterfølgende.

Tabellen nedenfor viser budsjettforslaget Prop. 1 S (2016–2017) og Prop. 1 S Tillegg 2 (2016–2017) fra regjeringen Solberg for rammeområde 17.

Oversikt over budsjettkapitler og poster i rammeområde 17

			Prop. 1 S med Tillegg 1–5 (2016–2017)
Kap.	Post	Formål	
Utgifter			
<i>Justis- og beredskapsdepartementet</i>			
456		Direktoratet for nødkommunikasjon	
	1	Driftsutgifter	213 277 000
	21	Spesielle driftsutgifter – infrastruktur Nødnett	335 522 000
	22	Spesielle driftsutgifter – tjenester og produkter	63 653 000
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	359 109 000

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S med Tillegg 1–5 (2016–2017)
<i>Kommunal- og moderniseringsdepartementet</i>			
541		IKT-politikk	
	22	Samordning av IKT-politikken, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 541 post 70</i>	7 138 000
	70	Tilskudd til forvaltningsutvikling og samordning av IKT-politikken, <i>kan nyttes under kap. 541 post 22</i>	6 328 000
542		Internasjonalt IKT-samarbeid og utviklingsprogram	
	1	Driftsutgifter	5 761 000
	70	Tilskudd til internasjonale program, <i>kan overføres</i>	31 300 000
<i>Samferdselsdepartementet</i>			
1300		Samferdselsdepartementet	
	1	Driftsutgifter	192 900 000
	21	Spesielle driftsutgifter – utredninger, modernisering av transportsektoren	12 800 000
	30	Miljø-/oljevernbase i Lofoten/Vesterålen	17 000 000
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	44 000 000
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	54 900 000
	72	Tilskudd til samferdselsberedskap	3 000 000
	74	Tilskudd til Redningsselskapet	83 500 000
1301		Forskning og utvikling mv.	
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	21 100 000
	50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	143 200 000
1310		Flytransport	
	70	Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1311 post 71</i>	815 400 000
1311		Tilskudd til regionale flyplasser	
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1310 post 70</i>	29 300 000
1313		Luffartstilsynet	
	1	Driftsutgifter	220 400 000
1314		Statens havarikommisjon for transport	
	1	Driftsutgifter	72 100 000
1320		Statens vegvesen	
	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>	11 539 400 000
	29	Vederlag til OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	519 000 000
	30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23, post 29, post 31 og post 72</i>	14 581 800 000
	31	Skredsikring riksveger, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	659 000 000
	34	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i>	277 900 000
	35	Vegutbygging i Bjørvika, <i>kan overføres</i>	10 300 000
	36	E16 over Filefjell, <i>kan overføres</i>	508 100 000

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S med Tillegg 1–5 (2016–2017)
	37	E6 vest for Alta, <i>kan overføres</i>	328 700 000
	61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	170 700 000
	62	Skredsikring fylkesveger, <i>kan overføres</i>	687 800 000
	63	Tilskudd til gang- og sykkelveger, <i>kan overføres</i>	100 000 000
	72	Kjøp av riksvegferjetjenester, <i>kan overføres,</i> <i>kan nyttes under post 23 og post 30</i>	1 140 900 000
1321		Nye Veier AS	
	70	Tilskudd til Nye Veier AS	2 075 200 000
	75	Tilskudd til egenkapital	1 000 000 000
1323		Vegtilsyn	
	1	Driftsutgifter	20 800 000
1330		Særskilte transporttiltak	
	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport, <i>kan overføres</i>	78 300 000
	61	Belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. i byområdene, <i>kan overføres</i>	939 700 000
	63	Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter, <i>kan overføres</i>	229 800 000
	64	Belønningsmidler til bymiljøavtaler, <i>kan overføres</i>	170 000 000
	70	Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen-Kirkenes	681 900 000
	75	Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene	502 800 000
1352		Jernbanedirektoratet	
	1	Driftsutgifter	372 100 000
	21	Spesielle driftsutgifter – planer og utredninger, <i>kan overføres,</i> <i>kan nyttes under post 72</i>	200 000 000
	70	Kjøp av persontransport med tog, <i>kan overføres</i>	3 284 500 000
	71	Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 72, post 73 og post 74</i>	6 824 300 000
	72	Kjøp av infrastrukturtenester – planlegging av investeringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 71 og post 73</i>	1 473 000 000
	73	Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer, <i>kan overføres,</i> <i>kan nyttes under post 71, post 72 og post 74</i>	2 347 300 000
	75	Tilskudd til kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i>	66 600 000
	76	Merverdiavgift på kjøp av infrastrukturtenester, <i>kan overføres,</i> <i>kan nyttes under post 71, post 72, post 73 og post 75</i>	4 240 300 000
1354		Statens jernbanetilsyn	
	1	Driftsutgifter	71 700 000
	21	Spesielle driftsutgifter – tilsyn med tau- og kabelbaner og fornøylesinnretninger	19 800 000
1356		Bane NOR SF	
	71	Tilskudd til omstilling	150 000 000
	86	Driftskreditt	150 000 000
	73	Kapitalinnskudd	6 416 000 000
1360		Kystverket	
	1	Driftsutgifter, <i>kan nyttes under post 45</i>	1 711 400 000
	21	Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres</i>	52 900 000

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S med Tillegg 1–5 (2016–2017)
	30	Nyanlegg og større vedlikehold, <i>kan overføres</i>	408 800 000
	34	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i>	88 500 000
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres,</i> <i>kan nyttes under post 1</i>	217 000 000
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres</i>	60 500 000
	71	Tilskudd til havnesamarbeid	10 300 000
	72	Tilskudd for overføring av gods fra veg til sjø, <i>kan overføres</i>	30 000 000
1361		Samfunnet Jan Mayen og Loran-C	
	1	Driftsutgifter	47 400 000
1370		Posttjenester	
	70	Kjøp av post- og banktjenester	272 200 000
1380		Nasjonal kommunikasjonsmyndighet	
	1	Driftsutgifter	194 900 000
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	15 000 000
	70	Tilskudd til telesikkerhet og -beredskap, <i>kan overføres</i>	80 200 000
	71	Tilskudd til bredbåndsutbygging, <i>kan overføres</i>	93 700 000
		Sum utgifter rammeområde 17	67 852 188 000

Inntekter

Inntekter under departementene

3456		Direktoratet for nødkommunikasjon	
	1	Abonnementsinntekter	317 253 000
	2	Refusjoner driftsutgifter	40 253 000
	3	Refusjoner spesielle driftsutgifter – tjenester og produkter	63 756 000
	4	Refusjoner større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	445 000
4300		Samferdselsdepartementet	
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet	2 600 000
4313		Luffartstilsynet	
	1	Gebyrinntekter	137 200 000
4320		Statens vegvesen	
	1	Salgsinntekter m.m.	188 400 000
	2	Diverse gebyrer	424 200 000
	3	Refusjoner fra forsikringsselskaper	105 700 000
4331		Infrastrukturfond	
	85	Avkastning infrastrukturfond	2 053 000 000
4352		Jernbanedirektoratet	
	1	Innbetalinger til Norsk jernbaneskole og Norsk jernbanemuseum .	31 000 000
4354		Statens jernbanetilsyn	
	1	Gebyrer for tilsyn med tau- og kabelbaner og fornøyles- innretninger	14 000 000
4360		Kystverket	
	2	Andre inntekter	11 700 000
4361		Samfunnet Jan Mayen og Loran-C	
	7	Refusjoner og andre inntekter	5 700 000

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S med Tillegg 1–5 (2016–2017)
4380		Nasjonal kommunikasjonsmyndighet	
	1	Diverse gebyrer	600 000
<i>Renter og utbytte mv.</i>			
5619		Renter av lån til Avinor AS	
	80	Renter	50 300 000
5624		Renter av Svinesundsforbindelsen AS	
	80	Renter	20 000 000
		Sum inntekter rammeområde 17	3 466 107 000
		Netto rammeområde 17	64 386 081 000

2. Komiteens hovedprioriteringer for rammeområde 17

2.1 Stortingets vedtak for rammeområde 17 og oppsummering av forslag

Komiteen viser til at det 3. desember 2016 ble inngått avtale om statsbudsjettet for 2017 mellom regjeringspartiene Høyre og Fremskrittspartiet, og Kristelig Folkeparti og Venstre. Det vises til behandlingen av Innst. 2 S (2016–2017) med løse forslag 5. desember 2016, samt til de respektive merknader i denne innstillingen.

Komiteen har merket seg at ved vedtak i Stortinget 5. desember 2016 er netto rammebeløp for rammeområde 17 fastsatt til kroner 65 275 701 000, jf. Innst. 2 S (2016–2017).

Etterfølgende tabell gir en oversikt over budsjettforslaget fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre innenfor vedtatt ramme. Videre framgår budsjettforslagene fra henholdsvis Arbeiderpartiet og Senterpartiet. Endringer i tabellen er i forhold til Prop. 1 S (2016–2017) og Prop. 1 S Tillegg 2 (2016–2017) og viser kapittel og poster der det er endringer sammenliknet med disse.

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S med Tillegg 1–5	H, FrP, KrF, V	A	Sp
Utgifter (i tusen kroner)						
456		Direktoratet for nødkommunikasjon				
	1	Driftsutgifter	213 277	211 578 (-1 699)	213 277 (0)	210 277 (-3 000)
541		IKT-politikk				
	22	Samordning av IKT-politikken	7 138	7 117 (-21)	7 138 (0)	7 138 (0)
542		Internasjonalt IKT-samarbeid og utviklingsprogram				
	1	Driftsutgifter	5 761	5 744 (-17)	5 761 (0)	5 761 (0)
1300		Samferdselsdepartementet				
	1	Driftsutgifter	192 900	187 379 (-5 521)	192 900 (0)	186 900 (-6 000)
	21	Spesielle driftsutgifter – utredninger, modernisering av transportsektoren	12 800	12 727 (-73)	0 (-12 800)	12 800 (0)
	71	Tilskudd til trafikksikkerhets- formål mv.	54 900	60 900 (+6 000)	60 900 (+6 000)	56 900 (+2 000)

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S med Tillegg 1–5	H, FrP, KrF, V	A	Sp
	74	Tilskudd til Redningsselskapet	83 500	83 500 (0)	93 500 (+10 000)	103 500 (+20 000)
1301		Forskning og utvikling mv.				
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafiksikkerhet mv.	21 100	16 038 (-5 062)	21 100 (0)	21 100 (0)
	50	Samferdselsforskning	143 200	142 780 (-420)	193 200 (+50 000)	143 200 (0)
1310		Flytransport				
	70	Kjøp av innenlandske flyruter	815 400	765 400 (-50 000)	765 400 (-50 000)	815 400 (0)
1311		Tilskudd til regionale flyplasser				
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser	29 300	37 500 (+8 200)	37 500 (+8 200)	29 300 (0)
1313		Luftfartstilsynet				
	1	Driftsutgifter	220 400	219 818 (-582)	225 400 (+5 000)	220 400 (0)
1314		Statens havarikommisjon for transport				
	1	Driftsutgifter	72 100	71 909 (-191)	72 100 (0)	72 100 (0)
1320		Statens vegvesen				
	23	Drift og vedlikehold av riksveger, trafikant- og kjøretøytilsyn m.m.	11 539 400	11 477 894 (-61 506)	11 310 400 (-229 000)	11 504 400 (-35 000)
	30	Riksveginvesteringer	14 581 800	14 321 800 (-260 000)	15 352 600 (+770 800)	15 181 800 (+600 000)
	31	Skredsikring riksveger	659 000	609 000 (-50 000)	709 000 (+50 000)	759 000 (+100 000)
	36	E16 over Filefjell	508 100	478 100 (-30 000)	508 100 (0)	508 100 (0)
	61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	170 700	170 700 (0)	0 (-170 700)	170 700 (0)
	62	Skredsikring fylkesveger	687 800	743 800 (+56 000)	787 800 (+100 000)	787 800 (+100 000)
	63	Tilskudd til gang- og sykkelveger	100 000	122 500 (+22 500)	125 000 (+25 000)	100 000 (0)
	64	Fergeutskiftingsprogram elferger	0	0 (0)	100 000 (+100 000)	0 (0)
	72	Kjøp av riksvegferjetjenester	1 140 900	1 143 900 (+3 000)	1 140 900 (0)	1 140 900 (0)
1321		Nye Veier AS				
	70	Tilskudd til Nye Veier AS	2 075 200	2 075 200 (0)	1 900 200 (-175 000)	2 075 200 (0)
	75	Tilskudd til egenkapital	1 000 000	1 000 000 (0)	825 000 (-175 000)	1 000 000 (0)
1323		Vegtilsyn				
	1	Driftsutgifter	20 800	20 750 (-50)	20 800 (0)	20 800 (0)

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S med Tillegg 1–5	H, FrP, KrF, V	A	Sp
1330		Særskilte transporttiltak				
	40	Tilskudd til vare- og lastebiler med nullutslipp	0	0 (0)	0 (0)	100 000 (+100 000)
	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport	78 300	100 900 (+22 600)	100 800 (+22 500)	148 500 (+70 200)
	61	Belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. i byområdene	939 700	1 364 700 (+425 000)	1 198 700 (+259 000)	939 700 (0)
	63	Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter	229 800	229 800 (0)	321 800 (+92 000)	229 800 (0)
	64	Belønningsmidler til bymiljøavtaler	170 000	211 000 (+41 000)	211 000 (+41 000)	170 000 (0)
	65	Pendlerparkering	0	0 (0)	0 (0)	50 000 (+50 000)
	66	Prosjekt med avansert veiprisning	0	0 (0)	0 (0)	10 000 (+10 000)
	75	Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene	502 800	502 800 (0)	0 (-502 800)	502 800 (0)
1350		Jernbaneverket				
	23	Drift og vedlikehold	0	0 (0)	8 391 300 (+8 391 300)	0 (0)
	25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen	0	0 (0)	131 000 (+131 000)	0 (0)
	30	Investeringer i linjen	0	0 (0)	5 811 000 (+5 811 000)	0 (0)
	31	Nytt dobbeltspor Oslo–Ski	0	0 (0)	4 875 300 (+4 875 300)	0 (0)
	34	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift	0	0 (0)	66 600 (+66 600)	0 (0)
	76	Merverdiavgift på kjøp av infrastrukturtenester	0	0 (0)	4 240 300 (+4 240 300)	0 (0)
1351		Persontransport med tog				
	70	Kjøp av persontransport med tog	0	0 (0)	3 394 500 (+3 394 500)	0 (0)
1352		Jernbanedirektoratet				
	1	Driftsutgifter	372 100	370 879 (-1 221)	0 (-372 100)	125 100 (-247 000)
	21	Spesielle driftsutgifter – planer og utredninger	200 000	199 343 (-657)	0 (-200 000)	200 000 (0)
	70	Kjøp av persontransport med tog	3 284 500	3 390 500 (+106 000)	0 (-3 284 500)	3 284 500 (0)
	71	Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold	6 824 300	7 121 899 (+297 599)	0 (-6 824 300)	6 814 300 (-10 000)
	72	Kjøp av infrastrukturtenester – planlegging av investeringer	1 473 000	1 697 000 (+224 000)	0 (-1 473 000)	1 473 000 (0)
	73	Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer	2 347 300	2 467 300 (+120 000)	0 (-2 347 300)	2 597 300 (+250 000)

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S med Tillegg 1–5	H, FrP, KrF, V	A	Sp
	75	Tilskudd til kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift	66 600	66 600 (0)	0 (-66 600)	66 600 (0)
	76	Merverdiavgift på kjøp av infrastrukturtenester	4 240 300	4 406 300 (+166 000)	0 (-4 240 300)	4 240 300 (0)
1354		Statens jernbanetilsyn				
	1	Driftsutgifter	71 700	71 514 (-186)	71 700 (0)	71 700 (0)
	21	Spesielle driftsutgifter – tilsyn med tau- og kabelbaner og fornøyelsesinnretninger	19 800	19 751 (-49)	19 800 (0)	19 800 (0)
1356		Bane NOR SF				
	71	Tilskudd til omstilling	150 000	150 000 (0)	0 (-150 000)	150 000 (0)
	73	Kapitalinnskudd	6 416 000	6 416 000 (0)	0 (-6 416 000)	6 416 000 (0)
	86	Driftskreditt	150 000	0 (-150 000)	0 (-150 000)	150 000 (0)
1360		Kystverket				
	1	Driftsutgifter	1 711 400	1 706 272 (-5 128)	1 711 400 (0)	1 703 400 (-8 000)
	21	Spesielle driftsutgifter	52 900	17 745 (-35 155)	17 900 (-35 000)	52 900 (0)
	30	Nyanlegg og større vedlikehold	408 800	408 800 (0)	563 800 (+155 000)	408 800 (0)
	34	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift	88 500	38 500 (-50 000)	38 500 (-50 000)	88 500 (0)
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg	60 500	60 500 (0)	80 500 (+20 000)	80 500 (+20 000)
	72	Tilskudd for overføring av gods fra veg til sjø	30 000	82 000 (+52 000)	83 000 (+53 000)	50 000 (+20 000)
1361		Samfunnet Jan Mayen og Loran-C				
	1	Driftsutgifter	47 400	47 215 (-185)	47 400 (0)	47 400 (0)
1370		Posttjenester				
	70	Kjøp av post- og banktjenester	272 200	272 200 (0)	272 200 (0)	352 200 (+80 000)
1380		Nasjonal kommunikasjonsmyndighet				
	1	Driftsutgifter	194 900	194 900 (0)	194 900 (0)	189 900 (-5 000)
	71	Tilskudd til bredbåndsutbygging	93 700	138 700 (+45 000)	200 000 (+106 300)	293 700 (+200 000)
1381		FM-nettet				
	71	Opprettholde FM-nettet	0	0 (0)	0 (0)	40 000 (+40 000)
		Sum utgifter	67 852 188	68 739 364 (+887 176)	69 711 588 (+1 859 400)	69 200 388 (+1 348 200)

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S med Tillegg 1–5	H, FrP, KrF, V	A	Sp
Inntekter (i tusen kroner)						
3456		Direktoratet for nødkommunikasjon				
	1	Abonnementsinntekter	317 253	316 318 (-935)	317 253 (0)	317 253 (0)
4300		Samferdselsdepartementet				
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet	2 600	2 592 (-8)	2 600 (0)	2 600 (0)
4313		Luftfartstilsynet				
	1	Gebyrinntekter	137 200	136 812 (-388)	142 200 (+5 000)	137 200 (0)
4320		Statens vegvesen				
	2	Diverse gebyrer	424 200	423 128 (-1 072)	424 200 (0)	424 200 (0)
4350		Jernbaneverket				
	1	Kjørevegsavgift	0	0 (0)	195 200 (+195 200)	0 (0)
	2	Salg av utstyr og tjenester mv.	0	0 (0)	248 500 (+248 500)	0 (0)
	3	Betaling for bruk av gods- terminaler	0	0 (0)	11 500 (+11 500)	0 (0)
	6	Videresalg av elektrisitet til togdrift	0	0 (0)	239 700 (+239 700)	0 (0)
	7	Betaling for bruk av Gardermobanen	0	0 (0)	131 000 (+131 000)	0 (0)
4354		Statens jernbanetilsyn				
	1	Gebyrer for tilsyn med tau- og kabelbaner og fornøyelses- innretninger	14 000	13 959 (-41)	14 000 (0)	14 000 (0)
Sum inntekter			3 466 107	3 463 663 (-2 444)	4 297 007 (+830 900)	3 466 107 (0)
Sum netto			64 386 081	65 275 701 (+889 620)	65 414 581 (+1 028 500)	65 734 281 (+1 348 200)

2.2 Generelle merknader fra komiteen

2.2.1 Generelle merknader fra samarbeidspartiene

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Høgre, Framstegspartiet, Kristeleg Folkeparti og Venstre, syner til budsjettavtalen mellom samarbeidspartia inngått 3. desember 2016, der det for rammeområde 17 inngår aukingar på 1 637,3 mill. kroner og reduksjonar på 685 mill. kroner. Fleirtalet syner til at det i budsjettavtalen er lagt til grunn at prosentsatsen på avbyråkratiserings- og effektiviseringsreforma er auka frå 0,5 til 0,8 pst., og at dette fører til mindre endringar på mange av

postane under rammeområde 17, samla sett på 62,68 mill. kroner. Fleirtalet merkar seg at det betyr ei samla auke på 889,62 mill. kroner.

Fleirtalet vil peike på at statsbudsjettet for 2017, med den påfølgande avtala bidreg til eit grønt skifte i transportsektoren og skapar arbeid, aktivitet og omstilling i ei tid der oljesektoren vil ha ei stadig mindre rolle i norsk økonomi.

Fleirtalet syner til at samferdsle har vore ein prioritet for samarbeidspartia i denne regjeringssperioden. På toppen av eit allereie høgt løyvingnivå har kvart budsjettforlik auka rammene til samferdsle. I regjeringa sitt opplegg er det lagt opp til at Nasjonal transportplan 2014–2023 vert overoppfylt for første

del av planperioda med 4,5 pst., eller nær 9 mrd. kroner. Etter budsjettavtalen aukar overoppfyllinga til 5,1 pst., eller om lag 10,2 mrd. kroner.

Auka satsing på vedlikehald og fornying har vore ein prioritet for fleirtalet i alle budsjett. Budsjettavtalen for 2014 bremsa veksten i forfall på veg- og baneinvesteringar, mens avtalen for 2015 og 2016 reduserte forfallet med fleire milliardar kroner. Fleirtalet er difor tilfreds med at budsjettavtala gjer at forfallet også vert redusert i 2017 med nær to mrd. kroner.

Fleirtalet meiner at like viktig som kor mykje pengar som vert løyva, er korleis løyvinga vert brukt. Difor har fleirtalet vedtatt to grunnleggjande reformer for samferdslektoren, jernbanereforma og vegreforma. Desse har til formål å gje eit bere tilbod til dei reisande, og meir samferdsle for kvar krone. Fleirtalet er godt nøgd med dei resultatane ein kan sjå so langt.

Fleirtalet viser til at samarbeidsavtalen mellom Høgre, Framstegspartiet, Kristeleg Folkeparti og Venstre slår fast at klimaforliket skal verte forsterka.

Fleirtalet vil peike på at statsbudsjettet for 2017, med den påfølgande avtala, bidreg til eit grønt skifte i transportektoren og skapar arbeid, aktivitet og omstilling i ei tid der oljesektoren vil ha ei stadig mindre rolle i norsk økonomi. Fleirtalet vil framheve den kraftige auka i satsinga på kollektivtrafikk. Med dei fire budsjetta som fleirtalet har vore ansvarleg for, har staten sine løyvingar til kollektiv i byområda auka frå 1,8 mrd. kroner i perioden 2010–2013, til 6,3 mrd. kroner i perioden 2014–2017.

Fleirtalet vil også peike på at ved å slå saman Transnova og Enova har det utløyst store, nye løyvingar til miljøvenleg teknologi i transportektoren, der Enova på eit knapt år har tildelt over 800 mill. kroner, meir enn Transnova disponerte i hele sin levetid. Av tiltaka som har fått støtte, kan nemnast utbygging av ladestasjonar langs hovudferdsleåraane, landinfrastruktur for elferjer i Hordaland og Møre og Romsdal, effektiviseringstiltak i skipsfarta og landstraum i hamner.

Fleirtalet vil peike på at det er naudsynt med eit teknologisk skifte for å nå klimamåla i transportektoren. Difor har fleirtalet gjennom budsjettforlika vridd avgiftene i miljøvenleg retning og gått inn for pilotprosjekt med ny teknologi, mellom anna hydrogenferjer.

Fleirtalet syner vidare til at transportnæringa står for store utslepp, men at mange små aktørar gjer at det er få som har dei økonomiske musklane til å ta i bruk ny teknologi. Fleirtalet er difor einige om å etablere ein miljøavtale med tilhøyrande CO₂-fond, i samarbeid med berørte næringsorganisasjonar. Det er eit mål at fondet skal bidra til å kutte klimagassutslappa med 2 millionar tonn CO₂-ekvivalantar innan 2030.

Fleirtalet syner til klimastrategien som transportektane og Avinor har i sitt grunnlagsdokument til Nasjonal transportplan 2018–2029, der biodrivstoff har ei avgjerande rolle for å nå klimamåla innan transportektoren. Fleirtalet syner til at i budsjettavtala er det lagt til grunn ei opptrapping på omsetjingspåbodet for biodrivstoff til 20 pst. i 2020. Dette vil gje kutt på 90 000 tonn CO₂-ekvivalenter i 2017 og 1 million tonn i 2020.

Fleirtalet syner til at godsoverføring frå veg til sjø og bane gjev klimagevinstar, lågare vegslitasje og auka trafikktryggleik. Denne ambisjonen er mål-festa til at 30 pst. av transportarbeidet på veg over 300 km skal flyttast til sjø eller bane innan 2030, og at talet skal være 50 pst. innan 2050. For å nå ambisjonen er det frå 2017 mellom anna etablert ei insensitivordning for overføring, som etter budsjettavtala er på 82 mill. kroner i 2017, og avgiftene på sjøtransporten har vorte lågare.

Det er viktig at fleire vel toget som framkomstmiddel, både for å møte utfordringar knytt til miljø og plassproblematikk i storbyområda. Difor har fleirtalet satsa på auka togtilbod og betre regulering gjennom auka vedlikehald. Det er no over 18 000 fleire togavgangar enn det var før, og NSB har kjøpt inn over dobbelt så mange togsett som det var planlagt å kjøpe inn i 2013.

Fleirtalet meiner at innsatsen for trafikktryggleik må aukast, og syner til at betre vedlikehalde vegar er tryggare vegar. Vidare syner fleirtalet til at det trafikantretta arbeidet er viktig, og at Trygg Trafikk har hatt ein realvekst i sine løyvingar på 35 pst. etter regjeringsskiftet.

Fleirtalet vil peike på at dei fleste vegane er fylkesvegar, og at det er viktig at desse vert rusta opp. Fleirtalet syner til at budsjettavtalane mellom samarbeidspartia har betydd ei overoppfylling av NTP på fylkesvegar på heile 177 pst. og med avtala for 2017 vert også skredsikring på fylkesveg styrka ytterlegare.

2.2.2 Generelle merknader fra Høyre og Fremskrittspartiet

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet mener at gode, effektive og trygge transportsystemer er en forutsetning for verdiskaping i hele landet, økt konkurransekraft og vel-fungerende bo- og arbeidsmarkedsregioner. Utbygging og vedlikehold er blant regjeringens viktigste satsingsområder, og bevilgningene til vei og bane er økt med over 50 pst. siden regjeringen tiltrådte. Disse medlemmer viser til at vedlikeholdsetter-slepet på vei og bane er redusert for første gang på mange tiår, og at satsing på effektiv, trygg og god kommunikasjon videreføres i forslaget til statsbudsjett for 2017. Disse medlemmer mener at ho-

vedferdselsårene i landet må forbedres betydelig i årene fremover. Dette vil blant annet kreve at regjeringens satsing videreføres gjennom høye bevilgninger til vei og bane, effektivisering av planlegging og gjennomføring av prosjekter, forenkling av veinormaler og håndbøker og mer effektiv organisering av jernbanesektoren. Disse medlemmer viser til at regjeringen er godt i gang med dette arbeidet, blant annet gjennom økt bruk av statlig plan i store prosjekter, opprettelse av Nye Veier AS, gjennomføring av jernbanereformen og en mer helhetlig tilnærming til prosjektgjennomføring.

Disse medlemmer viser til at regjeringens satsing på infrastruktur bidrar til høyere aktivitet i norsk økonomi, flere jobber og lavere transportkostnader for bedriftene over hele landet. Regjeringens satsing på vedlikehold krever relativt lite planlegging og kan iverksettes raskt. Det er derfor et effektivt tiltak for å bekjempe arbeidsledighet, og bidrar også til å styrke trafikksikkerheten. Disse medlemmer er tilfreds med at også forslaget til budsjett for 2017 inneholder en tiltakspakke rettet mot de områdene som er mest rammet av nedgangen i oljesektoren.

TRAFIKKSIKKERHETEN STYRKES

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet 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 å nå målet i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet om maksimalt 680 hardt skadde og drepte innen 2018. Disse medlemmer er tilfredse med at ulykkestallene i 2015 ble de laveste siden 1947, men merker seg samtidig at tallene så langt i 2016 har gått i feil retning. Disse medlemmer vil vise til at regjeringens strategi for tryggere veier, økte kontroller av tunge kjøretøy, sammen med det langsiktige holdningsskapende arbeidet og fornying av bilparken, er viktige bidrag for at trenden over tid fortsatt skal være positiv i årene framover.

Disse medlemmer viser til at trafikksikkerhetsmålet skal nås gjennom en kombinasjon av trafikanter-, kjøretøy- og vegtiltak. Disse medlemmer mener at flere møtefrie veier, bedre vedlikehold av veinettet og modernisering av bilparken, er viktige trafikksikkerhetstiltak, og viser til at regjeringens budsjettforslag gir solide bidrag til dette. Disse medlemmer viser til at med regjeringens forslag til statsbudsjett for 2017 vil over halvparten av riksveiene ha fått ny asfalt i løpet av regjeringens fire år. Forsterket midtoppmerking på en rekke veier har bidratt til økt trafikksikkerhet, selv om disse medlemmer vil understreke at tiltaket ikke er til erstatning for møtefrie veier der trafikktallene tilsier at det er nødvendig. Disse medlemmer er tilfreds med at det i 2015 ble etablert nær dobbelt så mange kilo-

meter med forsterket midtoppmerking som i 2013. Forsterket midtoppmerking som virkemiddel gir klare trafikksikkerhetsgevinster, og formålet er å varsle førere som er i ferd med å krysse midtlinjen. Disse medlemmer mener forbikjøring bør være mulig der det er hensiktsmessig og forsvarlig.

Disse medlemmer vil bemerke at ettersom ulykkestallene blir stadig lavere, blir innsatsen rettet direkte mot trafikanter stadig viktigere. Innen trafikanter- og kjøretøyområdet prioriteres kontroll av tunge kjøretøy, særlig vinterutrustning og bremses. Disse medlemmer mener det er viktig å prioritere trafikksikkerhetsmidler på målrettede tiltak med dokumentert effekt, og viser til at regjeringen høsten 2016 fremmet den første stortingsmeldingen om trafikksikkerhet på over 30 år for Stortinget, og at flere effektive tiltak er presentert i denne.

Disse medlemmer mener det er viktig å prioritere infrastruktur som bedrer sikkerheten for barn og unge i trafikken, og vil i den sammenheng peke på at utbygging av gang- og sykkelveier er svært viktige tiltak. Disse medlemmer viser til regjeringens arbeid med å gjøre det enklere og rimeligere for kommuner og fylkeskommuner å legge til rette for mer utvikling av gang- og sykkelstier. Dette gjennom å sikre at man lokalt kan bestemme standard og utforming. Disse medlemmer viser til at det tidligere har vært rigide håndbøker og standarder som har lagt strenge og fordyrende krav til grunn for utvikling av gang- og sykkelstier. Dette har tidligere gjort det vanskeligere for kommunene å realisere gode og praktiske løsninger som skiller myke og harde trafikanter på en god måte. Disse medlemmer er svært tilfredse med at regjeringen har ryddet opp i dette.

TRANSPORTSEKTOREN REFORMERES

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet mener at like viktig som gode økonomiske rammer er måten utbyggingsarbeidet blir organisert på. Utbygging av både vei og bane har i flere tiår vært preget av en stykkevis og delt tilnærming. På tross av noe økte rammer under forrige regjering, ble det gjort lite for å løse dette grunnleggende problemet, samtidig som store deler av de økte rammene kom fra en ukritisk bruk av bompenger. Disse medlemmer viser til at veireformen «På rett vei» ble vedtatt av Stortinget i juni 2015, og at denne vil erstatte stykkevis og delt utbygging med sammenhengende utbygging og finansiering. Disse medlemmer viser til at veiselskapet Nye Veier AS nå er etablert, og vil starte sitt arbeid med utvalgte strekninger på E6, E18 og E39. Disse medlemmer er tilfreds med at selskapet i 2016 ble tilført nødvendige midler for raskt å kunne starte sitt viktige utbyggingsarbeid. Denne innsatsen fortsetter i 2017, og selskapet vil i løpet av året vil kunne starte byg-

gingen av sine tre første prosjekter som til sammen vil sørge for over 80 km med ny, firefelts motorvei. De neste 20 årene skal Nye Veier AS bygge ut 530 km med ny firefelts motorvei. Disse medlemmer viser til at eventuelle kutt i de økonomiske rammen til Nye Veier AS vil kunne redusere fremdrift og i verste fall utsette disse viktige prosjektene. Disse medlemmer vil derfor understreke at finansieringen av Nye Veier AS må være forutsigbar og i tråd med regjeringens langsiktige plan, dersom fellesskapet skal høste gevinstene av det nye selskaps organisering.

Disse medlemmer mener bompengandelen i nye veiprojekter skal reduseres. Regjeringens bompengereform gjør at antallet bomselskaper reduseres fra over femti, til fem. Lavere administrasjons- og finansieringskostnader vil gi effekter som skal komme alle landets bilister til gode, gjennom lavere bomtakster eller endret nedbetalingstid.

Disse medlemmer viser til at jernbanereformen «På rett spor» ble vedtatt av Stortinget i juni 2015, og at denne vil styrke jernbanens konkurransekraft gjennom klarere ansvarsforhold, en sterkere kundeorientering og en mer hensiktsmessig organisering. En mer langsiktig finansiering vil bidra til at jernbanen bygges ut mer effektivt og vedlikeholdes mer forutsigbart. Disse medlemmer merker seg at jernbanereformen utgjør en omfattende omlegging av hele jernbanesektoren, og er tilfreds med at omleggingen går raskt, men forsvarlig, og at de nye selskapsstrukturene vil være etablert fra 1. januar 2017. Disse medlemmer merker seg videre at «Trafikkpakke 1 Sør» og «Trafikkpakke 2 Nord» skal utlyses på anbud i løpet av 2017. Disse medlemmer viser til at evalueringen av konkurranseutsettingen av Gjøvikbanen viste at de reisende hadde fått et bedre og mer kundetilpasset tilbud, høyere passasjertall og lavere kostnader. Disse medlemmer mener derfor at konkurranseutsetting av nye strekninger vil gi de reisende et bedre tilbud enn de har i dag.

FORFALLET PÅ VEI OG BANE REDUSERES

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet bemerker at det har bygd seg opp et betydelig vedlikeholdsetterslep på den norske infrastrukturen. Forfallet har pågått over tiår. Disse medlemmer mener det er like viktig å ta godt vare på den infrastrukturen vi har, som å bygge nytt. Disse medlemmer viser til at regjeringen i 2015 stanset veksten i forfall på vei og bane, og at det i alle påfølgende budsjetter er blitt sikret ytterligere reduksjon i forfallet på vei og bane med mange milliarder kroner.

Disse medlemmer vil fremheve at redusert forfall og høyere standard på jernbanens infrastruktur gir bedre driftsstabilitet og punktligere tog, mens

bedre veivedlikehold og nytt veidekke er av sentral betydning for trafiksikkerhet og framkommelighet.

TRANSPORTSEKTOREN BIDRAR TIL DET GRØNNE SKIFTET

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet vil vise til at Norge har forpliktet seg til å kutte klimautslippene minst 40 pst. innen 2030, sammenlignet med 1990. Transportsektoren er et av fem særlige innsatsområder for dette, jf. Meld. St. 13 (2014–2015).

Disse medlemmer mener at det viktigste bidraget fra transportsektoren kommer gjennom at ny, miljøvennlig teknologi tas i bruk. Disse medlemmer viser til at regjeringens endringer i bilavgiftene har bidratt til verdens hurtigste innføring av null- og lavutslippsbiler, og at det i løpet av 2016 vil være om lag 100 000 nullutslippsbiler på norske veier. Samtidig er en stor del av det øvrige bilsalget ladbare hybridbiler. Disse medlemmer viser til målet fra klimaforliket i 2012, der det fremgår at gjennomsnittlige utslipp fra nye personbiler ikke skal overstige 85 g CO₂/km i 2020, og at allerede i september 2016 var dette tallet 88 g CO₂/km i Norge. Disse medlemmer viser til at en rekke bilfabrikanter har varslet at de vil lansere nye nullutslippsbiler med lengre rekkevidde i alle prisklasser, og at det derfor er grunn til å tro at salget av null- og lavutslippsbiler vil øke kraftig de neste årene. Disse medlemmer viser til at det er svært gunstig å kjøpe, eie og bruke null- og lavutslippsbiler i Norge, og denne politikken er nødvendig og riktig for å nå målet om at det kun skal selges null- og lavutslippsbiler i Norge innen 2025. Disse medlemmer peker på at dersom regjeringens budsjettforslag for 2017 vedtas, vil man kunne nå målsettingen om 85 g allerede i løpet av 2017, og at klimaforliket dermed vil være forsterket på det punktet.

Disse medlemmer mener at Enova er sentral i omstillingen til null- og lavutslipp i transportsektoren, og viser til at Enova på et drøyt år har bevilget om lag 800 mill. kroner til klimatiltak i transportsektoren. Dette er mer enn det Transnova gjorde i hele sin levetid, og viser at sammenslåingen var riktig. Disse medlemmer viser til at Enova har blitt styrket tilsvarende en dobling av tilgjengelige midler gjennom klimateknologifondet siden regjeringsskiftet. Disse midlene går blant annet til utrulling av ladestasjoner langs hovedferdselsårene, hydrogenfyllestasjoner, støttetiltak til ny klimateknologi i skip, ferjer og tungtransport, og til ladeinfrastruktur for ferjesamband. Disse medlemmer viser til at regjeringen har varslet at Enova fra 2018 skal motta faste årlige bevilgninger over statsbudsjettet som tilsvarer en fondskapital i Klimateknologifondet på om lag 100 mrd. kroner i året. Dette vil sikre større for-

utsigbarhet og betydelig økt slagkraft for Enova i årene fremover, og er dermed et svært viktig bidrag i omleggingen til lavutslippssamfunnet.

Disse medlemmer vil videre vise til at det er et mål at flere skal reise med kollektivtransport, sykkel og gange, og at veksten i persontrafikken i de store byområdene skal tas med disse transportformene. I denne sammenheng vises det til at Jernbaneverkets budsjett har økt med over 50 pst. siden regjeringsskiftet, og at regjeringens forslag til satsing på kollektivtransport i storbyområdene i 2017 innebærer at bevilgningene til dette formålet overoppfylles for fjerde år på rad sammenliknet med Nasjonal transportplan 2014–2023. Disse medlemmer viser til at en stor satsing på kollektivtransport er nødvendig for å løse transport- og miljøutfordringene i storbyene. Disse medlemmer vil prioritere hverdagsreisene som gjøres 200 ganger i året, foran de reisene som gjøres 2–3 ganger i året.

Disse medlemmer viser til at et persontogtilbud med høyere frekvens rundt byområdene gjør at flere kan velge toget som transportmiddel. Det går nå rundt 100 flere tog gjennom Oslo enn det gjorde før, og mer enn 18 000 flere avganger. Jernbanen har hatt en kraftig passasjervekst de senere årene. Videre vises det til at regjeringen i budsjettforslaget for 2017 legger til rette for at totalt 125 nye togsett skal bestilles, hvorav 81 skal være levert innen utgangen av 2016. Disse medlemmer merker seg at den rødgrønne regjeringen fremmet et budsjettforslag for 2014 der de kun la til grunn å kjøpe inn 66 togsett. Regjeringen har dermed doblet dette innkjøpet.

Disse medlemmer vil legge til rette for at mer av veksten i godstransporten kan tas av jernbanen eller sjøveien. Bygging av ny infrastruktur og redusert vedlikeholdsetterslep styrker konkurranseevnen til jernbanen. Disse medlemmer viser til at 2015 innebar flere lysglimt for godstransporten på jernbane.

Disse medlemmer viser til at regjeringen har styrket nærskipfartens konkurransekraft gjennom å redusere losberedskapsavgiften og konkurranseutsette tilbringertjenesten av los til og fra lospliktige skip. Videre vil disse medlemmer vise til at regjeringen i budsjettforslaget etablerer en tilskuddsordning for godsoverføring på sjø, som bransjen har pekt på som et godt og målrettet tiltak, og at det er innført en tilskuddsordning for havner som skal bidra til mer effektiv havnestruktur.

LUFTFARTEN EFFEKTIVISERES OG EKOMNETTENE STYRKES

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet viser til at luftfarten er en sentral del av landets infrastruktur. Det må utvikles effektive lufthavner med tilstrekkelig kapasitet.

Disse medlemmer vil fremheve at det gjennomføres store byggeprosjekt på flere av lufthavnene for tiden. Disse medlemmer merker seg at regjeringens utbyttepolitikk for Avinor AS har gitt selskapet forutsigbare rammer for å gjennomføre byggeprosjektene. Disse medlemmer vil også fremheve innføringen av ordningen Connecting Norway som forenkler overgangen for utenrikspassasjerer som mellomlander på Oslo lufthavn på vei til andre destinasjoner, ved at de kan sende bagasjen direkte til sluttdestinasjonen.

Disse medlemmer merker seg at regjeringen ved utlysning av nye FOT-ruteanbud har lagt opp til større fleksibilitet enn tidligere, med den hensikt å øke konkurransen og bedre utnyttelsen av fly og crew som trafikkerer FOT-rutenettet. Disse medlemmer merker seg at det foreløpig ser ut til at disse endringene har medført at Widerøe vil kunne sette opp flere direkteavganger i Nord-Norge.

Disse medlemmer er kjent med at Widerøe vurderer endringer på ruteavganger, der det mot formodning ikke er tilpasset det regionale behovet.

Disse medlemmer viser til at arbeidet med å styrke ekomnettene fortsetter. Både privatpersoner og næringsliv er avhengig av stabile ekomnett, og staten bidrar ekstra i tillegg til alt arbeidet som tilbyderne gjør i sektoren. Disse medlemmer viser til at den gode veksten i bredbånddekningen fortsetter, og at det videre skal tilrettelegges for mest mulig kostnadseffektiv kommersiell utbygging av høyhastighetsbredbånd.

INTELLIGENTE TRANSPORTSYSTEMER (ITS)

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet merker seg at utviklingen av intelligente transportsystemer går svært raskt, og vil understreke viktigheten av at lover og regelverk tilpasses slik at denne utviklingen kan møtes på en offensiv måte. Disse medlemmer vil i den sammenheng vise til at regjeringen har varslet at den i løpet av 2017 vil fremme lovforslag om å åpne for testing av autonome biler på norske veier, og at det alt er åpnet for pilotprosjekt med autonome skip i Trondheimsfjorden. Videre vil disse medlemmer vise til at utbygging av intelligente transportløsninger vil kunne bidra til at en når klimamålene raskere, gjennom mer effektiv køhåndtering, redusert kjøretid og bedre utnyttelse av eksisterende infrastruktur. Disse medlemmer mener at det er avgjørende å satse på dette framover.

2.2.3 Generelle merknader fra Arbeiderpartiet

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet vil utvikle et moderne og framtidrettet transportsystem som gjør trafikkavviklingen enklere, raskere og tryggere. Det skal være gode kommunika-

sjoner og transportmuligheter over hele landet. Disse medlemmer viser til at veger, jernbane, havner og lufthavner bidrar til å binde landet sammen og er avgjørende for næringsutvikling og for at folk skal kunne bo i hele landet. Både distriktenes og byenes behov må derfor ivaretas. Disse medlemmer viser til at en robust infrastruktur med god standard også vil bedre trafikksikkerheten og gjøre at transportsystemet i størst mulig grad kan benyttes av alle. Disse medlemmer viser til at økt fremkommelighet, bedre sikkerhet og miljøhensyn ligger til grunn for Arbeiderpartiets samferdselspolitikk.

Disse medlemmer viser til at Arbeiderpartiet i sitt forslag til statsbudsjett for 2017 foreslår at ramme 17 settes til netto 65 414 581 mill. kroner, en økning sammenlignet med regjeringens forslag på 1 028 500 mill. kroner. Det vises til budsjettforliket hvor den såkalte effektiviseringsreformen økes med 0,3 pst. Disse medlemmer støtter forslaget, men har teknisk valgt å legge kuttene i sin helhet på kap. 2309 post 1, under Finanskomiteens rammeområde. Reelt sett er følgende rammeforslaget 62,7 mill. kroner lavere enn omtalt over.

Disse medlemmer viser til at Arbeiderpartiets forslag til statsbudsjett for 2017 tar utgangspunkt i budsjettforslaget fra regjeringen Solberg, jf. Prop. 1 S (2016–2017). Konkrete endringer på rammeområde 17 i forhold til regjeringens forslag omtales i det kommende.

KLIMA

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at klimaendringene er en av vår tids aller største utfordringer. Transportsektoren står for om lag 1/3 av de samlede norske klimautslippene, og tiltak innen sektoren vil ha stor betydning for reduksjon av utslippene. Disse medlemmer viser til at Stortinget i klimaforliket, jf. Meld. St. 21 (2011–2012) og Innst. 390 S (2011–2012), har vedtatt at all vekst i trafikk i og rundt de store byene skal tas med kollektivtrafikk, sykkelbruk og mer gåing. Disse medlemmer viser til at de vil bidra til økt fremkommelighet og begrensning i lokale utslipp. Disse medlemmer vil derfor understreke viktigheten av å utvikle transportsystemet slik at de miljøskadelige virkningene blir begrenset. Disse medlemmer mener at mobilitet er et gode for samfunnet og den enkelte innbygger. Det er derfor et mål å opprettholde mobiliteten.

Disse medlemmer vil legge vekt på teknologiutvikling, kollektivtransport og utvikling av miljøvennlige transportmidler for å nå målsettingen om kutt i utslipp fra transportsektoren.

Disse medlemmer viser til at det med regjeringens budsjettforslag innen Virkemiddel for gods-

overføring kun er 34,6 pst. NTP-oppfølging 2014–2017.

Disse medlemmer viser til at næringstransporten står for dobbelt så store utslipp som privatbilene. Nullutslippsløsninger blir i stadig større grad tilgjengelige, også innenfor områder som tungtransport og skipsfart, men det finnes i dag ingen omfattende virkemidler for å stimulere til å bytte ut gammel teknologi med klimariktig teknologi. Disse medlemmer viser til Arbeiderpartiets alternative budsjett hvor det foreslås å etablere et CO₂-fond for næringstransporten. Et slikt fond skal gi tilskudd til merkostnader ved investering i null- og lavutslippskjøretøy som går på eksempelvis biodrivstoff, biogass, elektrisitet eller hydrogen. Disse medlemmer viser til Innst. 2 S (2016–2017) hvor følgende forslag er fremmet:

«Stortinget ber regjeringen sette i gang forhandlinger med transportnæringen med sikte på å opprette et CO₂ fond etter modell av NO_x-fondet. Fondet skal omfatte vare- og tungtransporten. Det skal også vurderes om skip og fiskebåter skal omfattes.»

Disse medlemmer viser til at foreløpige tall fra SSB for 2015 dokumenterer at klimagassutslippene fra veitrafikken øker i forhold til året før.

DIGITALISERING

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet mener at digitaliseringen vil endre transportsektoren betydelig i de kommende årene. Det vil kunne endre fundamentalt måten vi tenker om og bruker transportløsninger på i fremtiden. Det vil kunne påvirke både behovet for privatbiler, mulighetene for skreddersøm av kollektive tilbud og mer effektive transportsystemer. Disse medlemmer mener disse problemstillingene må belyses i sin fulle bredde i den kommende nasjonale transportplanen for perioden 2018–2029, slik at mulighetene digitaliseringen gir, kan gi utnyttet best mulig.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til Representantforslag 8:99 S (2015–2016) og Innst. 73 S (2016–2017) om å legge til rette for autonome kjøretøy og skip hvor det foreslås at regjeringen kommer tilbake til Stortinget med en strategi for hvordan Norge og norsk kompetanse kan ta en ledende posisjon innen utviklingen av helt eller delvis selvkjørende biler. For det andre foreslås det at regjeringen tar initiativ til en offentlig utredning (NOU) for å drøfte flere prinsipielt viktige muligheter og utfordringer som følge av ny teknologi.

Disse medlemmer viser til at den teknologiske utviklingen går svært hurtig. Det er derfor avgjørende å sørge for politisk bestemte rammebetingelser som ivaretar mulighetene for utvikling og

begrenser truslene som følge av utviklingen. Disse medlemmer mener at kunnskap er en forutsetning for å lykkes med dette.

SYSSELSETTINGSTILTAK

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet merker seg at selv om ledigheten har økt fra 2015 til 2016, velger regjeringen å redusere på tiltakspakken innenfor samferdselsdepartementets område med over 700 mill. kroner. Disse medlemmer er kritiske til denne prioriteringen, og mener at arbeid til alle er jobb nummer én for den til enhver tid sittende regjering.

Disse medlemmer viser til at landet har svært høy arbeidsledighet med om lag 5 pst. ledighet. Arbeidsledigheten i Norge har steget det siste året. Lavere oljepris har de siste par årene medført lavere aktivitet innen petroleumsrelaterte næringer, og dermed økt arbeidsledighet særlig på Sør- og Vestlandet. I september var det 139 000 arbeidsløse – og det er det høyeste nivået siden 1996. Regjeringen Solberg bruker blant annet skattelette for dem som har mye fra før som tiltak for å fremme vekst. Disse medlemmer mener det er en politikk som først og fremst øker forskjellene i Norge. Disse medlemmer viser til sitt alternative budsjett hvor det fremmes en tiltakspakke med flere tiltak for å skape jobber og vekst i områder med økende ledighet.

Disse medlemmer viser til Arbeiderpartiets tiltakspakke for Sør- og Vestlandet som er rettet spesielt inn for å bidra til aktivitet, kompetanseheving og jobbskaping. Arbeiderpartiet har fremmet en lang rekke tillegg, utover regjeringen Solbergs forslag. Blant flere viktige grep peker disse medlemmer på:

- Bygg og infrastruktur UH-sektoren Sør- og Vestlandet 50,0 mill. kroner
- MIL (Sørlandsrabben) 30,0
- Nye tiltaksplasser Sør- og Vestlandet 80,4
- Nav Ung 20,0
- Styrking Petroleurstilsynet 10,0
- 50 Rekrutteringsstillinger UH på Sør- og Vestlandet 20,0
- Tilpasset utdanningstilbud ingeniører 20,0
- Nye studieplasser Sør- og Vestlandet 25,3
- Fergeutskiftningsprogram elferger 100,0
- Transfer IT 35,0
- Karbonfangst, transport og lagring 150,0
- Søknadsbasert nybygg og rehab. Sør- og Vestlandet 40,0
- Fylkesveier (i tillegg til styrking av fylkeskommunal ramme) 250,0 mill. kroner
- Kompetansereform Rogaland og Hordaland 50,0
- Kulturtiltak Sør- og Vestlandet 49,0
- Akseleratorprogram 60,0
- SUM 989,7 mill. kroner

NTP – NASJONAL TRANSPORTPLAN

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at Arbeiderpartiet i regjering startet tidenes samferdselsløft. De vedtatte nasjonale transportplaner for perioden 2005–2013 har gitt et viktig løft til samferdselssektoren. Planene ble også fulgt opp med årlige bevilgninger over statsbudsjettene.

Disse medlemmer viser til at nivået på Nasjonal transportplan 2014–2023 (Meld. St. 26 (2012–2013)) er historisk høyt med totalt 508 mrd. kroner til drift, vedlikehold og investeringer i perioden. Disse medlemmer viser til at forutsetningen er at det følges opp med årlige bevilgninger over statsbudsjettet.

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).

FRAMDRIFT OG OPPFYLLELSE

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at Nasjonal transportplan i periodene 2005–2009 og 2009–2013 ble overoppfylt. For å sikre fortsatt legitimitet og tillit til planen som prioriteringsverktøy for samferdsel, mener disse medlemmer at det er viktig at rammene for planen innfris for fireårsperioden. Disse medlemmer viser til at regjeringen ikke har fulgt opp NTP på flere viktige områder. Tiltak for trafikksikkerhet, skredsikring, kollektivtransport, universell utforming, miljø- og servicetiltak og tiltak for gående og syklende er alle områder som regjeringen ikke oppfyller de forutsetninger Stortinget la i gjeldende nasjonale transportplan. Videre viser disse medlemmer til at Kystverket ikke har fått mer enn 86,3 av den forutsatte planrammen i perioden, til tross for store udekte behov innenfor sektoren.

Disse medlemmer viser til at budsjettframlegget argumenterer for en overoppfølging av NTP 2014–2017 med 9 mrd. kroner. Det skal bemerkes at av dette beløpet utgjør bevilgninger til Nye Veier om lag halvparten med 4,4 mrd. kroner. Til nå har det ikke blitt bygget en meter vei av selskapet, og det er uklart hvor mye av disse midlene som vil bli benyttet i 2017. Videre er 1,3 mrd. kroner av differansen til NTP kjøp av riksvegfergetjenester, noe som i all hovedsak er knyttet til ren prisstigning. Videre stiller disse medlemmer seg undrende til at tilskuddsordningen for reduserte bompenger skal ha noe som helst med oppfølging av NTP å gjøre; dette er 600 mill. kroner som ikke bidrar til ny, tryggere og bedre infrastruktur i landet. Disse medlemmer viser videre til at bare i løpet av november 2016 har det framkommet i Stavanger Aftenblad og Bergens Tidende kostnadssprekker på kun tre prosjekt som samlet sett er høyere enn de 9 mrd. kroner regjerin-

gen har bevilget ut over NTP. Det er grunn til å stille seg kritisk til oppmerksomheten til samferdselsministeren; det brukes store ressurser i sektoren på å gjennomføre kostbare reformer, mens de store utbyggingprosjektene får betydelige kostnadssprekker. Konsekvensen er at det er en rekke prosjekt som er utsatt og forsinket.

MER EFFEKTIV BOMPENGEINNKREVING OG ØKT BRUKERVENNLIHET

Disse medlemmer viser til Nasjonal transportplan 2014–2023 (Meld. St. 26 (2012–2013)) som regjeringen Stoltenberg II la frem, jf. Innst. 450 S (2012–2013), hvor en sentral målsetting var å effektivisere og øke brukervennligheten på bompengeskilting. Disse medlemmer er fornøyd med at regjeringen har fulgt opp de mest sentrale elementene som var:

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

Disse medlemmer viser til det i Nasjonal transportplan 2014–2023 (Meld. St. 26 (2012–2013)) ble varslet at en skulle arbeide videre med å utrede de økonomiske og administrative konsekvensene av et brikkepåbud for alle kjøretøy når ordningen for tunge kjøretøy er behandlet av Stortinget. Det legges videre opp til å vurdere utvidelse av brikkepåbudet når de nødvendige avklaringene om anonymitet foreligger. Disse medlemmer er kritisk til at regjeringen ikke har fulgt opp dette arbeidet.

PLANLEGGING

Halvering av planleggingstiden, effektivisering av innsigelsesordningen og bruk av tidsfrister

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at regjeringen Stoltenberg slo fast at det bør være en politisk målsetting å redusere den totale planleggingstiden for store samferdselsprosjekter fra ti til fem år. Disse medlemmer viser til at det i Nasjonal transportplan 2014–2023 (Meld. St. 26 (2012–2013)) er en målsetting om å halvere den totale planleggingstiden for store samferdselsprosjekter. I NTP er det angitt en rekke forslag til tiltak på kort sikt.

Disse medlemmer kan ikke se at regjeringen Solberg har utført noen systematisk kartlegging av tidsbruken i samferdselsprosjekter. Den kunnskapen regjeringen ikke har hentet inn, er det mulig å hente fram i andre kilder.

I en rapport fra Norconsult 2016 på oppdrag fra NHO kommer det fram at samferdselsprosjekter over tid blir dyrere og dyrere. Som en av flere årsaker nevnes blant annet for lang planleggingstid. Ytterligere en rapport fra Vista analyse i 2016 på oppdrag fra NHO peker på at planleggingstiden i samferdselsprosjekter er for lang, og at det er bred politisk enighet om at planleggingstiden skal ned. Disse medlemmer er enig i det og viser til regjeringens politiske plattform hvor dette budskapet gjentas. Disse medlemmer mener det er på tide at dette implementeres raskt og mener regjeringen er for passiv.

Disse medlemmer viser til at regjeringen har gått høyt på banen med retorikk om at alt skal gjøres mye raskere enn før. Disse medlemmer viser til svar på budsjettspørsmål nr. 36 og 66 som viser at mange prosjekter som er hjemlet i NTP ikke er fulgt opp, eller er forsinket, eksempelvis:

Prosjekt	Planleggingsstatus
E16 Herbergåsen–Nybakk	Det er stor kostnadsøkning i prosjektet. Statens vegvesen jobber med løsninger som kan redusere kostnadene.
E16 Eggemoen–Jevnaker–Olum	Vedtatt reguleringsplan og lokalpolitiske vedtak om opplegg for bompengefinansiering foreligger. Vedtaket til Jevnaker kommune er imidlertid ikke i tråd med gjeldende retningslinjer og føringer for bompengefinansiering, som medfører behov for nærmere avklaringer før KS2 kan startes opp.
Rv 23 Oslofjordforbindelsen	Vedtatt reguleringsplan foreligger, men det er ennå ikke avklart om det skal bygges bru eller nytt tunneløp. Endrede krav til stigningsgrad på tunneler gjør bygging av ny parallell tunnel krevende. Det jobbes med å finne løsninger.
E39 Betna–Vinjeøra–Stormyra	Det foreligger ikke tilstrekkelig planavklaring. Vedtak av reguleringsplan for siste delstrekning ventes å foreligge i løpet av desember 2016. Deretter skal det gjennomføres ekstern kvalitetssikring (KS2).

Prosjekt	Planleggingsstatus
E39 Ørskogfjellet, krabbefelt	Pga. kostnadsøkninger er prosjektomfanget redusert. Reguleringsplan med redusert omfang ble vedtatt i juni 2016.
E16 Sætre- og Bjørkhaugtunnelene, ekstra tunnellop	Kostnadsbehovet er ikke så stort som lagt til grunn i NTP 2014–2023 pga. lavere trafikk enn tidligere forutsatt.
Rv. 3 Østerdalen	Prosjektet som omfatter flere delstrekninger, har ikke vedtatte reguleringsplaner.
E136 Oppland grense–Rødstøl	Prosjektet har ikke vedtatt reguleringsplan. Reguleringsplan ventes vedtatt høsten 2017.
E6 Selli–Asp	Stor kostnadsøkning i prosjektet. Det foreligger vedtatt reguleringsplan.
E6 Kråkmofjellet sør	Prosjektet har ikke vedtatt reguleringsplan. Blir antagelig vedtatt i løpet av 2016.
E6 Omlegging forbi Ballangen sentrum	Det foreligger vedtatt reguleringsplan.

Disse medlemmer synes det er passivt, og etterspør en raskere oppfølging av forslagene i NTP. Disse medlemmer konstaterer at regjeringen til tross for høye riksvegbevilgninger ikke evner å oppfylle første fire års plan i Nasjonal transportplan 2014–2023 når det gjelder vegstrekninger.

Arbeiderpartiet vil videreføre den satsingen på veg, jernbane, luftfart og havner vi startet i regjeringen og følger derfor opp med nødvendige bevilgninger i Arbeiderpartiets alternative statsbudsjett.

Disse medlemmer foreslår følgende endringer til regjeringens forslag:

Kap.	Post	Tekst	Mill. kr.
1300	21	Samferdselsdepartementet, reform- og konsulentkostnader	-12,8
1300	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål: Trygg trafikk og lokale trafikksikkerhetstiltak	6
1300	74	Tilskudd Redningsselskapet, ny redningsskøyte Nord-Norge	10
1301	50	Samferdselsforskning: klima, trafikksikkerhet, digitalisering	50
1310	70	Kjøp av innenlandske flyruter, redusert kostnad i anbud	-50
1311	71	Tilskudd til regionale flyplasser, tårntjeneste Notodden	8,2
1313	1	Luftfartstilsynet, driftsutgifter flere tilsyn mv	5
4313	1	Luftfartstilsynet, gebyrinntekter økes, jf. kap. 1313/1	-5
1320	23	Statens vegvesen, administrative kutt, konsulentbruk mv.	-229
1320	30	Riksveginvesteringer, bymiljøavtaler	608
1320	30	Etatsutgifter	-25
1320	30	E18 Retvet–Vinterbro, planlegging	20
1320	30	E39 Betna–Stormyra, anleggsstart	20
1320	30	E8 Breivika, anleggsstart	40
1320	30	E6 Brenna–Brattås Lien, anleggsstart	60
1320	30	E16 Arna–Voss (Stanghelle–Voss), planlegging	12,8
1320	30	Rv 19 Moss, planlegging	10

Kap.	Post	Tekst	Mill. kr.
1320	30	Fornyning, tunnelsikkerhet	25
1320	31	Skredsikring riksveger	50
1320	36	E16 Turtnes–Øye, anleggsstart	30
1320	36	E16 Varpe bru–Otrøosen–Smedalsosen, redusert behov 2017	-30
1320	61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	-170,7
1320	62	Skredsikring fylkesveger	100
1320	63	Tilskudd til gang- og sykkelveger	25
1320	64	Fergeutskiftingsprogram i fylkene, elferger	100
1321	70	Tilskudd til Nye Veier AS	-175
1321	75	Tilskudd til egenkapital Nye Veier AS	-175
1330	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport, TT-ordning	22,5
1330	61	Belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. i byområdene	259
1330	63	Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter	92
1330	64	Belønningsmidler til bymiljøavtaler, Trondheim	41
1330	75	Tilskudd, reduserte bompengetakster utenfor byområdene	-502,8
1350	23/ 30	Ekstra midler til konkrete jernbaneformål: drift og vedlikehold, planlegging og investeringer	850
1352/ 1356	Div.	Reduserte utgifter jernbanereform	-400
1351	70	Økt kjøp togtransport, herunder rabatt Gjøvikbanen	110
1360	21	Kystverket, spesielle driftsutgifter	-35
1360	30	Kystverket, nyanlegg og større vedlikehold	130
1360	30	Andenes fiskerihavn, anleggsstart	25
1360	34	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, Leirpollen forsinket	-50
1360	60	Tilskudd, fiskerihavneanlegg	20
1360	72	Tilskudd, overføring gods fra veg til sjø	53
1380	71	Tilskudd, bredbåndsutbygging	106,3
Sum endringer			+ 1028,5

Disse medlemmer merker seg at regjeringen ønsker å redusere bevilgningene til viktige formål sammenlignet med saldert budsjett 2016, Selv om regjeringen viser til at Nasjonal transportplan er overopplyst, med regjeringens forslag til 2017-budsjett, viser Arbeiderpartiet til at regjeringen har systematisk nedprioritert en rekke viktige områder fra gjeldende transportplan, jf. tabellene 5.1, 5.2, 5.16 og 5.41 i budsjettproposisjonen. Det gjelder områder som:

- Kystverket, oppfølgingsgrad 86,3 pst.
- Virkemidler for godsoverføring, oppfølgingsgrad 34,6 pst.
- Sjøtrafikksentraler, oppfølgingsgrad 91,7 pst.
- Fiskerihavner og tilskudd til kommunale fiskerihavneanlegg 96 pst.
- Farleder 76,2 pst.
- Riksveginvesteringer oppfølgingsgrad 91,1 pst.

- Skredsikring fylkesveger oppfølgingsgrad 91,3 pst.
- Skredsikring riksveg 91,1 pst.
- Bymiljøavtaler oppfølgingsgrad 14,4 pst.
- Utbedringstiltak, oppfølgingsgrad 87,3 pst.
- Tiltak for gående og syklende, oppfølgingsgrad 82,4 pst.
- Trafikksikkerhetstiltak, oppfølgingsgrad 72,2 pst.
- Miljø- og servicetiltak, oppfølgingsgrad 54,5 pst.
- Kollektivtrafikk og universell utforming 71 pst.

I tillegg skal det bemerkes at det av tabell 5.29 framgår at Nytt dobbeltspor Oslo–Ski har en oppfølgingsgrad på 100,4 pst. Av svar på budsjettsspørsmål 662 fra Arbeiderpartiet går det fram at «Til sammen er bevilgningsbehovet for nytt dobbeltspor Oslo–Ski i perioden 2018–2023 på om lag 11,6 mrd. kroner, som er om lag 4,7 mrd. kroner mer enn beløpet som

inngikk i 2018–2023». I realiteten er hele merkostnaden på dette største enkeltprosjektet i gjeldende NTP skjøvet fram i tid.

KOLLEKTIVTRANSPORT

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet vil 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 hele landet, selv om behovene åpenbart er størst og lettest å organisere i de mest befolkningstette områdene.

Disse medlemmer ønsker et nasjonalt løft for kollektivtransporten i de største byområdene. Disse medlemmer viser til at veksten i persontrafikken i de største byområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange som avtalt i klimaforliket, jf. Meld. St. 21 (2011–2012) og Innst. 390 S (2011–2012).

Disse medlemmer mener at staten må ta et særlig ansvar for utbygging og drift av bybaner og busslinjer med egne traseer, som er avgjørende for gode transportløsninger i storbyene. Disse medlemmer mener at staten etter forhandlinger med kommunene bør påta seg inntil 70 pst. av investeringsutgiftene for slike prosjekter. Disse medlemmer mener et klart krav til kommunene for å få denne statlige medvirkningen må være at de forplikter seg til omfattende utbygging av boliger knyttet til traseene.

Disse medlemmer mener at drosjene har en plass som en del av et helhetlig system for kollektivtransport. Særlig gjelder dette i distriktene.

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

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

JERNBANE

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til behandlingen av Meld. St. 27 (2014–2015) På rett spor – reform av jernbanesektoren, jf. Innst. 386 S (2014–2015), og sine merknader i den forbindelse. Disse medlemmer registrerer at den såkalte jernbanereformen krever store administrative ressurser og er skeptisk til det store administrative apparatet som allerede er etablert. Disse

medlemmer er ikke enig i det stortingsflertallet har vedtatt, og ville i stedet for full konkurranseutsetting og privatisering ha brukt ressurser på å bedre jernbanens infrastruktur for å bygge en mer moderne jernbane rustet for framtida.

Disse medlemmer viser til Stortingets behandling av den såkalte jernbanereformen, jf. Innst. 386 S (2014–2015), der disse medlemmer uttalte følgende:

«Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet mener NSB må styrkes ytterligere og settes i stand til å tilby stor kapasitet og høy frekvens på nye og eksisterende strekninger. Modernisering av togmateriellet er sentralt i styrkingen av togdriften. Feil på tog er den viktigste årsaken til de forsinkelser og innstillinger NSB selv har skylda for. Og det er mer feil på de gamle togene enn på de nye. På kort sikt må derfor NSBs opsjon på kjøp av ytterligere 70 Flirt-tog utløses. Det vil kreve statlige garantier. Disse medlemmer vil gi slike garantier og gjennomføre den moderniseringen som er nødvendig for at NSB skal kunne møte framtidens behov hos de reisende. Fornyselsen vil gi folk både et mer pålitelig og mer komfortabelt togtilbud.»

Disse medlemmer legger fortsatt dette til grunn, og mener det hadde vært riktig å videreutvikle og styrke NSB som et moderne transportselskap, blant annet ved å sørge for at selskapet kunne ha kjøpt enda flere nye tog. Anskaffelse av nye tog de siste årene har vært en suksess. Disse medlemmer registrerer med beklagelse at regjeringen og stortingsflertallet nå fratar NSB alt togmaterieell og overfører dette til det nye materiellselskapet, og at NSB så må leie tilbake det samme materiellet.

Disse medlemmer viser til at vedlikeholdet er avgjørende for å opprettholde og videreutvikle sikkerhetsnivået og kvaliteten i det eksisterende jernbanenettet og trafikkavviklingen. Disse medlemmer har merket seg at regjeringen viderefører vedlikeholdsetterslepet på jernbanen for 2017 og kutter 491,6 mill. kroner i forhold til saldert budsjett 2016. Disse medlemmer viser til at dette skjer til tross for at det er et stort etterslep i vedlikeholdet av jernbaneinfrastrukturen, og dette etterslepet videreføres med regjeringens forslag.

Disse medlemmer registrerer at Høyre og Fremskrittspartiet ofte trekker fram Gjøvikbanen som et vellykket eksempel på konkurranseutsetting. Disse medlemmer er enige i at NSB Gjøvikbanen gjør en god jobb og gir de reisende et godt tilbud, tatt i betraktning at det brukes gammelt togmaterieell og at banestrekningen trenger oppgradering. Disse medlemmer vil understreke at rutetilbudet på Gjøvikbanen ble kuttet noe tid i forkant av konkurranseutsettingen, for så å bli økt igjen da trafikken på banen ble konkurranseutsatt, til omtrent samme nivå som før kuttet. Det er derfor ikke grunnlag for å si at

det var konkurranseutsettingen som var grunnen til at tilbudet ble forbedret. Dersom myndighetene hadde villet, kunne de når som helst ha økt rutetilbudet på Gjøvikbanen også uten konkurranseutsetting. Disse medlemmer registrerer at høyrepartiene er svært så selektive i hvilke faktaopplysninger de ønsker å formidle når de argumenterer for hvor fortreffelig konkurranseutsetting er. Konkurranseutsetting i seg selv er ingen garanti for et bedre tilbud til de reisende.

TT-ORDNINGEN

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at transporttjenesten (TT-ordningen) er ment for dem som ikke kan benytte ordinær kollektivtransport, som alternativ til kollektivreiser og egen bil. For synshemmede og andre funksjonshemmede er TT-ordningen viktig for å kunne leve et normalt aktivt hverdagsliv. Disse medlemmer har merket seg at det er store variasjoner fylkene imellom, og mange opplever ordningen som mangelfull. Disse medlemmer viser til at Stortinget bevilget midler til en nasjonal ordning. Disse medlemmer viser til at regjeringen ikke tar ansvar for å videreføre dette arbeidet, men nøyer seg med å foreslå penger til at fire av 19 fylkeskommuner kan ha en utvidet ordning. Disse medlemmer mener regjeringen bruker for lang tid på å finne en god, varig løsning og mener tiden er overmoden for at forsøksordningen utvides til flere fylker og på sikt innføres som en nasjonal ordning for brukere med særlige behov.

Disse medlemmer er bekymret for framdriften med å nå målet om et universelt utformet transportsystem i 2025. Disse medlemmer viser til at et av hovedmålene i Nasjonal transportplan 2014–2023 (Meld. St. 26 (2012–2013)) er at transportsystemet skal bli universelt utformet. Disse medlemmer mener regjeringen må prioritere arbeidet med et universelt utformet transportsystem høyere, slik at vi når målsettingen.

TRAFIKKSIKKERHET

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at det er en visjon i Nasjonal transportplan 2014–2023 (Meld. St. 26 (2012–2013)) om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i transportsektoren. Disse medlemmer mener at til tross for en betydelig reduksjon i antall alvorlige trafikkulykker de siste årene, utgjør antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken fortsatt et alvorlig samfunnsproblem. Disse medlemmer viser til at trafikksystemet er et samspill mellom trafikant, kjøretøy og infrastruktur. Det er derfor nødvendig å arbeide målrettet på alle tre områdene. Disse medlemmer er kritiske til at regjeringen i for stor grad bare vektlegger trafikksikkerhet gjen-

nom forbedringer i infrastruktur. Disse medlemmer mener trafikksikkerhetsarbeid rettet mot trafikanter og kjøretøy også vil utgjøre avgjørende bidrag til å nå visjonen om null hardt skadde og drepte i trafikken.

Disse medlemmer viser til Dokument 8:106 S (2015–2016) Representantforslag om nasjonalt trafikkfaglig kompetansesenter. Det er viktig at vi i større grad får kunnskap om og forstår hvordan trafikanten tar bevisste og ubevisste valg i trafikksystemene.

Økt antall personkilometer som «myk» trafikant kan gi oss nye utfordringer som øker behovet for kunnskap om menneskets tenkning, kognitive forståelse og handlingsvalg. Videre vil det også være behov for å forstå hvordan intelligente transportsystemer (ITS) vil påvirke trafikantens rolle i trafikk-systemene. Dette er nødvendig kunnskap i det videre arbeidet med trafikksikkerheten. Disse medlemmer viser til Arbeiderpartiets alternative budsjett hvor det foreslås en økt bevilgning på 50 mill. kroner til post 50 Samferdselsforskning, dette inkluderer arbeidet med å etablere et nasjonalt trafikkfaglig kompetansesenter i tråd med forslagene i Dokument 8:106 S (2015–2016).

FOU – BEHOV FOR STYRKING – FORSKNINGSRÅDETS PROGRAM – BIODRIVSTOFF

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til Forskningsrådets uttalelse under høringen på statsbudsjettet som viser til at flere evalueringer har pekt på at norsk IKT-forskning er underfinansiert. Disse medlemmer viser videre til at forskningsrådet påpeker at det i lys av store investeringer i sektoren er overraskende lave investeringer til transportforskning.

Disse medlemmer viser til at programmet Transport 2025 som ble utviklet basert på samarbeid mellom næringslivet, transportetatene og forskningsmiljøet, er sterkt underfinansiert. Disse medlemmer vil understreke betydningen av å styrke IKT-forskningen og transportforskningen.

BREDBÅND

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet har merket seg at regjeringen også for 2017 har kuttet i bredbåndsbevilgningen med om lag 33 mill. kroner til 93,7 mill. kroner. Dette er en gjentakelse fra både 2015 og 2016 hvor bredbåndstilskuddene ble foreslått kuttet fra året før.

Disse medlemmer er svært kritisk til disse kuttene, og vil understreke at tilgangen til digital infrastruktur for alle er en grunnleggende infrastruktur som alle skal ha, og at dette er et viktig bidrag til vekst og sysselsetting i hele landet.

Disse medlemmer viser til at vi har en regjering som ensidig mener at utbyggingen skal gjøres av markedet, noe som vi ser ikke er tilstrekkelig og at dette fører til et betydelig digitalt skille mellom by og land.

Disse medlemmer har gjentatte ganger advart mot at manglende bredbåndskapasitet kan utvikle et digitalt klasseskille, en ulikhet mellom de som har og de som ikke har tilgang til moderne kommunikasjonskanaler. Forskjellene er allerede store. Ifølge tall fra samferdselsdepartementet har 96 pst. av husstandene i tettbygde strøk tilbud om høyhastighets bredbånd eller fiberbredbånd, mens bare 37 pst. av husstandene utenfor tettbebygde strøk har samme tilbud.

Videre viser disse medlemmer til søknadssummen for 2016 på hele 466 mill. kroner, der bare 30 søkere av 102 søkere fikk innvilget sin søknad. Dette viser tydelig behovet for å øke rammen i årene fremover for å unngå det «digitale klasseskillet» som i dag finnes mellom dem som har gode bredbåndsløsninger og dem som ikke har det. Dette viser at det er et stort behov for å øke tilskuddspotten.

Disse medlemmer viser til Arbeiderpartiets alternative budsjett og foreslår en økning på 106,3 mill. kroner til post 71 «Tilskudd til bredbåndsutbygging», slik at total bevilgning er på 200 mill. kroner for 2017.

INTELLIGENTE TRANSPORTSYSTEMER

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at den teknologiske utviklingen i transportsektoren går svært raskt. Denne utviklingen vil kunne medføre radikale endringer i alle transportformer samt i reisehverdagen til mange ulike trafikantgrupper. Det er viktig at samferdselsmyndighetene er beredt til å tilpasse sin virksomhet til nye teknologiske løsninger for at vi skal kunne dra nytte av disse for å nå transportpolitiske mål på effektive måter som kommer befolkningen til gode.

Disse medlemmer viser til representantforslag om å legge til rette for autonome kjøretøy og skip, Dokument 8:99 S (2015–2016) og Innst. 73 S (2016–2017). Disse medlemmer mener det er avgjørende å sørge for politisk bestemte rammebetingelser som ivaretar mulighetene for utvikling og begrenser truslene som følge av utviklingen. Disse medlemmer mener at kunnskap er en forutsetning for å lykkes med dette. Disse medlemmer mener at en NOU kan frembringe ny, viktig kunnskap og gi viktige råd om hvordan utviklingen bør styres. Disse medlemmer viser for øvrig til sine merknader i Innst. 73 S (2016–2017).

LUFTFART

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet mener det er viktig at man også i fremtiden har et godt 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. Disse medlemmer vil derfor åpne for at man kan øke egenkapitalen til Avinor for å kunne løse fremtidige investeringer

FOT-RUTER

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at Samferdselsdepartementet høsten 2016 har inngått nye kontrakter for ruteflygning i Nord-Trøndelag og Nord-Norge gjeldende fra 1. januar 2017.

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

Disse medlemmene vil fremheve viktigheten av at det blir gitt gode tilbud for disse lokalsamfunnene, da dette for mange er det eneste reelle alternativet for deres reiser både innad i regionen og til resten av landet.

Disse medlemmer viser til at regjeringen Solberg har endret tidligere praksis med ruteendringer.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Venstre viser til forslag under kap. 1310 post 70 Kjøp av innenlandske flyruter.

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 65 312 081 000 kroner, som var en økning i forhold til regjeringens forslag på 926 000 000 kroner.

Dette medlem viser til at Kristelig Folkepartis alternative budsjett for 2017 tar utgangspunkt i budsjettforslaget fra regjeringen Solberg, jf. Prop. 1 S (2016–2017), samt tilleggsproposisjon 1–5.

Dette medlem viser til at Kristelig Folkeparti fremmet forslag om Kristelig Folkepartis alternative statsbudsjett i finansinnstillingen. Forslaget fikk ikke

flertall i stortingsbehandlingen, og Kristelig Folkepartis representanter stemte så subsidiært for forslagene som følger av budsjettenigheten mellom Høyre,

Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, jf. Innst. 2 S (2016–2017).

Tabellen viser avvikende forslag i bevilgningene i Kristelig Folkepartis alternative statsbudsjett sammenliknet med Prop. 1 S (2016–2017)

Kap.	Post	Formål	KrF
Utgifter (i tusen kroner)			
1300		Samferdselsdepartementet	
	71	Tilskudd til trafikksikkerhet mv.	210 900 (+18 000)
1311		Tilskudd til regionale flyplasser	
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser	37 500 (+8200)
1320		Statens vegvesen	
	30	Riksveginvesteringer	738 400 (+20 000)
	62	Skredsikring, fylkesveier	709 000 (+50 000)
	63	Tilskudd til gang- og sykkelveger	987 800 (+300 000)
1330		Særskilte transporttiltak	
	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport	100 900 (+22 600)
	61	Belønningsordning for bedre kollektivtransport mv. i byområder	1 339 700 (+400 000)
1352		Jernbanedirektoratet	
	71	Kjøp av infrastruktur tjenester – drift og vedlikehold	7 024 300 (+200 000)
	72	Kjøp av infrastruktur tjenester – planlegging og investering	1 773 000 (+300 000)
1360		Kystverket	
	72	Tilskudd til overføring fra veg til sjø	90 000 (+60 000)
1380		Nasjonal kommunikasjonsmyndighet	
	71	Tilskudd til bredbåndsutbygging	143 700 (+50 000)

Trygge og effektive veier er viktig for folk og næringsliv i hele landet. Dette medlem mener derfor sikkerheten på vei må styrkes og rasfare reduseres. Jernbanen skal forbedres gjennom reformer, fornyelse og økte bevilgninger. Dette medlem mener det nå er svært viktig å få opp tempoet i InterCity-utbyggingen. Derfor foreslår Kristelig Folkeparti i sitt alternative statsbudsjett å øke bevilgningene

til jernbane med en halv milliard kroner hvorav 300 mill. kroner avsettes til raskere planlegging av jernbanestrekninger i InterCity-området. Ytterligere 200 mill. kroner foreslås for å redusere vedlikeholdsetterslepet i 2017.

I dette budsjettet styrker vi sikkerheten på vei. Vi utvider Kristelig Folkepartis satsing på den nasjonale TT-ordningen, og vi satser på miljø og fremkomme-

lighet gjennom en tydelig satsing på jernbane og kollektivtransport i befolkningstette områder. Kristelig Folkeparti sørger for optimal fremdrift i InterCity-utbyggingen på jernbane. Jernbane og kollektivtransport prioriteres med nær en milliard kroner ekstra, ut over regjeringens forslag.

Dette medlem mener transportsektoren trenger fornyelse, og dette medlem er derfor positiv til at samarbeidspartiene tar viktige grep. Det trengs store reformer både på vei og bane. Reisehverdagen skal bli sikrere, mer effektiv og mer miljøvennlig. Dette medlem er svært tilfreds med at det politiske flertallet bestående av Kristelig Folkeparti, Framskrittspartiet, Høyre og Venstre har sørget for å vedta nødvendige reformer både på vei og bane. Strukturelle endringer for hvordan vi finansierer, planlegger og bygger vei og bane i Norge har vært etterlyst lenge, og dette medlem mener det var på høy tid å få på plass de nødvendige vedtak som muliggjør en fornyelse av samferdselssektoren slik Kristelig Folkeparti har programfestet og etterlyst lenge.

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 viser til at samferdselssektoren under den rød-grønne regjeringen led 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 har lenge etterlyst finansieringssystemer hvor planlagte og påbegynte prosjekter i større grad kan gjennomføres i sammenheng, og dette medlem er glad for at regjeringens reformarbeid på samferdselsfeltet nettopp har dette som siktemål. Dette medlem mener det må legges til rette for nye finansieringsmuligheter og alternative organiseringsformer slik at investerings takten både på vei, bane og kollektiv kan økes. Samtidig mener dette medlem det er stort behov for en ny insentivstruktur i norsk jernbanesektor, og dette medlem vil understreke at Kristelig Folkeparti vil være en pådriver for en bedre og mer pålitelig jernbane til det beste for kundene. Dette medlem viser til at Kristelig Folkeparti gjennom flere budsjettforlik har sørget for økte bevilgninger til jernbanen. Dette medlem vil styrke toget som at-

traktivt 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. Dette medlem mener derfor det er riktig med en solid satsing på vedlikehold av jernbanens infrastruktur. En mer velfungerende jernbane vil også være et godt virkemiddel i arbeidet med å lette boligpresset i storbyene. Dette medlem viser til at Kristelig Folkeparti i sitt alternative statsbudsjett foreslår å bevilge 500 mill. kroner mer til jernbane ut over forslaget fra regjeringen.

Dette medlem vil at utbyggingen av dobbeltspor i befolkningstette områder på Østlandet skal forseres. Dette medlem vil ha raskere utbygging både av indre og ytre Inter-City-strekninger. For å sikre optimal fremdrift i tråd med vedtatte planer foreslår Kristelig Folkeparti i sitt alternative statsbudsjett å bevilge 300 mill. kroner ekstra til planlegging av utbygging i IC-området. I tillegg foreslår Kristelig Folkeparti å bevilge ytterligere 200 mill. kroner ut over regjeringens forslag for å redusere vedlikeholdsetterslepet i 2017.

Befolkningsveksten er sterk i og rundt de store byene. Dette medlem mener det er viktig at kollektivnettet i byene bygges ut for å gi dem som ønsker det et alternativ til bil, og dette medlem viser til Kristelig Folkepartis alternative statsbudsjett der kollektivsatsingen i byene styrkes med 400 mill. kroner ut over regjeringens forslag.

Dette medlem er bekymret for at mange bilister i dag må leve med svært rasutsatte veier. Det er en belastning for den enkelte og fører til mye utrygghet i hverdagen. Dette medlem vil styrke satsingen på rassikring og viser til Kristelig Folkepartis alternative budsjett hvor det foreslås å øke bevilgingen til rassikring av fylkesveier med 50 mill. kroner.

Dette medlem viser til at overføring av gods fra veg til sjø er viktig for å bedre framkommeligheten, øke transportsikkerheten på vegnettet og redusere transportsektorens samlede klima- og miljøpåvirkning. Dette medlem viser til NTP Godsanalyse fra 2015, som viser overføringspotensialet for gods fra vei til andre transportformer. Her ble det identifisert at overføringspotensialet av gods fra vei til sjø og bane er 5–7 millioner tonn. Dette svarer for over 20 pst. av transportarbeidet på vei. Videre viser Godsanalysen at dersom overføringspotensialet utnyttes fullt ut, vil 1 av 3 lastebiler tas av veiene. I løpet av året vil det utgjøre 300 000 lastebiler mellom de store byene og over Svinesund. Dette medlem viser til at veitransporten gir økt risiko for ulykker, skadde og drepte i trafikken. Samtidig fører den til økt luft- og støyforurensning. Veitransporten gir økt slitasje på veinettet, og kapasitetsbehovet gir store

kostnader til vedlikehold og investeringer i veinettet. Dette medlem viser til at ett skip kan transportere lastevolumer som tilsvarer flere hundre trailere, og det forårsaker bare en brøkdel av utslippene. I tillegg gir veitransporten unødvendige køer og tidskostnader som svekker næringslivets konkurranseevne.

Dette medlem viser til at Kristelig Folkeparti har fremmet, og fått vedtatt, en rekke forslag i Stortinget som vil bidra til godsoverføring fra vei til sjø. Dette medlem viser blant annet til representantforslag fra Kristelig Folkeparti om en nærskipsfartsstrategi for å styrke nærskipsfartens rammevilkår, jf. Dokument 8:45 S (2015–2016) og Innst. 312 S (2015–2016), hvor det ble flertall for å be regjeringen i budsjettet for 2017 komme med konkrete forslag som vil stimulere flere vareeiere til å velge sjøveien. Dette medlem viser videre til representantforslag fra Kristelig Folkeparti om tiltak for å flytte mer godstransport fra land til sjø, Dokument 8:40 S (2014–2015), jf. Innst. 213 S (2014–2015), hvor det ble flertall for forslaget fra Kristelig Folkeparti om å be regjeringen utrede en midlertidig tilskuddsordning for godsoverføring til bedrifter som velger å benytte sjøtransport fremfor landtransport og komme tilbake til Stortinget med dette på egnet måte. Dette medlem er glad for at regjeringen følger opp i budsjettforslaget for 2017 ved å etablere en ny tilskuddsordning for godsoverføring i tråd med forslaget fra Kristelig Folkeparti. Dette medlem mener imidlertid beløpet som er foreslått er for lavt og viser til Kristelig Folkepartis alternative statsbudsjett hvor tiltaket tredobles med ytterligere 60 mill. kroner ut over regjeringens forslag.

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 med sanse- nedsettelse 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 som mangelfull. Dette medlem viser til at Kristelig Folkeparti i budsjettet for 2016 fikk gjennomslag for å opprette en nasjonal TT-ordning for brukere med særlige behov. Dette medlem vil utvide ordningen til nye fylker i 2017 og viser i den forbindelse til Kristelig Folkepartis alternative budsjett der det foreslås å styrke ordningen med ytterligere 22,6 mill. kroner i halvårsvirkning.

Dette medlem mener det må satses mer på bedre tilrettelegging for syklist, 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 sykkelende. 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 ordningen har som formål å belønne kommuner som satses på bygging av gang- og sykkelvei. Dette medlem vil øke den statlige bevilgningen til ordningen og viser til at Kristelig Folkeparti i sitt alternative statsbudsjett for 2017 foreslår å bevilge 300 mill. kroner til belønningsordningen for gang- og sykkelvei ut over regjeringens forslag.

Dette medlem mener det er behov for et betydelig løft innen det trafikantrettede 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 å styrke Trygg Trafikk aktivitet, og viser til Kristelig Folkepartis alternative statsbudsjett hvor det foreslås å øke bevilgningen til Trygg Trafikk med 8 mill. kroner, ut over regjeringens forslag.

Dette medlem viser til at tilskuddsordningen for lokale trafikksikkerhetstiltak skal bidra til å styrke lokalt trafikksikkerhetsarbeid i regi av kommuner og frivillige organisasjoner. I 2015 ble det tildelt tilskudd på til sammen 4 mill. kroner til 14 ulike tiltak i regi av kommuner, organisasjoner og andre aktører. Tiltakene omfatter mindre infrastrukturtiltak og trafikantrettede tiltak. Dette medlem mener denne typen tiltak er svært viktig for å styrke trafikksikkerhetsarbeidet på lokalt nivå, og viser til at Kristelig Folkeparti styrker denne ordningen kraftig ved å foreslå en bevilgning på 10 mill. kroner ut over regjeringens forslag.

Dette medlem viser til at bredbånd og effektive IKT-systemer er viktig og helt sentralt for innbyggere og næringsliv i hele landet. Dette medlem er skuffet over at regjeringen kutter i bevilgningene til bredbånd, og dette medlem viser til Kristelig Folkepartis alternative statsbudsjett der det foreslås å øke bevilgningen til bredbånd med 50 mill. kroner for å styrke næringsgrunnlaget i distriktene.

I tabellen under vises de konkrete forslagene slik de følger av Kristelig Folkepartis alternative budsjett.

Dette medlem viser til at Kristelig Folkepartis primærforslag inneholdt satsinger som vist i tabellen under.

Tiltak	Mill. kr.
Trygg Trafikk (8 mill. kroner); Lokale trafikksikkerhetstiltak (10 mill. kroner) (Barnas transportplan)	18,0
Notodden flyplass, Tårntjenester	8,2
E18 Retvet–Vinterbro	20,0
Utvidet TT-ordning for brukere med særlig behov	22,6
Skredsikring fylkesveier	50,0
Jernbane: Redusert vedlikeholdsetterslep	200,0
Jernbane: Planmidler forsering InterCity	300,0
Godsoverføring fra vei til sjø	60,0
Tilskudd til bredbånd	50,0
Kollektivsatsing i byene (belønningsordningen for kollektivtrafikk) (rette opp kutt)	400,0
Belønningsordningen for gang- og sykkelvei	300,0
Sum økt satsing	1428,8

2.2.5 *Generelle merknader fra Senterpartiet*

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til budsjettavtalen mellom regjeringspartiene, Kristelig Folkeparti og Venstre. Dette medlem mener prioriteringer i avtalen er nok et steg i feil retning. Økte rammer til samferdsel er selvsagt bra, men det er viktig å se hele landet når en skal bygge vei, bane og annen viktig transportinfrastruktur. Dette medlem viser til de kutt og faseforskyvninger som avtalen legger opp til, og mener dette er særdeles uheldig for de tiltakene som rammes og ikke minst den transporten som skal gå på de veiene som har fått kutt i midlene. Dette medlem viser til at Høyre- og Fremskrittspartiregjeringen har vært opptatt av sammenhengende veibygging med forutsigbare rammer i gjennomføringen og mener denne avtalen bryter med disse prinsippene som også Senterpartiet har vært enige i. Dette medlem mener denne avtalen i for stor grad prioriterer befolkningstette områder og persontransport i disse områdene istedenfor å ta inn over seg de utfordringer som foreligger landet over for næringstrafikk, sikkerhet mot skred for alle veifarende, og den svikter når det gjelder tilrettelegging for bredbåndsutbygging der vi vet at behovene er større enn det avtalepartene ser ut til å ta innover seg. Dette medlem merker seg spesielt at løyvingen til riksveiinvesteringer er redusert med hele 370 mill. kroner, noe som svekker oppfyllingen av planrammen i NTP.

Dette medlem 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 trans-

portsystem som gjør trafikkavviklingen enklere, raske og tryggere. Dette vil styrke konkurransekraften til næringslivet i hele landet, gi et bedre bymiljø og en sterkere nasjonal klimainnsats, og styrke regional og lokal utvikling. Det viktigste samferdselspolitiske grepet i Senterpartiets alternative statsbudsjett for 2017 er å følge opp Nasjonal transportplan for 2014–2023. Dette medlem vil understreke at det er denne transportplanen, som ble lagt fram av en samferdselsminister fra Senterpartiet, som regjeringen nå iverksetter. Dette medlem er glad for dette, men mener at regjeringen på egen kjøll har introdusert noen uheldige feilprioriteringer som burde vært korrigert.

Dette medlem vil særlig peke på nedprioriteringen av samferdselstiltak i distriktene og mener at regjeringen ikke i tilstrekkelig grad bedrer pendlerens vilkår. Dette medlem mener det må satses kraftig på rassikring, fjerning av flaskehals på veinettet, krysningsspor på jernbanen, sterk satsing på havner og farleder, og utbygging av bredbåndsdekningen i distriktene og mobilnettet langs transportårene.

LØFT FOR FYLKESKOMMUNER OG KOMMUNER

Komiteens medlem fra Senterpartiet legger vekt på at regjeringen på flere måter har forverret den økonomiske situasjonen i fylker med et krevende ansvarsområde på transportfeltet. Dette medlem vil understreke at romsligere statlige overføringer til kommunesektoren som Senterpartiet foreslår, vil på en kraftfull måte styrke fylkeskom-

muners og primærkommuners muligheter til å prioritere infrastruktur på egne budsjetter.

Dette medlem er svært opptatt av å unngå et klasseskille på vegene, hvor fylkesvegene forfaller mens riksvegene settes i stand. Dette medlem viser i den forbindelse til et forslag om kraftig økning av de statlige midlene til fylkeskommunene i Senterpartiets alternative budsjett, øremerket til vedlikehold av fylkesveger. Dette medlem vil understreke at det viktigste for trafikantene er et sammenhengende, godt vegnett, uavhengig av hvilket forvaltningsnivå som eier vegen de kjører på, og dette medlem vil gi honnør til fylkeskommunenes innsats for å ivareta sine forpliktelser på samferdselsområdet innenfor utilstrekkelige rammer.

Dette medlem viser til at omleggingen av inntektssystemet for fylkeskommunene, de såkalte fylkesnøkklene, var ett av de store spørsmål i debatten om statsbudsjett høsten 2014. Senterpartiet støttet ikke regjeringens forslag til ny inntektsmodell fordi kriteriene var dårlig utredet og ga store utslag. Dette medlem minner om at noen fylker kom særlig dårlig ut, først og fremst de som hadde en stor andel båt- og ferjedrift og spredt bosetting: Nordland, Troms, Finnmark og Sogn og Fjordane.

Dette medlem viser også til at et samlet storting har erkjent disse problemene og innført en tapskompensasjonsordning for fylkene som kommer dårligst ut. Men denne gir ikke tilstrekkelig kompensasjon for de berørte fylkene, og dette medlem viser til at Senterpartiet i sitt alternative statsbudsjett for 2017 fremmer forslag om å styrke fylkeskommunenes rammer for å øke bevilgningene til båt- og ferjedrift og styrke tapskompensasjonsordningen.

NÆRINGSRETTET TRANSPORTPOLITIKK

Komiteens medlem fra Senterpartiet vil bemerke at mange bedrifter sliter med å opprettholde lønnsomheten i forlengelse av den svake utviklingen i norsk oljenæring, særlig på Sør- og Vestlandet. Dette medlem mener det er helt nødvendig å stimulere norsk næringsliv i en periode med svak utvikling.

Dette medlem minner videre om at den omfattende godstrafikken på vegnettet innebærer en betydelig utfordring som sikkerhetsproblem, slitasje-problem for vegene og klimaproblem. Dette medlem mener derfor at det bør satses kraftig for å vri godstrafikken over fra veg til jernbane og sjø. Hvis man stimulerer til dette, vil antall ulykker gå ned og Norge vil være bedre i stand til å nå sine mål for utslippsreduksjoner fra godstransportsektoren. Dette er en strategisk viktig satsing i en fase hvor godstransporten forventes å øke betydelig.

Dette medlem vil videre peke på det er helt nødvendig å styrke regulariteten for godstransport på

jernbane – særlig på de lange transportstrekningene mellom landsdelene. Dette medlem mener derfor det er strategisk viktig at det legges opp til en stor satsing på bygging av kryssingsspor på jernbanen og viser til at Senterpartiet i sitt alternative statsbudsjett for 2017 har foreslått å øke jernbaneinvesteringene med 250 mill. kroner for å takle utfordringene på dette feltet.

Dette medlem viser også til at det er nødvendig å styrke utbyggingen av kystinfrastruktur for å kunne få mer gods på sjøgående transport.

Dette medlem viser i den sammenheng til satsingen på ny ordning med tilskudd til overføring av gods fra veg til sjø, og at Senterpartiet i fjorårets alternative budsjett foreslo en slik ordning, og avsatte 50 mill. kroner til denne. Dette medlem mener beløpet for 2017 må økes med 20 mill. kroner til 50 mill. kroner, og viser til Senterpartiets alternative budsjett. Videre må dette bli en mer langsiktig ordning, og ikke bare en prøveordning på tre år dersom de langsiktige målsettingene om godsoverføring skal nås.

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 viser til at regjeringen ligger langt bak NTP hva gjelder tilskudd til havner. Årets bevilgning på 60,5 mill. kroner bidrar ikke til å nå målsettingene, og Senterpartiet foreslår i sitt alternative budsjett å øke dette med 20 mill. kroner.

Dette medlem understreker at dette er ett av mange forslag i Senterpartiets alternative budsjett som vil bidra til å styrke bosettingen og fiskerinæringen langs kysten, noe som vil gi nasjonale så vel som lokale og regionale gevinster.

Dette medlem minner også om at det nåværende, offentlige vegnettet gir store konkurranseulemper for norsk skogindustri. Det er viktig for effektiviseringen av tømmertransporten at man fjerner «flaskehals» som hindrer innføring av 60 tonn totalvekt og 24 meter lange vogntog på vegnettet. Senterpartiet har i sitt alternative statsbudsjett for 2017 prioritert en egen satsing på å fjerne «flaskehals» på riksveger, fylkesveger og kommuneveger, og har satt av 100 mill. kroner til slike tiltak i løpet av året.

PENDLERNES SITUASJON

Komiteens medlem fra Senterpartiet har med uro merket seg at forslaget til 2017-budsjett ikke styrker pendlernes kår tilstrekkelig. Regjeringen har i inneværende periode kuttet betydelig i pendlernes skattefradrag. Dette medlem viser til Senterpartiets alternative statsbudsjett for 2017, hvor det foreslås skattelette for pendlere. Dette medlem

understreker videre at mange pendlere sliter i dag med overbelastet infrastruktur i de største byregionene. Det er mangel på gode overganger mellom bil- og kollektivtransport, for å sikre at de største bo- og arbeidsmarkedsregionene fungerer. Dette medlem viser derfor til Senterpartiets alternative statsbudsjett for 2017, hvor det foreslås 50 mill. kroner for å styrke kapasiteten for parkering ved «strategisk viktige» kollektivknutepunkt i storbyregionene Oslo, Bergen, Trondheim og Stavanger.

KORTBANENETTET

Flytransport står for en viktig del av persontransporten i store deler av landet. Komiteens medlem fra Senterpartiet minner om at fly er det eneste reelle alternativ for lange reiser i flere regioner. Dette medlem minner videre om Senterpartiets prinsipielle holdning til disse, nemlig at ingen flyplasser på kortbanenettet skal legges ned med mindre det er lokal tilslutning til dette.

Dette medlem minner videre om at Avinor i dag driver 46 flyplasser, og videre at kun et fåtall av disse går med overskudd. Krysssubsidiert mellom «lønnsomme» og «ulønnsomme» flyplasser fører til at alle kan opprettholdes.

KLIMAMÅL I TRANSPORTSEKTOREN – ENOVA

Komiteens medlem fra Senterpartiet understreker at Norges klimamål krever store utslippskutt i transportsektoren, og viser til en rekke forslag i Senterpartiets alternative budsjett som har dette siktemålet.

Videre viser dette medlem til grunnlagsdokumentet for ny NTP der fagetatene mener satsingen på biologisk drivstoff må styrkes. Senterpartiet er enig i dette og ber regjeringen i nye kontrakter for kjøp av transporttjenester legge mer vekt på klimavennlige løsninger og ikke minst ny teknologi. Fylkeskommunene er en stor kjøper av slike tjenester og burde i større grad blitt kompensert for økte kostnader som følger av krav til miljøvennlig teknologi.

Dette medlem mener at skal en lykkes med overgang fra fossilt til fornybart drivstoff må staten ta større ansvar for at transporten er klima- og miljøvennlig som innkjøper av varer.

Dette medlem vil også minne om at det er et presserende behov for å stimulere overgangen til en ny og mer miljøvennlig bilpark hvor ladbare biler, hydrogen og biodrivstoff spiller en sentral rolle. Dette krever store investeringer i lade- og påfyllingsinfrastruktur i hele landet.

CO₂-FOND FOR NÆRINGSTRANSPORT

Komiteens medlem fra Senterpartiet vil vise til at næringslivets NO_x-fond har vært en suk-

sess. Man har bygget det på en modell hvor tilsluttede bedrifter i næringslivet i stedet for å betale NO_x-avgift, betaler til fondet og samtidig kan søke fondet om støtte til utslippsreducerende tiltak. Dette medlem viser til at flere aktører har tatt til orde for en lignende modell for CO₂-avgiften for næringstransport. Dette medlem viser videre til at tungtrafikken (lastebiler, busser, varebiler, anleggs- og landbruksmaskiner, ferger, innenriks sjøfart og innenriks luftfart) står i dag for dobbelt så store CO₂-utslipp som personbilparken.

Dette medlem mener et CO₂-fond kan etableres gjennom en miljøavtale mellom næringsorganisasjonene og staten om utslippsreduksjoner, hvor næringsaktørene tilsluttet avtalen kan søke om tilskudd til investeringer i klimavennlige kjøretøy og utbygging av fylle- og ladeinfrastruktur. Dette medlem går derfor inn for at regjeringen setter i gang en prosess med de berørte parter om et CO₂-fond for næringstransporten, hvor målet er å komme fram til en enighet om fremtidig finansiering. Videre viser dette medlem til Senterpartiets alternative budsjett hvor det er satt av en oppstartsbevilgning på 1 mrd. kroner til fondet og forutsetter at dette bidraget brukes til å utløse raskest mulig omstilling av norsk næringstransport.

HOLDNINGSSKAPENDE ARBEID/TRAFIKKSIKKERHET OG SJØSIKKERHET

Komiteens medlem fra Senterpartiet vil peke på det særlig fortjenstfulle arbeidet Trygg Trafikk utfører til beste for samfunnet. Dette medlem viser til Senterpartiets alternative budsjett hvor det er foreslått en økning på 2 mill. kroner i overføringen til Trygg Trafikk. Holdningsskapende arbeid er viktig da det er menneskenes oppførsel i trafikken som i stor grad avgjør om vi lykkes med å nå nullvisjonen om skadde og drepte.

Redningsselskapet skaper trygghet på sjøen langs hele kysten. Selskapet er en betydelig del av den «stående» beredskapen til sjøs, og dersom veksten i transport på kjøll realiseres, trengs det en økt beredskap. Dette medlem mener prosjektet «Kystløftet» som selskapet selv har initiert, må støttes. I tillegg må overføringen økes i tråd med lønns- og prisveksten. Dette medlem viser til Senterpartiets alternative budsjett for 2017 der det foreslås å øke bevilgningen med 20 mill. kroner.

RASSIKRING

Komiteens medlem fra Senterpartiet minner om at faren for ras er en uhyggelig realitet for veifarende i mange deler av landet. Etter dette medlems mening er en av de største svakhetene ved regjeringens samferdselspolitikk at den ikke prioriterer innsatsen for å sikre veinettet mot ras høyt

nok. Dette medlem viser til Senterpartiets alternative statsbudsjett for 2017, hvor det foreslås å øke bevilgningene til rassikring på riksveger med 100 mill. kroner og på fylkesveger med 100 mill. kroner – noe som til sammen utgjør en satsing på rassikring på 200 mill. kroner. Dette medlem minner om at klimaendringer gjør at det raser oftere og på flere steder enn før, derfor er det behov for en sterkere innsats.

EKOM-SATSING – OGSÅ I DISTRIKTENE

Komiteens medlem fra Senterpartiet har med stor undring registrert at regjeringen i forslaget til statsbudsjett for 2017 foreslår å kutte bevilgningen, som bidrar til bedre bredbåndsdekning i områder hvor det kommersielle potensialet vurderes til å være for svakt, fra 126,5 mill. kroner til 93,7 mill. kroner. Dette medlem viser til Senterpartiets alternative budsjett for 2016 hvor det foreslås å styrke bevilgningen med 200 mill. kroner.

Det er dette medlems klare oppfatning at alle må kunne ta del i den nye, digitale virkeligheten – og Norge er inne i en investeringsfase hvor grunnlaget for dette skal legges. Tilgang til moderne ekom-tjenester som mobil og bredbånd er blitt en nødvendighet, både for privatpersoner og bedrifter. Ekom-tjenestene reduserer avstandsulemper og bidrar til å opprettholde bosetting i distriktene, og blir viktigere og viktigere for reiselivsnæringene. De som rammes av dårlig mobildekning eller ikke har bredbånd, har vanskelig for å gjøre seg nytte av tjenester det private og offentlige tilbyr, og som det i økende grad forutsettes at skal skje digitalt.

Dette medlem minner også om at det er store utfordringer knyttet til mobildekningen langs hovedferdselsårene, blant annet langs toglinjene. Mobildekning langs toglinjene, i tunneler og på viktige ferjeruter er viktig for å gjøre arbeid under reise mulig, samtidig som det vil gjøre det mer attraktivt å velge toget som reisemiddel over lengre strekk. Etatene må ved vedlikehold og nyanlegg legge til rette for mobildekning langs ferdsselsårene.

FORBEDRET TT-TILBUD TIL BRUKERE MED SÆRLIGE BEHOV

Komiteens medlem fra Senterpartiet minner om at den foreløpige evalueringen av forsøksprosjektet «Forbedret TT-tilbud til brukere med særlige behov» tyder på at forsøkene har vært en suksess i Nord-Trøndelag og Møre og Romsdal, og at de har bedret livskvaliteten til målgruppa på en skjellsettede måte. Dette medlem mener tilbudet må styrkes og viser til at Senterpartiet i sitt alternative statsbudsjett for 2017 har foreslått å utvide forsøksordningen, slik at flere brukere i flere fylker kan nyte godt av den. Senterpartiets bevilgningsforslag i 2017

på en dobling av midlene er et ledd i en foreslått opptrapping over fem år for å gjøre ordningen landsdekkende for brukere med spesielt sterkt behov.

POSTEN

Komiteens medlem fra Senterpartiet er bekymret for endringene i Posten som regjeringen vil gjennomføre. Sammenslåingen av A- og B-post vil medføre lengre fremsendelsestid, noe som gir et redusert tilbud som spesielt merkes for sending av riksaviser. I tillegg er det knyttet stor usikkerhet rundt hvordan en skal sikre sending av biologisk prøvemateriale som trenger rask fremsendelse. Dette medlem viser til Senterpartiets alternative budsjett der en foreslår å øke det statlige kjøpet av posttjenester med 80 mill. kroner for å ivareta sending av riksdekkende aviser og biologisk prøvemateriale. Videre viser dette medlem til forslagene i behandlingen av postmeldingen «Postsektoren i endring», hvor dette medlem med flere foreslo at Stortinget skal ha egen sak dersom det vurderes færre enn fem utleveringsdager for flere postmottakere enn dagens krav, og at Stortinget også skal ha en eiermelding for Posten. Videre mener dette medlem at lørdagsavisene må sikres fremføring lørdag, slik Stortinget har forutsatt.

Dette medlem viser til at det har vært en stor vekst i byråkratiet innen de statlige infrastrukturvirksomhetene, noe som er stikk i strid med hva regjeringspartiene lovet før de tiltrådte. Oppretting av nye selskaper innen både vei og bane gir økte kostnader til administrasjon. Dette medlem mener denne utviklingen er et steg i feil retning.

Dette medlem viser til at en stor del av kontraktssummene på de store prosjektene går til utenlandske selskaper. Entreprenørbransjen etterspør en kontraktstrategi som er bedre tilpasset det norske entreprenørmarkedet. Dette medlem mener det vil være klokt å lytte til næringen i denne saken, og mener det vil gi økt konkurranse, nasjonal verdiskaping og kompetanse. Dette kan gjøres selv om en ønsker sammenhengende utbygginger.

2.2.6 *Generelle merknader fra Venstre*

Komiteens medlem fra Venstre viser til at Venstre i sitt alternative statsbudsjett for 2017 foreslår at ramme 17 settes til 64 803 081 000 kroner, som er en økning i forhold til regjeringens forslag på 417 mill. kroner.

Dette medlem viser til at Venstres helhetlige forslag til statsbudsjett for 2017 tar utgangspunkt i budsjettforslaget fra regjeringen Solberg, jf. Prop. 1 S (2016–2017), samt tilleggsproposisjoner 1–5. Konkrete endringer på rammeområde 17 i forhold til disse dokumentene følger av omtale og tabeller under.

Dette medlem vil peke på at samferdselsektoren 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 på 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 skadde 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 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, og viser til at dette medlem fortsatt vil bevilge om lag 30 mrd. kroner til vegformål i 2017. 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 2,780 mrd. kroner av riksveginvesteringene, hvorav 502,8 mill. kroner til bompengereduksjoner til kollektivtrafikk, sykkel og gange.

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 jernbanebygging 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 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 det er mulig å få mer ut per investerte krone. Det gir økonomiske besparelser, bedre fremdrift og større sannsynlighet for fullføring innen tidsrammen.

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 innstramming 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 at arbeidet med å ta igjen vedlikeholdsetterslep på jernbanen stopper opp. 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 bevilgningen til vedlikehold og drift av jernbanen med 400 mill. kroner. Dette innebærer en reversering av regjeringens forslag til kutt.

Dette medlem viser til at det er mulig å investere mer i jernbanen i 2017. Dette medlem setter av midler til blant annet Sørumsand stasjon, Jaren hensetting, rassikring, planoverganger og kapasitetsøkende tiltak i Oslo-området. Dette medlem foreslår å øke bevilgningene til investeringer i jernbanen med 300 mill. kroner.

Dette medlem mener både Solørbanen og Rørosbanen er viktige for gods- og tømmertransporten for sentrale deler av landet. Dette medlem foreslår derfor 15 mill. kroner til elektrifisering av Solørbanen og Rørosbanen slik at byggestart kan skje i 2019.

Dette medlem mener man bør tilrettelegge for bruk av fornybare energikilder på Nordlandsbanen og Raumabanen. Dette medlem foreslår derfor å bevilge 15 mill. kroner til planlegging og tilrettelegging av hydrogentog på disse strekningene.

Dette medlem mener en ny godsterminal i Bergensområdet er viktig, og viser til at Venstre lokalt har fått gjennomslag i byrådet og bystyret for at man skal utrede et nytt alternativ. På denne bakgrunn foreslår dette medlem å bevilge 5 mill. kroner til en utredning av ny godsterminal i området rundt Flesland og Kokstad.

Dette medlem viser til at det er viktig å øke planleggingsmidlene til Jernbaneverket slik at fremdriften for bygging av strekningene i InterCity-triangelet opprettholdes. Dette medlem viser til at et av problemene med videre utbygging av jernbanen da regjeringen overtok i 2013, var at det manglet planer for å kunne fortsette utbyggingen av jernba-

nen. Dette medlem viser til at regjeringen i sitt forslag til budsjett bevilger så lite midler til Inter-City-utbyggingen at planleggingen og videre utbygging stopper opp. Dette medlem foreslår å bevilge 400 mill. kroner til full planlegging av hele Inter-City-strekninger, elektrifisering av Meråkerbanen og dobbeltspor på Jæren.

Dette medlem foreslår totalt 435 mill. kroner i økte planleggingsmidler til jernbanen i 2017.

Dette medlem viser til at regjeringen innfører to nye avgifter for togtransport, såkalte kjørevegsavgifter. Dette medlem har fanget opp sterke signaler om at dette kan svekke godstogets konkurransekraft mot vegtransport. Dette medlem vil innføre full kompensasjon for godstransport for ny kjørevegsavgift.

Dette medlem viser til at kollektivtilbudet må være konkurransedyktig med alternativene, også på pris. Dette medlem vil prioritere pendlerne, og vil redusere prisen på månedskort og årskort hos NSB med 20 pst. også i områder med taktsamarbeid, og legger opp til en gradvis innføring av dette. Dette medlem vil også øke studentrabatten, fra 40 pst. til 50 pst. Samlet vil dette medlem foreslå å bevilge 109 mill. kroner til disse to formålene.

Dette medlem er bekymret for regjeringens arbeid med øvrig kollektivtrafikk. Dette medlem vil peke på at det er nødvendig å trappe opp innsatsen innenfor 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 til å realisere målet i Klimaforliket om at trafikkvekst i og rundt de store byene skal tas med kollektivtrafikk. Dette medlem viser til vedtatte klimamål hvor transportsektoren skal ta en stor andel av kuttene. Dette medlem mener derfor at det må stilles krav til fossilfri kollektivtransport for støtten, og ønsker å prioritere utslippsfri kollektivtransport. Dette medlem foreslår å øke tilskuddet til belønningsmidlene med 600 mill. 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 starte planleggingen av Romeriksbanen i Akershus og skinnegående transport på Ullandhaug i Stavanger, og foreslår å bevilge totalt 15 mill. kroner til planlegging og utredning av disse prosjektene.

Dette medlem hilser økt overføring til sykling og gange velkommen, og foreslår en belønningsordning hvor staten bidrar med 50 pst. eller tilsvarende 500 000 kroner pr. million kommunene bruker på

nye gang- og sykkelveier. Dette medlem foreslår en bevilgning på 250 mill. kroner til dette tiltaket for å løfte kommunenes arbeid med å bygge ut gang- og sykkelveier.

Dette medlem viser videre til at regjeringen kutter i bevilgningene til gang- og sykkelveier med 62,5 mill. kroner. Dette medlem vil reversere kuttet og heller øke bevilgningen med 50 mill. kroner.

Dette medlem øker totalt sett overføringene til belønningsordningen for sykkel med 387,5 mill. kroner, inkludert 25 mill. kroner til nasjonale sykkel-turistveier.

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 miljøvennlig drivstoff. Dette medlem viser til at Forskningsrådets programmer Maroff, Energiex og Transport2025 er underfinansiert, og vil styrke denne forskningen med 50 mill. kroner. Dette medlem mener det finnes store muligheter for å erstatte fossile ferger og båter med nullutslippsalternativ. Dette medlem mener det er helt nødvendig med en miljømessig fornyelse av fergeflåten og at det må stilles krav til nullutslippsteknologi i alle nye fergeanbud og kjøp av riksvegfergetjenester fra 1. januar 2017.

Dette medlem vil at Norge skal utvikle verdens mest miljøvennlige transportsektor. Fremtidig trafikkvekst i og rundt de store byene må tas av jernbane, kollektiv, sykkel og gange. Godstransport må overføres fra vei til sjø og bane. Fossilt drivstoff må erstattes av elektrisitet og andre rene energiformer. Tettsteder og byer må bygges omkring kollektivknotepunktene slik at behovet for å eie og kjøre bil reduseres, og slik at flere kan benytte seg av fleksible, klimavennlige transportløsninger. Derfor foreslår dette medlem et betydelig skifte fra privatbil og vei til kollektivtransport, jernbane og sykkel. Dette medlem tror i motsetning til byrådet i Oslo at pris betyr noe for forbrukernes valg mellom kollektivtransport eller privatbil. Mellom det miljøvennlige og det miljøfiendtlige. Derfor foreslår Venstre å innføre nullsats på billetter på tog, buss, bane og båt. Det medfører at prisen kan senkes med ca. 10 pst. I tillegg foreslår Venstre at prisreduksjonen på månedskort på NSB med 20 pst. som ble innført i enkelte områder fra 14. oktober 2016, utvides til å gjelde alle områder i 2017.

Som det framgår av tabellen under foreslår dette medlem en satsing på framtidens transportløsninger på over 6 mrd. kroner i 2017:

Tiltak	Mill. kr.
Tilskudd til gang- og sykkelveier	387,5
Belønningsordning for bedre kollektivtransport	600,0
Planleggingsmidler, kollektivprosjekter i Stavanger og Akershus	15,0
Skattefritak for arbeidsgiverfinansiert månedskort (kollektivtransport)	2000,0
Innføre nullsats på moms for reiser med kollektivtransport (unntatt flyreiser)	750,0
Tilskudd til vare- og lastebiler med nullutslipp	200,0
Tilskudd til fornybart drivstoff i bransjer som har hatt lav CO ₂ -avgift	250,0
Redusert pris på månedskort og årskort på NSB med 20 pst. på strekninger som i dag ikke er omfattet av ordningen	105,0
Økt studentrabatt på månedskort, NSB	4,0
Jernbane, drift og vedlikehold	400,0
Planlegging, jernbane bl.a. for tilrettelegging for hydrogentog på Rauma- og Nordlandsbanen	435,0
Investeringer, jernbane	300,0
Innføre full rabatt/kompensasjon for godstransport for ny kjørevegsavgift også i rushtid	0,0
Utredning av satellittbasert veiprising	10,0
Forskning på miljøvennlig transport, Amorf, Energiex og Transport2025	50,0
Sette krav om nullutslippsteknologi ved alle nye fergeanbud/kjøp av riksvegfergetjenester fra 1.1.2017	0,0
Biogass	50,0
Enova øremerket utbygging av infrastruktur for nullutslippsbiler	630,0
Sum økt satsing på fornybart, kollektivt, sykkel og gange	6186,5

Dette medlem viser til at Florø havn har et sterkt behov for utbedring, og mener det er viktig å sikre utgraving/utdyping av Florø havn fra 16 til 20 meters dybde. Dette medlem mener dette er et viktig tiltak for å sikre arbeidsplasser i Florø og omegn og omprioriterer derfor 40 mill. kroner fra tiltakspakken til kommuner på Sør- og Vestlandet til dette formålet. Totalt vil dette medlem bevilge 82 mill. kroner til utbedring av Florø havn.

Dette medlem mener fornybart drivstoff er et viktig ledd i overgangen til nullutslippssamfunnet. Dette medlem har som mål å øke det fornybare drivstoffets konkurransevne mot fossile alternativ. Dette medlem foreslår å opprette en tilskuddspost på 250 mill. kroner til fornybart drivstoff i bransjer som hatt lav CO₂-avgift. Dette gjøres for å kompensere for økt CO₂-avgift gjeldende blant annet for skipsfart.

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 100 mill. kroner.

Dette medlem er opptatt av å sikre opprustningen av E39 gjennom Møre og Romsdal. Dette

medlem vil fremskynde byggestart for strekningen Betna–Stormyra på E39.

Dette medlem viser til Grønn skattekommissjons forslag om å implementere satellittbasert veiprising for tungtransporten. Dette medlem peker på at denne løsningen finnes i andre europeiske land, og vil utrede dette i Norge. Dette medlem foreslår å bevilge 10 mill. kroner til en utredning av satellittbasert veiprising.

Dette medlem viser til at utskiftingstakten av fossile vare- og lastebiler til null- eller lavutslippsalternativ går tregt. Dette medlem vil derfor opprette en tilskuddsordning på 200 mill. kroner for utskifting av denne bilparken. Dette medlem mener en tilskuddsordning alternativt kan byttes ut med negativ engangsavgift for de aktørene som skifter ut bilflåten sin til null- eller lavutslippsalternativ.

Dette medlem viser til at en tilskuddsordning for bredbåndsutbygging skal sikre alle husstander i Norge et bredbåndstilbud av grunnleggende god kvalitet. Dette medlem mener at 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 bredbåndskapasiteten og mobildekningen i områder der markedet ikke fungerer godt nok, og vil reversere

regjeringens kuttforslag til denne ordningen, og øke denne satsingen. Dette medlem foreslår å øke denne bevilgningen med 56,3 mill. kroner, slik at den samlede bevilgningen blir totalt 150 mill. kroner til dette formålet i 2017.

Samlet foreslår dette medlem følgende konkrete endringer under rammeområde 17 Transport og kommunikasjon:

Kap./Post	Tekst	Bokført (mill. kroner)
1301.21	Utredning av satellittbasert veiprisning	10,0
1301.50	Amorf, Energiex og Transport2025	50,0
1320.30	Nasjonale sykkelturistveier	25,0
1320.62	Skredsikring fylkesveier	100,0
1320.63	Tilskudd til gang- og sykkelveier	362,5
1330.61	Belønningsordning for bedre kollektivtransport	600,0
1330.63	Planleggingsmidler Romeriksbanen	10,0
1330.63	Planleggingsmidler skinnegående transport, Ullandhaug, Stavanger	5,0
1330.65 (ny post)	Tilskudd til vare- og lastebiler med nullutslipp	200,0
1330.66 (ny post)	Tilskudd til fornybart drivstoff i bransjer som har hatt lav CO ₂ -avgift	250,0
1352.70	Redusert pris på månedskort og årskort på NSB med 20 pst. på strekninger som i dag ikke er omfattet av ordningen.	105,0
1352.70	Økt studentrabatt på månedskort, NSB	4,0
1352.71	Jernbane, drift og vedlikehold	400,0
1352.72	Elektrifisering, Rørosbanen og Solørbanen	15,0
1352.72	Planlegging og tilrettelegging for hydrogentog på Rauma- og Nordlandsbanen	15,0
1352.72	Flesland godsterminal	5,0
1352.72	Planlegging, jernbane	400,0
1352.73	Investeringer, jernbane	300,0
1360.30	Utbedring av Florø Havn	82,0
1380.71	Tilskudd til bredbåndsutbygging	56,3
1320.30	Riksveginvesteringer	-1 000,0
1321.70	Nye veier AS. Tilskudd	-575,0
1321.75	Nye veier AS. Tilskudd til egenkapital	-500,0
1330.75	Reduserte bompenger og takster	-502,8
Sum ramme 17 Transport og kommunikasjon		417,0

3. Samferdselsdepartementet – budsjettkapitler og komiteens merknader til disse

Komiteen viser til at utbytteposter og avdragsposter blir behandlet av finanskomiteen under rammeområde 23, jf. Innst. 3 S (2016–2017), 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.

3.1 Kap. 1300 og kap. 4300 Samferdselsdepartementet

Bevilgningen under kap. 1300 dekker Samferdselsdepartementets driftsutgifter inkludert utgifter til stillingen som samferdselsråd i Brussel, utgifter til utredninger i forbindelse med modernisering av sektoren, utgifter til etablering av en miljø-/oljevernbase

i Lofoten/Vesterålen, tilskudd til trafikksikkerhetsformål, tilskudd til internasjonale organisasjoner, tilskudd til samferdselsberedskap og tilskudd til Redningsselskapet.

Det foreslås bevilget 408,1 mill. kroner på kap. 1300.

Post 21 Spesielle driftsutgifter

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til at det settes av midler til det videre arbeidet med de omfattende transportreformene i samferdselssektoren. Flertallet har merket seg at det legges til rette et godt faglig grunnlag for reformarbeidet og at det for arbeidet med jernbanereformen er etablert et eget prosjekt i departementet.

Flertallet viser til budsjettavtalen mellom regjeringen og samarbeidspartiene, der kap. 1300 post 1 reduseres, med 5 mill. kroner sammenlignet med opprinnelig forslag fra regjeringen og utover reduksjonen som følge av økt prosentsats fra 0,5 til 0,8 pst. i avbyråkratisering- og effektiviseringsreformen. Flertallet peker på at dette fordrer at departementet har en effektiv drift og således forsterker målsettingen om en effektiv forvaltning.

Post 30 Miljø-/oljevernbase i Lofoten/Vesterålen

Komiteen har merket seg arbeidet med å etablere et oljevern- og miljøsenner i Lofoten/Vesterålen og at det i 2017 foreslås bevilget 17 mill. kroner til å etablere en oljevern-/miljøbase i Lofoten/Vesterålen.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til samarbeidsavtalen mellom partiene om å etablere en miljøbase/oljevernbase i Lofoten/Vesterålen. Flertallet viser videre til at det i 2015 ble etablert et midlertidig sekretariat for miljøbase/oljevernbase i Lofoten/Vesterålen som skal utrede og utvikle et konsept med forslag til lokalisering, arbeidsoppgaver, organisering og finansiering av senteret. Sekretariatet har utarbeidet en foreløpig rapport pr. 1. juli 2016. Flertallet viser videre til at formålet med senteret skal være å fremme kunnskap, teknologi og metoder for arbeidet med oljevern og mot marin plastforsøpling for et renere havmiljø. Flertallet merker seg at aktiviteter og tiltak er gjennomført som planlagt og at sluttrapporten skal foreligge 15. februar 2017, og at det da vil foreligge et grunnlag for å fatte de nødvendige beslutninger.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til at det var forventet en etablering av en miljø-/oljevernbase i

Lofoten/Vesterålen i løpet av 2015, jf. Prop. 1 S (2014–2015), i tråd med regjeringserklæringen fra 2013. Disse medlemmer viser til at målet var etablering i løpet av 2015, jf. Innst. 13 S (2014–2015).

Disse medlemmer tar til etterretning at dette heller ikke ble realisert i løpet av 2016. Disse medlemmer har stor forståelse for at innbyggere og næringsliv i regionen er skuffet. Disse medlemmer ber regjeringen snarest avklare hva innholdet i en eventuell miljø-/oljevernbase i Lofoten/Vesterålen skal være og hvor den eventuelt skal ligge. Disse medlemmer viser til at Finansdepartementet i sitt svar på spørsmål nr. 60 til finanskomiteen opplyser at det er brukt 4,9 mill. kroner på utredning og planlegging av tiltaket, uten at det er klart hva miljø-/oljevernbasen faktisk skal være.

POST 71 TILSKUDD TIL TRAFIKKSIKKERHETSFORMÅL

Komiteen har også merket seg det viktige trafikksikkerhetsarbeidet der flere organisasjoner bidrar. Komiteen vil i denne sammenheng fremheve det lokale trafikksikkerhetsarbeidet, der flere kommuner, fylker og andre aktører gir viktige bidrag.

Komiteen mener det må motiveres til mer etterspørsel etter trafikksikkerhet i befolkningen, og det trengs større fokus på det lokale trafikksikkerhetsarbeidet i kommuner og fylker. Komiteen viser til at bl.a. Trygg Trafikk fyller en viktig rolle i trafikksikkerhetsarbeidet, og gjør en viktig jobb for trafikksikkerheten blant barn og unge. Komiteen mener det er svært viktig å lære barn og unge trygg trafikkferd. Dette behovet forsterker seg ytterligere ved at det i de kommende årene også ligger an til en vekst i trafikken. Komiteen viser til at opplæring i trafikkforståelse, og det å kunne ferdes i trafikken, vil bli stadig viktigere i fremtiden. Komiteen peker på at holdningsskapende og forebyggende trafikksikkerhetsarbeid er et langsiktig og krevende arbeid, som krever innsats over tid.

Komiteen viser til at tilskuddsordningen for lokale trafikksikkerhetstiltak skal bidra til å styrke lokalt trafikksikkerhetsarbeid i regi av kommuner og frivillige organisasjoner. I 2015 ble det tildelt tilskudd på til sammen 4 mill. kroner til 14 ulike tiltak i regi av kommuner, organisasjoner og andre aktører. Tiltakene omfatter mindre infrastrukturtiltak og trafikkantrettede tiltak.

Komiteen 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. Komiteen mener både fylkesveinettet og stamveinettet må få høyere standard. For å få ned tallet på antall drepte og skadde i trafikken, er det nødvendig å

innrette transportsystemet slik at det fremmer trafikksikker atferd og samtidig beskytter mot fatale konsekvenser av farlig kjøring.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til at Trygg Trafikk har fått et betydelig løft i løpet av regjeringeperioden, og at bevilgningene er løftet fra 28,85 mill. kroner i 2013 til 44 mill. kroner i 2017 gjennom et betydelig, og nødvendig, løft som følge av budsjettavtalene mellom Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre. Det tilsvarer en reell vekst på hele 35 pst. Til sammenligning hadde organisasjonen i perioden 2010–2013 en reell nedgang i overføringene.

Et annet flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til budsjettavtalen der det bevilges ytterligere 2 mill. kroner til Trygg Trafikk i 2017 for å styrke det trafikantrettede trafikksikkerhetsarbeidet, samt 4 mill. kroner til lokale trafikksikkerhetstiltak for å styrke det lokale trafikksikkerhetsarbeidet i regi av kommuner og frivillige organisasjoner.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet mener det er behov for et betydelig løft innen det trafikantrettede trafikksikkerhetsarbeidet og viser til Arbeiderpartiets alternative budsjett hvor det foreslås en bevilgning på 2 mill. kroner mer til Trygg Trafikk sammenlignet med regjeringens forslag.

Disse medlemmer er opptatt av å styrke det gode lokale trafikksikkerhetsarbeidet som gjøres landet rundt. Disse medlemmer viser til Arbeiderpartiets alternative budsjett hvor det foreslås en bevilgning på 4 mill. kroner til lokale trafikksikkerhetstiltak sammenlignet med regjeringens forslag.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti og Senterpartiet mener denne typen tiltak er svært viktig for å styrke trafikksikkerhetsarbeidet på lokalt nivå, og viser til at Kristelig Folkeparti styrker denne ordningen kraftig ved å foreslå en bevilgning på 10 mill. kroner ut over regjeringens forslag.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti og Venstre mener det er behov for et betydelig løft innen det trafikantrettede trafikksikkerhetsarbeidet.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti mener det er viktig at staten bidrar å styrke

Trygg Trafikks aktivitet, og viser til Kristelig Folkepartis alternative statsbudsjett hvor det foreslås å øke bevilgningen til Trygg Trafikk med 8 mill. kroner, ut over regjeringens forslag.

Komiteens medlem fra Senterpartiet er opptatt av å styrke trafikksikkerhetsarbeidet. Dette medlem viser til Senterpartiets alternative budsjett hvor man styrker det holdningsskapende arbeidet gjennom Trygg Trafikk med 2 mill. kroner.

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 merker seg at regjeringen foreslår en bevilgning på 83,5 mill. kroner til Redningsselskapet for 2017, noe som er det samme som i saldert budsjett 2016. Komiteen viser til at bevilgningen til Redningsselskapet er økt senere år, og komiteen mener det er viktig at den offentlige støtten til selskapet er på et nivå som gir rom for viktig sjøsikkerhetsarbeid. Komiteen er ellers oppmerksom på at finansieringen av Redningsselskapet er sårbart med hensyn til svingninger i overskuddet fra Norsk Tipping.

Komiteen registrerer at EFTA-domstolen ved dom 23. september 2015 opphevet deler av EFTAs overvåkningsorgan ESAs vedtak 18. juni 2014 om å godkjenne ordningen med differensiert arbeidsgiveravgift for perioden 1. juli 2014 til 31. desember 2020. Opphevelsen gjelder en særregel om arbeidsgiveravgiftssats for ambulerende virksomheter.

Komiteen viser til at dette førte til økte kostnader for Redningsselskapet i 2016, noe som verken var tilsiktet eller hensyntatt når tilskuddsbeløpet til Redningsselskapet ble fastsatt, og at dette ble kompensert for i revidert nasjonalbudsjett 2016. Komiteen viser til at regjeringen har varslet at en tilsvarende kompensasjon blir gitt for 2017 dersom det er aktuelt.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet understreker den uvurderlige høye verdien

av frivillig redningsarbeid langs kysten og fjorder og i skjærgården. Redningsselskapet gjør et svært viktig arbeid, og bidrar hvert år til å redde titalls liv langs kysten. Disse medlemmene viser til Arbeiderpartiets alternative budsjett hvor Redningsselskapet styrkes med 10 mill. kroner, noe som vil bidra til å finansiere én ny redningsskøyte i 2017.

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til alternativt budsjett for Senterpartiet der Redningsselskapets (NSSR) budsjett styrkes med 20 mill. kroner, blant annet for innkjøp av en ny redningsskøyte i Nord, og for å gjennomføre «kystløft» som er initiert av Redningsselskapet.

3.2 Kap. 1301 Forskning og utvikling mv.

Det foreslås bevilget 164,3 mill. kroner til kap. 1301. Kapitlet omfatter utredninger vedrørende miljø, trafiksikkerhet mv., samt bevilgning til samferdselsforskning.

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.

Komiteen vil understreke betydningen av forskning for å finne økonomisk og miljømessig bærekraftige transportløsninger. Komiteen ser positivt på planene om forsknings- og testarena for framtidens bilteknologier og intelligente transport-systemer som utvikles på Hell Arena. Komiteen vil peke på at Hell Arena, med sitt fagmiljø og geografiske beliggenhet, kan ta en ledende rolle i utviklingen av teknologier innen induktiv lading (Power Roads), autonom teknologi og teknologier knyttet til ITS. Hell Arena vil bli en «living lab» og nav for FoU-miljøene som forsker på framtidens trafikk-systemer basert på teknologi, infrastruktur og trafiksikkerhet, nasjonalt og internasjonalt. Komiteen viser til at Hell Arena har etablert samarbeid med tunge aktører som SINTEF, NTNU, Nord Universitet og ITIC (International Transportation Innovation Center) i South Carolina. Komiteen ber regjeringen vurdere hvordan staten kan bidra med realiseringen av Hell Arena og komme tilbake til Stortinget på egnet måte.

Post 21 Utredninger vedrørende miljø, trafiksikkerhet mv.

Komiteen viser til det viktige arbeidet med et utredningsprosjekt som sammenligner prognoser for gods- og persontransport med faktisk utvikling, samt utredning av nye og mer effektive metoder for å gjennomføre den nasjonale reisevaneundersøkelsen. Komiteen understreker betydningen av denne om-

fattende statistikken som grunnlag for å lage transportmodeller.

Komiteen viser til at tidsskriftet Samferdsel utgitt av Transportøkonomisk institutt er det eneste av sitt slag. Tidsskriftet bidrar til kunnskapsformidling og debatt rundt samferdselspolitiske spørsmål. Komiteen mener på denne bakgrunn at departementet også for 2017 bør bidra til tidsskriftet Samferdsel.

Komiteens flertall, medlemmene Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til budsjettavtalen mellom regjeringen og samarbeidspartiene, der kap. 1301 post 21 reduseres med 5 mill. kroner. Flertallet viser til at konsekvensen av kuttet er redusert utredningsvirksomhet i Samferdselsdepartementet.

Flertallet viser til Grønn skattekommisjons forslag om å implementere satellittbasert vegprising for tungtransporten. Flertallet peker på at denne løsningen finnes i andre europeiske land og vil utrede dette i Norge.

Flertallet viser til forslag 100 i Innst. 2 S (2016–2017), der samarbeidspartiene ber regjeringen:

«Utrede satellittbasert veipricing for tungtransport. Utredningen skal også inneholde en vurdering av hvordan et slikt system vil slå ut for nullutslippsbiler og overgang til biodrivstoff.»

Komiteens medlem fra Venstre viser til Venstres alternative budsjett der det foreslås en bevilgning på 10 mill. kroner til en utredning av satellittbasert veipricing.

INSENTIVORDNING FOR ANDRE TRANSPORTFORMER FOR Å REDUSERE UTSLIPP

Komiteen viser til det vellykkede resultatet som er oppnådd gjennom arbeidet med Næringslivets NO_x-fond. Komiteen viser til at arbeidet gjennom NO_x-fondet har redusert Norges NO_x-utslipp med 28 000 tonn. Utslppsreduksjonene som følger av avtalene gjelder for skipstrafikken og fiskeflåten, men også for fastlandsindustrien og petroleumsvirksomheten offshore. Komiteen mener det er potensial for å utvikle lignende ordninger for andre transportformer basert på NO_x-fondet.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til forslag 100 i Innst. 2 S (2016–2017), der samarbeidspartiene ber regjeringen:

«Igangsette en prosess med berørte næringsorganisasjoner om etablering av en miljøavtale med tilhørende CO₂-fond. Det legges til grunn at fondet sikres tilstrekkelige inntekter gjennom opptrapping av CO₂-avgiften for berørte næringer og at finansieringen er på plass innen 2020. Det er et mål at fondet skal bidra til å kutte klimagassutslippene med 2 millioner tonn CO₂-ekv årlig innen 2030. Regjeringen rapporterer om prosess, innretning og muligtidsløp for etablering av et slikt fond i revidert nasjonalbudsjett 2017.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at næringstransporten står for dobbelt så store utslipp som privatbilene. Nullutslippsløsninger blir i stadig større grad tilgjengelige, også innenfor områder som tungtransport og skipsfart, men det finnes i dag ingen omfattende virkemidler for å stimulere til å bytte ut gammel teknologi med klimariktig teknologi. Disse medlemmer viser til Arbeiderpartiets alternative budsjett hvor det foreslås å etablere et CO₂-fond for næringstransporten. Et slikt fond skal gi tilskudd til merkostnader ved investering i null- og lavutslippskjøretøy som går på eksempelvis biodrivstoff, biogass, elektrisitet eller hydrogen. Disse medlemmer viser til Innst. 2 S (2016–2017) hvor følgende forslag er fremmet:

«Stortinget ber regjeringen sette i gang forhandlinger med transportnæringen med sikte på å opprette et CO₂-fond etter modell av NO_x-fondet. Fondet skal omfatte vare- og tungtransporten. Det skal også vurderes om skip og fiskebåter skal omfattes.»

Post 50 Samferdselsforskning

Komiteen viser til at bevilgningen i sin helhet vil gå til Norges forskningsråd.

Komiteen vil fremheve viktigheten av å forske på elektronisk kommunikasjon som sikrer brukerne gode, rimelige og framtidrettede ekom tjenester i hele landet.

Komiteen viser til at ekommarkedet er i stadig endring, og at det derfor er viktig for departementet å støtte forskning så man kan bedrive god politikkutvikling for sektoren, legge til rette for videre vekst i markedet og ivareta nasjonale interesser.

Komiteen viser til at IKTPLUSS er Norges forskningsråds store satsing på IKT og innovasjon. Komiteen vil fremheve viktigheten av IKTPLUSS som styrker kvaliteten og relevansen i norsk IKT-forskning ved å koble investeringene i forskning og utvikling med nasjonale forutsetninger og innovasjon.

Komiteen vil fremheve viktigheten av Simula@UiB som er en viktig kilde til nasjonal kunnskap om informasjonssikkerheten i ekomnett og ekom tjenester med tanke på cyberkriminalitet, overvåkning og industrispionasje.

Komiteen vil fremheve viktigheten av forskningsprogrammene Transport2025 og ENER-GIX som bidrar til en helhetlig forståelse av transportsystemet og bruken av fornybar energi til transportsektoren.

Komiteen vil fremheve det nasjonale senteret Center for Cyber and Information Security (CCIS) ved NTNU, for forskning, utdanning og trening i å håndtere kritiske situasjoner knyttet til informasjonssikkerhet, hvor sentrale aktører innen politiet, Forsvaret, næringsliv og academia har gått sammen i et tett samarbeid for å møte framtidens trusler i cyberspace.

Komiteens flertall, medlemmene Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til budsjettavtalen mellom regjeringen og samarbeidspartiene der bevilgningen til forskningsprogrammet ENER-GIX økes med 33 mill. kroner mer gjennom bevilgning på kap. 1830 post 50.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til de store endringene transportsektoren står overfor og at det er behov for mer kunnskap. Særlig vil kunnskap om miljøvennlig teknologi, miljøvennlige drivstoff og effektene av digitalisering være viktige. Disse medlemmer viser for øvrig til sine merknader i Innst. 73 S (2016–2017), jf. Dokument 8:99 S (2015–2016).

Disse medlemmer viser til Dokument 8:106 S (2015–2016) Representantforslag om nasjonalt trafikkfaglig kompetansesenter. Det er viktig at vi i større grad får kunnskap om og forstår hvordan trafikanten tar bevisste og ubevisste valg i trafikksystemene.

Som følge av målet om at flere skal gå og sykle øker behovet for kunnskap om menneskets tenkning, kognitive forståelse og handlingsvalg. Videre vil det også være behov for å forstå hvordan intelligente transportsystemer (ITS) vil påvirke trafikantens rolle i trafikksystemene. Dette er nødvendig kunnskap i det videre arbeidet med trafikkikkerheten. Disse medlemmer viser til Arbeiderpartiets alternative budsjett hvor det foreslås en økt bevilgning på 50 mill. kroner til post 50 Samferdselsforskning. Dette inkluderer arbeidet med å etablere et nasjonalt trafikkfaglig kompetansesenter i tråd med forslagene i Dokument 8:106 S (2015–2016).

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til at Senterpartiet i sitt alternative budsjett foreslår et prosjekt med avansert veiprisering der bilistene betaler for de veistrekingene de faktisk bruker, og når de bruker dem basert på lokaliseringsdata. Til dette prosjektet foreslår dette medlem å bruke 10 mill. kroner.

Komiteens medlem fra Venstre vil 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 Forskningsrådets program Maroff, ENERGIX og Transport2025 er underfinansiert. Dette medlem viser til Venstres alternative budsjett der denne forskningen styrkes med 50 mill. kroner i forhold til regjeringens forslag til budsjett.

3.3 Kap. 1310 Flytransport

Bevilgningen går til å finansiere drift av regionale flyruter innenlands, jf. post 70.

Post 70 Kjøp av innenlandske flyruter

Det foreslås bevilget 815,4 mill. kroner på post 70.

Komiteen viser til arbeidet for å gi flyselskapene rammevilkår som sikrer at det meste av flyrute-tilbudet innenlands kan drives på kommersielle vilkår.

Komiteen har merket seg at det i 2016 har blitt arbeidet videre med problemstillingene rundt globalisering av luftfarten og behov for et tydeligere internasjonalt regelverk for aktørene i bransjen. Det er av sentral betydning å sikre rammebetingelser for flyselskapene som betjener det norske markedet, på en slik måte at konkurranseevnen opprettholdes.

Komiteen merker seg at kontrakter for drift av regionale flyruter innenlands tildeles etter anbuds-konkurranse, og komiteen støtter bevilgningsfor-slaget.

Komiteen har videre merket seg at Samferdselsdepartementet våren 2016 har inngått nye kontrakter for flere ruter i Sør-Norge samt at det høsten 2016 er inngått nye kontrakter for ruteflygning i Nord-Norge og Nord-Trøndelag.

Komiteens flertall, medlemmene Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til budsjettavta-len mellom regjeringen og samarbeidspartiene, der kap. 1310 post 70 reduseres med 50 mill. kroner. Flertallet viser til at konkurransen om drift av regionale ruteflygninger i Nord-Norge fra 1. april 2017–31. mars 2022 er avsluttet og resultatet av konkurranse at kompensasjonskravet fra flyselskapene er lavere enn ved gjeldende kontraktsperiode. Flertallet viser til at dette innebærer at reduksjonen av posten ikke vil medføre konsekvenser for omfanget av flyrutekjøpet.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet mener det er viktig at

man også i fremtiden har et godt lufthavnet 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. Disse medlemmer vil derfor åpne for at man kan øke egenkapitalen til Avinor for å kunne løse fremtidige investeringer

Disse medlemmer viser til at Samferdselsdepartementet høsten 2016 har inngått nye kontrakter for ruteflygning i Nord-Trøndelag og Nord-Norge gjeldende fra 1. januar 2017.

Disse medlemmer viser til at det er uttrykt stor misnøye med de nye rutetidene. Dette går både på antall turer og tidspunkt på turene.

Disse medlemmer vil fremheve viktigheten av at det blir gitt gode tilbud for disse lokalsamfunnene, da dette for mange er det eneste reelle alternativet for deres reiser både innad i regionen og til resten av landet.

Disse medlemmer vil også be departementet om at man fortsetter tidligere praksis med at nye ruteendringer sendes ut på høring før de blir endelig bestemt.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Venstre viser til at regjeringen Solberg har endret tidligere praksis med ruteendringer og fremmer med dette følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen om at man fortsetter tidligere praksis med at nye tidtabeller på anbudsru-ter sendes på høring før de blir endelig bestemt.»

ALTA LUFTHAVN

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet er kjent med at Alta kommune har tatt initiativ til å utvide flyplassen med vel 200 meter i vestlig retning, samtidig som masseuttakene på E6 gjøres. Gjenbruk av masser slik det gjøres i Alta, er etter disse medlemmer synsvært god ressursbruk.

Disse medlemmer viser til behandlingen av Nasjonal transportplan (2014–2023), der en samlet komité uttalte følgende:

«Komiteen viser til planene for utbyggingen av E6 Vest for Alta. Dette vil frigi mye masse som nå planlegges å dumpe i sjø. Komiteen mener at der raskest mulig må utredes om massene i stedet kan benyttes til nødvendig utvidelse av rullebanen på Alta lufthavn.»

Så langt har Alta kommune forskuttert dette arbeidet med låneopptak, og disse medlemmer er lite tilfreds med at man ikke har funnet en omforent løsning på finansiering av denne utvidelsen.

LAKSELV OG HAMMERFEST LUFTHAVNER

Komiteen er fornøyd med at man opprettholder dagens lengde på lufthavnen i Lakselv.

Komiteen ser frem til en slutføring av utredningen for Hammerfest lufthavn, og viser til at Avinors utredning har hatt hovedfokus på teknisk/operative faktorer, meteorologi, trafikkprognoser, regionale behov og økonomi.

Komiteen viser også til at Avinor ønsker å utrede en flyplass med rullebanelengde på ca. 1 500 meter. Komiteen har merket seg at Hammerfest kommune ikke ønsker en flyplass som konkurrerer med Alta, Lakselv, Honningsvåg eller andre. Komiteen vil avvente utredningen før man tar endelig stilling til banelengde på ny lufthavn i Hammerfest.

FLORØ LUFTHAMN

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, ser at Arbeiderpartiet etterlyser en FOT-ruteordning for Florø lufthavn, men flertallet kan ikke se at dette er prioritert i Arbeiderpartiets eget budsjettforslag. Flertallet har derimot notert seg at regjeringen har uttalt at de vil følge utviklingen ved Florø og Førde lufthavner tett. Det knytter seg til den uforutsette, negative endringen av oljerelaterte aktiviteter som har medført en nedgang i trafikkgrunnlaget for de to lufthavnene i regionen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til at Florø lufthamn er tatt ut av FOT-ruteordningen. Disse medlemmer advarte mot dette da det var ny anbudsrunde for flere flyruter i Sør-Norge våren 2016.

Disse medlemmer viser til at etter at Florø ble foreslått tatt ut av FOT-ruten, har trafikken gått betydelig ned. Dette skyldes i hovedsak nedgangen i den oljerelaterte aktiviteten. Den oljerelaterte aktiviteten sto for 58 pst. av passasjerene til Bergen og 43 pst. til Oslo i 2013.

Disse medlemmer er gjort kjent med at nye tall fra Florø lufthamn viser en nedgang på passasjerer over 18,5 pst. første halvår i 2016, og pr. september er reduksjonen på 17,6 pst.

Disse medlemmer viser også til at maksprisen er økt, og ber derfor regjering ta en ny vurdering på om noen av rutene igjen bør inn på FOT-ruteordningen.

NY LUFTHAVN PÅ HELGELAND VED MO I RANA

Komiteen har merket seg at Avinor er ferdig med forprosjektet og konsesjonssøknaden for ny lufthavn på Helgeland ved Mo i Rana. Luftfartstilsynet har etter høringsprosess overlevert sin innstilling til Samferdselsdepartementet.

Komiteen viser til at regjeringen i forslaget til statsbudsjett for 2016 (Prop. 1 S (2016–2017)) varslet at Samferdselsdepartementet vil vurdere på hvilken måte staten kan tilføre Avinor midler for å gjennomføre investeringer i nye lufthavner og komme tilbake til Stortinget når prosjektene er tilstrekkelig planlagt og kvalitetssikret. I behandlingen av statsbudsjettet for 2016 (Innst. 113 S (2015–2016)) støttet komiteen dette arbeidet og ba samtidig regjeringen sørge for god framdrift i slutførende planlegging og konsesjonsbehandling av ny lufthavn på Helgeland ved Mo i Rana.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet viser til at endelig beslutning vedrørende ny lufthavn på Helgeland er naturlig å vurdere i behandlingen av Nasjonal transportplan 2018–2029.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, ser frem til at Stortinget snarest får saken til behandling, slik at man kan komme videre i prosessen med finansiering og realisering av en ny stor flyplass på Helgeland.

LUFTHAVNSTRUKTUR FOR LOFOTEN OG VESTERÅLEN

Komiteen viser til at Avinor nå har konkludert med at det ikke er mulig å etablere en ny storflyplass på Gimsøya for Lofoten.

Komiteen vil nå avvente Avinors utredninger om utvidelse av eksisterende lufthavner før man kan konkludere om fremtidig lufthavnstruktur for Lofoten og Vesterålen.

STOKMARKNES LUFTHAVN, SKAGEN

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet vil minne om at den rød-grønne regjeringen i 2006 tok beslutningen om å ta Stokmarknes lufthavn, Skagen, ut av FOT-rutenettet på grunn av passasjertall som gjorde at flyrutene kunne drives videre kommersielt, uten statsstøtte. Det har siden den gang vært en økning i passasjerantallet, fra 95 622 passasjerer i 2005, til 120 068 i 2015, og det er derfor ikke grunnlag for å gjenopprette FOT-ruter til/fra Stokmarknes.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til at Stokmarknes lufthavn, Skagen, ikke ble tatt inn i nytt anbud på FOT-ruteordningen da de nye kontraktene ble lyst ut på anbud våren 2016.

Disse medlemmer viser til at dette ble gjort på tross av at flyplassen har hatt sterkt fallende passasjerantall og urimelige høye priser, og regjeringen har heller ikke vektlagt at Transportøkonomisk institutt (TØI) og Møreforskning Molde AS i sin rapport på oppdrag for Samferdselsdepartementet ikke anbefalte at Stokmarknes lufthavn skulle videreføres som kommersiell lufthavn når ny anbudsperiode starter i 2017. Disse medlemmer beklager at denne lufthavnen ikke ble likestilt med øvrige kortbaneflyplasser i regionen. Dette har ført til dyrere tilbud for de reisende.

BODØ LUFTHAVN

Komiteen viser til arbeidet med å få til en god og langsiktig løsning for sivil luftfart i Bodø.

Komiteen viser til at kommunen aktivt planlegger å benytte frigjorte arealer etter nedleggelsen av kampflybasen til å utforme «Nye Bodø».

Komiteen merker seg anbefalingen fra transportetatene og Avinor om å flytte dagens lufthavn i Bodø i underkant av én kilometer sørover og utover fra byen, og at de arealene som frigjøres ved flytting, med stor sannsynlighet vil få en verdistigning.

Komiteen viser til at Forsvarsdepartementet er grunneier for arealene ved Bodø hovedflystasjon, og at det er lagt til grunn at salgssinntekter for avhending av arealer i forsvarssektoren skal finansiere andre tiltak i langtidspanen.

Komiteen viser til at forsvars- og utenrikskomiteen i behandlingen av Kampkraft og bærekraft, Langtidsplan for forsvarssektoren Prop. 151 S (2015–2016), jf. Innst. 62 S (2016–2017), bemerket at det:

«[...]etter komiteens oppfatning positivt og samfunnsøkonomisk fornuftig at regjeringen vil legge til rette for at en verdiøkning for arealene som frigjøres ved en eventuell flytting av lufthavnen, i nødvendig grad skal bidra til å finansiere en ny sivil lufthavn i Bodø.»

Komiteen slutter seg til dette. Komiteen mener dette vil være et vesentlig bidrag til en fremtidig realisering av planene om «Nye Bodø», og vil bidra til å legge til rette for økt vekst i Bodø-samfunnet og regionen.

Komiteens medlem fra Senterpartiet vil peke på at flytransporten står for en viktig del av persontransporten i dette langstrakte landet. I noen regioner og landsdeler er fly eneste reelle alternativ

for lange reiser. Dette medlem viser til at Senterpartiet ikke støtter endringer i lufthavnstrukturen, hvis ikke lokale myndigheter gir sin tilslutning til dette.

3.4 Kap. 1311 Tilskudd til regionale flyplasser

Fra 1. januar 2016 ble det innført en ny tilskuddsordning til ikke-statlige flyplasser. Lufthavnene Ørland, Stord og Notodden er omfattet av ordningen.

Det foreslås bevilget 29,3 mill. kroner på kap. 1311 post 71.

Komiteen viser til at det fra 1. januar 2016 ble innført en ny tilskuddsordning for ikke-statlige flyplasser og støtter dette. Komiteen merker seg at det vil bli inngått femårige avtaler med den hensikt å gi lufthavnene bedre forutsigbarhet og et godt grunnlag for utviklingsarbeid.

Notodden flyplass

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, er kjent med at det foreligger planer om videreutvikling av Notodden flyplass fra å være en lokal flyplass til en regional flyplass. Flertallet viser til at flyplassen er viktig for næringslivet i regionen, og er glade for at bevilgningen til drift av tårntjenester ved Notodden flyplass på 8,2 mill. kroner som følger av budsjettavtalen mellom de fire samarbeidspartiene, kan bidra til en mer robust og langsiktig utvikling av flyplassen. Flertallet understreker at bevilgningen på 8,2 mill. kroner kommer som et tillegg til det allerede innvilgede beløp på 6,8 mill. kroner.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet er kjent med at det foreligger planer om videreutvikling av Notodden flyplass fra å være en lokal flyplass til en regional flyplass. Disse medlemmer viser til at flyplassen er viktig for næringslivet i regionen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til Arbeiderpartiets alternative budsjett og foreslår 8,2 mill. kroner til drift av Notodden flyplass, som kan bidra til en mer robust og langsiktig utvikling av flyplassen. Disse medlemmer understreker at bevilgningen på 8,2 mill. kroner kommer som et tillegg til det allerede innvilgede beløp på 6,8 mill. kroner.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet mener at det innenfor de femårige avtalene for støtte til ikke-statlige lufthavner også må åpnes for at deler av støtten kan brukes til kjøp av flytjenester. Støtten har til hensikt å gi

disse lufthavnene bedre forutsigbarhet og et godt grunnlag for utviklingsarbeid, og da disse lufthavnene ikke betjenes av FOT-ruter, kan dette i perioder være nødvendig for å sikre et stabilt rutetilbud.

3.5 Kap. 1313 Luftfartstilsynet

Det foreslås bevilget 220,4 mill. kroner. Det er budsjettert med inntekter på kap. 4313 på 137,2 mill. kroner. Gebyrene skal dekke Luftfartstilsynets kostnader med tilsyn. Direktoratsoppgaver ellers finansieres over statsbudsjettet.

Komiteen viser til at Luftfartstilsynet har hovedansvaret for tilsynet med norsk sivil luftfart for å sikre luftfarten, og for at tilsynet skal være en aktiv pådriver for sikker og samfunnsnyttig luftfart i tråd med de overordnede transportpolitiske målsettinger.

Komiteen har merket seg at det for 2017 under post 1 foreslås bevilget 220,4 mill. kroner til Luftfartstilsynet, mens saldert budsjett for 2016 var på 194,1 mill. kroner. Økningen gjelder investeringer i digitale løsninger på 4,8 mill. kroner og premiebetaling til Statens pensjonskasse på 17,4 mill. kroner. Komiteen slutter seg til bevilgningen.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet viser til at Luftfartstilsynet senest 16. august d.å. understreket at flysikkerheten i Norge er god på sine nettsider:

«Sikkerheten i norsk luftfart er god. Det er trygt å fly i Norge. Luftfartstilsynet er ikke bekymret over flysikkerheten, sier luftfartsdirektør Stein Nodeland.» (luftfartstilsynet.no 16.8.16)

Disse medlemmer merker seg videre at tilsynet understreker i samme artikkel at kommentarene i media om budsjettsituasjonen har handlet om samsvaret mellom bevilgninger og oppgaver, ikke sikkerheten som sådan:

«I saken til BT blir det fremstilt som om luftfartsdirektøren er bekymret for flysikkerheten i Norge. Det blir også misvisende. Nodeland poengterte at vår virksomhet i 2015 ikke var bærekraftig på sikt. Det betyr at det måtte tas grep for å unngå at vårt bidrag til flysikkerheten skulle bli svekket de neste årene. Nå i 2016 har Luftfartstilsynet selv tatt slike grep. (Luftfartstilsynet.no 16.8.16)»

Disse medlemmer viser til at regjeringen foreslår å øke Luftfartstilsynets bevilgning med 4,8 mill. kroner for å understøtte digitalisering av tilsynets virksomhet og dermed legge til grunn for effektivisering, som vil bidra til at tilsynets ressursituasjon bedrer seg på sikt.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at Luftfartstilsynet over tid har un-

derstreket at det ikke er samsvar mellom de oppgaver de har og ressursene som er stilt til rådighet. Disse medlemmer er bekymret for at dette kan gå ut over flysikkerheten. Disse medlemmer viser til at ESA var bekymret over at Luftfartstilsynet i Norge ikke alltid utfører bakgrunnssjekk, inkludert sjekk av kriminelt rulleblad, av personer som skal ha ID-kort til flyplasser og for flybesetninger. Regjeringen har hele tiden hevdet at regelverket er forsvarlig og at ordningen har blitt nøye vurdert, men ESA var i sitt brev i september 2016 krystallklar på at den norske holdningen bryter med en grunnleggende felles forståelse for standarden for sikkerhet i europeisk luftfart. Disse medlemmer er bekymret for at dispensasjonen fra det felleseuropeiske kravet om bakgrunnssjekk for flygende personale har voldt store problemer og til tider vært svært arbeidsbelastende for Luftfartstilsynet. I et brev av 15. mars til fagforeningen Parat, som organiserer mange flyansatte, fremholder tilsynet at arbeidet er blitt vanskeligere på grunn av endringer i politiloven fra 2014 som krever at vandelskontroll kun kan gjennomføres ved å legge til grunn politiattester utstedt i Norge eller annet EØS-land. Tilsynet erkjenner at arbeidet med å undersøke de forskjellige politiattestene er ressurskrevende, og at det ofte er tvil om dokumentets pålitelighet selv etter omfattende ressursbruk. Disse medlemmer er bekymret for regjeringens manglende åpenhet om dette og stiller spørsmål om hvorfor regjeringen i sitt svarbrev til ESA, ifølge Dagens Næringsliv, 17. november sier at «departementet trenger mellom fem og seks måneder for å gjøre ferdig gjennomgåelsen av reglene og innføre det nye kravet». Disse medlemmer finner dette urovekkende og mener regjeringen arbeider for sakte med å løse denne problemstillingen.

Disse medlemmer viser til at det er satt i gang et effektiviseringsprogram i Luftfartstilsynet, som skal sørge for at det oppnås samsvar. Disse medlemmer støtter dette. Inntil dette er på plass og effektene kan tas ut, ønsker disse medlemmer å styrke rammene for Luftfartstilsynets arbeid.

Disse medlemmer viser til Arbeiderpartiets alternative budsjett, og foreslår en økning på 5,0 mill. kroner til post 1 Driftsutgifter. Økningen finansieres ved å øke gebyrinntektene tilsvarende.

3.6 Kap. 4312 Avinor AS (Inntekter)

Komiteen merker seg at det årlige avdragsbeløpet utgjør 444,4 mill. kroner på lånet fra staten til Oslo lufthavn AS i forbindelse med utbyggingen av flyplassen. Komiteen merker seg videre fusjonen mellom Avinor AS og datterselskapet Oslo lufthavn AS, som ble inngått 1. januar 2016, og at lånene således er overført til Avinor AS.

Utbytte fra Avinor AS

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til budsjettavtalen mellom regjeringen og samarbeidspartiene der utbyttet fra Avinor AS økes med 50 mill. kroner til 550 mill. kroner. Flertallet viser til at statsråden i svarbrev til komiteen understreker at både Samferdselsdepartementet og Avinor AS mener at et økt utbytte i denne størrelsesorden er håndterbart.

3.7 Kap. 4313 Luftfartstilsynet (Inntekter)

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

Komiteen har merket seg at for 2017 budsjetteres det med 137,2 mill. kroner i gebyrinntekter, mens saldert budsjett for 2016 var på 129,4 mill. kroner. Komiteen merker seg videre at investeringene til nye digitale løsninger finansieres med en tilsvarende økning av gebyrinntektene.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til Arbeiderpartiets alternative budsjett og foreslår en økning på 5,0 mill. kroner til post 1 Gebyrinntekter. Disse medlemmer forutsetter at departementet gjør nødvendige grep for å kunne hjemle en slik gebyrøkning.

3.8 Kap. 1314 Statens havarikommisjon for transport

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.

Komiteen viser til at Statens havarikommisjon for transport gjennomfører viktige, uavhengige undersøkelser av ulykker og alvorlige hendelser innen luftfarts-, jernbane-, veg- og sjøfartssektoren, og merker seg at det er satt av 72,1 mill. kroner til kommisjonen i 2017, som er en økning på 8,7 mill. kroner fra saldert budsjett 2016. 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.

Komiteen har notert seg at forslaget gjør det mulig for havarikommisjonen å utføre nye oppgaver med registrering av ulykker i den europeiske databasen for sjøulykker, samt øke sin undersøkelseskapasitet på både veg- og sjøfartsområdet.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet har merket seg at det er foreslått en økning på 8,7 mill. kroner til havarikommisjonen for transport, og at det åpnes for at en dermed kan undersøke flere sjøfartsulykker som ikke har undersøkelsesplikt, og at dette også kan omfatte alvorlige ulykker med fritidsbåt. Med bakgrunn i at det er flere dødsulykker i forbindelse med bruk av fritidsbåt enn med yrkesfartøy, mener disse medlemmer at fritidsbåtsektoren må prioriteres ved å gjennomføre systematiske undersøkelser av alvorlige fritidsbåtulykker med tanke på å få et bedre faktagrunnlag.

3.9 Kap. 5619 Renter av lån til Oslo lufthavn AS

Komiteen viser til at det i henhold til vilkårene i låneavtalen mellom staten og Oslo lufthavn AS legges til grunn at renter av statens lån til selskapet utgjør 53,0 mill. kroner i 2017.

3.10 Kap. 1320 Statens vegvesen

Det foreslås bevilget 30 526 600 mill. kroner til kap. 1320.

Inntektskapittelet 4320 består av salgsinntekter, diverse gebyrer og refusjoner fra forsikringsselskaper, arbeidsmarkedstiltak, foreldrepenger, lærlinger og sykepenger. Det foreslås at merinntektsfullmakterne for de aktuelle postene under kapitlet videreføres.

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

Det foreslås bevilget kr 11 539 400 på post 23.

Komiteen vil understreke viktigheten av å prioritere fortsatt store midler til drift og vedlikehold av riksvegnettet for å sikre bedre framkommelighet, trafikkikkerhet, driftssikkerhet og styrke påliteligheten til transportinfrastrukturen.

Komiteen viser til at tiltakene for drift og vedlikehold slik de er beskrevet Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023, sørger for at veksten i forfallet på vegnettet vil stoppe opp tidlig i inneværende planperiode, og at forfallet på riksvegnettet i løpet av planperioden vil bli redusert.

Komiteen viser til at en samlet komité konstaterte i Innst. 13 S (2015–2016) at antallet tungbilkontroller har blitt firedoblet med denne regjeringen, og understreket at denne prioriteringen skal fortsette. Komiteen viser til at en samlet komité har gitt sin

støtte til at regjeringen prioriterte opp dette feltet etter regjeringsskiftet, som en konsekvens av at det tidligere nivået hadde vært for lavt. Videre samlet komiteen seg om følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen vurdere en samordning av arbeidet med tungbilkontroll etter modell av andre europeiske land for en styrket innsats mot transportkriminalitet.»

Komiteen merker seg at regjeringen i Prop. 1 S (2016–2017) redegjør godt for oppfølgingen av forslaget, og ser frem til at rapporten om bedre samordning legges frem i løpet av året og at regjeringen deretter kommer tilbake til Stortinget på egnet måte.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, merker seg at bevilgningsforslaget gjør det mulig å sette av nok midler til veivedlikehold og fornying, slik at forfallet av veinettet reduseres i 2017 og støtter dette. Flertallet viser til at det over mange år har bygd seg opp et betydelig vedlikeholdsetterslep i veisektoren som er et trafikksikkerhetsproblem. Flertallet mener at nedbyggingen av vedlikeholdsetterslepet er en viktig prioritering også i de kommende årene. Flertallet viser til at innenfor vinterdrift er brøyting, strøing og salting de mest sentrale oppgavene og merker seg målsettingen om at forbruket av salt er på lavest mulig nivå.

Flertallet merker seg prioriteringen av tungbilssektoren i trafikksikkerhetsarbeidet. Flertallet viser i denne sammenheng til at antallet tungbilkontroller har blitt langt hyppigere i årene 2014 og 2015. Flertallet støtter at denne prioriteringen av kontrollmidlene videreføres også for 2017. Flertallet viser til at Statens vegvesen utfører en rekke tjenester innenfor trafikant- og kjøretøyområdet. Flertallet mener at trafikkstasjonene skal utvikles til å bli servicebedrifter med søkelys på kundenes behov, og vil understreke viktigheten av at det etableres en likeverdige praksis for kjøretøyteknisk regelverk over hele landet.

Flertallet er fornøyd med regjeringen Solberg og samarbeidspartienes massive satsing på drift og vedlikehold i samtlige budsjett siden den tiltrådte i 2013. Flertallet vil fremheve at nedbygging av vedlikeholdsetterslepet gir bedre fremkommelighet og styrket trafikksikkerhet på veiene. Flertallet viser til at regjeringens budsjettforslag legger opp til at forfallet på riksvegnettet i 2017 blir redusert med ca. 1 600 mill. kroner. Dette er tredje år på rad med reduksjon i forfallet på riksveinettet, etter flere tiår med økning i vedlikeholdsetterslepet. Flertallet viser videre til at satsingen på vedlikehold ligger godt foran skjema sammenlignet med Nasjonal transport-

plan 2014–2023. Flertallet merker seg særlig at den rød-grønne regjeringen, til tross for at det var en flertallsregjering, ikke maktet å ta tak i utfordringene med et økende vedlikeholdsetterslep både på vei og bane, og at det var først ved fremleggelsen av NTP 2014–2023, i det siste regjeringsåret, dette ble adressert. Flertallet registrerer at den rød-grønne regjeringen skjøv denne viktige problemstillingen foran seg og ikke evnet å prioritere tilstrekkelig med midler for å snu en negativ utvikling.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet vil minne om at regjeringen Stoltenberg II i 2005 varslet en systematisk satsing på samferdsel etter flere år med underoppfyllelse av Nasjonal transportplan fra regjeringen Bondevik IIs side. Historien viser at regjeringen Stoltenberg IIs ambisjon om en kraftig satsing på samferdsel har lyktes. Siden 2005 har det vært en systematisk økning av investering, drift og vedlikehold i de fremlagte nasjonale transportplanene. I 2009 la den rød-grønne regjeringen fram en nasjonal transportplan med en vekst på 45 pst. og økt vekt på vedlikehold. Videre ble gjeldende Nasjonale transportplan 2014–2023 lagt frem våren 2013. Disse medlemmer viser til at det er tidenes mest ambisiøse plan for fornying av transportsektoren – med en vekst på 50 pst. og en ramme på 508 mrd. kroner. Sentrale satsinger er høyere investeringsnivå, manglende vedlikehold skal reduseres, planlegging skal effektiviseres og bedre organisering av sektoren.

Gjeldende Nasjonale transportplan 2014–2023, fremlagt av regjeringen Stoltenberg II, sørger for at forfallet på vegnettet vil bli redusert i løpet av planperioden. Disse medlemmer er glad for at regjeringen inntil nå har fulgt opp regjeringen Stoltenberg IIs trendbrudd i samferdselspolitikken og forholdt seg til regjeringen Stoltenberg IIs varslede prioritering av drift og vedlikehold. Disse medlemmer har imidlertid merket seg at den foreslåtte bevilgningen i Prop. 1 S (2016–2017) for post 23 Drift og vedlikehold isolert sett betyr en videre vekst i vedlikeholdsetterslepet på 350 mill. kroner. Disse medlemmer mener derfor vedlikeholdsetterslepet på veg står i fare for å øke med regjeringens forslag i Prop. 1 S (2016–2017) hvis ressursene ikke samordnes og utnyttes effektivt.

Disse medlemmer viser til at god og sikker drift av vegnettet var svært viktig for regjeringen Stoltenberg II. Basert på samfunnsøkonomisk lønnsomhet ble det derfor under den rød-grønne regjeringen for vinterdrift innført høyere standard for kontrakter som gjelder fra 2013. De nye standardene omfatter bl.a. krav om kontinuerlig brøyting under snøvær, økte krav til friksjon på snø- og isdekke og skjerpede krav til drift av anlegg for gående og syk-

lende. Disse medlemmer er glad for at regjeringen Solberg har videreført nivået for driftskontrakter fra regjeringen Stoltenberg II, og viser til at ved inngangen av 2017 vil den nye standarden omfatte 80 pst. av driftskontraktene.

Disse medlemmer viser til at kontrollvirksomheten var viktig for regjeringen Stoltenberg II, og viser til at dette arbeidet også ble intensivert under samme regjering. Disse medlemmer er derfor glad for at regjeringen har økt kontrollvirksomheten også de siste årene, noe Arbeiderpartiet og Senterpartiet har støttet opp om.

TRAFIKKSikkerhet

Komiteen viser til at systematisk og tverrsektoriell trafikksikkerhetsarbeid over tid har ført til en nedgang i antall hardt skadde og drepte på norske veier. I lys av denne utviklingen mener komiteen det fortsatt vil være svært viktig å prioritere trafikantrettede tiltak i tillegg til satsing på infrastruktur, fysiske tiltak og sikrere kjøretøy for å kunne nå det nasjonale målet om maksimalt 500 drepte og hardt skadde i veitrafikken innen 2024, slik det ble lagt til grunn ved Stortingets behandling av Meld. St. 26 (2012–2013), Nasjonal transportplan 2014–2023.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til at regjeringen nylig fremmet Meld. St. 40 (2015–2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering, og at dette er den første stortingsmeldingen om trafikksikkerhetsarbeidet på nærmere 30 år. Flertallet merker seg at meldingen i stor grad handler om organisering av arbeidet, og viser til at komiteen i sine merknader i Innst. 13 S (2014–2015) pekte på nettopp samordningen som en av utfordringene for å nå nullvisjonen. Tilsvarende var det å se ulike virkemidler i sammenheng ut fra en helhetsvurdering et poeng da Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre fremmet Dokument 8:76 S (2010–2011) i forrige stortingsperiode, men ble nedstemt av Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti. Flertallet viser til at disse partiene snudde etter regjeringsskiftet, og stemte med samarbeidspartiene i forbindelse med forslaget om en ny trafikksikkerhetsmelding i Innst. 13 S (2014–2015).

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet merker seg videre at regjeringen i stortingsmeldingen skriver at de konkrete tiltakene skal komme i Nasjonal transportplan 2018–2029 og i de årlige budsjettene i tråd med Stortingets anmodning.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til at trafikkuulykker utgjør et betydelig samfunnsproblem i Norge. Transportøkonomisk institutt (TØI) har beregnet at vegtrafikkuulykkene i 2014 medførte samfunnsøkonomiske kostnader på 26,5 mrd. kroner (TØI-rapport 1053C/2010 med oppjusterte tall).

Disse medlemmer viser til at arbeidet med trafikantrettede tiltak er særdeles viktig i arbeidet med trafikksikkerhet. Dersom alle trafikanter overholdt fartsgrensene, brukte bilbeltet og ikke kjørte i ruspåvirket tilstand, ville antallet dødsulykker være omtrent halvert. Nullvisjonen og de ambisiøse målene om fortsatt positiv utvikling i ulykestallene vil være krevende å nå, og helt umulig uten en økt innsats på trafikantrettede tiltak som holdningsskapende arbeid, økt kontroll og håndheving av vegtrafikkovertredelser. Sammenhengen mellom endring i gjennomsnittsfarten og ulykkesrisiko er svært godt dokumentert, og viser at fartsnivået er av stor betydning for antall drepte og hardt skadde. Disse medlemmer mener det er viktig med økt innsats på de trafikantrettede tiltakene, og mener regjeringen må intensivere arbeidet med disse viktige tiltakene i trafikksikkerhetsarbeidet.

Disse medlemmer viser til at regjeringen høsten 2016 la frem en stortingsmelding om trafikksikkerhet (Meld. St. 40 (2015–2016)). Disse medlemmer mener stortingsmeldingen gir en god oversikt over organiseringen og samordningen av trafikksikkerhetsarbeidet og peker på områder for samhandling, men at meldingen i særlig liten grad inneholder konkrete og effektive tiltak for å bedre trafikksikkerheten. Etter disse medlemmers oppfatning har regjeringen ikke i tilstrekkelig grad svart på anmodningsvedtak 96 (2014–2015) fra Stortinget om en egen handlingsplan for trafikksikkerhet. Disse medlemmer viser videre til behandlingen av Prop. 1 S (2014–2015), hvor Stortinget vedtok en anmodning til regjeringen om å

«fremme en handlingsplan for økt trafikksikkerhet på vei, og komme tilbake til Stortinget på en egnet måte.»

Disse medlemmer viser til at stortingsmeldingen om trafikksikkerhet ikke kan beskrives som en handlingsplan, og er skuffet over regjeringens ambisjonsnivå når det kommer til trafikksikkerhet.

STREKNINGS-ATK

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, viser til Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014–2017. Her fremgår det at 30 pst. av den planlagte reduksjonen av drepte/hardt skadde skal tas med fysiske til-

tak, mens 70 pst. skal tas med trafikant- og kjøretøy-tiltak. Tiltak mot fart skal alene stå for ca. 25 pst. av reduksjonen. Streknings-ATK er et lokalt tiltak mot fart.

Flertallet viser til Dokument 8:113 S (2014–2015) der følgende ble vedtatt:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at det etableres streknings-ATK på særlig ulykkesutsatte strekninger og i lengre tunneler, i tråd med faglige anbefalinger og etablerte retningslinjer.»

Flertallet forventer framdrift i arbeidet med etablering av streknings-ATK for ytterligere å redusere trafikkulykker.

Et annet flertall, medlemmene Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til budsjettavtalen mellom regjeringen og samarbeidspartiene, der underposten for forvaltning av riks- og fylkesveier og underposten for trafikant- og kjøretøytilsyn reduseres med henholdsvis 15 mill. kroner hver, til sammen 30 mill. kroner.

ALKOLÅS

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, merker seg at regjeringen i budsjettproposisjonen varsler at arbeidet med oppfølging av vedtak 582 av 2. juni 2015 om alkoholås har vist seg å være mer omfattende enn først antatt, og er ventet ferdigstilt i 2016. Flertallet merker seg videre at regjeringen deretter vil orientere Stortinget på egnet måte i tråd med Stortingets vedtak, slik det kommer til uttrykk i Innst. 282 (2014–2015).

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Venstre viser til Innst. 28 S (2014–2015) der en enstemmig komité anbefalte følgende:

- «1. Stortinget ber regjeringa sjå til at det igangsette arbeidet i Vegdirektoratet om å kartleggje økonomiske og administrative konsekvensar ved ei eventuell nasjonal regulering vedkomande alkoholås, blir koordinert godt med norsk deltaking i det pågåande grunnlagsarbeidet for eit eventuelt EU-direktiv knytt til alkoholås. Det vert forventa at svaret på det igangsette arbeidet i Vegdirektoratet føreligg innan hausten 2015.
2. Stortinget ber regjeringa, når svaret på arbeidet da føreligg, å fremje forslag om innføring av alkoholås og korleis dette best kan innfasast i køyretøy på veg som driv persontransport mot vederlag.
3. Stortinget ber regjeringa også vurdere behovet

for overgangsordningar eller statlege insentivordningar for å sikre rask og smidig innføring av alkoholås i dei køyretøya som vil bli omfatta av ei regelendring knytt til alkoholås.»

VEGADMINISTRASJON

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til reduksjonen er i tillegg til reduksjonen som følge av økt prosentats fra 0,5 til 0,8 pst. i avbyråkratisering- og effektiviseringsreformen, endringene innen forvaltning av riks- og fylkesveier. Flertallet peker på at dette fordrer at Statens vegvesen har en effektiv drift og således forsterker målsettingen om en effektiv forvaltning.

Flertallet merker seg Arbeiderpartiets bekymring for økt byråkrati innenfor Statens vegvesen, og viser til at veksten i byråkratiet i organisasjonen har i all hovedsak kommet under Arbeiderpartiets regjeringsperiode. Flertallet viser til at veksten i antall ansatte økte i mange år, og at det først er under denne regjeringens periode at trenden nå snur. Flertallet er opptatt av effektiv ressursbruk i både Nye Veier AS og Statens vegvesen, og mener at resultatene av effektiviseringsarbeidet internt i Statens vegvesen nå begynner å synes. Flertallet merker seg at på tross av økte budsjetter og flere oppgaver fra 2015 til 2016 styrer etaten mot nullvekst i bemanningen i 2016, og det legges opp til færre ansatte i 2017. Flertallet mener Statens vegvesen er en stor og viktig etat, som ved effektivisering kan frigjøre midler til ytterligere satsing på utbygging, vedlikehold og digitalisering.

Flertallet mener det er avgjørende å ha en effektiv statsforvaltning. Flertallet viser til at Direktoratet for forvaltning og IKT (Difi) har kartlagt utviklingen i antall ansatte i den sentrale statsforvaltningen i perioden 2009 til 2015. Kartleggingen viser at det i perioden 2009 til 2013 var en vekst på 2 910 personer, tilsvarende en årlig vekst på 3,8 pst., mens det i perioden 2013–2015 har vært en økning på 211 personer, tilsvarende en årlig vekst på 0,5 pst. Trenden der det øker mindre i inneværende stortingsperiode enn i forrige er også lik dersom man korrigerer for omorganiseringer og flytting av oppgaver. Dessuten viser kartleggingen at det har vært nedgang i ansatte i departementene fra 2013 til 2015. Flertallet mener derfor at regjeringen er godt i gang med å effektivisere forvaltningen, og at kritikken om byråkratvekst er sterkt overdrevet. Når det gjelder vekst i statsansatte, mener flertallet at det må sees i sammenheng med at regjeringen har økt samferdselsbudsjettet med 50 pst., ansatt flere politifolk, lærere og helsearbeidere for å yte tjenester til befolkningen. Endelig vil flertallet påpeke at det er en forunderlig taktikk av Arbeiderpartiet å kritise-

re utvikling som de ikke har alternativ politikk for, og som de selv ønsker mer av, og viser til flertallets merknad om Nye Veier, som beskriver hvordan dette er avbyråkratiserende og legger opp til færre ansatte i oppfølging av prosjekter. Flertallet kan ikke forstå at dette er annet enn et forsøk på å dekke over egne manglende forslag til ny politikk.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til at medlemmer av regjeringen Solberg fra både Høyre og Fremskrittspartiet før stortingsvalget i 2013 lovet velgerne å gå til krig mot byråkrativæksten. Disse medlemmer registrerer at Høyre- og Fremskrittspartiregjeringen nå betaler lønn til 7 988 flere statsansatte enn det regjeringen Stoltenberg II gjorde. Av disse er 1 539 nye byråkratiårsverk i departementer og direktorater. Disse medlemmer viser til at byråkrativæksten har eskalert etter at regjeringen Solberg tiltrådte i 2013, til tross for at regjeringen har programfestet «avbyråkratisering» i sin politiske plattform.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser at det i Prop. 1 S (2016–2017) er foreslått en noe høyere bevilgning til diverse administrasjonsutgifter på post 23 Drift og vedlikehold. Disse medlemmer mener utgiftene til administrasjon og byråkrati for 2017 er for høye sammenlignet med inneværende år, og viser til Arbeiderpartiets alternative budsjett hvor det foreslås bevilget 229 mill. kroner mindre til post 23 Drift og vedlikehold sammenlignet med regjeringens forslag i Prop. 1 S (2016–2017), for hovedsakelig å holde utgifter til administrative forhold, herunder konsulentbruk, nede. Dette innebærer 90 mill. kroner mindre til forvaltning av riks- og fylkesveg, 17 mill. kroner mindre til byggeherrekostnader innenfor drift og vedlikehold av fylkesveg, 32 mill. kroner mindre til trafikant- og kjøretøytilsyn og 90 mill. kroner mindre til drift på grunn av forventede reduserte kostnader knyttet til innføring av nye driftskontrakter.

KJØREOPPLÆRING

Komiteen mener øvelseskjøring på lukket bane er viktig både med det formål å drive opplæring for konkurransekjøring og senere nyttekjøring. Opplæring er viktig både ut ifra faglig utvikling og trafikksikkerhet. Kjøring basert på konkurranse og bilspport er en viktig del av motorsportmiljøet, som også er viktig for ungdom for å utvikle ferdigheter, holdninger og kompetanse.

Komiteen mener det er viktig at sentrale myndigheter legger til rette for etablering av nye motorsportsanlegg og anlegg som i tillegg kan brukes til øvelseskjøring, opplæring og oppkjøring for

førerkort for tungbil, herunder trening på glattbane for tungbil. Det er en fordel at slik aktivitet og opplæring kan foregå i nærmiljøet eller i regionen der man bor.

Følgelig åpner komiteen for å vurdere at en kan tilby opplæring, oppkjøring og øvelseskjøring på tungbil i hele Norge og ikke bare lokalisert til tre anlegg slik som i dag.

PARKERING

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til forslag 100 i Innst. 2 S (2016–2017), og påfølgende stortingsbehandling, der følgende ble vedtatt:

«Det etableres en nasjonal bindende regel om at nullutslippskjøretøy ikke skal betale mer enn maksimalt 50 pst. av takstene for konvensjonelle kjøretøy når det gjelder bompenger, ferje og parkering.»

Flertallet vil understreke at inntil det er klargjort hvordan parkeringsdelen av dette vedtaket kan gjennomføres i praksis, er det tidligere vedtatt regelverk som gjelder. Flertallet vil be regjeringen komme tilbake til Stortinget på egnet måte, med en vurdering av hvordan en slik nasjonal regel for kommunal parkering kan gjennomføres.

Post 29 Vederlag til OPS-prosjekter

Komiteen merker seg at det for 2017 foreslås bevilget 519 mill. kroner til vederlag til OPS-prosjekter, og at det i tillegg er lagt til grunn 165 mill. kroner i bompenger. Komiteen slutter seg til forslaget til bevilgning.

Post 30 Riksveginvesteringer

Komiteen viser til at det i kap. 1320 post 30 i Prop. 1 S (2016–2017) foreslås bevilget 14 581,8 mill. kroner for 2017, og at dette er noe lavere enn bevilgningene for 2016. I dette inngår 127,9 mill. kroner i premiebetaling til Statens pensjonskasse. Komiteen registrerer at 91,1 pst. av rammen i første fireårsperiode av Nasjonal transportplan 2014–2023 vil være fulgt opp etter fire år. Komiteen merker seg videre at det i tillegg er lagt til grunn om lag 6 110 mill. kroner i ekstern finansiering.

Komiteen registrerer at de foreslåtte bevilgningene i Prop. 1 S (2016–2017) for post 30 i hovedsak er i tråd med føringer lagt til grunn i Meld. St. 26 (2012–2013). Komiteen vil videre påpeke at aktivitetsnivået for investeringer er høyt ved inngangen til 2017, og at dette videre innebærer betydelige bindinger for å følge opp vedtatte store prosjekter. Komiteen registrerer at den foreslåtte rammen på post 30 derfor i hovedsak går til å sikre rasjonell

gjennomføring av igangsatte prosjekter, og at det videre prioriteres fornyingstiltak, i all hovedsak tiltak i riksveggtunneler for å tilfredsstille kravene i tunnel-sikkerhets- og elektroforskriften.

Komiteen vil vise til Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023, der fremkommelighet og konkurransekraft er sentrale tema. Ikke minst er næringslivet avhengig av en solid og robust infrastruktur. Komiteen viser til at tiltakene som er beskrevet i Nasjonal transportplan 2014–2023, samlet sett innebærer et løft for samferdsels-satsingen i Norge. Komiteen vil understreke nødvendigheten av å sikre både planmidler, oppstartsmidler og innfasing av penger til prosjektene omtalt i Nasjonal transportplan 2014–2023 slik at rasjonell fremdrift sikres. Flaskehalsen må særskilt prioriteres.

Komiteens flertall, medlemmene Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til budsjettavtalen mellom regjeringen og samarbeidspartiene, som innebærer at post 30 riksveginvesteringer reduseres med totalt 260 mill. kroner. Flertallet viser til at dette gjelder E6 Hålogalandsbrua som ligger an til et mindreforbruk på grunn av forsinket fremdrift, en redusert vekst i midlene til fornying og en generell reduksjon på riksveginvesteringer på 130 mill. kroner som vil bli fordelt utover året slik at det får minst mulig konsekvens for fremdriften. Flertallet viser til at post 30 er på totalt 14 581,8 mill. kroner i regjeringens forslag, og 180 mill. kroner utgjør med andre ord om lag 1,2 pst. Flertallet viser videre til at det erfaringsmessig skjer uforutsette endringer i fremdriften for flere prosjekter i løpet av et år, og at med en så stor prosjektportefølje er det mulig å ha rasjonell anleggsdrift gjennom midlertidige omdisponeringer og lån innenfor Statens vegvesens økonomiske fullmakter.

Flertallet viser videre til at budsjettavtalen medfører økninger på post 30 på 20 mill. kroner, som går til planlegging av E18 Retvet–Vinterbro.

Flertallet viser til at dette betyr at kap. 1320 post 30 netto reduseres med 260 mill. kroner, i forhold til regjeringens forslag.

Flertallet viser til at post 30 Riksveginvesteringer ikke omfatter investeringer gjennom det nye veiselskapet, Nye Veier AS. Flertallet vil påpeke at beregning av prosentvis oppfølging av NTP-rammen for riksveginvesteringer også må inneholde bevilgninger under kap. 1321 Nye Veier AS. Flertallet viser til at ved å legge til bevilgningene under kap. 1321 får man en oppfylingsgrad på 98,5 pst. Flertallet vil videre vise til at Nasjonal transportplan 2010–2019 hadde i årene 2010–2013, da de rødgrønne partiene utgjorde en flertallsregjering, en

oppfylingsgrad på kun 95,2 pst. på post 30, jf. Prop. 1 S (2012–2013).

Flertallet viser til at denne regjeringen, sammen med Kristelig Folkeparti og Venstre, overoppyller Nasjonal transportplan 2014–2023 med 10,2 mrd. kroner, eller 105,1 pst. Etter åtte år med rød-grønt styre og manglende prioritering av vedlikehold, har denne regjeringen måttet bruke en vesentlig del av handlingsrommet for å snu en negativ utvikling med stadig økende vedlikeholdsetterslep. Flertallet er fornøyd med at regjeringen har prioritert vedlikehold og fornying høyt, og at vedlikeholdsetterslepet både på vei og bane har blitt redusert betydelig i budsjettene for 2015, 2016 og 2017. Flertallet viser også til at under den rød-grønne regjeringen ble en stor del av riksvegnettet overført til fylkeskommunene uten en plan for hvordan vedlikeholdsetterslepet for disse veiene skulle løses, og uten midler for å løse utfordringene. Flertallet viser til at regjeringen har økt bevilgningene til fylkesveiene betydelig utover det som var lagt til grunn i Nasjonal transportplan 2014–2023. Flertallet registrerer også at det under den rød-grønne regjeringen ble satt av for lite penger til planlegging og at arbeidet med tunnelfornyning og -sikring ikke var prioritert. Flertallet er fornøyd med at regjeringen har økt bevilgningene til postene betydelig i flere budsjett. Flertallet registrerer at det i budsjettet for 2017 ikke er funnet rom for å starte alle de prosjektene som lå inne med oppstartsmidler i Statens vegvesens handlingsprogram for 2014–2017. Flertallet viser til at en viktig del av årsaken er helt nødvendige omprioriteringer og satsinger på vedlikehold, tunnelfornyning og -sikring, planlegging og fylkesveier, som tar en stor del av handlingsrommet og som ikke var prioritert under den rød-grønne regjeringen. Flertallet mener det er helt avgjørende at vi nå har snudd en negativ utvikling med økende vedlikeholdsetterslep, til en situasjon der vi år for år reduserer forfallet på veinettet, og at det er et godt prinsipp å holde ved like den infrastrukturen vi har samtidig som vi investerer i nye prosjekter. Flertallet merker seg også at antallet prosjekter som ikke kom til oppstart, var større i perioden for Statens vegvesens handlingsprogram 2010–2013, jf. Dokument 15:292 (2014–2015).

Flertallet mener det er opplagt at det har sammenheng med at den rød-grønne regjeringen nedprioriterte store riksveiprosjekter, og kun bevilget 75 pst. av NTP-beløpet på denne underposten.

Flertallet vil fremheve at regjeringen og samarbeidspartiene har økt den målrettede innsatsen for fylkesveinet i sine budsjetter, herunder kompensasjon for tunnelsikkerhetsforskriften på fylkesveinet, økt den årlige målrettede innsatsen fra 500 mill. kroner i den rød-grønne regjeringens forslag til 1 400

mill. kroner i regjeringens forslag for 2017, og ved å videreføre rentekompensasjonsordningen. I tillegg merker flertallet seg at mens Arbeiderpartiet skryter av å øke de generelle tildelingene til fylkeskommunene med 1 000 mill. kroner, trekker de tilbake over 170 mill. kroner når de kutter rentekompensasjonsordningen.

Flertallet viser til at fylkeskommunene fikk overført 17 000 km av riksveinettet i 2010. Disse veiene hadde et stort vedlikeholdsetterslep, og overdragelsen fra staten ble gjennomført til tross for store innvendinger fra flere fylkeskommuner som mente at en slik reform var uhørt uten et økonomisk bidrag fra staten, som tidligere veieier. Resultatet av de rødgrønnes veireform ble at fylkeskommunene fikk overført store utfordringer og økonomiske belastninger knyttet til opprustning, investering i drift og vedlikehold av et svært fylkesveinett.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet er uenig med Arbeiderpartiet, som i sine merknader skriver at det er «mest effektivt og formålstjenelig å overføre penger til fylkeskommunene som rammetilskudd». Disse medlemmer viser til at rammetilskuddet skal dekke mange formål, mens forfallet på veinettet er ulikt fordelt. Eksempelvis har fylkene Troms, Nordland, Møre og Romsdal, Sogn og Fjordane og Hordaland nær 55 pst. av forfallet, men vil ved en jamn fordeling i inntektssystemet som Arbeiderpartiet foreslår, kun få 34 pst. av midlene. Derfor har disse medlemmer prioritert satsingen på de tildelingene som treffer fylkene med størst forfall mest. Disse medlemmer er videre litt forundret over at Arbeiderpartiet et annet sted i sine merknader gir støtte til et eget program for fylkesveinettet, som må tolkes som noe annet enn å gi rammetilskudd. Det er derfor grunn til å stille spørsmål ved hva de egentlig mener.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet er glad for at det er funnet rom for anleggsstart og forberedende arbeider på flere vegstrekninger i 2017, men påpeker også at regjeringen samtidig ikke evner å nå anleggsstart for flere av strekningene som ligger inne i første fire års periode av Nasjonal transportplan 2014–2023 innen utgangen av 2017.

Disse medlemmer viser til budsjettforliket hvor det gjennomføres en rekke kutt på riksveginvesteringer og rassikring av riksveg sammenlignet med budsjettproposisjonen. I svarbrev til komiteen av 6. desember 2016 om konsekvenser av kuttene, skriver samferdselsministeren bl.a. at «det legges til grunn at rasjonell anleggsdrift kan sikres gjennom midlertidige omdisponeringer og lån innenfor etatens

økonomiske fullmakter» at «reduksjonen vil bli fordelt på flere tunnelprosjekter» og «reduksjonen vil bli fordelt mellom flere igangsatte prosjekter slik at konsekvensene blir minst mulige». Disse medlemmer mener konsekvensene av kutt på 180 mill. kroner ikke kommer godt nok fram, og utgjør et for dårlig beslutningsgrunnlag for Stortinget. Disse medlemmer kan derfor ikke støtte disse reduksjonene. Fornyning av tunneler for å møte kravene i tunnelsikkerhetsforskriften må uansett prioriteres siden regjeringen i budsjettproposisjonen gjør greie for at sikringen av norske tunneler blir betydelig forsinket. Disse medlemmer er derfor kritiske til denne reduksjonen i budsjettavtalen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet merker seg at regjeringen Solberg ikke har forstått at summen av flere tiltak gir en styrket innsats for å ruste opp veinettet i fylkene. Disse medlemmer viser til Arbeiderpartiets alternative budsjett hvor det bevilges 1 mrd. kroner mer til fylkene. Flere av fylkene med utfordringer knyttet til vei får også mest.

Disse medlemmer viser til at med Arbeiderpartiets budsjett ville blant annet Hordaland fått 90 mill. kroner, Møre og Romsdal 57 mill. kroner, Nordland 91 mill. kroner, Rogaland 76 mill. kroner, Sogn og Fjordane 60 mill. kroner og Troms 46 mill. kroner mer til disposisjon enn med regjeringens budsjett. Ytterligere viser disse medlemmer til at Arbeiderpartiet i sitt alternative budsjett for 2017 bevilger 250 mill. kroner mer til fylkesveier på sørvestlandet som et forsterket tiltak mot høy ledighet i tillegg til økning i rammene.

Disse medlemmer viser til at regjeringen Stoltenberg II både gjennom «Norge universelt utformet 2025. Handlingsplan for universell utforming og økt tilgjengelighet 2009–2013» og i Meld. St. 26 (2014–2026) Nasjonal transportplan, hadde som mål at Norge skulle være universelt utformet innen 2025. Disse medlemmer viser til at regjeringen Solberg gjennom forslag til statsbudsjett både i 2014, 2015, 2016 og nå i 2017 ligger langt bak bevilgningsnivået til universell utforming slik forslaget er i gjeldende Nasjonal transportplan 2014–2023, og at målet om et universelt Norge er lenger unna enn noen gang. Disse medlemmer er også uenig i transportetatens og Avinors forslag om å redusere hovedmålet om universell utforming til et delmål under hovedmålet, om framkommelighet i grunnlagsdokumentet for ny Nasjonal transportplan 2018–2029, og er bekymret for regjeringens lave ambisjon for målet om et universelt Norge innen 2025 hvis dette blir stående.

Disse medlemmer viser videre til at barne- og likestillingsminister Solveig Horne 29. januar

2016 presenterte regjeringens nye handlingsplan for universell utforming. I den nye handlingsplanen for universell utforming fra regjeringen Solberg er målet om et universelt utformet Norge innen 2025 borte. I den nye planen er ingen tidsfrister å finne, annet enn 2025-fristen Statsbygg har valgt å beholde på egne vegne. Disse medlemmer mener regjeringen Solberg på flere områder viser liten vilje til å prioritere universell utforming av samfunnet.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023 angående store prosjekt på riksvegnettet i veitransportkorridorene 1–8, hvor viktigheten av at sammenhengende strekninger over hele landet skal ha god standard er slått fast. Disse medlemmer er glad for at regjeringen stiller seg bak samferdsels-satsingen i Meld. St 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023. Disse medlemmer er imidlertid kritiske til at Høyre og Fremskrittspartiet forsøker å pynte på egne veibevilgninger ved å ta med bevilgningen til Nye Veier når man regner oppfylingsgraden for første fireårsperiode av Nasjonal transportplan 2014–2023, da det ikke er direkte samsvare mellom handlingsplanen til Statens vegvesen og Nye Veiers utbygging i 2017. Disse medlemmer konstaterer derfor at regjeringens bevilgning for post 30 ligger godt under oppfylingsgraden (91 pst.) for fireårsperioden 2014–2017. Disse medlemmer registrerer også at regjeringen ikke har evnet å følge opp hele handlingsplanen til Statens Vegvesen for de første fire årene av Nasjonal transportplan 2014–2023, og at flere strekninger som var berammet med oppstart innen 2017, ikke vil bli igangsatt.

Disse medlemmer vil minne om at regjeringen Stoltenberg II i 2005 varslet en systematisk satsing på samferdsel etter flere år med underoppfyllelse av Nasjonal transportplan fra regjeringen Bondevik IIs side. Historien viser at regjeringen Stoltenberg IIs ambisjon om en kraftig satsing på samferdsel har lyktes. Siden 2005 har det vært en systematisk økning av investering, drift og vedlikehold i de framlagte nasjonale transportplanene. I 2009 la den rødgrønne regjeringen fram en nasjonal transportplan med en vekst på 45 pst. og økt vekt på vedlikehold. Videre ble gjeldende Nasjonale transportplan 2014–2023 lagt frem våren 2013. Disse medlemmer viser til at det er tidenes mest ambisiøse plan for fornying av transportsektoren – med en vekst på 50 pst. og en ramme på 508 mrd. kroner. Sentrale satsinger er høyere investeringsnivå, manglende vedlikehold skal reduseres, planlegging skal effektiviseres og bedre organisering av sektoren. Disse medlemmer viser til at regjeringen Stoltenberg II startet

samferdselsløftet som representerte et trendbrudd sammenlignet med tidligere år, med historisk høye bevilgningene sammenlignet med den forrige borgerlige regjeringen.

Disse medlemmer viser til at deler av riksvegnettet ble overført til fylkeskommunene i 2010 som følge regionreformen. Disse medlemmer mener det var et riktig grep og at fylkeskommunene er gode veieiere når de settes økonomisk i stand til å være det. Fylkeskommunenes inntektssystem er derfor av avgjørende betydning for opprustning, investering, drift og vedlikehold av fylkesveiene. Disse medlemmer viser til at det er bred faglig og politisk enighet om at det er mest effektivt og formålstjenlig å overføre penger til fylkeskommunene som rammetilskudd. Disse medlemmer viser til at vedlikeholdsetterslepet på fylkesveger de siste årene har økt som følge av regjeringens økonomiske politikk for fylkeskommunene. Et stort flertall av fylkeskommunene taper inntekter etter regjeringens nye inntektssystem for fylkeskommunene, noe som direkte får betydning for fylkesvegene. Disse medlemmer mener fylkeskommunenes økonomi er avgjørende for å ruste opp fylkesveiene.

Disse medlemmer kan ikke se at regjeringen sørger for gode nok økonomiske rammebetingelser gjennom overføringene i inntektssystemet til fylkeskommunene, slik at de vil være i stand til å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på fylkesveier innen rimelig tid. Disse medlemmer viser i denne forbindelse til fagetatenes grunnlagsdokument for ny NTP 2018–2029 side 150, hvor det heter:

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

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til Arbeiderpartiets alternative budsjett hvor det foreslås 1 000 mill. kroner i styrking til fylkeskommunene. Det vil muliggjøre en betydelig styrking av fylkesveiene over hele landet. Videre viser disse medlemmene til Arbeiderpartiets budsjett hvor det foreslås 100 mill. kroner ekstra til rassikring på fylkesveiene. Disse medlemmer påpeker at resultatene etter fire år med Høyre- og Fremskrittsparti-regjering vil være langt fra det Fremskrittspartiet lovet velgerne før stortingsvalget i 2013. Fremskrittspartiet foreslo 45 mrd. kroner mer hvert eneste år i ti år i Innst. 450 S (2012–2013). Disse medlemmer merker seg at Fremskrittspartiet ligger langt bak sitt eget forslag.

Disse medlemmer viser til Arbeiderpartiets alternative budsjett hvor det foreslås en bevilgning på 770,8 mill. kroner mer til post 30 Riksveginveste-

ringer sammenlignet med regjeringens forslag i Prop. 1 S (2016–2017). Disse medlemmer viser for øvrig til Arbeiderpartiets merknader under post 30 Riksveginvesteringer.

Disse medlemmer er bekymret for fylkesvegstandarden over hele landet, og etter hvert den økende standardforskjellen mellom riksvegnettet og fylkesvegnettet.

Disse medlemmer mener regjeringen bidrar til å øke denne forskjellen. Disse medlemmer viser til Transportetatene og Avinors planforslag, og støtter forslaget om at det blir lagt opp til et eget program for fylkesveinettet.

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til sitt alternative statsbudsjett for 2017 der det foreslås en bevilgning på 100 mill. kroner for å fjerne

«flaskehals» på veinettet – en problemstilling som særlig angår næringstransporten generelt og tømmertransporten spesielt. Dette medlem understreker at bevilgningsforslaget omfatter alle de tre veiklassene (riksveier, fylkesveier og kommuneveier). Dette medlem mener det er særlig viktig å nytte bevilgningen til å utløse potensielle synergier av det store apparatet for veibygging og vedlikehold som er i virksomhet på mange steder i landet i 2017.

Dette medlem viser i tillegg til at Senterpartiet i sitt alternative statsbudsjett for 2017 foreslår å øke bevilgningen til riksveiinvesteringer med 500 mill. kroner. Dette gjør det mulig å forsere noen strategisk viktige veistreknings, som regjeringen dessverre ikke har fulgt opp tilstrekkelig.

De 500 mill. kronene er fordelt på følgende prosjekter:

E39 Betna–Stormyra	20
E39 Byrkjelo–Sandane, flaskehals	20
E39 Sande–Myrmel	20
E6 Grong–Nordland Grense	70
E6 Helgeland, Brenna–Brattås–Lien	80
E6 Helgeland nord, Dunderlandsdalen	100
E16 Bergen–Voss, forsert planlegging (veg og bane)	60
E16 Øye–Turtnes	50
E16 Fagernes syd–Hande, planlegging	20
E18 Retvet–Vinterbro, planlegging	20
Rv. 9 Bjørnerå–Optestøyl, planlegging	20
Rv. 22 Glommakryssing	20

Dette medlem viser til Senterpartiets alternative statsbudsjett for 2017, hvor det foreslås 50 mill. kroner for å styrke kapasiteten for parkering ved «strategisk viktige» kollektivknutepunkt i storbyregionene Oslo, Bergen, Trondheim og Stavanger.

Dette medlem vil også minne om at Senterpartiet i sitt alternative budsjett foreslår å øke overføringene til fylkeskommunene nettopp for å styrke arbeidet med å ta igjen etterslepet på fylkesveinettet. Dette medlem viser videre til Senterpartiet i sitt alternative budsjett der rammene til fylkeskommunen er økt med 1 mrd. kroner, og der 100 mill. kroner er øremerket fylkesveiinvesteringer, 200 mill. kroner er øremerket tiltak i fylkesveitunneler som følge av tunnelsikkerhetsforskriften, og 100 mill. kroner er øremerket fylker med store kostnader knyttet til båt og ferjedrift.

STORE PROSJEKTER

Komiteen viser til at det i Prop. 1 S (2016–2017) foreslås å bevilge 8 640,8 mill. kroner til store prosjekter i 2017, og at dette gir en oppfølging på

92,6 pst. av rammen i første fireårsperiode i Nasjonal transportplan 2014–2023. Komiteen har videre merket seg at det i tillegg er lagt til grunn 5 710 mill. kroner i ekstern finansiering.

Komiteen registrerer at de statlige midlene i hovedsak vil bli benyttet til å følge opp vedtatte riksvegprosjekter, og at det videre bevilges midler for forberedende arbeider og anleggsstart i 2017 for noen strekninger i 2017. Komiteen har også merket seg at det også for 2017 er lagt til grunn bruk av statlige midler til forberedende arbeider og anleggsstart for prosjekter som er forbeholdt Stortingets kommende behandling og godkjenning av bompenggeopplegg.

PROGRAMOMRÅDENE

Komiteen viser til at det gjennom Prop. 1 S (2016–2017) foreslås bevilget 1 757,4 mill. kroner. Videre er det i tillegg lagt til grunn om lag 360 mill. kroner i ekstern finansiering. Dette er betydelig lavere enn bevilgningen for 2016, og innebærer at 62,2 pst. av rammen i første fireårsperiode av Nasjonal

transportplan 2014–2023 vil være fulgt opp etter fire år.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet merker seg at regjeringen med forslagene i Prop. 1 S (2016–2017) nok en gang nedprioriterer viktige tiltak innenfor Programområdene. I alle budsjettforslagene til Høyre- og Fremskrittspartiregjeringen har bymiljøavtaler, tiltak for gående og syklende, trafiksikkerhetstiltak, miljø- og service-tiltak og kollektivtrafikk og universell utforming kommet tapende ut med stadige kutt som kan få store konsekvenser med tanke på å nå målet om nullvekst-målet i byområdene og trafiksikkerhet. Disse medlemmer merker seg at regjeringen kun evner å nå en oppfylingsgrad på 62,2 pst. av rammen i Nasjonal transportplan 2014–2023 for programområdene.

Disse medlemmer viser til Arbeiderpartiets alternative budsjett hvor det foreslås 708 mill. kroner mer til programområdene.

UTBEDRINGSTILTAK

Det foreslås 353,6 mill. kroner til utbedringstiltak i 2017. I tillegg er det lagt til grunn om lag 127 mill. kroner i ekstern finansiering. Komiteen registrerer at utbedringstiltak er mindre tiltak for å forbedre vegens funksjonalitet, og at midlene i hovedsak vil bli benyttet til breddeutvidelse, tiltak i tunneler, forsterkning av bruer, utbedring av kurver og andre mindre oppgraderinger av riksvegnettet. Komiteen har merket seg at posten utbedringstiltak sees i sammenheng med underposten fornying i kap. 1320 post 30 riksveginvesteringer der det er fornuftig.

GÅENDE OG SYKLENDE

Det foreslås 477 mill. kroner til tiltak som legger til rette for gående og syklende i 2017. Av disse er 100 mill. kroner en del av regjeringens sysselsetningspakke. I tillegg er det lagt til grunn om lag 191 mill. kroner i ekstern finansiering. Komiteen registrerer at midlene i hovedsak vil bli benyttet til å etablere sammenhengende sykkelvegnett i byer og tettsteder, og å bygge ut strekninger knyttet til skoleveger.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at Arbeiderpartiets forslag om den kraftige økningen til bymiljøavtaler representerer en økning på 83 pst. sammenlignet med regjeringens forslag i Prop. 1 S (2016–2017). Disse medlemmer mener dette er nødvendig for at staten skal evne å ta 70 pst. av investeringene i bymiljøavtalene, og for å nå målet om nullvekst og sikre at veksten i transportbehovet i de store byområdene blir tatt med sykkel, gange og kollektiv.

Det betyr at man i 2017 kan inngå bymiljøavtaler for flere av de store byene, og videre kan starte arbeidet med nødvendige og aktuelle kollektivtiltak. Dette gjelder T-banetunnelen gjennom Oslo indre by og tverrforbindelse i Groruddalen, Fornebubanen, baneløsning fra Oslo til Akershus universitetssykehus (Ahus) og videre til Lillestrøm og Kjeller (Romeriksbanen), bybanen i Bergen, Superbussprosjektet i Trondheim og bussveiprojektet i Stavanger. Disse medlemmer vil samtidig understreke at deler av bymiljøavtalemidlene skal brukes til sykkeltiltak.

Disse medlemmer mener det i rulleringen av ny Nasjonal transportplan vil være naturlig å vurdere innlemmelse av flere mellomstore byområder i ordningen med bymiljøavtaler for å sikre god kollektivtrafikk og viktige gang- og sykkelveitiltak, jmfør målet om nullvekst i Klimaforliket.

Komiteens medlem fra Senterpartiet mener det er viktig å få de nødvendige avklaringene i forhold til gang- og sykkelvegprosjektet Driva-Hevle langs E6 i Drivdalen, slik at dette kan realiseres raskt.

KOLLEKTIVTILTAK OG UNIVERSELL UTFORMING

Det foreslås 97,6 mill. kroner til kollektivtiltak og tiltak for universell utforming i 2017. I tillegg er det lagt til grunn om lag 8 mill. kroner i ekstern finansiering. Komiteen registrerer at midlene i hovedsak vil bli brukt til å oppgradere holdeplasser og knutepunkter.

BYMILJØAVTALENE

Det foreslås 200 mill. kroner til bymiljøavtaler i 2017. Komiteen registrerer at fordelingen av midlene mellom byområder og tiltak må skje når det foreligger nærmere avklaringer.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til at samarbeidspartiene gikk til valg på å dekke 50 pst. av kostnadskrevende investeringer i nødvendig infrastruktur i de fire største byene. Dette ble fulgt opp da regjeringen Solberg la frem sitt første budsjett for 2015. Flertallet har merket seg at Arbeiderpartiet i etterkant har gått ut med løfte om at inntil 70 pst. av kostnadene skal dekkes av staten. Det er vanskelig å se av partiets alternative budsjett at dette følges opp med tilstrekkelige midler. Flertallet vil også understreke at inntil 70 pst. kan bety til dels langt mindre enn 70 pst., og viser til at da Arbeiderpartiet selv hadde makten, var det meste de strakk seg til 15 pst., på Bybanen i Bergen trinn 3. Flertallet viser til at byggetrinn 3 til Flesland er nå ferdigstilt, med unntak av

at endestopp på flyplassen først tas i bruk når Avinors nye terminal står klar til bruk våren 2017. Fremdriftsplanen for byggetrinn 4 til Fyllingsdalen er byggestart i 2018, og Bergen kommunes arbeid med reguleringsplanen legger til grunn at denne skal vedtas av bystyret sommeren 2017. Flertallet viser til at utbyggingen er forutsatt finansiert gjennom en revidert/ny bompengepakke for Bergen, med delfinansiering fra staten gjennom bymiljøavtale. For å få statlige bevilgninger over statsbudsjettet for 2018, og for å rekke stortingsbehandling av bompengesøknad i løpet av 2017, er det avgjørende at partene er enige om første generasjons bymiljøavtale for Bergen senest juni 2017.

Flertallet ser at det er behov for satsing i de store byene og ønsker å vise til at det for flere byer var et svært lavt statlig bidrag i foregående periode, under rød-grønt styre. I tillegg har flertallet lagt merke til at en del byer ikke har evnet å ligge i forkant, hverken med planlegging, kostnadsoverslag eller finansieringsalternativer. Det ser dessverre ut til å kunne medføre forsinket igangsetting og gjennomføring av viktige bymiljøtiltak.

Flertallet ønsker også å vise til regjeringens innsats for at man skal få bedre utnyttelse av de midlene generelt. I den sammenheng er det viktig å minne om at alle aktører bør være opptatt av å bidra til at man får mest mulig igjen for pengene, enten det dreier seg om bilistene, kommunen, fylkeskommunen eller staten.

Flertallet har merket seg at det settes av 1 539 mill. kroner til bymiljøavtaler og belønningsordningen i regjeringens budsjettforslag for 2017, og viser til at dette økes med 466 mill. kroner i budsjettavtalen mellom regjeringen og samarbeidspartiene. Dette skal bidra til å bedre bymiljøet og redusere køene gjennom satsing på kollektivtrafikk i de 9 største byene. Med dette har regjeringen og samarbeidspartiene bidratt med totalt 6,1 mrd. kroner til kollektivsatsing i byene, mot 1,8 mrd. kroner i forrige periode. Flertallet viser til at bevilgningene til bymiljøavtaler og belønningsordningen må sees i sammenheng, da ordningene blir samkjørt for byer som inngår bymiljøavtaler og fordi alt øker statens innsats for kollektivtransport i byområdene.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at Arbeiderpartiet ønsker å gjennomføre et nasjonalt investeringsløft for utbygging og drift av kollektivtransporten i og rundt storbyområdene, samtidig som en også legger bedre til rette for sykkel og gange, samt reduserer forurensende biltrafikk. Disse medlemmer vil også understreke viktigheten av at både privatbilisme og nyttetransport foregår mest mulig rasjonelt og miljøvennlig.

Disse medlemmer vil videre 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.

Disse medlemmer vil peke på at det haster med å få igangsatt tiltak for å redusere klimagassutslipp i transportsektoren. Innsatsen for kollektivtiltak vil i så måte være viktig og avgjørende. Disse medlemmer har merket seg at regjeringen kun har satt av 200 mill. kroner til bymiljøavtaler for 2017. Disse medlemmer mener arbeidet med en av de store satsingsområdene i Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023, bymiljøavtaler, har vært kraftig nedprioritert fra regjeringens side helt siden den tiltrådte i 2013. Etter fire år med Høyre- og Fremskrittspartiregjering har så langt bare Trondheim/Sør-Trøndelag signert bymiljøavtale, og kun 14,4 pst. av rammen som lå til grunn i Meld. St. 26 (2012–2023) er bevilget. Nå haster det med å inngå avtale med Oslo, Bergen og Nord-Jæren for å starte arbeidet fortsatt med de 5 andre byområdene som fortsatt står i kø. Den allerede inngåtte avtalen med Trondheim og Sør-Trøndelag vitner om at det ikke bare kan være et manglende regelverk for bymiljøavtaler som er årsaken til regjeringens manglende inngåelse av nye bymiljøavtaler. Disse medlemmer mener det handler om en bevisst nedprioritering og manglende handlekraft fra regjeringens side. Disse medlemmer viser også til at en inngåelse av bymiljøavtale er av avgjørende betydning for om de aktuelle byområdene vil få tildelt de foreslåtte bymiljøavtalebevilgningene og holde nødvendig framdrift i sine prosjekter.

Disse medlemmer vil påpeke at det er viktig å se bevilgningen til bymiljøavtaler og belønningsordningen i sammenheng, og viser til at Arbeiderpartiet foreslår totalt 2 530 mill. kroner til bymiljøavtaler og belønningsordningen. Dette er 1 mrd. kroner mer enn regjeringens forslag og innebærer et betydelig løft for kollektivtrafikken landet rundt.

Komiteens medlem fra Senterpartiet ønsker seg nye og effektive løsninger for å redusere utslipp av farlige miljøgasser i byene. Luftforurensning har lenge vært et problem vinterstid på kalde dager, spesielt i Oslo og Bergen. Dette medlem påpeker at varetransporten må gå hver dag, og kan ikke reduseres med offensiv bruk av veiprising. Dette medlem viser til Senterpartiets alternative budsjett der det foreslås en ny tilskuddsordning til vare- og lastebiler, der planen er at en skal få dekket

merkostnader ved å benytte utslippsfri teknologi i særskilt forurensede byområder. Til denne ordningen foreslår dette medlem å sette av 100 mill. kroner.

TRAFIKKSIKKERHETSTILTAK

Det foreslås 551,1 mill. kroner til trafikksikkerhetstiltak i 2017. I tillegg er det lagt til grunn om lag 31 mill. kroner i ekstern finansiering. Komiteen registrerer at midlene i hovedsak vil bli benyttet til tiltak for å hindre de alvorligste ulykkene som møteulykker og utforkjøringsulykker. Bygging av midt-rekkverk er prioritert.

Komiteen viser til at systematisk og tverrsektoriell trafikksikkerhetsarbeid over tid har ført til en nedgang i antall hardt skadde og drepte på norske veier. Det er positivt.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til samarbeids-partienes systematiske arbeid for å sikre god trafikksikkerhet. Arbeidet med å redusere vedlikeholdsetterslep og å bygge nye, trygge veier har vært avgjørende. Flertallet viser til at det blant annet i 2015 ble etablert dobbelt så mange kilometer med forsterket midtoppmerking, såkalt «rumlefelt», som i 2013. Flertallet viser til at 50 pst. økning av budsjett-rammene på samferdsel gir resultater, og spesielt arbeidet med å få ned vedlikeholdsetterslepet er avgjørende for å gjøre veiene tryggere.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet mener at det bør gjøres mer på infrastruktur og fysiske tiltak for å kunne nå det nasjonale målet om maksimalt 500 drepte og hardt skadde i veitrafikken innen 2024, jf. vedtak i Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023.

Disse medlemmer viser til Arbeiderpartiets alternative budsjett hvor det foreslås en økt bevilgning på 100 mill. kroner til post 30 Trafikksikkerhetstiltak ut over regjeringens forslag i Prop. 1 S (2016–2017). Midlene skal i hovedsak brukes på tiltak for å hindre de alvorligste ulykkene som møteulykker og utforkjøringsulykker. Bygging av midt-rekkverk er prioritert, andre tiltak er f.eks. forsterket midtoppmerking, utbedring av terrenget langs vegen, vegbelysning, kurve- og kryssutbedringer og rekkverk.

MILJØ OG SERVICETILTAK

Det foreslås 78,1 mill. kroner til miljø- og servicetiltak i 2017. Komiteen registrerer at midlene i hovedsak vil bli benyttet til støyskjermingstiltak og tiltak for å følge opp Statens vegvesens forpliktelser etter vannforskriften og for å ivareta biologisk mang-

fold. I tillegg prioriteres midler til å etablere og oppgradere flere rasteplasser.

Komiteen merker seg at det i dag finnes 38 døgnhvileplasser i Norge. For å nå målet om 80 døgnhvileplasser må det etableres ytterligere 42 døgnhvileplasser de neste sju årene – en takt på minst seks nye plasser hvert år. Dette kommer i tillegg til at de eksisterende døgnhvileplassene også må oppgraderes og moderniseres for å møte minstekravene til fasiliteter.

Komiteen mener man er helt avhengig av en godt utbygd infrastruktur med døgnhvileplasser for å kunne drive med godstransport på en lovlig og trafikksikker måte.

Komiteen viser til viktigheten av at det legges til rette for godt samarbeid mellom det offentlige og private aktører for å sikre utbygging av døgnhvileplasser og effektiv utnyttelse av allerede utbygget infrastruktur.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til at lovpålagte krav til kjøre- og hviletid krever intensivering av arbeidet med etablering av døgnhvileplasser for tungtransporten. Disse medlemmer merker seg regjeringens manglende bevilgning i Prop. 1 S (2016–2017) til arbeidet med å etablere flere døgnhvileplasser for langtransporten. Stortingets transport- og kommunikasjonskomité påpekte i Innst. 450 S (2012–2013) i forbindelse med behandlingen av Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023, at totalbehovet på 80 plasser med moderne bekvemmeligheter bør være på plass i løpet av tiårsperioden.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at det forventes å gjennomføre planlagt døgnhvileplass innen 2017 på strekningen Rv. 93 Hammerfest–Alta–Finskegrensen.

FELLES ETATSUTGIFTER

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, merker seg Arbeiderpartiets bekymring for økt byråkrati i Statens vegvesen, og viser til at veksten i byråkratiet i organisasjonen har i all hovedsak kommet under Arbeiderpartiets regjeringsperiode. Flertallet viser til at veksten i antall ansatte har økt årlig, og at det først er under denne regjeringens periode at denne trenden nå snur.

Flertallet er opptatt av effektiv ressursbruk i både Nye Veier AS og Statens vegvesen, og flertallet mener at resultatene av effektiviseringsarbeidet internt i Statens vegvesen nå begynner å synes. Flertallet merker seg at på tross av økte

budsjetter og flere oppgaver fra 2015 til 2016 styrer etaten mot nullvekst i bemanningen i 2016, og det legges opp til færre ansatte i 2017. Flertallet mener Statens vegvesen er en stor og viktig etat som ved effektivisering kan frigjøre midler til ytterligere satsing på utbygging, vedlikehold og digitalisering. Flertallet viser for øvrig til sine merknader under post 23.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at det i Prop. 1 S (2016–2017) er foreslått en noe høyere bevilgning til administrasjonsutgifter. Arbeiderpartiet mener utgiftene til administrasjon og byråkrati for 2017 er for høyt sammenlignet med inneværende år, og viser til Arbeiderpartiets alternative budsjett hvor det foreslås å bevilge 25 mill. kroner mindre til post 30 Felles etatsutgifter, for hovedsakelig å holde utgifter til administrative forhold, herunder konsulentbruk, nede.

FORNYING

Komiteen viser til at det gjennom Prop. 1 S (2016–2017) foreslås 1 935,7 mill. kroner til fornyingstiltak i 2017. Komiteen registrerer at midlene i hovedsak vil bli benyttet til å tilfredsstille kravene i tunnelsikkerhets- og elektroforskriften. Videre er det satt av midler til rehabilitering av bruer samt drems- og avløpssystemer. Komiteen merker seg videre at vedlikehold av tunneler også prioriteres gjennom bevilgninger til post 23 Drift og vedlikehold av riksveger. Komiteen registrerer at den totale foreslåtte bevilgningen medfører en fullføring av arbeidene av TEN-T-tunnelene i 2020/2021, og en fullføring av arbeidene av de resterende tunnelene på riksvegnettet innen 2022/2023. Fristen for utbedring av TEN-T-tunnelene innen april 2019 overholdes dermed ikke.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, er svært glad for at regjeringen Solberg og samarbeidspartiene siden stortingsvalget 2013 har prioritert tunnelvedlikehold svært høyt. Det har vært helt nødvendig, ettersom utbedringen av hele 217 tunneler gjensto ved regjeringsskiftet. Satsingen har gitt resultater, og i denne stortingsperioden vil det til sammen være utbedret om lag 45 tunneler, slik at kun ca. 170 tunneler gjenstår ved inngangen til 2018. Dette har blitt gjort mulig ved at bevilgningene til tunnelsikkerhet er økt med om lag en halv milliard kroner i året i gjennomsnitt til og med regjeringens budsjettforslag for 2017, fra et beløp på 610 mill. kroner, til langt over fire ganger så mye, 2 585 mill. kroner. Den totale bevilgningen til fornyingsformål er overoppfyllt i rammene

for Nasjonal transportplan 2014–2023 med 123,6 pst.

Flertallet viser til at til tross for en så formidabel økning, har det dessverre ikke vært tilstrekkelig til å hente inn det gigantiske rød-grønne etterslepet på tunnelfornyning. Flertallet registrerer at opposisjonens representanter i media krever handling, men at de selv ikke foreslår økte midler til tunnelsikkerhet i sitt alternative budsjettopplegg for 2017. Flertallet viser til at departementet i proposisjonen peker på at utbedring av tunnelene representerer en utfordring med hensyn til kapasitet og kompetanse i konsulent- og entreprenørmarkedet. Det viser ytterligere konsekvensen av at denne tunnelopprustingen ble utsatt av den rød-grønne regjeringen, og bidrar utvilsomt til den kostnadsøkningen vi nå ser i forhold til det opprinnelige overslaget.

Flertallet viser til at tiltakene som dekkes av tunnelsikkerhetsdirektivet, kun utgjør en del av det totale forfallet som har blitt bygget opp over mange tiår. Flertallet er derfor positive til at regjeringen legger opp til at både forfall og forskrift utbedres i samme jobb, til forskjell fra tidligere, slik at det gir en mest mulig effektiv bruk av tiden hvor tunnelene er stengt, samtidig som utbedring av forfall også er viktig for den totale sikkerheten i tunnelene.

Flertallet viser endelig til at det for noen tunneler foreligger planer om helt nye tunneler innen rimelig tid. Flertallet mener det er naturlig at dette tas med i betraktningen av hvilke tunneler det er behov for å utbedre i forbindelse med rulleringen av Nasjonal transportplan 2018–2029.

Flertallet viser til budsjettavtalen mellom regjeringen og samarbeidspartiene, som innebærer at fornying reduseres med 50 mill. kroner. Dermed øker innsatsen til fornying av riksvei med 352,1 mill. kroner i 2017, sammenlignet med 2016, i stedet for 402,1 mill. kroner, som var i regjeringens opprinnelige forslag. Samlet fornyingsinnsats blir 1 885,7 mill. kroner, og vedlikeholdsetterslepet reduseres med 1 550 mill. kroner i 2017. Flertallet viser til at reduksjonen vil fordeles på flere tunnelprosjekter.

Flertallet viser til EU-direktivet om tunnelsikkerhet som kom i april 2004 og bare gjaldt i TEN-T-veinettet. Først tre år senere implementerte den rød-grønne regjeringen direktivet gjennom tunnelsikkerhetsforskriften fra 15. mai 2007. Forskriften omfatter alle riksveitunneler lengre enn 500 m, og ikke bare TEN-T, og favner bredere enn direktivet. Det følger av forskriften at Norge skal ha oppgradert tunneler åpnet før desember 2006 innen april 2019, noe som omfatter 224 tunneler. Tunneler åpnet etter 2006 tilfredsstiller alle krav i forskriften. Flertallet merker seg at i 2013, da den rød-grønne regjeringen gikk av, var det gått 6 år siden direktivet trådte i kraft i Norge og 9 år siden EU vedtok det.

Frem til da hadde den rød-grønne regjeringen kun prioritert midler til å utbedre 7 av 224 tunneler. I sine siste år, fra 2012 til 2013, gikk sågar bevilgningene til disse viktige trafikksikkerhetstiltakene ned, fra 720 til 610 mill. 2017-kroner.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til EU-direktivet om tunnelsikkerhet som kom i 2004. Disse medlemmer mener arbeidet med å sikre tunneler etter formskriften er et særdeles viktig arbeid, og merker seg med bekymring at fristen for utbedring av TEN-T-tunnelene innen april 2019 ikke overholdes. Videre er det bekymringsfullt at kostnadene for oppgradering av tunnelene i henhold til formskriften synes å ha økt med 20 pst. Disse medlemmer viser til at kostnadsøkningen i regjeringens eget dokument, Prop. 1 S (2016–2017), beror seg på et oppdatert kostnadsestimat basert på kartleggingen av vedlikeholdsetterslepet. Disse medlemmer registrerer at regjeringen Solberg forsøker å skyve fra seg ansvaret for kostnadsøkningen med tunneloppgraderingene, og mener den rød-grønne regjeringen har ansvaret for den manglende kapasiteten og kompetansen i konsulent- og entreprenørmarkedet. Disse medlemmer mener denne forklaringen er meget søkt, og vitner om manglende evne til å påta seg ansvarlighet for det som representerer en stor trykghetsutfordring på det norske riksvegnettet, oppgraderingen av tunnelene.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til Arbeiderpartiets alternative budsjett for 2016 der Arbeiderpartiet foreslo en bevilgning på 1 822,6 mill. kroner til fornyingstiltak, noe som var 289 mill. kroner mer enn budsjettavtalen mellom Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre.

Disse medlemmer viser videre til Arbeiderpartiets alternative budsjett for 2017 som er 75 mill. kroner høyere enn budsjettforliket på området tunnelsikkerhet. Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre sine påstander om manglende prioritering er ubegrunnet. Disse medlemmer vil beklage at budsjettforliket fører til en svekkelse av dette viktige området i 2017, samme året som regjeringen innrømmer at de må utsette oppfyllingen av kravene i tunneldirektivet med flere år.

PLANLEGGING OG GRUNNERVERV M.M.

Komiteen viser til at det gjennom Prop. 1 S (2016–2017) foreslås bevilget 1 450 mill. kroner til planlegging og grunnerverv m.m. i 2017. Komiteen merker seg at det i tillegg er lagt til grunn om lag 44 mill. kroner i ekstern finansiering. Komiteen registrerer videre at midlene avsatt til

planlegging er ment for å oppnå tilstrekkelig planavklaringer for prioriterte prosjekter i nasjonal transportplan 2014–2023, noe komiteen mener er avgjørende for å holde takten i oppfølgingen av Nasjonal transportplan 2014–2023.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, er fornøyd med den kraftige økningen i bevilgningen til planlegging og grunnerverv, og viser til at oppfyllingsgraden av NTP 14–23 er på hele 136,2 pst. Flertallet mener det er avgjørende for å følge opp planlagte prosjekter og erverve nødvendig grunn for å gjennomføre prosjektene, men også for å sikre et godt plangrunnlag for nye prosjekter som skal prioriteres i Nasjonal transportplan 2018–2029. Flertallet registrerer at dette var et område som ikke var høyt prioritert under den rød-grønne regjeringeperioden, men som nå er etablert på et mer riktig og fornuftig nivå.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet registrerer imidlertid at regjeringen til tross for høye bevilgninger til planlegging over flere år ikke evner å nå anleggsstart for flere av strekningene som ligger inne i første fireårsperiode av Nasjonal transportplan 2014–2023 innen utgangen av 2017.

IKKE-RUTEFORDELTE MIDLER

Komiteen viser til at det gjennom forslag til Prop. 1 S (2016–2017) foreslås 670 mill. kroner til ikke-rutefordelte midler i 2017. Komiteen har merket seg at den foreslåtte bevilgningen er foreslått nyttet til blant annet følgende områder:

- Det foreslås 180 mill. kroner til nasjonale turistveger i 2017.
- Det foreslås 390 mill. kroner til felles etatsutgifter for Vegdirektoratet i 2017.

Det foreslås 30,8 mill. kroner for 2017 til videre arbeid med prosjektet Ferjefri E39, hovedsakelig forskning på bl.a. tekniske løsninger for fjordkryssing og samfunnsutvikling.

NÆRMERE OM INVESTERINGSPROGRAMMET

Komiteen har merket seg at Samferdselsdepartementets forslag til investeringsprogram for 2017 er basert på prioriteringene i Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023 og Stortingets behandling av meldingen, jf. Innst. 450 S (2012–2023), og tidligere budsjettvedtak.

Komiteen viser til det store behovet for å etablere en trygg og effektiv infrastruktur som binder landsdeler sammen. En godt utbygget infrastruktur er

bærebjelken i attraktive bo- og arbeidsmarkeder. Komiteen viser til at det er et mål å utvikle moderne og framtidssrettet transportsystem som gjør trafikkavviklingen sikrere, enklere og raskere over hele landet. Dette vil styrke næringslivets konkurransekraft, gi bedre bymiljø og fremme regional utvikling. Komiteen er videre opptatt av å bedre trafikksikkerheten og utvikle transportsystemet slik at de miljøskadelige virkningene blir begrenset.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, er fornøyd med at regjeringen og samarbeidspartiene overoppfyller Nasjonal transportplan 2014–2023 med en oppfyllingsgrad på 105,1 pst., og at det i samferdselsektoren er iverksatt flere tiltak og reformer som vil gi økt effektivitet i planlegging og bygging av nye veiprojekter. Når noen veiprojekter ikke er startet opp i tråd med Statens vegvesens handlingsprogram for 2014–2017, kan det ha forskjellige årsaker og er nærmere redegjort for i svar på budsjettspørsmål. Flertallet vil videre vise til at prosjektene i Nye Veiers portefølje ikke er omtalt i de korridorvise omtalene i Prop. 1 S (2016–2017), og er tilfreds med at selskapet i 2017 vil starte byggingen av tre viktige motorveiprojekt, E6 Kolomoen–Moelv i Hedmark, E18 Rugtvedt–Dørdal i Telemark og E18 Arendal–Tvedestrand i Aust-Agder. Disse prosjektene utgjør til sammen 82 km ny firefelts motorvei. Disse prosjektene er til dels svært fremskyndet i tid, blant annet ved at E6-prosjektet vil stå ferdig mange år før det var planlagt oppstartet i den rød-grønne regjeringens NTP.

Videre vil flertallet vise til at innsatsen på planleggingsmidler er høy, slik at ytterligere bygging kan starte opp og riktige kostnadsanslag kan settes tidlig. Flertallet merker seg at det over tid har vært en tendens til at prosjekter øker til dels kraftig i

kostnad mellom anslag i Nasjonal transportplan og endelig prosjektsum, og vil vise til at det er viktig at det gjøres et grundig arbeid i forkant av kostnadsanslagene. Flertallet mener økte planleggingsmidler kan bidra til det.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet vil påpeke at til tross for at den rød-grønne regjeringen hadde et rekordstort handlingsrom med høy oljepris og høye skatteinntekter, var oppfyllingsgraden lavere og betydelig flere vegprosjekter var forsinket. Til sammen 22 prosjekter ble utsatt, jf. Dokument 15:292 (2014–2015). Disse medlemmer merker seg at selv om Arbeiderpartiet i sitt alternative budsjett øker skatter og avgifter på norske arbeidsplasser, norskeide bedrifter og for folk flest med over 10 mrd. kroner for 2017, har de ikke valgt å prioritere oppstart av alle veiprojekter de etterlyser. Disse medlemmer vil i tillegg påpeke at det ikke er særlig troverdig når Arbeiderpartiet på den ene siden er fornøyd med at regjeringen følger opp NTP 2014–2023, og på den annen side forventer at prosjekter som de selv har vært med på å legge i siste del av perioden skal fremskyndes, samtidig som de i sitt alternative budsjett ikke følger opp med tilstrekkelige midler.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet er fornøyd med at regjeringen forholder seg til, og følger opp satsingene i Nasjonal transportplan 2014–2015 i sitt forslag i Prop. 1 S (2016–2017).

Disse medlemmer viser til at regjeringen har gått høyt på banen med retorikk om at alt skal gjøres mye raskere enn før. Disse medlemmer viser til svar på budsjettspørsmål nr. 36 og 66 som viser at mange prosjekter som er hjemlet i NTP, ikke er fulgt opp, eller er forsinket, eksempelvis:

Prosjekt	Planleggingsstatus
E16 Herbergåsen–Nybakk	Det er stor kostnadsøkning i prosjektet. Statens vegvesen jobber med løsninger som kan redusere kostnadene.
E16 Eggemoen–Jevnaker–Olum	Vedtatt reguleringsplan og lokalpolitiske vedtak om opplegg for bompengefinansiering foreligger. Vedtaket til Jevnaker kommune er imidlertid ikke i tråd med gjeldende retningslinjer og føringer for bompengefinansiering, som medfører behov for nærmere avklaringer før KS2 kan startes opp.
Rv. 23 Oslofjordforbindelsen	Vedtatt reguleringsplan foreligger, men det er ennå ikke avklart om det skal bygges bru eller nytt tunnellop. Endrede krav til stigningsgrad på tunneler gjør bygging av ny parallell tunnel krevende. Det jobbes med å finne løsninger.
E39 Betna–Vinjeøra–Stormyra	Det foreligger ikke tilstrekkelig planavklaring. Vedtak av reguleringsplan for siste delstrekning ventes å foreligge i løpet av desember 2016. Deretter skal det gjennomføres eksternt kvalitetssikring (KS2).
E39 Ørskogfjellet, krabbefelt	Pga. kostnadsøkninger er prosjektomfanget redusert. Reguleringsplan med redusert omfang ble vedtatt i juni 2016.

Prosjekt	Planleggingsstatus
E16 Sætre- og Bjørkhaug-tunnelene, ekstra tunnelløp Rv. 3 Østerdalen	Kostnadsbehovet er ikke så stort som lagt til grunn i NTP 2014–2023 pga. lavere trafikk enn tidligere forutsatt. Prosjektet som omfatter flere delstrekninger, har ikke vedtatte reguleringsplaner.
E136 Oppland grense-Rødstøl	Prosjektet har ikke vedtatt reguleringsplan. Reguleringsplan ventes vedtatt høsten 2017.
E6 Selli–Asp	Stor kostnadsøkning i prosjektet. Det foreligger vedtatt reguleringsplan.
E6 Kråkmofjellet sør	Prosjektet har ikke vedtatt reguleringsplan. Blir antagelig vedtatt i løpet av 2016.
E6 Omlegging forbi Ballangen sentrum	Det foreligger vedtatt reguleringsplan.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet vil, jf. påstander fra flertallet i komiteen, peke på at det i Arbeiderpartiets alternative budsjett igangsettes flere viktige investeringsprosjekt i 2017. Dette gjelder E8 Breivika, E39 Betna–Stormyra, E6 Brenna–Brattås–Lien, E16 Turtnes–Øye. I tillegg igangsettes et stort prosjekt i regi av Kystverket, Andenes fiskerihavn. I tillegg kommer forslag om oppstart av E39 Rogfast og E16 Bjørum–Skaret i Prop. 1 S (2016–2017), noe disse medlemmer støtter.

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 merket seg at det gjennom Prop. 1 S (2016–2017) post 30 foreslås en ramme på 505,1 mill. kroner for 2017. I tillegg er det forutsatt 71 mill. kroner i bompenger.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til Nasjonal transportplan 2014–2023, der midler til ny Glommakryssing ligger inne i siste seksårsperiode (2018–2024), og viser videre til at det så langt har vært signalisert at ny bru kan stå ferdig i 2024.

Disse medlemmer er kjent med at det i dag er store trafikale problemer i området og ber om at planarbeidet for ny Glommakryssing intensiveres, slik at prosjektet kan startes opp som forutsatt i Nasjonal transportplan 2014–2023.

Disse medlemmer viser til svar fra samferdselsministeren på budsjettspørsmål 4 fra transportkomiteen, der samferdselsministeren redegjør for at det ventes at kommunedelplan for ny Glommakryssing kan legges ut til offentlig høring våren 2017.

Disse medlemmer viser til at ny firefelts veg på rv. 22 mellom Lillestrøm og Fetsund åpnet i 2015, og ser det nå som svært viktig at en kommer videre med utbygging av rv. 22. Disse medlemmer vi-

ser til at dagens Fetsund bru over Glomma har for liten kapasitet og er en stor flaskehals for trafikken på rv. 22. Det medfører store problemer for trafikk fra østre deler av Romerike og fra deler av Hedmark og Østfold. Etter disse medlemmers syn er det viktig å ha fortgang i planene for ny bru over Glomma ved Fetsund–ny Glommakryssing.

Disse medlemmer viser til oppslag i Rome-rikes Blad 6. desember 2016 der representanter fra Statens vegvesen uttaler at ny Glommakryssing kan stå klar i 2025. Dersom dette medfører riktighet, er det snakk om ett år senere enn hva som tidligere er antydnet. Det vises i så måte blant annet til svar i Stortingets spørretime 19. november 2014 der samferdselsminister Kjetil Solvik-Olsen uttalte at ny bru kan stå ferdig i 2024. Disse medlemmer registrerer at nok et vegprosjekt ser ut til å dra ut i tid under denne regjeringens styre. Disse medlemmer vil også minne om at daværende stortingsrepresentant, senere statssekretær i Samferdselsdepartementet, Bård Hoksrud, i 2013 uttalte følgende:

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

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

Disse medlemmer understreker nok en gang viktigheten av god framdrift i planarbeidet for ny Glommakryssing og ber om at det fortsatt legges til grunn at ny bru kan stå ferdig senest i 2024.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Venstre fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for framdrift i planarbeidet for ny bru over Glomma på rv. 22 i Fet i Akershus (ny Glommakryssing) i tråd med intensjonene i Nasjonal transportplan 2014–2023.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til merknad i forbindelse med behandlingen av revidert budsjett i juni 2017, og ber regjeringen påse at Statens vegvesen, region Østfold, omgående starter planleggingen av rv. 19. Målet er fortsatt i størst mulig grad å få til en samordning med utbyggingen av dobbeltsporet jernbane gjennom Moss. Disse medlemmer viser til Arbeiderpartiets alternative budsjett hvor det er satt av 10 mill. kroner til planlegging av dette prosjektet i 2017.

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til Senterpartiets alternative budsjett, der det foreslås 20 mill. kroner til rv. 22 Glommakryssing.

KORRIDOR 2 OSLO–ØRJE/MAGNOR/RIKSÅSEN

Komiteen viser til at korridor 2 er en viktig transportkorridor, med stor betydning for godstransporten øst–vest mellom Norge og Sverige. Korridoren omfatter også deler av E18 og E16.

Komiteen har merket seg at det gjennom forslag til Prop. 1 S (2016–2017), post 30 foreslås en ramme på 367 mill. kroner for 2017 til tiltak på E18 Riksgrensen/Ørje–Oslo. I tillegg er det forutsatt 2 mill. kroner i bompenger.

Komiteen registrerer at det gjennom forslag til Prop. 1 S (2016–2017), post 30 foreslås en ramme på 302 mill. kroner for 2017 til tiltak på E16 Riksgrensen/Riksåsen–Hønefoss og rv. 35 Hønefoss–Hokksund med tilknytninger.

Komiteen viser til at E18 Retvet–Vinterbro er siste del av prosjektet E18 gjennom Østfold/Akershus, og at strekningen må prioriteres slik at det etableres sammenhengende motorveistandard langs hele E18 fra Oslo til riksgrensen ved Ørje.

Komiteen viser til at de fremste målsettingene ved utbyggingen av strekningen E18 Retvet–Vinterbro er økt trafikksikkerhet, økt fremkommelighet gjennom økt kapasitet, samt en betydelig miljøgevinst ikke minst ved at tung- og gjennomfartstrafikk i større grad vil unngå konflikt med lokaltrafikk. Komiteen viser til at endelig oppstart av prosjektet avgjøres i forbindelse med Nasjonal transportplan 2018–2029.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til budsjettavtalen mellom Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, der det bevilges 20 mill. kroner i planmidler til E18 Retvet–Vinterbro i 2017 for å sikre optimal fremdrift i prosjektet.

Flertallet viser til at planarbeidets fremdrift åpner for tidligere anleggsstart for strekningen E18 Retvet–Vinterbro, og flertallet er tilfreds med at budsjettenigheten mellom samarbeidspartiene legger

grunnlaget for at prosjektet kan realiseres raskere enn det de rød-grønne partiene opprinnelig la opp til, som innebar en mulig oppstart helt mot slutten av inneværende planperiode.

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

Disse medlemmer viser til at delstrekningen Nybakk–Herbergåsen i Akershus ifølge handlingsprogrammet til Statens Vegvesen for 2014–2017 skulle vært igangsatt i 2017. Manglende framdrift i planarbeidet gjør at det nå ikke er mulig, noe disse medlemmer på det sterkeste beklager. Det er snart to år siden Statens vegvesen skulle ha lagt fram forslag til reguleringsplan for strekningen Nybakk–Herbergåsen.

Disse medlemmer viser til svar fra samferdselsministeren på budsjettspørsmål 5 fra transportkomiteen der det framkommer at han nå vil at vegen skal bli vurdert i neste Nasjonal transportplan (2018–2029). Ikke nok med at samferdselsministeren ikke kan si noe om byggestart for den nye vegen, han kan ikke engang slå fast om vegen skal bygges eller ei.

Disse medlemmer beklager på det sterkeste den usikkerhet som nå er skapt omkring videre utbygging av E16, og finner det høyst oppsiktsvekkende at samferdselsministeren ønsker å utsette vegen til neste Nasjonal transportplan, til tross for at vegen lå inne i første del av nåværende Nasjonal transportplan (2014–2017).

Disse medlemmer konstaterer at regjeringen til tross for høye riksvegbevilgninger ikke klarer å oppfylle første fireårsplan i Nasjonal transportplan 2014–2023 når det gjelder vegstrekninger.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser videre til Arbeiderpartiets alternative budsjett hvor det er satt av 20 mill. kroner til planlegging av E18 Retvet–Vinterbro i 2017.

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til Senterpartiets alternative budsjett, der det foreslås 20 mill. kroner til prosjektering av E18 Retvet–Vinterbro.

KORRIDOR 3 OSLO–GRENLAND–KRISTIANSAND–STAVANGER

Komiteen viser til at korridor 3 dekker en befolkningstett region fra Oslo til Stavanger, og at E18 og E39 har en høy andel tungtrafikk og er sterkt trafikk- og ulykkesbelastet. Korridoren omfatter også rv. 41, rv. 42, rv. 23, rv. 509 og rv. 510.

Komiteen har merket seg at det gjennom forslag til Prop. 1 S (2016–2017), post 30 foreslås en ramme på 2 337,8 mill. kroner for 2017 til tiltak på E18 Oslo–Kristiansand og E39 Kristiansand med tilknytninger. I tillegg er det forutsatt 1 173 mill. kroner i forskudd og bompenger. Komiteen viser videre til at det over post 35 i forslag til Prop. 1 S (2016–2017) foreslås en statlig ramme på 10,3 mill. kroner til vegutbygging i Bjørvika for 2017.

KORRIDOR 4 STAVANGER–BERGEN–ÅLESUND–TRONDHEIM

Komiteen viser til at korridor 4 er den sentrale ferdselsåren langs kysten, og at den omfatter de tre største byområdene utenfor Oslo, Bergen, Trondheim og Stavanger.

Komiteen har merket seg at det gjennom forslag til Prop. 1 S (2016–2017), post 30 foreslås en ramme på 1 551,2 mill. kroner for 2017 til tiltak på E39 Stavanger–Bergen–Ålesund med tilknytninger. I tillegg er det forutsatt 1 292 mill. kroner i bompenger.

Komiteen viser til at det gjennom forslag til Prop. 1 S (2016–2017), post 30 foreslås en ramme på 178 mill. kroner for 2017 til tiltak på E39 Ålesund–Trondheim med tilknytninger.

Komiteen har videre merket seg at det gjennom forslag til Prop. 1 S (2016–2017), post 30 foreslås en ramme på 88,4 mill. kroner til tiltak på rv. 9 Kristiansand–Haukeligrend og rv. 13/rv. 55 Jøsendal–Voss–Hella–Sogndal. I tillegg er det forutsatt 10 mill. kroner i tilskudd. I tillegg foreslås det 384,2 mill. kroner over post 31 Skredsikring riksveger for 2017. I tillegg er det her forutsatt 0,6 mill. kroner i bompenger.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til rv. 555 Sotrasambandet. Sambandet skal sikre langsiktige og trygge kommunikasjonsmuligheter for alle trafikantgrupper, og særlig legge til rette for at kollektivtrafikken sikres god framkommelighet. Disse medlemmer viser til at sambandet ifølge handlingsplanen til Statens vegvesen for 2014–2017 skulle vært igangsatt i 2017. Den er ikke prioritert i regjeringens forslag til statsbudsjett for 2017. Disse medlemmer konstaterer at regjeringen til tross for høye riksvegbevilgninger ikke oppfyller første fireårsperiode i Nasjonal transportplan 2014–2023 når

det gjelder vegstrekninger. Disse medlemmer viser til at prosjektet skulle vært i gang i 2016/2017. I 2017 er det kun satt av midler til forberedende arbeider.

E39 SANDANE–BYRKJELO

Komiteen viser til felles merknad fra alle partier i budsjettinnstillingen for 2016 om å ferdigstille planarbeid for flaskehals på strekningen E39 Sandane–Byrkjelo, slik at utbedringen av flaskehals kan igangsettes. Komiteen ber om at planarbeidet prioriteres, slik at utbedringen av de to flaskehalsene kan igangsettes.

E39 BETNA–STORMYRA

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, er opptatt av å sikre opprustningen av E39 gjennom Møre og Romsdal. Flertallet viser til forslag nr. 100 i Innst. 2 S (2016–2017), der Stortinget ber regjeringen:

«... sørge for at strekningen E39 Betna–Stormyra blir vurdert i arbeidet med ny NTP»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til strekningen E39 Betna–Stormyra i Møre og Romsdal. Dagens vegstrekning har dårlig kurvatur med varierende vegbredde. Europavegen har nedsatt fartsgrense, forårsaker trafikkbelastning i kommunesenteret og gir dårlig trafiksikkerhet. Disse medlemmer viser til at strekningen ifølge handlingsplanen til Statens vegvesen for 2014–2017 skulle hatt oppstart i perioden. Den er ikke prioritert i regjeringens forslag til statsbudsjett for 2017. Disse medlemmer konstaterer at regjeringen til tross for høye riksvegbevilgninger ikke evner å oppfylle første fireårsperiode i Nasjonal transportplan 2014–2023 når det gjelder vegstrekninger.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til Arbeiderpartiets alternative budsjett og foreslår 20 mill. kroner til oppstartsbevilgning på E39 Betna–Stormyra i Møre og Romsdal.

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til Senterpartiets alternative budsjett, der det foreslås 20 mill. kroner til utbedring av flaskehals på E39 Byrkjelo–Sandane, og oppstartsbevilgning/planlegging på 20 mill. kroner til Sande–Myrmel også på E39 i Sogn og Fjordane, og det foreslås 20 mill. kroner til Betna–Stormyra på E39 i Møre og Romsdal.

E39 ØRSKOGFJELLET – KRABBEFELT

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til strekningen E39 Ørskogfjellet – krabbefelt i Møre og Romsdal. Enkelte tunge kjøretøy klarer i dag ikke å holde en fart på mer enn 35–40 km/t i de lange stigningene opp mot Ørskogfjellet. Om vinteren hender det ikke sjelden at trailere blir stående fast og sperre vegen for annen trafikk. Problemene de saktegående kjøretøyene medfører for andre trafikanter forsterkes av at det bare er svært korte strekninger i stigningene der det er forbikjøringssikt. Disse medlemmer viser til at strekningen ifølge handlingsplanen til Statens vegvesen for 2014–2017 skulle hatt oppstart i perioden. Den er ikke prioritert i regjeringens forslag til statsbudsjett for 2017. Disse medlemmer konstaterer at regjeringen til tross for høye riksvegbevilgninger ikke evner å oppfylle første fireårsperiode i Nasjonal transportplan 2014–2023 når det gjelder vegstrekninger.

RIKSVEG 9 SETESDAL

Komiteen viser til at det i gjeldende NTP er lagt opp til å videreføre utbyggingen av rv. 9 i Setesdal. Komiteen viser til at det er behov for oppstartmidler til Bjørnarå–Optestøyl, og at oppstart kan skje under forutsetning av at det finnes ledige statlige midler ved mindreforbruk på prosjekter innenfor rv. 9 Setesdal, og lokal finansiering (konsesjonskraftmidler).

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til strekningen rv. 9 i Setesdal. Disse medlemmer viser til at strekningen ifølge handlingsplanen til Statens vegvesen for 2014–2017 skulle vært videreført i perioden. Den er ikke prioritert i regjeringens forslag til statsbudsjett for 2017. Disse medlemmer konstaterer at regjeringen til tross for høye riksvegbevilgninger ikke evner å oppfylle første fireårsperiode i Nasjonal transportplan 2014–2023 når det gjelder vegstrekninger.

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til Senterpartiets alternative budsjett, der det foreslås 20 mill. kroner til planlegging av Bjørnarå–Optestøyl på rv. 9.

Komiteens medlem fra Venstre er opp-tatt av å sikre opprustningen av E39 gjennom Møre og Romsdal. Dette medlem vil fremskynde byggestart for strekningen Betna–Stormyra på E39.

Dette medlem viser til felles merknad fra alle partier i budsjettinnstillingen for 2016 om å ferdigstille planarbeid for flaskehals på strekningen E39 Sandane–Byrkjelo, slik at utbedringen av flaskehal-

ser kan igangsettes. Dette medlem er kjent med at planarbeidet pr. november 2016 ikke er gjennomført. Dette medlem ber om at planarbeidet prioriteres gjennomført og ferdigstilt i 2017, slik at utbedringen av de to flaskehalsene kan igangsettes.

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 har merket seg at det gjennom Prop. 1 S (2016–2017), post 30 foreslås en ramme på 1 038,5 mill. kroner for 2017 til tiltak på strekningen E134 Drammen–Haugesund med tilknytninger. I tillegg er det forutsatt 1 934,3 mill. kroner i bompenger og tilskudd.

Komiteen viser videre til at det gjennom Prop. 1 S (2016–2017) post 30 foreslås en ramme på 135,2 mill. kroner for 2017 til tiltak på strekningen rv. 7 Hønefoss–Bu og rv. 52 Gol–Borlaug.

Komiteen registrerer også at det gjennom Prop. 1 S (2016–2017) post 30 foreslås en ramme på 1 203,4 mill. kroner for 2017 til tiltak på strekningen E16 Sandvika–Bergen med tilknytninger. I tillegg er det forutsatt 627 mill. kroner i bompenger. I tillegg foreslås det en statlig ramme på 508,1 mill. kroner over post 36 E16 over Filefjell for 2017.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til strekningen E136 Oppland grense–Rødstøl i Møre og Romsdal. Store kjøretøy har i dag problemer med å holde farten oppe i de bratte stigningene. Det er ikke mulig å kjøre forbi på en sikker måte, og vinterstid har de samme kjøretøyene utfordringer med å komme opp bakkene. Disse medlemmer viser til at strekningen ifølge handlingsplanen til Statens vegvesen for 2014–2017 skulle hatt oppstart i perioden. Den er ikke prioritert i regjeringens forslag til statsbudsjett for 2017.

Disse medlemmer viser til at E134 er valgt som en hovedveg mellom øst og vest, og vil be om at det blir satt i gang et KVU-arbeid for arm fra E134 til Bergen.

Disse medlemmer forutsetter at arbeidet med Haukelitunnelene, med start fra vestsida, blir prioritert når nå E134 skal være hovedveg i Øst-Vestsambandet. Dette er det viktigste tiltaket for å øke vintersikkerheten.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til forslag i representantforslaget Dokument 8:115 S (2015–2016) om analyse av mulighetene for å forsere gjennomføring av bygging av vei og bane mellom Voss og Arna.

Disse medlemmer viser til Arbeiderpartiets alternative budsjett hvor det er satt av 12,8 mill. kroner ekstra til planlegging av dette prosjektet i 2017, jf. merknad kap. 1350 post 30 om Bergensbanen.

Disse medlemmer ber regjeringen gjøre en tilleggsbestilling til Statens vegvesen og jernbaneverket der en ber fagetatene gjøre en analyse av mulighetene for å forsere realisering av ny trase for veg og jernbane Arna–Voss. Analysen må komme snarest slik at den kan gi et beslutningsgrunnlag i forbindelse med behandlingen av ny Nasjonal transportplan for perioden 2018–2029.

Disse medlemmer konstaterer at regjeringen til tross for høye riksvegbevilgninger ikke evner å oppfylle første fireårsperiode i Nasjonal transportplan 2014–2023 når det gjelder vegstrekninger.

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 vårt sammen. Korridoren er videre en viktig forbindelse mellom Nord-Vestlandet og Sørøst-Norge.

Komiteen har merket seg at det gjennom Prop. 1 S (2016–2017) post 30 foreslås en ramme på 2 291,6 mill. kroner for 2017 til tiltak på strekningen E6 Oslo–Trondheim med tilknytninger. I tillegg er det forutsatt 320 mill. kroner i bompenger.

Komiteen har merket seg at det gjennom Prop. 1 S (2016–2017) post 30 foreslås en ramme på 86,5 mill. kroner for 2017 til tiltak på strekningen rv. 3 Kolomoen–Ulsberg.

Komiteen viser videre til at det gjennom Prop. 1 S (2016–2017) post 30 foreslås en ramme på 31,5 mill. kroner for 2017 til tiltak på strekningen rv. 15 Otta–Måløy.

Komiteen registrerer også at det gjennom Prop. 1 S (2016–2017) post 30 foreslås en ramme på 301 mill. kroner for 2017 til tiltak på strekningen E136 Dombås–Ålesund med tilknytninger. I tillegg er det forutsatt 7 mill. kroner i bompenger.

Videre vil komiteen bemerke at det gjennom Prop. 1 S (2016–2017) post 30 foreslås en ramme på 190 mill. kroner for 2017 til tiltak på strekningen rv. 70 Oppdal–Kristiansund med tilknytninger.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til strekningen E6 Melhus–Ulsberg i Sør-Trøndelag, og vil understreke viktigheten av å komme i gang med arbeidene for å sikre helhetlig og rasjonell framgang som planlagt. Disse medlemmer registrerer at strekningen E6 Vindåsliene–Korporals bru ble tatt ut av porteføljen til Nye Veier AS og overført tilbake til Statens vegvesen for å forhindre forsinkelse i pro-

sjektet. Disse medlemmer merker seg at bompengeproposisjonen for strekningen E6 Vindåsliene–Korporals bru ennå ikke er fremmet for Stortinget, noe som innebærer at prosjektet nå er forsinket sammenlignet med planlagt oppstart. Prosjektet var planlagt med oppstart i 2016. Disse medlemmer er bekymret for at regjeringen ikke har evnet å prioritere denne strekningen.

Disse medlemmer viser til strekningen E6 Sentervegen–Jaktøya i Sør-Trøndelag, og vil påpeke at strekningen i vedtak i Prop. 1 S (2014–2015) fikk en bevilgning på 50 mill. kroner sammenlignet med handlingsplanen til Statens vegvesen. Disse medlemmer kan ikke se at denne bevilgningen var med i regjeringens forslag til Prop. 1 S (2015–2016) eller i Prop. 1 S (2016–2017), og registrerer dermed at bevilgningen til Miljøpakke Trondheim er underfinansiert fra regjeringens side.

Disse medlemmer viser til at første etappe av E6 Ringeby–Otta, strekningen Frya–Sjoa, åpner i desember 2016. Strekningen er en del av den viktige vegruta mellom Oslo og Trøndelag/Møre, og har stor tungtrafikkandel (18 pst.). Ruta er viktig for næringslivet, og strekningen Ringeby–Otta har stor ulykkesrisiko til tross for nedsatt hastighet over store strekninger, og den påfører omgivelsene betydelige miljølempere.

Disse medlemmer viser til Prop. 51 (2012–2013) der det framgår at når første etappe av E6 Ringeby–Otta åpnes, skal det etableres fire bomstasjoner på ny E6 mellom Frya og Sjoa, og to på eksisterende E6. Det framgår videre at når andre etappe åpnes, skal det etableres tre nye bomstasjoner, og at det samme bompengeprovenyet da skal fordeles på seks bomstasjoner på ny E6, og tre på gamle E6. Disse medlemmer vil understreke at dersom andre etappe tidsmessig ikke bygges som forutsatt, vil finansieringsopplegget virke helt urimelig sett fra trafikantenes side. En utsettelse av andre etappe vil dessuten være svært urasjonelt, i tillegg til at det åpenbart vil være i strid med intensjonene slik de ble oppfattet i arbeidet med finansieringen av E6 Sjoa–Otta.

Disse medlemmer har med undring registrert at samferdselsministeren 13. oktober 2016 sendte reguleringsplanen for delstrekningen mellom Ringeby sør (Elstad) og Ringeby nord (Gunstadmoen) tilbake til kommunen for på nytt å starte reguleringsplanarbeid lokalt. Dette til tross for at Statens vegvesen høsten 2015 ba om statlig plan. Planarbeidet på strekningen har pågått lokalt i over ti år – med krav om stadig nye utredninger og prosesser. I 2014 åpnet samferdselsministeren for å starte på nytt, til tross for at det da forelå vedtatt kommunedelplan. Disse medlemmer viser til at det foreligger godkjente reguleringsplaner på delstrekningene mellom Ringeby nord (Gunstadmoen) og Frya, og mellom Sjoa og

Otta. Det betyr at det ligger til rette for å bygge om lag 16 kilometer av andre etappe av E6 Ringeby–Otta med mulig anleggsstart i 2018.

Disse medlemmer viser til at regjeringen og samferdselsministeren en rekke ganger har uttalt at de ønsker å bygge veg helhetlig og sammenhengende for dermed også å kunne bygge billigere. Disse medlemmer deler denne tilnærmingen. Det vil være urasjonelt og i strid med uttalt politikk dersom ikke utbygging av E6 Ringeby–Otta gjennomføres sammenhengende.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge til rette for sammenhengende utbygging av E6 på hele strekningen Ringeby–Otta i Oppland.»

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til Senterpartiets alternative budsjett, der det foreslås 60 mill. kroner til forsert planlegging av vei og jernbane på E16 Bergen–Voss i Hordaland, og det foreslås 50 mill. kroner til prosjektet Øye–Turtnes på E16, videre 20 mill. kroner til planlegging Fagernes–Hande, også på E16 i Oppland.

KORRIDOR 7 TRONDHEIM–BODØ MED ARMER MOT SVERIGE

Komiteen vil påpeke at korridor 7 er en transportkorridor mellom Nord-Norge og Sør-Norge med flere utenlandsforbindelser mot Sverige (E14 og E12).

Komiteen viser til at det gjennom Prop. 1 S (2016–2017) post 30 foreslås en ramme på 1 560,3 mill. kroner for 2017 til tiltak på strekningen E6 Trondheim–Fauske med tilknytninger. I tillegg er det forutsatt 510 mill. kroner i bompenger og tilskudd.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til strekningen E6 Selli–Asp i Nord-Trøndelag. Strekningen skal utbedres og omlegges mellom Selli og Asp i Steinkjer kommune. Disse medlemmer viser til at strekningen ifølge handlingsplanen til Statens vegvesen for 2014–2017 skulle hatt oppstart i perioden. Den er ikke prioritert i regjeringens forslag til statsbudsjett for 2017. Disse medlemmer konstaterer at regjeringen til tross for høye riksvegbevilgninger ikke revner å oppfylle første fireårsperiode i Nasjonal transportplan 2014–2023 når det gjelder vegstrekninger.

Disse medlemmer viser til strekningen E6 Korgen–Bolna på Helgeland (Nordland). Strekningen har en kostnadsprekk på 480 mill. kroner. Prop.

1 S (2016–2017) foreslår å redusere omfanget av utbyggingen.

Disse medlemmer viser til vegpakke E6 Helgeland Nord (Hemnes–Saltfjellet). Her er nå arbeidet godt i gang. Prognosene for sluttkostnad innebærer en kostnadsøkning på om lag 480 mill. kroner i forhold til fastsatt kostnadsramme, gitt at prosjektet skal gjennomføres i uendret omfang. Departementet varslet i Prop. S (2015–2016) at de ville komme tilbake til Stortinget om dette. Disse medlemmer har merket seg at man ikke har funnet rom for økning av rammen til E6 Helgeland Nord, og nå legger opp til å ta ned prosjektet slik at kostnadsrammen ikke blir overskredet. Disse medlemmer mener det er viktig at opprinnelig omfang og fremdrift på utbyggingen opprettholdes.

Disse medlemmer har registrert at man lokalt jobber med å se på en løsning for E6 Helgeland Nord for å kunne unngå å kutte i omfanget av prosjektet. Disse medlemmer ber derfor regjeringen jobbe videre med å finne en omforent løsning, før man endelig tar stilling til omfanget av utbyggingen og kostnadsrammen. Disse medlemmer er kjent med at dette må gjøres tidsnok til at man kan gjøre nødvendige reforhandlinger med entreprenør i henholdt til kontrakt.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen jobbe videre med og finne en løsning for E6 Helgeland Nord i samarbeid med lokale myndigheter før man tar endelig avklaring til omfanget av utbyggingen og kostnadsrammen. Dette gjøres tidsnok til at man kan gjøre nødvendige reforhandlinger med entreprenør.»

Disse medlemmer viser til at det nå også er gjort vedtak om vegpakke E6 Helgeland Sør med oppstart av vegutviklingskontrakt høsten 2016. Denne oppstarten er utsatt i påvente av en rettslig avklaring på anbudene. Når det gjelder strekningen Kappskarmo–Brattåsen–Lien registrerer disse medlemmer at man ikke kommer i gang med denne strekningen som planlagt, noe som vil gjøre det utfordrende å holde framdriften med ferdigstilling i 2020. Disse medlemmer vil påpeke viktigheten av at dette prosjektet snarlig blir oppstartet. Disse medlemmer ber regjeringen se på muligheten til å bruke ledige midler til oppstart av strekningen Kappskarmo–Brattåsen–Lien i 2017 fra E6 Helgeland Sør som har fått en forsinket oppstart på grunn av rettslig prøving av anbudet.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til Arbeiderpartiets alternative budsjett og foreslår 60 mill. kroner til oppstartsbevilg-

ning på Kappskarmo–Brattåsen–Lien på E6 Helgeland.

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til Senterpartiets alternative budsjett, der det foreslås 70 mill. kroner til E6 Grong–Nordland grense, videre foreslås det 80 mill. kroner til oppstartsbevilgning på Brenna–Brattåsen–Lien på E6 Helgeland og 100 mill. kroner til E6 Helgeland Nord.

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

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.

Komiteen har merket seg at det gjennom Prop. 1 S (2016–2017) post 30 foreslås en ramme på 620,7 mill. kroner for 2017 til tiltak på strekningen E6 Fauske–Nordkjosbotn med tilknytninger. I tillegg er det forutsatt 166 mill. kroner i bompenger og tilskudd.

Komiteen viser til at det gjennom Prop. 1 S (2016–2017) post 30 foreslås en ramme på 795,7 mill. kroner for 2017 til tiltak på strekningen E6 Nordkjosbotn–Kirkenes med tilknytninger.

Videre registrerer komiteen at det i tillegg gjennom Prop. 1 S (2016–2017) foreslås 120,8 mill. kroner over post 31 i 2017. Komiteen har også merket seg at det gjennom Prop. 1 S (2016–2017) foreslås en ramme på 328,7 mill. kroner i 2017 over post 37 til strekningen E6 vest for Alta.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til strekningen rv. 80 Sandvika–Sagelva i Nordland. Dette er en ulykkesbelastet vegstrekning mellom Bodø og Fauske. Disse medlemmer viser til at strekningen ifølge handlingsplanen til Statens vegvesen for 2014–2017 skulle hatt oppstart i perioden. Den er ikke prioritert i regjeringens forslag til statsbudsjett for 2017. Disse medlemmer konstaterer at regjeringen til tross for høye riksvegbevilgninger ikke evner å oppfylle første fireårsperiode i Nasjonal transportplan 2014–2023 når det gjelder vegstrekninger.

Disse medlemmer viser til E8 Breivika–Gjæverbukta (Langnes) i Tromsø. Tverrforbindelsen (hovedvegen mellom Breivika og Langnes) har stor trafikk og er en miljølempe for bebyggelsen langs vegen. Vegen er bratt og har problemer med framkommeligheten om vinteren. Ny tverrforbindelse planlegges lagt i tunnel, og vil avlaste dagens veg og gi bedre trafiksikkerhet, framkommelighet og nær-

miljø. Forholdene for gående, syklende og kollektivtransporten skal styrkes.

Disse medlemmer viser til Innst. 450 S (2012–2013) og flertallsmerknad:

«Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser til at det prioriteres oppstart av bygging av ny ankomst fra E8 til nordre del av Tromsø havn i første del av planperioden.»

Disse medlemmer viser videre til at daværende stortingsrepresentant Erna Solberg i april 2013 lovte et massivt samferdselsløft i Tromsøregionen til om lag 5 mrd. kroner dersom de kom i regjering, deriblant bompengefri E8 gjennom Ramfjord.

Disse medlemmer viser til at strekningen ifølge handlingsplanen til Statens vegvesen for 2014–2017 skulle hatt oppstart i perioden. Den er ikke prioritert i regjeringens forslag til statsbudsjett hverken for 2014, 2015, 2016 eller nå i 2017. Disse medlemmer konstaterer at regjeringen til tross for høye riksvegbevilgninger ikke evner å oppfylle første fireårsplan i Nasjonal transportplan 2014–2023 når det gjelder vegstrekninger og i tillegg svikter sitt eget valglofte til Tromsøregionen. Disse medlemmer ber om at arbeidene på E8 Breivika igangsettes i 2017 og at oppstartsbevilgning gis i revidert nasjonalbudsjett våren 2017.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til Arbeiderpartiets alternative budsjett hvor det er satt av 40 mill. kroner til dette prosjektet i 2017.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til strekningen E6 Kråkmofjellet sør i Nordland. Disse medlemmer viser til at strekningen ifølge handlingsplanen til Statens vegvesen for 2014–2017 skulle hatt oppstart i perioden. Den er ikke prioritert i regjeringens forslag til statsbudsjett for 2017. Disse medlemmer konstaterer at regjeringen til tross for høye riksvegbevilgninger ikke evner å oppfylle første fireårsperiode i Nasjonal transportplan 2014–2023 når det gjelder vegstrekninger.

Disse medlemmer viser til at Narvik kommune ble pålagt et egenandelskrav på 30 mill. kroner i forbindelse med bygging av Hålogalandsbrua. Det var også forutsatt at Narvik lufthavn Framnes skulle legges ned først når brua sto ferdig.

Disse medlemmer viser til at byggingen av Hålogalandsbrua nå er ytterligere forsinket, noe som vil bety at lufthavna i Narvik blir lagt ned over et år før brua står ferdig.

Disse medlemmer ber regjeringen igjen vurdere å stryke kravet til Narvik kommune, da forutsetningen for dette bidraget er brutt.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til Innst. 13 S (2015–2016) der Arbeiderpartiet foreslo 30 mill. kroner til å stryke kommunens egenandelskrav, med bakgrunn i at flyplassen ble lagt ned flere måneder før brua skulle stå ferdig. Disse medlemmer er skuffet over at dette forslaget ikke fikk støtte fra flertallet.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til strekningen E6 Omleggingen forbi Ballangen sentrum. Disse medlemmer viser til at strekningen ifølge handlingsplanen til Statens vegvesen for 2014–2017 skulle hatt oppstart i perioden. Den er ikke prioritert i regjeringens forslag til statsbudsjett for 2017. Disse medlemmer konstaterer at regjeringen til tross for høye riksvegbevilgninger ikke evner å oppfylle første fireårsperiode i Nasjonal transportplan 2014–2023 når det gjelder vegstrekninger.

Disse medlemmer viser til rv. 85 Sortlandsbrua i Nordland. Disse medlemmer viser til at strekningen med bygging av fortau ifølge handlingsplanen til Statens vegvesen for 2014–2017 skulle hatt oppstart i perioden. Den er ikke prioritert i regjeringens forslag til statsbudsjett for 2017. Disse medlemmer konstaterer at regjeringen til tross for høye riksvegbevilgninger ikke evner å oppfylle første fireårsperiode i Nasjonal transportplan 2014–2023 når det gjelder vegstrekninger.

Disse medlemmer viser til strekningen E10 Borg–Leknes og delstrekning Rishaugen–Leknes for bygging av gang- og sykkelveg. Gang- og sykkelvegprosjektet er igjen inndelt i tre byggeplanparseller. En byggeplanparsell er ferdigstilt, og én er under bygging og ferdigstilles i år. Disse medlemmer viser til at den siste byggeplanparsellen ifølge handlingsplanen til Statens Vegvesen for 2014–2017 skulle hatt oppstart i perioden, men at regjeringen ikke har prioritert ferdigstilling av dette prosjektet i Prop. 1 S (2016–2017). Disse medlemmer konstaterer at regjeringen til tross for høye riksvegbevilgninger ikke evner å oppfylle første fireårsperiode i Nasjonal transportplan 2014–2023 når det gjelder vegstrekninger.

Disse medlemmer viser til programområdet fornying og strekningen riksveg 94 Skaidi–Hammerfest. Denne er ikke prioritert i regjeringens forslag til statsbudsjett for 2017. Parsellen Skaidi–Arisberget forventes fullført og sluttfinansiert innen 2017.

Disse medlemmer viser til strekningen E6 Alta vest og E105 Hesseng–Elvenes bru. Disse medlemmer ber regjeringen bevilge midler til prosjektene i samsvar med handlingsprogrammet for riksveger 2014–2017.

Disse medlemmer konstaterer at regjeringen til tross for høye riksvegbevilgninger ikke evner å oppfylle første fireårsperiode i Nasjonal transportplan 2014–2023 når det gjelder vegstrekninger.

Post 31 Skredsikring riksveger

Komiteen viser til at det foreslås bevilget 659,0 mill. kroner til skredsikringstiltak på riksvegnettet i 2017. Dette gir en oppfølging på 89,5 pst. av rammen for første fireårsperiode i Nasjonal transportplan 2014–2023 etter fire år. Det bevilges midler til anleggsstart for prosjektet Vik–Vangsnes i Sogn og Fjordane i 2017, samt forberedende arbeider for prosjektet E69 Skarvbergtunellen i Finnmark med sikte på anleggsstart i 2018. Komiteen viser videre til at det innenfor rammen prioriteres midler til å sikre rasjonell framdrift for allerede vedtatte prosjekter.

Komiteen vil peke på at det må være en målsetting at alle offentlige veger i Norge skal være sikret mot skred. Klimaendringene tyder på at vi vil få et større sikringsbehov for skred i framtida. Komiteen vil derfor understreke nødvendigheten av at det satses på nødvendig skredsikring på riksveger i årene som kommer.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, er kjent med at tidspunkt for forventet trafikkåpning for prosjektet rv. 13 Deildo er utsatt i forhold til det som var lagt til grunn i Prop. 1 S (2016–2017). Behovet for midler i 2017 er dermed lavere enn forutsatt. Flertallet viser til budsjettavtalen mellom regjeringen og samarbeidspartiene, og reduserer post 31 med 50 mill. kroner.

Flertallet vil vise til at post 31 er en investeringspost, hvor de konkrete bevilgningene kommer når prosjektene er klare til oppstart, og videre bevilgning er avhengig av fremdriften i prosjektene. Flertallet legger til grunn at lavere oppfyllingsgrad i hovedsak skyldes dette, og at prosjekter ikke utsettes unødvendig. I tillegg vil flertallet peke på at en rekke andre store prosjekter også innehar investeringer og tiltak som gjør riksveinettet bedre sikret mot skred, uten at det fremkommer på denne posten.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet registrerer at regjeringen ligger under den gjennomsnittlige rammen pr. år for oppfyllelse av NTP i perioden 2014–2017.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til Arbeiderpartiets alternative budsjetter der en foreslår en bevilgning på 100 mill. kroner mer enn budsjettforliket.

Post 34 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift

Komiteen merker seg at det er satt av 277,9 mill. kroner som kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift for 2017. Komiteen er opptatt av at tiltakene skal bidra til å redusere transportkostnadene for næringsvirksomhet som bruker veg og viser til at 30 mill. kroner er bevilget til oppstart av en rekke ITS-tiltak på E8 Skibotn, 135 mill. kroner prioriteres til å videreføre prosjektet riksveg 77 Tjernfjellet i Nordland og 100 mill. kroner benyttes til å utbedre flere mindre flaskehalsar i Nordland, Troms og Finnmark. I tillegg benyttes 11 mill. kroner som kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift knyttet til ferjedriften.

Post 35 Vegbygging i Bjørvika

Komiteen merker seg at det bevilges 10,3 mill. kroner til å videreføre arbeidet med nytt lokalt vegsystem i området.

Post 36 E16 over Filefjell

Komiteen ser at det foreslås bevilget 508,1 mill. kroner i 2017, for å sikre rasjonell framdrift i byggingen av igangsatte delstrekninger. Komiteen er opptatt av at finansieringen legger til rette for effektive, helhetlige prosesser som vil redusere kostnadene på lang sikt.

Komiteens flertall, medlemmene Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til at en justering i fremdriftsplanen for prosjektet E16 Varpe bru–Otrøosen–Smedalsosen har ført til at det er redusert behov for midler i 2017. Flertallet viser til budsjettavtalen mellom regjeringen og samarbeidspartiene, og reduserer post 36 med 30 mill. kroner.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til at av de gjenstående delstrekningene av Filefjellprosjektet er det planlagt åpning av Varpe bru–Otrøosen–Smedalsosen i 2017 og Øye–Eidsbru i 2018. Når E16 Filefjellprosjektet er ferdig utbygd, vil det stå igjen omtrent tre kilometer med vesentlig dårligere veg på strekningen Turtnes–Øye. Ifølge Statens vegvesen vil det bli langt billigere å bygge strekningen Turtnes–Øye sammen med strekningen Øye–Eidsbru enn å bygge den hver for seg på et seinere tidspunkt. Statens vegvesen har utarbeidet reguleringsplan for strekningen Turtnes–Øye som er vedtatt av Vang kommunestyre. I anbudet for Øye–Eidsbru er det tatt med en opsjon for bygging av Turtnes–Øye. All fornuft tilsier at det er riktig å bygge ut strekningen nå.

Disse medlemmer hadde håpet at det var mulig å legge bort prestisje i denne saken og la fornuften seire, men konstaterer at samferdselsmi-

nisteren ikke vil bygge de tre kilometerne mellom Turtnes og Øye nå, og at han i stedet vil vurdere vegen ved behandlingen av Nasjonal transportplan 2018–2029.

Disse medlemmer viser til møte avholdt på Fagernes 4. november 2016 der situasjonen for delparsellen Turtnes–Øye på E16 var tema, og der flere stortingsrepresentanter fra ulike partier klart signaliserte at Turtnes–Øye bør bygges samtidig med Øye–Eidsbru, og at det nå skulle være slutt på å bygge «klattevis og delt».

Disse medlemmer er skuffet over at samferdselsministeren og regjeringspartiene nok en gang ikke virker til å være særlig løsningsorienterte i denne saken.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge til rette for at strekningen Turtnes–Øye på E16 i Vang i Valdres kan bygges sammen med strekningen Øye–Eidsbru.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet understreker viktigheten av E16 som forbindelse mellom Østlandet og Vestlandet, og viser til de betydelige midlene som er brukt på opprusting av vegen de seinere årene. Når E16 Filefjellprosjektet er ferdig i 2018, er det grunn til å tru at vegen vil være tilnærmet helt vintersikker. Disse medlemmer har registrert at regjeringen ikke ønsket å utrede E16 over Filefjell i sitt arbeid med oppfølging av øst-vestutredningen, til tross for at Stortinget både i 1972 og 1995 slo fast at E16 over Filefjell skal være stamveg mellom Østlandet og Vestlandet. Disse medlemmer vil ikke nå ta stilling i spørsmålet om framtidige øst-vest-forbindelser, men finner det underlig at E16 over Filefjell ikke ble utredet som en av forbindelsene. Uansett hva status på vegen blir i framtida, mener disse medlemmer det er riktig og viktig å videreføre satsingen på E16 mellom Sandvika og Bergen de kommende år.

Det vises til budsjettforliket og samferdselsministerens svar til transport- og kommunikasjonskomiteen av 6. desember 2016 som innebærer en reduksjon av post 36 med 30 mill. kroner «som følge av justeringer i gjennomføringsplanen for prosjektet E16 Varpe bru–Otrøosen–Smedalsosen». Disse medlemmer viser til Arbeiderpartiets alternative budsjett for 2017 og foreslår at post 36 ikke reduseres slik budsjettavtalen legger opp til, men at de 30 mill. kroner i stedet brukes til å komme i gang med Turtnes–Øye.

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til budsjettavtalen mellom regjeringspartiene og støttepartiene hvor de kutter 30 mill. kroner i Fi-

lefjellsutbyggingen. Dette medlem mener disse midlene burde vært brukt til videre ferdigstilling av E16 gjennom Valdres som for eksempel strekningen Øye–Turtnes. Dette ville ha sikret en mer sammenhengende utbygging og rasjonell fremdrift. Dette medlem viser også til Senterpartiets alternative budsjett hvor det er satt av 20 mill. kroner til den strekningen.

Post 37 E6 vest for Alta

Komiteen viser til at det bevilges 328,7 mill. kroner til E6 vest for Alta. Komiteen merker seg at strekningen består av flere delstrekninger og at bevilgningen for 2017 vil bli benyttet til å videreføre utbyggingen av delstrekningen Storsandnes–Langnesbukta og til restfinansiering av strekningen Halselv–Sandelv–Møllnes.

Post 61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene

Komiteen viser til at det i tråd med Nasjonal transportplan 2010–2019 ble innført en egen rentekompensasjonsordning for transporttiltak i fylkene fra 2010. For 2016 var lånerammen på 3 mrd. kroner, og dette foreslås videreført i 2017. Komiteen viser til at ordningen er viktig for å sikre satsing på samferdselsområdene i fylkene og for å sikre god tilgjengelighet mellom by og land.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, er svært fornøyd med at regjeringen viderefører rentekompensasjonsordningen for transporttiltak i fylkene på samme nivå i 2017 som i 2016 med en ramme på 3 mrd. kroner. Flertallet viser til at det er vanlig at fylkeskommunene finansierer deler av samferdselssatsingen med lånte midler, og at en rentekompensasjonsordning vil bidra til at flere prosjekter blir realisert. Flertallet er forundret over Arbeiderpartiets vinglete politikk på dette området. Fra å etablere ordningen som et viktig virkemiddel for fylkeskommunene i det de fikk overført store deler av veinettet gjennom forvaltningsreformen i 2010, ble ordningen foreslått avvirket i Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023, og i Prop. 1 S (2013–2014), fremmet av den rød-grønne regjeringen. Flertallet registrerer at det var regjeringen Solberg og samarbeidspartiene som sørget for å gjeninnføre rentekompensasjonsordningen i statsbudsjettet for 2014 og har styrket ordningen i budsjettene for 2015, 2016 og 2017. Dette gir forutsigbarhet for fylkeskommunene.

Flertallet er kritisk til Arbeiderpartiets budsjettforslag for 2017, der de foreslår å fjerne hele bevilgningen til ordningen. Hadde det blitt gjennomført, ville det hatt negativ betydning ikke bare for nye

fylkeskommunale prosjekter, men det ville også ha tilbakevirkende kraft på allerede gjennomførte prosjekter. Flertallet er glad for at det er annet flertall i Stortinget og at fylkeskommunene kan ha den nødvendige forutsigbarhet.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet vil understreke at fylkesveiene bygges, eies og driftes av fylkeskommunene, og at det aller meste av statlig finansiering er indirekte, gjennom overføringene i inntektssystemet. Overføringene i inntektssystemet er etter disse medlemmers syn minst like viktig for å sikre satsing på investeringer, drift og vedlikehold av fylkesveier.

Disse medlemmer vil vise til at det er bred faglig og politisk enighet om at det er mer effektivt og formålstjenlig å overføre penger til fylkeskommunene som rammetilskudd.

Disse medlemmer vil videre påpeke at et stort flertall av fylkeskommunene taper inntekter etter at regjeringens nye inntektssystem for fylkeskommunene omfordeler fylkeskommunens økonomiske ramme. Disse medlemmer mener fylkeskommunenes økonomi er avgjørende for å ruste opp det offentlige veinettet hvor fylkesveiene utgjør størsteparten og for å følge opp Nasjonal transportplan. Disse medlemmer kan ikke se at regjeringen sørger for gode nok økonomiske rammebetingelser gjennom overføringene i inntektssystemet til fylkeskommunene, slik at de vil være i stand til å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på fylkesveier innen rimelig tid. Disse medlemmer viser i denne forbindelse til fagetatens grunnlagsdokument for ny NTP 2018–2029 side 150, hvor det heter: «Om lag 43 pst. av de som blir drept eller hardt skadd i vegtrafikken skyldes ulykker på fylkesvegnettet.» Sikkerhetsstandarden på fylkesvegnettet er mange steder lav, og den gjennomsnittlige risikoen for å bli drept eller hardt skadd per kjørte km er om lag 50 pst. høyere enn på riksvegnettet. Disse medlemmer er bekymret for fylkesvegstandarden over hele landet og etter hvert den økende standardforskjellen mellom riksvegnettet og fylkesvegnettet. Disse medlemmer mener regjeringen bidrar til å øke denne forskjellen. Disse medlemmer viser til Transportetatene og Avinors planforslag, og støtter forslaget der om at det blir lagt opp til et eget program for fylkesveinettet.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet 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 forslagene til den rød-grønne regjeringen vedtatt i Nasjonal transportplan 2014–2023.

Disse medlemmer er skeptisk når det gjelder regjeringens beskrivelse av rentekompensasjonsordningen, da den ser ut til å være en annen og mer byråkratisk metode for å tilføre mer statlig kapital til fylkesveiprojektene. Disse medlemmer mener den foreslåtte rentekompensasjonsordningen virker kompliserende, og at den vil føre til mer byråkrati og høyere gjeldsbyrde for fylkeskommunene.

Post 62 Skredsikring fylkesveger

Komiteen viser til at det foreslås bevilget 687,8 mill. kroner i 2017 på post 62 skredsikring fylkesveger. Dette gir en oppfølging på 91,3 pst. av rammen for første fireårsperiode av Nasjonal transportplan 2014–2023. I tillegg til bevilgningen kommer momsrefusjon som fylkeskommunene mottar for sine investeringer. 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 kostnadsøknin-ger. Komiteen viser at fastsatt tilskuddsprogram for 2014–2017 er grunnlag for tildelingen. Tilskuddsprogram for planperioden 2018–2021 vil først foreligge sent 2017/tidlig 2018. Følgelig vil midlertidige omprioriteringer mellom fylkene bli vanskelig i 2017.

Komiteen vil peke på at det må være en målsetting at alle offentlige veger i Norge skal være sikret mot skred. Klimaendringene tyder på at vi vil få et større sikringsbehov for skred i fremtida. Komiteen vil derfor understreke nødvendigheten av at det satses på nødvendig skredsikring på fylkesveger i årene som kommer.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til at mange bilister i dag lever med svært rasutsatte veier. Det er en belastning for den enkelte og fører til utrygghet i hverdagen. Flertallet mener derfor det er riktig å øke satsingen på skredsikring av fylkesvegnettet og viser til budsjettenigheten mellom de fire samarbeidspartiene der post 62 økes med ytterligere 56 mill. kroner ut over regjeringens forslag, og at oppfyllingsgraden i NTP dermed økes fra 91,3 pst. til 93,1 pst.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet registrerer at regjeringen ligger under den gjennomsnittlige rammen pr. år for oppfyllelse av NTP i perioden 2014–2017. Disse medlemmer viser til Arbeiderpartiets og Senterpartiets alternative budsjetter der en foreslår en økning på 100 mill. kroner.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti er bekymret for at mange bilister i dag må leve med svært rasutsatte veier. Det er en belastning for den enkelte og fører med mye utrygghet i hverdagen. Dette medlem vil styrke satsingen på rassikring og viser til Kristelig Folkepartis alternative budsjett hvor det foreslås å øke bevilgningen til rassikring av fylkesveier med 50 mill. kroner.

Komiteens medlem fra Venstre viser til at jordskred forårsaker store forsinkelser og problemer for transporten og næringslivet over hele landet. Dette medlem viser til Venstres alternative budsjett der bevilgningene til skredsikring langs fylkesveiene økes med 100 mill. kroner ut over regjeringens opprinnelige forslag til budsjett.

Post 63 Tilskudd til gang- og sykkelveger

Komiteen viser til at kommuner og fylkeskommuner har et betydelig ansvar for å sikre gode forhold for sykklistene, 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 insentiv for bedre tilrettelegging for gående og syklende.

Komiteen mener det ligger et større potensial i sykkel som transportmiddel. Komiteen mener det er viktig å legge til rette for mer bruk av sykkel ved sammenhengende sykkelnett 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. Tilrettelegging for økt sykkeltrafikk og en økt sykkelandel har store samfunnsøkonomiske gevinster når det gjelder miljø, trafikkavvikling og folkehelse. Erfaringer fra norske byer som har satsset på sykkel over flere år viser at det er mulig for byer i Norge å ha sykkelandeler opp mot 10 pst.

Komiteen viser til at den statlige tilskuddsordningen for gang- og sykkelveier er opprettet etter modell fra den statlige belønningsordningen for kollektivtrafikk, og formålet med ordningen skal være å 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 viser til at alle kommuner og fylkeskommuner i utgangspunktet skal kunne søke om midler fra ordningen. Komiteen viser til at ordningen betinger en egenandel på minimum 50 pst. fra tilskuddsmottaker. Komiteen merker seg at regjerin-

gen foreslår en bevilging på 100 mill. kroner for 2017, noe som er en reduksjon på 62,5 mill. kroner fra saldert budsjett 2016.

Komiteen viser til at Vegdirektoratet i juli 2017 sendte ut et notat internt i Statens vegvesen, som understreket og tydeliggjorde kommunenes og fylkenes mulighet til å bygge gang- og sykkelveier med enklere standard og lokal tilpasning. Videre sendte Samferdselsdepartementet brev til KS for å informere kommunene om mulighetene. Komiteen er svært tilfreds med at regjeringen har ryddet opp i dette og forventer at kommunene griper muligheten, og at resultatet fremover blir mer gang- og sykkelvei for pengene.

Komiteen viser til regjeringens arbeid med å gjøre det enklere og rimeligere for kommuner og fylkeskommuner å legge til rette for mer utbygging av gang- og sykkelveier, gjennom blant annet å sørge for at man lokalt kan bestemme standard og utforming. Komiteen viser til at det tidligere har vært lagt til grunn rigide krav til utforming og standard, som har vært fordyrende og gjort det vanskeligere å bygge ut mest mulig gang- og sykkelveier. Det har tidligere gjort at kommunene ikke har hatt handlingsrom til å sikre at man får skilt myke og harde trafikanter på en god måte.

Komiteen er opptatt av å få mest mulig gang- og sykkelvei for pengene, og mener det er mange eksempler på at det legges for høy standard til grunn.

Komiteen mener at klimaforliket skal følges opp i transportsektoren. Komiteen mener at utbygging av gang- og sykkelveier er et viktig element i å nå dette målet. Særlig er dette viktig rundt de store byene, hvor det er et mål at persontrafikkveksten skal tas ved hjelp av kollektiv, sykkel og gange.

Komiteen 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.

Komiteen mener det må satses mer på bedre tilrettelegging for syklistene, flere og bedre sykkelveier. Komiteen peker på at kommuner og fylkeskommuner har et betydelig ansvar for å legge til rette for trafikksikre løsninger for gående og syklende.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til budsjettavtalen mellom samarbeidspartiene der post 63 økes med 22,5 mill. kroner, til totalt 122,5 mill. kroner.

Flertallet viser til at tilskuddsordningen forutsetter minst 50 pst. lokal finansiering, og at bevilgningen dermed innebærer bygging av gang- og sykkelveier for minst 245 mill. kroner.

Flertallet er derfor tilfreds med at Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre har fått på plass en belønningsordning som har som formål å belønne kommuner som satses på bygging av gang- og sykkelveg.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet mener det må satses mer på bedre tilrettelegging for gående og syklende gjennom fysiske tiltak og tilrettelegging av infrastruktur som gang- og sykkelveier, tilrettelegging av kryss, fortau og sykkelveg på kommunale og fylkeskommunale veier. Disse medlemmer viser til Arbeiderpartiets alternative budsjett hvor det foreslås en bevilging på 25 mill. kroner mer til tilskudd til gang- og sykkelveier sammenlignet med regjeringens forslag. Dette vil utløse tiltak for minimum 50 mill. kroner.

Disse medlemmer viser til sitt alternative budsjett hvor det settes av 25 mill. kroner til denne ordningen i 2017.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti vil øke den statlige bevilgningen til ordningen og viser til at Kristelig Folkeparti i sitt alternative statsbudsjett for 2017 foreslår å bevilge 300 mill. kroner til belønningsordningen for gang- og sykkelvei ut over regjeringens forslag.

Komiteens medlem fra Venstre viser til at regjeringen kutter i bevilgningene til gang- og sykkelveier med 62,5 mill. kroner. Dette medlem viser til Venstres alternative budsjett der kuttet reverseres og bevilgningen økes med ytterligere 50 mill. kroner.

Dette medlem ønsker økt overføring til sykling og gange velkommen, og foreslår en belønningsordning hvor staten bidrar med 50 pst. eller tilsvarende 500 000 per mill. kroner kommunene bruker på nye gang- og sykkelveier. Dette medlem viser til Venstres alternative budsjett der det foreslås en bevilgning på 250 mill. kroner til dette tiltaket for å løfte kommunenes arbeid med å bygge ut gang- og sykkelveier.

Dette medlem viser til Venstres alternative budsjett som totalt sett øker overføringene til belønningsordningen for sykkel med 387,5 mill. kroner, inkludert 25 mill. kroner til nasjonale sykkelturneier ut over regjeringens opprinnelige forslag til budsjett.

Post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester

Komiteen viser til at det bevilges 1 140,9 mill. kroner til riksvegferjetjenester i 2017, og at dette er en økning på 156,6 mill. kroner sammenlignet med 2016. Komiteen merker seg at økningen har sammenheng med oppstart av ny kontraktsperiode i flere

samband, økning i ekstra nattavganger i riksvegsambandet 827 Drag–Kjøpsvik, og utvidet kapasitet på E39 Anda–Lote. Komiteen merker seg videre at ny kontrakt for ferjesambandet riksveg 19 Moss–Horten starter opp 1. januar 2017, noe som innebærer 20 pst. økt kapasitet og vesentlig redusert utslipp av CO₂ og NO_x.

Komiteen merker seg at kostnadene til kjøp av riksvegferjetjenester har økt med 60 pst. i perioden 2010–2015. Komiteen viser til at deler av kostnadsøkningen kan tilskrives nødvendig økning i kapasitet som følge av trafikkvekst og strengere krav til miljø og universell utforming. Komiteen er samtidig bekymret for den generelle kostnadsveksten i nye kontrakter og viser til Statens vegvesens arbeid med tiltak for å utvikle ferjemarkedet og begrense kostnadsveksten. Komiteen ser fram til å behandle anbefalte tiltak i forbindelse med Nasjonal transportplan 2018–2029.

Komiteen slutter seg til målsettingen om å innføre betaling med AutoPASS-brikke i riksvegferjedriften, og at nye ferjekontrakter lyses ut med krav om brikkebetaling.

Komiteen er opptatt av at det stilles strenge krav til lav- og nullutslippsteknologi ved utlysning av nye ferjeandbud. Komiteen viser til utviklingskontrakten på sambandet E39 Lavik–Oppedal der batteriferja Amper ble satt i drift i 2015, noe som har gjort det mulig å kontrahere flere helelektriske fartøy, for eksempel i sambandet E39 Anda–Lote med oppstart i 2018. Komiteen er opptatt av at ny og miljøvennlig teknologi blir innfasert gradvis for å unngå 1. generasjonsteknologi på mange fartøy, samtidig som eksisterende fartøy utnyttes på en fornuftig måte.

Komiteen er fornøyd med at det startes et nytt utviklingsprosjekt for en hydrogen-elektrisk drevet ferje. Komiteen er opptatt av at staten gjennom offentlige andbud kan være en pådriver for å utvikle og ta i bruk ny miljøvennlig teknologi, og at det også kan representere nye muligheter for norsk industri.

Komiteen vil påpeke viktigheten av å fortsette arbeidet med å redusere antall ulykker i ferjedriften, og at sikkerhet i større grad blir innarbeidet i kontraktsmalen for nye ferjekontrakter.

Komiteens flertall, medlemmene Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til forslag 100 i Innst. 2 S (2016–2017), der samarbeidspartiene ber regjeringen:

«Vurdere hvordan det kan settes krav om nullutslippsteknologi ved nye ferjeandbud og kjøp av riksvegferjetjenester, og komme tilbake til Stortinget i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett 2017.»

Flertallet viser til budsjettenigheten der miljøavgiftene på drivstoff ble noe hevet. Flertallet kompensere for dette ved å bevilge ytterligere 3 mill. kroner til kjøp av riksvegferjetjenester.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet og Senterpartiet beklagar sterkt at det nylig er inngått kontrakt med dieselferjer på ferjesambandet rv. 19 Moss–Horten. Disse medlemene meiner at det på dette store ferjesambandet i Oslofjorden må være krav om null- eller lavutslippsteknologi på ferjemateriellet.

Komiteens medlem fra Venstre mener det finnes store muligheter for å erstatte fossile ferger og båter med nullutslippsalternativ. Dette medlem mener det er helt nødvendig med en miljømessig fornyelse av fergeflåten, og at det må stilles krav til nullutslippsteknologi i alle nye ferjeandbud og kjøp av riksvegferjetjenester fra 1. januar 2017. Dette medlem viser til verbalforslag i Venstres alternative budsjett hvor vi fremmer forslag om at det skal settes krav om nullutslippsteknologi ved alle nye ferjeandbud og kjøp av riksvegferjetjenester fra 1. januar 2017.

FERGEUTSKIFTNINGSMIDLER ELFERGER

Komiteen viser til at etterspørselen etter transporttjenester ventes å vokse i takt med økt handel og befolkningsvekst. For å nå klimamålene om 40 pst. reduksjon innen 2030 må en langt større andel av de nåværende fergesambandene trafikkeres av lav- og nullutslippsfarger. Stimulering av teknologiutvikling og bruken av innkjøpsmakt er blant flere gode grep.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet viser til regjeringens satsing på utvikling av ny og miljøvennlig teknologi i ferjedriften gjennom tilskuddsordninger i Innovasjon Norge, Forskningsrådet og Enova. For eksempel har Hordaland og Møre og Romsdal fylkeskommuner fått tilsagn fra Enova på mellom 300 og 400 mill. kroner for å tilrettelegge for elferjer i nye andbud.

Disse medlemmer er fornøyd med at regjeringen stiller strenge krav til lav- og nullutslipp i nye andbud, og viser til at det hviler et ansvar også på fylkeskommunene til å gjøre det samme. Strenge andbudskrav er det viktigste virkemidlet staten og fylkeskommunene har for å nå målsettingen om reduserte utslipp. En stor del av ferjesambandene skal ut på andbud i løpet av de neste årene, og det ligger med det til rette for en betydelig utskifting til mer miljøvennlig fremdriftsteknologi. Disse medlemmer er samtidig opptatt av at ny teknologi blir innfasert i takt med at andbudene skal fornyes. En fremskynding av disse prosessene slik Arbeiderpartiet tar til ordet

for, vil bety høyere kostnader og økt risiko for at for mange ferjer vil ha førstegenerasjons teknologi. En gradvis omlegging til lav- og nullutslippsteknologi slik regjeringen legger opp til, vil gi det beste resultatet økonomisk og driftsmessig, samtidig som det vil bety en utfasing av fossilt drevne ferjer fram mot 2030.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet vil at staten i en overgangsfase dekker merkostnader ved bruk av ny teknologi i fergeanbud.

Disse medlemmer mener videre at det hviler et stort ansvar på tilbydere av kollektivtrafikk i å legge til rette for en miljøvennlig transport lokalt. Disse medlemmer foreslår å legge til rette for en raskere flåtefornying og innfasing av flere null- og lavutslipp i de fylkesvise fergesambandene. Dette vil redusere utslippene raskere.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet vil etablere et nytt fergeutskiftningsprogram for å fase ut eldre fossilt drevne ferger igjennom en utfasingsstrategi fram til 2030. Disse medlemmer vil derfor at staten i en periode skal bidra med midler til et program for å elektrifisere fergestrekningene. Disse medlemmer foreslår å etablere en tidsavgrenset ordning for fylkeskommuner som bytter til elferger. Det vises til Arbeiderpartiets alternative budsjett hvor det settes av 100 mill. kroner til en oppstartsbevilgning for 2017.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med sak om hvordan et fergeutskiftningsprogram kan utformes. Støtteordningen må være tidsavgrenset og rettet inn mot fylkeskommuner som faser ut eldre fossilt drevne ferger og bytter til elferger.»

3.11 Kap. 1321 Nye Veier AS

Nye Veier AS har siden 1. januar 2016 vært et operativt selskap som skal planlegge, bygge, drifte og vedlikeholde hovedveger. Det legges opp til en linær opptrapping av de økonomiske rammene til selskapet til et langsiktig bevilgningsnivå på 5 mrd. 2016-kroner fra og med budsjettet for 2018.

Det foreslås bevilget 3 075,2 mill. kroner på kappittelet, fordelt med 2 075,2 mill. kroner på post 70 (tilskudd til Nye Veier AS) og 1 mrd. kroner på post 75 (tilskudd til egenkapital). Post 96 Aksjekapital behandles av finanskomiteen.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til at etablering av et eget utbyggingsselskap for vei er en viktig del av veireformen. Veiselskapet vil endre måten vi bygger og prioriterer utbyggingen av våre viktigste hovedveier på. Flertallet viser til at det tradisjonelt har vært gjort en stykkevis og delt utbygging av hovedveier, mens flertallet vil legge til rette for at Nye Veier AS skal få rammebetingelser som gjør en sammenhengende utbygging av transportkorridorer mulig. Helhetlig utbygging vil spare både tid og kostnader, og det skal være en tydeligere prioritering av samfunnsøkonomisk lønnsomhet ved valg av rekkefølgen på utbyggingene. Flertallet viser til at Nye Veiers oppstartsportefølje er definert og vil i denne sammenheng vise til Meld. St 25 (2014–2015) På rett vei – Reformen i veisektoren.

Flertallet merker seg at selskapet nå er godt i gang med å ivareta sin portefølje, og allerede kan vise til klare resultater, både hva gjelder kostnadsbesparelser og fremskyndelser av veiprojekter. Flertallet viser til at det foreslås bevilget 3 075 200 kroner i videre bevilgning for 2017 og støtter dette.

Flertallet merker seg at selskapet skal være operativt med planlegging og utbygging av prosjekter snarest mulig etter oppstart. Det er definert tre utbyggingsskjemaer på E18 og E6 der forberedende oppgaver har vært gjort av Statens vegvesen slik at selskapet kan komme raskt i gang.

Flertallet viser til at regjeringens og samarbeidspartienes mål er å bygge ut infrastrukturen raskere og mer helhetlig enn tidligere. Stortinget vedtok i juni 2015 den såkalte veireformen, Meld. St. 25 (2014–2015) På rett vei – reformer i veisektoren, jf. Innst. 362 S (2014–2015). Flertallet viser til at opprettelsen av veiselskapet Nye Veier AS var sentralt i dette, som det fremste virkemiddelet for å få til mer helhetlig utbygging av riksveinettet. Flertallet viser til at selskapet har vært operativt siden 1. januar 2016, og mener at signalene så langt er svært positive. Flertallet mener kritikken om Nye Veier som et byråkratiserende element faller på sin egen urimelighet. Nye Veier AS har et avgrenset oppdrag knyttet til å gjennomføre utbygging av vegstrekninger som de har overtatt fra Statens vegvesen. Selskapet bygger opp en slank byggherreorganisasjon for å gjennomføre dette oppdraget og erstatter dermed behovet for byggherreorganisasjon for disse strekningene for Statens vegvesen ved at Nye Veiers organisasjon kommer i stedet for, ikke i tillegg til, Statens vegvesens organisasjon.

Flertallet mener AS-formen bidrar til at selskapet kan utfordre etablerte standarder med nye og andre innfallsvinkler, sammenlignet med en egen or-

ganisasjon innad i Statens vegvesen. I tillegg vil denne strukturen bidra til at Nye Veier kan være en benchmark for Statens vegvesen, og Statens vegvesen kan være en benchmark for Nye Veier AS, i søken etter mest mulig vei for pengene. I sum gir det en sunn konkurranse mellom to offentlige veibyggere. Endelig vil flertallet vise til at Statens vegvesen er et myndighetsorgan med langt flere oppgaver enn kun utbygging av motorvei. Nye Veier vil på sin side kunne spesialisere seg på én oppgave, med formål å gjøre det mest mulig kostnadseffektivt.

Flertallet vil videre peke på at det er en klar målsetting om at veiselskapet skal sørge for mer vei for pengene, blant annet ved å utfordre standarder og arbeidsmetoder for å kunne redusere kostnader, byråkrati og prosjekt- og anleggsperioden. En totalt sett mer effektiv, sammenhengende og helhetlig veiutbygging er veldig viktig, når kostnadsutviklingen i vegsektoren tas i betraktning.

Flertallet er svært tilfreds med de initiativene Nye Veier AS har tatt til nå, ved å utfordre krav som stilles i veinormalene, antallet kryss som planlegges på motorveier og en rekke særnorske standardkrav. Flertallet viser videre til at Nye Veier AS på transport- og logistikkonferansen 17. oktober 2016 viste til at de har kartlagt at dagens veinormaler og håndbøker til sammen inneholder nær 8 000 «skal»-krav og over 2 000 «bør»-krav, og poengterte at de ønsker en utvikling i retning funksjonskrav. Flertallet mener denne graden av detaljert kravspesifikasjon er svært byråkratiserende, og at Nye Veier AS i så måte vil kunne bidra til å avbyråkratisere veibyggning. Flertallet mener derfor at alle påstander om et økt byråkrati på grunn av selskapet er tilbakevist, og at selskapet tvert imot bidrar til det motsatte.

Flertallet viser til at kostnadene ved bygging av infrastruktur har økt langt utover ordinær prisstigning i mange år. Flertallet vil vise til at veiselskapets mandat blant annet er å bygge vei billigere, raskere og mer effektivt. Selskapet har overtatt prosjekter som tidligere har ligget inne i Statens vegvesens portefølje som er på ulike stadier i planleggingsfasen. Flertallet viser til at Nye Veier har mandat til å prioritere prosjektene med høyest samfunnsøkonomisk lønnsomhet, og til å gjennomgå de overtatte prosjektene for å se om planene kan bygges raskere og rimeligere enn det som tidligere prosjektering har lagt opp til. Flertallet viser til at Nye Veier har uttalt at de allerede beregner store besparelser på sine prosjekter. Videre viser flertallet til at gjennom å prioritere opp byggeklare og lønnsomme prosjekter har selskapet valgt å ha byggestart på tre prosjekter i 2017. Flertallet vil peke på at det medfører til dels betydelig fremskyndelse i forhold til Nasjonal transportplan 2014–2023, og vil særlig peke på prosjektet E6 Kolomoen–Moelv som gjennom Nye Veier vil stå

ferdig mange år før det var planlagt påbegynt i henhold til NTP. Flertallet mener at dette er klare bevis på at reformen og opprettelsen av veiselskapet har vært nødvendig og viktig. Flertallet mener at veiselskapet må gis det handlingsrommet det trenger for å utfordre de standarder og regelverk som i dag ligger til grunn. Dette være seg gjennom håndbøker eller andre normaler etablert av vegdirektoratet, eller for eksempel muligheten for å gjøre grunnerverv på kommunedelplannivå. Flertallet legger til grunn at alle veier som skal bygges i selskapets regi skal ha høy kvalitet og god trafikkisikkerhet for å kunne være trafikkisikre og robuste.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet er skeptiske til etableringen av utbyggingsselskapet Nye Veier, og stemte i behandlingen av Meld. St. 25 (2014–2015) mot etableringen av det nye utbyggingsselskapet for veg.

Disse medlemmer viser til at veiselskapets forespeilede portefølje tar utgangspunkt i prosjekter som hovedsakelig er prioritert i NTP 2014–2024. Disse medlemmer mener derfor at Statens vegvesen i stedet må kunne porteføljestyre flere prosjekter i egen prosjektorganisasjon etter samme logikk som ordningen med Særskilt prioriterte veiprojekt, jf. Meld. St. 26 (2012–2013), med egne romertallsvedtak, egne prosjektorganisasjoner og forpliktelser over flere år. Etter disse medlemmers syn vil gevinstene ved en porteføljestyring kunne oppnås uten å etablere et nytt selskap, splitte opp fagmiljø og konkurrere om begrenset veikompetanse som ingeniører og planleggere.

Etter at Nye Veier AS er i drift fra januar 2016 mener disse medlemmer fremdeles at det er etablert et dobbeltbyråkrati og en konkurranse om begrenset veikompetanse som ikke nødvendigvis er til det beste for norsk vegbygging. Disse medlemmer er videre kritisk til at prioritering av norsk vegbygging, hovedsakelig finansiert over statsbudsjettet, ikke lenger er underlagt demokratiske prosesser, men utelukkende prioriteres ut ifra samfunnsøkonomisk lønnsomhet i et lukket styrerom uten åpenhet om prioriteringsmekanismer.

Disse medlemmer viser også til at det fortsatt er uklarheter om hvordan drift og vedlikehold av selskapets utbygde vegstrekninger skal gjennomføres og videre faren for at dette vil stykkes opp og bli utført mindre helhetlig og dermed mindre lønnsomt, da man risikerer å ikke være i stand til å se flere vegstrekninger i sammenheng. Disse medlemmer er også bekymret over hvordan finansieringen av drift og vedlikeholds kontrakter er tenkt utarbeidet og dekket inn, og videre hvilke, og hvor store element som skal inngå i en slik vedlikeholds kontrakt

tilknyttet Nye Veier AS. Disse medlemmer imøteser regjeringens redegjørelse for hvordan ansvaret og finansieringen av drift og vedlikehold i regi av Nye Veier AS er tenkt.

Disse medlemmer vil understreke viktigheten av trafikksikkerhet og tilpasning til et stadig mer skiftende klima også når det gjelder vegbygging. Disse medlemmer mener det er positivt at Nye Veier AS ønsker å bygge billigere, men vi stiller oss samtidig noe undrende til tiltak som i fremtiden kan føre til økte kostnader for samfunnet. Dette gjelder særlig Nye Veier AS sitt forslag om å la terrenget i større grad ta seg av dreneringen, jf. utspill i media sommeren 2016. En kombinasjon av flere av de andre foreslåtte tiltakene som å redusere veibredden, redusere krav til sikt, utelate veibelysning over lange strekninger, redusere tykkelsen på asfalten og lage enklere frostsikring på utvalgte strekninger kan også være uheldig både for trafikksikkerheten og vedlikeholdsbehovet på strekningen i etterkant.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til Arbeiderpartiets alternative budsjett hvor det foreslås å bevilge 350 mill. kroner mindre på kapittel 1321 Nye Veier AS sammenlignet med regjeringens forslag i Prop. 1 S (2016–2017). Det foreslås bevilget henholdsvis 175 mill. kroner mindre til post 70 Tilskudd til Nye Veier AS. 1 900 mill. kroner for 2017, sammen med de 675 mill. kr som ble bevilget i 2016, er etter disse medlemmers mening tilstrekkelig for å sikre effektiv framdrift og prosjektgjennomføring for de tre avtalte utbyggingsprosjektene som skal startes opp i 2017 samt øvrig planaktivitet i selskapet. Det foreslås også bevilget 175 mill. kroner mindre til post 75 Tilskudd til egenkapital til Nye Veier AS, da disse medlemmer mener 825 mill. kroner i ny tilførsel av egenkapital er tilstrekkelig for å gjøre selskapet solid og i stand til å håndtere sine betalingsforpliktelser i 2017.

3.12 Kap. 1323 Vegtilsyn

Det foreslås bevilget 20,8 mill. kroner på post 1.

Komiteen merker seg at det er foreslått midler til styrking av vegtilsynet som egen adskilt etat. Formålet med vegtilsynet er å sikre en uavhengig kontroll og tilsyn med begge statlige veiselskaper. Komiteen støtter tilnærmingen om at det er viktig med et uavhengig organ som objektivt kvalitetssikrer arbeidene til disse selskapene, og støtter tydelig opp om dette arbeidet.

3.13 Kap. 4322 og 5624 Svinesundsforbindelsen AS

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.

Komiteen merker seg at nettoinntektene fra bompengeneinnkrevingen fordeles mellom Norge og Sverige tilsvarende fordelingen av nettogjeld, og at Norges andel for 2017 vil være om lag 75 mill. kroner. Komiteen merker seg videre at det er fastrenteavtaler som utløper i 2016 og 2017 og at det legges opp til å betale 190 mill. kroner i avdrag i 2017.

3.14 Kap 5624 Renter av Svinesundsforbindelsen AS

Komiteen viser til at det er satt av 20 mill. kroner til renter i 2017.

3.15 Andre saker

Fergeavløsningsmidler

Komiteen er glad for at ordningen med fergeavløsningsmidler har blitt styrket, og viser til at det skaper optimisme for både næringsliv og folk langs hele kysten. Komiteen er kjent med at krav til seilingshøyde fra bl.a. Kystverket kan virke fordyrende på i utgangspunktet samfunnsøkonomisk lønnsomme prosjekter, og viser til det planlagte Atløy-sambandet i Askvoll kommune som eksempel. Komiteen ber regjeringen vurdere om det kan utvises fleksibilitet i så måte, for å sikre at lovende prosjekter kan realiseres uten for høye kostnader.

3.16 Kap. 1330 Særskilte transporttiltak

Det foreslås bevilget 2 602,5 mill. kroner på kap. 1330.

Post 60 Særskilte tilskudd til kollektivtransport

Komiteen viser til at det settes av 33,1 mill. kroner til nasjonal reiseplanlegger og elektronisk billettering.

Komiteen er opptatt av at det skal bli enklere å reise kollektivt og vil understreke viktigheten at vi nå får på plass en rutedatabank med ruteinformasjon for hele landet.

Komiteen viser til at det er lagt opp til å samordne oppgaver for jernbane og øvrig kollektivtransport. Det er viktig at data gjøres tilgjengelig slik at det kan utarbeides reiseplanleggingstjenester basert på nasjonale rutedata.

Komiteen har merket seg at selskapet Interoperabiliteringstjenester AS som eies av fylkeskommuner, administrasjonsselskaper og NSB AS, nå overtas av staten.

TT-ORDNINGEN

Komiteen viser til at det settes av 45,2 mill. kroner til utvidet ordning med forbedret TT-tilbud til brukere med særskilte behov. Komiteen har merket seg at ordningen i 2016 er utvidet til også å gjelde Aust-Agder. Komiteen har også merket seg at ordningen i utgangspunktet skal sikre rullestolbrukere og blinde og svaksynte rett til 200 turer på årsbasis. Komiteen slutter seg til en slik prioritering.

Komiteen har merket seg at ordningen med tilskudd til bruk av biogass i kollektivtrafikken nå avvikles. Dette er en følge av at veibruksavgift på gass ble innført fra 1. januar 2016.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, 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 med sansenedsettelse er TT-ordningen viktig for å kunne leve et normalt aktivt hverdagsliv. Flertallet viser til budsjettavtalen hvor det bevilges ytterligere 22,6 mill. kroner i halvårsvirkning til den nasjonale TT-ordningen for brukere med særskilte behov, slik at ordningen utvides til nye fylker fra 1. juli 2017. Flertallet viser til at den nasjonale TT-ordningen for brukere med særskilte behov ble gjort gjeldende i fire fylker i 2016 etter budsjettenighet mellom Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, og flertallet legger til grunn at nye fylker som innlemmes i 2017 inngår i den etablerte ordningen med de kriterier som der gjelder.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet viser til at TT-ordningen er et fylkeskommunalt ansvar for transport innenfor eget fylke. Disse medlemmer vil påpeke at det er en målsetting om at universell utforming og økt tilgjengelighet til den ordinære kollektivtransporten vil redusere behovet for spesielt tilrettede transport. Det er imidlertid klart at dette tilbudet aldri vil kunne dekke behovet for alle grupper. Disse medlemmer er derfor enige i at en innfører ordninger for tilrettelagt transport også for reiser utover fylkesgrensene. Disse medlemmer viser til at det nå er opprettet slike ordninger i fire fylker. Det er viktig at en høster erfaringer fra dette og om avgrensningen som er gjort av målgruppen treffer bredt nok.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at transporttjenesten (TT-ordningen) er ment for dem som ikke kan benytte ordinær kollektivtransport, som alternativ til kollektivreiser og egen bil. For synshemmede og andre funksjonshemmede er TT-ordningen viktig for å kunne leve et

normalt aktivt hverdagsliv. Disse medlemmer registrerer at TT-ordningen etter vedtak i Innst. 13 S (2015–2016) nå er en nasjonal ordning som skal gi brukere med særlige behov et utvidet TT-tilbud. Disse medlemmer merker seg at ordningen ennå ikke omfatter alle fylker, og at det kun er brukere i Møre og Romsdal, Nord-Trøndelag, Østfold og Aust-Agder som har mulighet til å benytte seg av ordningen. Disse medlemmer har merket seg at det fremdeles er store variasjoner fylkene imellom, og mange opplever ordningen som mangelfull. Disse medlemmer viser til at Stortinget har bevilget midler til en nasjonal ordning, men at regjeringen ikke tar ansvar for å utvikle ordningen, men nøyer seg med å foreslå penger til at fire av 19 fylkeskommuner kan ha en utvidet ordning. Disse medlemmer mener regjeringen bruker for lang tid på å finne en god, varig løsning.

Disse medlemmer er sterkt kritisk til den virkning dette vil få for livskvaliteten til mennesker som er avhengig av en god transporttjeneste. 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 vil utvide ordningen til flere fylker.

Disse medlemmer viser til Arbeiderpartiets alternative budsjett hvor det foreslås en økt bevilgning på 22,5 mill. kroner til TT-ordningen ut over regjeringens forslag i Prop. 1 S (2016–2017).

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

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

Komiteens medlem fra Senterpartiet minner om at den foreløpige evalueringen av forsøksprosjektet «Forbedret TT-tilbud til brukere med særlige behov» tyder på at forsøkene har vært en suksess i Nord-Trøndelag og Møre og Romsdal, og at de har bedret livskvaliteten til målgruppa på en skjellsettende måte. Dette medlem mener tilbudet må styrkes, og viser til at Senterpartiet i sitt alternative statsbudsjett for 2017 har foreslått å utvide forsøksordningen, slik at flere brukere i flere fylker kan nyte godt av den. Senterpartiets bevilgningsforslag i 2017

på en dobling av midlene er et ledd i en foreslått opptrapping over fem år på å gjøre ordningen landsdekkende for brukere med spesielt sterkt behov.

Dette medlem mener det er viktig å sørge for gode kollektive løsninger også i distriktene. Dette medlem mener det var feil å avvikle KID-ordningen som nettopp bidro til smarte kollektivløsninger også utenfor de store byene. Dette medlem viser derfor til Senterpartiets alternative budsjett, der det foreslås å opprette en ny tilskuddsordning hvor fylkeskommunene kan søke om penger til forsøksprosjekter og igangsettingstiltak. Til denne ordningen foreslår dette medlem å sette av 25 mill. kroner.

Post 61 Belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. i byområdene

Komiteen viser til at det settes av 939,7 mill. kroner til dette. Belønningsordningen skal stimulere til bedre fremkommelighet, miljø og helse i storbyområdene. Ordningen skal også bidra til at veksten i persontransporten i storbyområdene kan tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Ordningen skal prioritere byområder som kan vise til dokumenterte resultater og/eller vilje til å gjennomføre tiltak som på kort og lang sikt vil bygge opp under målsettingen.

Komiteen har merket seg at det i 2016 er ni fireårige belønningsavtaler med en fireårig ramme på 4 577 mill. kroner:

- Bergensregionen (2015–2018) 784 mill. kroner (200 mill. kroner i 2017)
- Tromsø (2015–2018) 275 mill. kroner (64,5 mill. kroner i 2017)
- Buskerudbyen (2014–2017) 338 mill. kroner (80 mill. kroner i 2017)
- Nedre Glomma-regionen (2014–2017) 240 mill. kroner (55 mill. kroner i 2017)
- Oslo og Akershus (2013–2016) 1 325 mill. kroner
- Trondheim (2013–2016) 730 mill. kroner
- Nord-Jæren (2013–2016) 295 mill. kroner
- Kristiansand (2013–2016) 350 mill. kroner
- Grenland (2013–2016) 240 mill. kroner

Komiteen har merket seg at for byområder som inngår bymiljøavtaler skal belønningsavtalen innlemmes i bymiljøavtalen og belønningsmidlene budsjetteres under kap. 1330 post 64.

Komiteen har merket seg at Trondheim kommune, Sør-Trøndelag fylkeskommune og staten ved Samferdselsdepartementet inngikk bymiljøavtale i 2016. Det vises i denne sammenheng til at departementet vil komme tilbake til fordeling av belønningsmidler til byområder som inngår belønningsavtale/bymiljøavtale i 2016/2017 når tilstrekkelig avklaring

foreligger. Det gjelder i første omgang Oslo og Akershus, Nord-Jæren og Bergen.

Komiteen viser til at bevilgningene til bymiljøavtaler og belønningsordningen må sees i sammenheng, da ordningene blir samkjørt for byer som inngår bymiljøavtaler og fordi alt øker statens innsats for kollektivtransport i byområdene.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til budsjettavtalen mellom samarbeidspartiene der denne posten økes med 425 mill. kroner.

Flertallet mener at klimaforliket skal følges opp i transportsektoren. Flertallet mener derfor at utbygging av kollektivtransport er et viktig element for å nå dette målet. Særlig er dette viktig rundt byene, hvor det er et mål at trafikkøkningen skal tas ved hjelp av kollektiv, sykkel og gange. Flertallet viser til at det for 2017 bevilges totalt 2,1 mrd. kroner gjennom ulike ordninger for kollektivtransport i storbyområdene. Dette er 300 mill. kroner mer enn i budsjettet 2016 og representerer en rekordhøy statlig innsats til bedre kollektivtransport i byområdene.

Flertallet viser til at pengene kan søkes på fra aktuelle byområder, til tiltak som bedrer kollektivtilbudet. Midlene kan også benyttes til planlegging av nye kollektivprosjekter.

Flertallet viser videre til at en baneløsning på Nedre Romerike med tverrforbindelse i Groruddalen vil være et viktig bidrag for å gjøre Nedre Romerike og Oslos østre deler et bedre sted å bo og leve. Befolkningen i disse områdene er i sterk vekst, og en baneløsning i regionen vil således være et viktig bidrag for å legge til rette for økt bruk av kollektivtransport. Flertallet viser til at dette er et tiltak som kan planlegges med disse midlene, dersom det er lokal enighet om det.

Flertallet viser til at det er satt av 1 539 mill. kroner til bymiljøavtaler og belønningsordningen i regjeringens budsjettforslag for 2017, og viser til at dette økes med 466 mill. kroner i budsjettavtalen mellom regjeringen og samarbeidspartiene. Dette skal bidra til å bedre bymiljøet og redusere køene gjennom satsing på kollektivtrafikk i de 9 største byene. Med dette har regjeringen, sammen med Kristelig Folkeparti og Venstre, bidratt med totalt 6,1 mrd. kroner til kollektivsatsing i byene, mot 1,8 mrd. kroner i forrige periode, noe som utgjør en tredobling på kollektivtransport i storbyområdene.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at Arbeiderpartiet ønsker å gjennomføre et nasjonalt investeringsløft for utbygging og drift av kollektivtransporten i og rundt storbyområdene, samtidig som en også legger bedre til rette for

sykkel og gange, samt reduserer forurensende biltrafikk. Disse medlemmer vil også understreke viktigheten av at både privatbilisme og nyttetransport foregår mest mulig rasjonelt og miljøvennlig.

Disse medlemmer viser til at belønningsordningen er et svært viktig bidrag til driften av kollektivtrafikken i større byområder, og har bidratt til en vesentlig forbedring av tilbudet mange steder. Formålet med belønningsordningen for kollektivtransport i større byområder er å stimulere til bedre fremkommelighet, miljø og helse, ved å dempe veksten i behovet for motorisert transport og øke antallet kollektivreiser på bekostning av reiser med privatbil.

Disse medlemmer viser til at det i dag er 9 byområder som nyter godt av ordningen med belønningsordning. Disse medlemmer mener det i rulleringen av ny Nasjonal transportplan vil være naturlig å vurdere innlemmelse av flere mellomstore byområder i ordningen med belønningsordning for å sikre god kollektivtrafikk, jamfør målet om nullvekst i Klimaforliket.

Disse medlemmer viser til Arbeiderpartiets alternative budsjett hvor det foreslås en økning på totalt 300 mill. kroner til belønningsordningen, hvorav 259 mill. kroner til post 61 belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. i byområder, og 41 mill. kroner til post 64 belønningsmidler til bymiljøavtaler.

Disse medlemmer vil påpeke at det er viktig å se bevilgningen til bymiljøavtaler og belønningsordningen i sammenheng, og viser til at Arbeiderpartiet foreslår totalt 2 530 mill. kroner til bymiljøavtaler og belønningsordningen. Dette er 1 mrd. kroner mer enn regjeringens forslag og innebærer et betydelig løft for kollektivtrafikken landet rundt.

Komiteens medlem fra Venstre viser til at Rogaland fylkeskommune har vedtatt å utrede skinnegående kollektivtransport til Ullandhaug i Stavanger og flyplassen i Sola som binder disse områdene sammen med Jærbanen. På Ullandhaug planlegges det nytt sykehus i flere byggetrinn, universitetet skal utvides, flere tusen nye studentboliger er under planlegging for det neste tiåret og store næringsarealer er under planlegging og bygging. Flyplassen på Sola har den laveste kollektivandelen av flyplassene i byområder i Norge. Dermed er potensialet stort for en ny skinnegående kollektivløsning som binder disse sammen med Jærbanen.

Dette medlem mener en utredning av Ullandhaug vil være et positivt grep for å potensielt styrke kollektivsatsingen på Nord-Jæren og ber regjeringen sette av 2 mill. kroner til en utredning av skinnegående kollektivtransport fra Ullandhaug og Sola flyplass med sammenkobling til Jærbanen.

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 målet i Klimaforliket om at trafikkvekst i og rundt de store byene skal tas med kollektivtrafikk. Dette medlem viser til vedtatte klimamål hvor transportsektoren skal ta en stor andel av kuttene. Dette medlem mener derfor at det må stilles krav til fossilfri kollektivtransport for støtten og ønsker å prioritere utslippsfri kollektivtransport. Dette medlem viser til Venstres alternative budsjett der det foreslås å øke tilskuddet til belønningsmidlene med 600 mill. kroner ut over regjeringens opprinnelige forslag til budsjett.

Post 63 Særskilte tilskudd til store kollektivprosjekter

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 merker 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. Oslo kommune skal eie den delen av Fornebubanen som går gjennom Oslo, og Akershus fylkeskommune skal eie den delen av banen som går gjennom Bærum. Oslo kommune skal være byggherre for prosjektet. Det pågår arbeid med å etablere en samarbeidsavtale mellom Oslo og Akershus som regulerer dette.

Komiteen viser til at prosjektet har planlagt byggestart i 2020/2021, og ventes åpnet for trafikk i 2025. Statens tilskudd til Fornebubanen i perioden 2017–2019/2020 vil dermed gå med til planlegging, prosjektering, grunnverv og forberedende arbeid.

Komiteen viser til at denne kostnaden for 2017 er beregnet til 100 mill. kroner. Komiteen støtter at det settes av 50 mill. kroner som statlig tilskudd til planlegging av Fornebubanen.

Komiteens medlem fra Venstre 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 starte planleggingen av Romeriksbanen i Akershus og skinnegående transport på Ullandhaug i Stavanger, og viser til Venstres alternative budsjett der det bevilges totalt 15 mill. kroner til planlegging og utredning av disse prosjektene.

BYMILJØAVTALER

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, har merket seg at det har tatt lang tid å få på plass bymiljøavtaler i de fire store byene. Det henger blant annet sammen med at regelverket for bymiljøavtalene ikke var avklart av den rød-grønne regjeringen. Flertallet har forståelse for at det kan være vanskelige beslutninger som må tas lokalt, men har også merket seg at for eksempel det nye Arbeiderparti-ledede styret i Oslo, har utsatt beslutningen om reguleringsplaner for Fornebubanen med ett år. Slike omkamper er med på å forsinke inngåelsen av bymiljøavtalene.

Flertallet vil minne om at Oslo og Akershus i mange år ikke fikk belønningsmidler av den rød-grønne regjeringen, til tross for rekordvekst i kollektivtrafikken og nedgang i biltrafikken gjennom bomringen i Oslo.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet har merket seg at Arbeiderpartiet i sine merknader ramser opp mange prosjekter som det er behov for. Disse medlemmer finner det imidlertid påfallende at det heller ikke i år er sammenheng mellom Arbeiderpartiets oppramsing av enkelttiltak og partiets forslag til finansiering. Disse medlemmer har også merket seg at plangrunnlaget for flere av de nevnte prosjektene ikke er til stede.

Komiteens medlemmer fra 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. Dette betyr at man i 2017 kan inngå bymiljøavtaler for flere av de store byene, og videre kan starte arbeidet med nødvendige og aktuelle kollektivtiltak.

Disse medlemmer viser til at arbeidet med inngåelse av bymiljøavtaler med de største byområdene har vært kraftig nedprioritert fra regjeringens side helt siden den tiltrådte i 2013. Etter fire år med

Høyre- og Fremskrittspartiregjering har så langt bare Trondheim/Sør-Trøndelag signert bymiljøavtale, og kun 14,4 pst. av rammen som lå til grunn i Meld. St. 26 (2012–2013) er bevilget. Nå haster med å inngå avtale også med Oslo, Bergen og Nord-Jæren for å starte arbeidet med de 5 andre byområdene som ennå står i kø. Den allerede inngåtte avtalen med Trondheim og Sør-Trøndelag vitner om at det ikke bare kan være et manglende regelverk for bymiljøavtaler som er årsaken til regjeringens manglende inngåelse av nye bymiljøavtaler. Disse medlemmer mener det handler om en bevisst nedprioritering og manglende handlekraft fra regjeringens side. Disse medlemmer viser også til at en inngåelse av bymiljøavtale er av avgjørende betydning for om de aktuelle byområdene vil få tildelt de foreslåtte bymiljøavtalebevilgningene og holde nødvendig framdrift i sine prosjekt.

Disse medlemmer viser til Arbeiderpartiets alternative budsjett hvor det på post 63 Særskilte tilskudd til store kollektivprosjekter foreslås en økt bevilgning på 92 mill. kroner sammenlignet med regjeringens forslag i Prop. 1 S (2016–2017).

Det innebærer en økt bevilgning på:

- 20 mill. kroner mer til Fornebubanen i Oslo og Akershus,
- 18 mill. kroner mer til Superbussløsning i Trondheim,
- 20 mill. kroner mer til Bybanen i Bergen,
- 34 mill. kroner mer til Bussveien på Nord-Jæren.

Disse medlemmer vil påpeke at det viktig å se bevilgningen til bymiljøavtaler og belønningsordningen i sammenheng, og viser til at Arbeiderpartiet foreslår totalt 2 530 mill. kroner til bymiljøavtaler og belønningsordningen. Dette er 1 mrd. kroner mer enn regjeringens forslag og innebærer et betydelig løft for kollektivtrafikken landet rundt.

Disse medlemmer viser til at Arbeiderpartiets forslag om den kraftige økningen til bymiljøavtaler representerer en økning på 83 pst. sammenlignet med regjeringens forslag i Prop. 1 S (2016–2017). Disse medlemmer mener dette er nødvendig for at staten skal evne å ta 70 pst. av investeringene i bymiljøavtalene og for å nå målet om nullvekst og sikre at veksten i transportbehovet i de store byområdene blir tatt med sykkel, gange og kollektiv.

Befolkningsveksten er sterk i og rundt de store byene. Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti mener det er viktig at kollektivnettet i byene bygges ut for å gi dem som ønsker det et alternativ til bil, og dette medlem viser til Kristelig Folkepartis alternative statsbudsjett der kollektivsat-

singen i byene styrkes med 400 mill. kroner ut over regjeringens forslag.

Post 64 Belønningsmidler til bymiljøavtaler

Komiteen viser til omtale under post 61.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til budsjettavtalen mellom regjeringen og samarbeidspartiene der denne posten økes med 41 mill. kroner. Midlene øremerkes Bymiljøavtalen i Trondheimsområdet. Bakgrunnen er at Trondheim kommune inngikk bymiljøavtale med staten tidligere i år. Avtalen representerer en styrking og videreutvikling av Miljøpakken i Trondheim. Satsing på kollektivtransport, sykkel og gange, inkludert Superbuss, skal være med på å sikre at nullvekstmålet for persontrafikk kan nås.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at Trondheim og Sør-Trøndelag er det eneste område som så langt har inngått bymiljøavtale med staten. Disse medlemmer viser til at belønningsordningen er en viktig del av bymiljøavtalen og for driften av kollektivtrafikken. Disse medlemmer viser til Arbeiderpartiets alternative budsjett hvor det foreslås en økning på totalt 300 mill. kroner til belønningsordningen, hvorav 259 mill. kroner til post 61 belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. i byområder, og 41 mill. kroner til post 64 belønningsmidler til bymiljøavtaler.

Disse medlemmer vil påpeke at det er viktig å se bevilgningen til bymiljøavtaler og belønningsordningen i sammenheng, og viser til at Arbeiderpartiet foreslår totalt 2 530 mill. kroner til bymiljøavtaler og belønningsordningen. Dette er 1 mrd. kroner mer enn regjeringens forslag og innebærer et betydelig løft for kollektivtrafikken landet rundt.

NY TILSKUDDSORDNING FOR UTSKIFTNING AV BILPARKEN

Komiteens medlem fra Venstre viser til at utskiftingstakten av fossile vare- og lastebiler til null- eller lavutslippsalternativ går tregt. Dette medlem viser derfor til Venstres alternative budsjett der det bevilges 200 mill. kroner til en tilskuddsordning for utskifting av denne bilparken. Dette medlem mener en tilskuddsordning alternativt kan byttes ut med negativ engangsavgift for de aktørene som skifter ut bilflåten sin til null- eller lavutslippsalternativ.

FORNYBART DRIVSTOFF

Komiteens medlem fra Venstre mener fornybart drivstoff er et viktig ledd i overgangen til nullutslippssamfunnet. Dette medlem har som mål å øke fornybare drivstoffers konkurranseevne mot fossile alternativ. Dette medlem viser til Venstres alternative budsjett der det foreslås å opprette en tilskuddspost på 250 mill. kroner til fornybart drivstoff i bransjer som hatt lav CO₂-avgift. Dette gjøres for å eventuelt kompensere for økt CO₂-avgift gjeldende blant annet for skipsfart.

Post 70 Kjøp av transporttjenester på strekninga 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 681,9 mill. kroner til kjøp av sjøtransporttenester på strekninga i 2017. Komiteen registrerer at trafikken målt i tal på distansepassasjerkilometer auka med 11,0 pst. frå 2014 til 2015, og at talet på distansepassasjerar i same perioden auka med 10,3 pst. Komiteen merkar seg at kystruta Bergen–Kirkenes i 2015 oppnådde ein regularitet på 96,1 pst., målt i høve til selskapet sin ruteplan. Komiteen merkar seg at Samferdselsdepartementet har sett i gang arbeidet med å førebu kjøp av tenester på strekninga Bergen–Kirkenes etter 2019, og at det blir lagt opp til å utløysa opsjonen i avtalen. Komiteen føreset at det er sett av tilstrekkeleg tid til å førebu og gjennomføra framtidig kjøp av tenester og at det blir gjort på ein måte som sikrar reell konkurranse.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til forslag 100 i Innst. 2 S (2016–2017), der samarbeidspartiene ber regjeringen:

«I neste anbud stille krav om landstrøm ved havner hvor Hurtigrutens anløp normalt har liggetid på over en time. Støtte til landstrøm skal tillegges vekt i utarbeidelse av ny avtale og mandat for Enova.»

Post 75 Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti, Venstre og Senterpartiet, viser til at bompengereformen har som formål å redusere administrasjons- og finansieringskostnadene i bompengeprojektene slik at bompengebelastningen reduseres.

Flertallet viser til at bompengereformen inneholder flere elementer som omtalt i Meld. St. 25

(2014–2015) På rett vei – Reformen i veisektoren. Flertallet vil fremheve at antallet bompengeselskaper skal reduseres. Det er etablert fem bompengeselskaper som skal ha ansvaret for bompengeskapingen i fremtiden. Videre er det slik at rollen som utsteder skal rendyrkes.

Et annet flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Senterpartiet, viser til at effekten av disse endringene skal komme bilistene til gode gjennom lavere bomtakster eller endret nedbetalingstid, og dette flertallet støtter dette.

Dette flertallet merker seg at tilskuddet skal brukes som insentiv for å gjennomføre bompengereformen og at det foreslås bevilget 502 mill. kroner til en slik ordning.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, viser til at obligatorisk bombrikke for alle kjøretøy over 3 500 tonn totalvekt som benytter offentlig vei, ble innført fra 1. januar 2015. Ordningen som ble innført mangler imidlertid krav om forhåndsbetaling knyttet til avtalen om bombrikke. Dette flertallet ber regjeringen vurdere metoder for innføring av forhåndsbetaling, krav om betaling pr. kredittkort, dieselskort, bankgaranti eller annen ordning for å sikre betaling av bompassering. Videre mener dette flertallet at regjeringen burde gått enda lenger i å effektivisere bompengeskapingen, da obligatorisk brikke for alle kjøretøy er det tiltaket som gir størst reduksjon i innkreivingskostnadene. Dette vil også åpne muligheten for differensiert betaling ut fra tid og utslipp. Dette flertallet mener derfor at innføring av obligatorisk brikke i alle kjøretøy må ha høyeste prioritet, også som betalingsform på fergene.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet viser til regjeringens forslag om rentekompensasjonsordning for bompengelån og Arbeiderpartiets bekymring for økt byråkrati. Disse medlemmer viser til at Arbeiderpartiet ikke kan konkretisere hva de mener er byråkratisk med denne ordningen. Disse medlemmer viser til at denne ordningen vil bidra til å dekke rentekostnadene og således utelukkende bidra til å sikre lavere takster for bilistene. Dette kombinert med bompengereformen vil tvert imot gi en effektiv og lite byråkratisk løsning. Disse medlemmer viser for øvrig til regjeringens kraftige bevilgninger til vei, og ønsket om å dekke rentekostnader ved lån må sies å være utelukkende en forsterking av satsing inn i veisektoren.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til regjeringens forslag i Prop. 1 S (2016–2017) kap. 1330 post 75 og til Meld. St. 25 (2014–2015) På Rett Vei. Disse medlemmer var skeptisk til regjeringens tidligere forslag om rentekompensasjonsordning for bompengelån, og anser regjeringens nåværende forslag om tilskudd til reduserte bompengetakster utenfor byområdene for å være et tilnærmet likelydende retorisk forslag: Begge forslagene ser ut til å være en annen og mer byråkratisk metode for å tilføre mer statlig kapital til veiprojektene. Disse medlemmer vil påpeke at det ikke vil bli bygget mer vei for de midlene regjeringen bevilger til denne ordningen. Disse medlemmer mener at den foreslåtte ordningen virker kompliserende, og at den vil føre til mer byråkrati. Disse medlemmer er opptatt av en mest mulig effektiv innkreivning av bompenger, slik at bilistene får mest mulig vei igjen for hver krone de betaler. Disse medlemmer viser til Arbeiderpartiets alternative budsjett hvor bevilgningene til kap. 1330 post 75 foreslås strøket.

Disse medlemmer har registrert at Fremskrittspartiet, som har hevdet overfor velgerne at de er imot bompenger, nå i regjering gjennom forslag i Prop. 1 S (2016–2017) binder opp bompengeskaping i mange år fremover.

Disse medlemmer viser til at det lenge har vært en funksjonalitet ved inngåelse av AutoPASS-avtale der kunden kan velge såkalt «sporfri avtale» som sikrer anonymisering. En sporfri avtale innebærer at passeringsdata ikke lenger vil kunne fremskaffes, heller ikke i forbindelse med eventuell klage. Disse medlemmer mener derfor bilisters personvern og behov for anonymisering er ivaretatt.

Disse medlemmer ønsker å stimulere til bruk av nullutslippsbiler og drivstoff med lav utslippsintensitet. Disse medlemmer viser til at også nullutslippskjøretøy påfører samfunnet kostnader når disse bidrar til kø, støy og lokal forurensning. Disse medlemmer ønsker et avgiftssystem som premierer biler som har lave utslipp, drivstoff med lavutslippsintensitet. Disse medlemmer mener en fleksibel veibruksavgift åpner for å prise bruk av vei avhengig av geografi, drivstoff og tidspunkt på døgnet. Disse medlemmer mener det vil være naturlig å åpne for å prise transport i større byer i rushtiden høyere enn når det ikke er kø.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Venstre fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede bruk av fleksibel veibruksavgift som varierer med geografisk plas-

sering, utslippsintensitet i drivstoffet samt tidspunkt på døgnet.»

Komiteens medlem fra Venstre viser til vedtakene i klimaforliket og forpliktelsene vi har sagt oss villige til å gjennomføre nasjonalt og internasjonalt, og er opptatt av at dette skal følges opp. Bompengereduksjonen på 502,8 mill. kroner er en direkte subsidiering til mer bilkjøring uten at det gir mer vei og dermed øker trafikksikkerheten. Dette medlem viser til Venstres alternative budsjett der regjeringens forslag til tilskudd for reduserte bomtakster på 502,8 mill. kroner omdisponeres. Dette medlem bruker midlene til å styrke satsingen på kollektiv, sykkel og gange.

3.17 Kap. 1331 Infrastrukturfond og 4331 Infrastrukturfond

I 2013–2016 er det bevilget i alt 100 mrd. kroner til fondet. Avkastningen av fondet er 2 053 mrd. kroner i 2017, jf. kap. 4331 post 85. Under post 85 foreslås det hvordan avkastningen skal brukes i 2017.

Komiteen viser til at Infrastrukturfondet ble etablert i 2013 med ambisjon om å øke det til 100 mrd. kroner over fem år. Komiteen merker seg at dette beløpet ble nådd i 2016, og at regjeringen derfor ikke foreslår nye midler til fondet for 2017.

Komiteen viser til at avkastningen i fondet for 2017 vil være på 2 053 mill. kroner, og merker seg at disse midlene er foreslått fordelt på om lag 65 pst. til veg, 27 pst. til jernbane og 8 pst. til sjø. Videre merker komiteen seg at om lag 54 pst. går til vedlikehold og fornying av veg-, jernbane- og kystinfrastruktur, mens 42 pst. går til Nye Veier AS og 3 pst. til reduksjon i sektoravgifter for Kystverket.

3.18 Kap. 1350 Jernbaneverket

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til at regjeringen i 2017 legger opp til å bruke minst 400 mill. kroner på en jernbanereform hvor gevinstene ikke er dokumentert. I tillegg svekkes NSB, slik at det ikke er mulig å ta ut normalt utbytte på 275 mill. kroner fra selskapet. Samlet sett er dette nærmere 700 mill. kroner som burde vært brukt på konkrete tiltak.

Konsekvensen av denne pengebruken er mindre midler til drift og vedlikehold i 2017 sammenlignet med 2016, videreføring av etterslepet på vedlikehold og redusert framdrift i planleggingen av viktige jernbaneprosjekter rundt omkring i landet.

Disse medlemmer mener nødvendige effektiviseringer og forbedringer i jernbanesektoren i hovedsak kan skje innenfor dagens strukturer, i stedet for regjeringens påkostede reform. Dette gir mulighet til å gjøre langt mer enn regjeringen med det som

er viktigst for de reisende: modernisering av infrastrukturen og togparken.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til Arbeiderpartiets alternative budsjett, der det tilføres 450 mill. kroner ekstra til jernbaneformål samtidig som det omprioriteres reformkostnader på 400 mill. kroner. Disse medlemmer vil dermed prioritere 850 mill. kroner til konkrete jernbaneformål ut over hva som ligger i regjeringens budsjettforslag for 2017. Dette gjør at vedlikeholdsetterslepet reduseres, og det legges til rette for bedre punktlighet og et mer attraktivt togtilbud. Bevilgningen sikrer at planlegging av viktige nye prosjekt får bedre framdrift, og det er rom for å prioritere flere viktige investeringsprosjekt.

Ved å opprettholde Jernbaneverket og med kap. 1350 på budsjettet for 2017 betyr det konkret at disse medlemmer ikke setter av midler til kapitalinnskudd og driftskreditt i Bane NOR SF, samt at det ikke vil være behov for 100 mill. kroner i forsikring til foretaket. Arbeiderpartiet opprettholder endringer knyttet til merverdiavgift slik regjeringen foreslår, men inkluderer dette på Jernbaneverkets kap. 1350. Pensjonspremie på 273 mill. kroner for ansatte i Jernbaneverket er i sin helhet postert på kap. 1350 post 23.

Drift og vedlikehold

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til Arbeiderpartiets alternative budsjett for 2017 der det foreslås å øke midlene til konkrete jernbaneformål med totalt 850 mill. kroner ut over regjeringens forslag i Prop. 1 S (2016–2017), hvorav 400 mill. kroner mer til jernbanevedlikehold. Dette er midler som bør gå til økt satsing på korrektivt vedlikehold, forebyggende vedlikehold og fornying, slik at vedlikeholdsetterslepet på jernbanen kan reduseres.

Investeringer i linjen

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til Arbeiderpartiets alternative budsjett for 2017 der det foreslås å øke midlene til konkrete jernbaneformål med totalt 850 mill. kroner ut over regjeringens forslag i Prop. 1 S (2016–2017), hvorav 450 mill. kroner mer til jernbaneinvesteringer.

Disse medlemmer mener at følgende prosjekter og satsinger er aktuelle for økte bevilgninger ved en slik økning av jernbanens investeringsbudsjett:

- økt satsing på planlegging av InterCity-strekningene og andre prosjekter

- økning i midler til videre planlegging og anleggsstart for elektrifisering av Trønderbanen/Meråkerbanen
- oppstart av ombygging av Sørumsand stasjon på Kongsvingerbanen
- forsering av hensettingsspor (Jaren) og kryssningsspor på Gjøvikbanen
- økt satsing på rassikring – spesielt utbedring av Launes bru på Sørlandsbanen og tiltak på Nordlandsbanen
- tiltak på Vossebanen
- kapasitetsøkende tiltak i Oslo-området
- tiltak for klargjøring av dobbeltspor Drammen–Hokksund

InterCity-strekningene

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til henvendelser fra en rekke kommuner og fylkeskommuner på Østlandet der det uttrykkes sterk bekymring for manglende midler til planlegging av InterCity-strekningene på Østlandet. Bekymringene forsterkes ved at flere representanter fra Jernbaneverket har bekreftet at det er satt av for lite midler til planlegging av InterCity-strekningene i 2017 til å kunne følge de nåværende tidsplaner, slik at indre InterCity kan stå ferdig innen 2024 og ytre InterCity innen 2030.

Disse medlemmer viser videre til samferdselsministerens svar av 10. november 2016 på skriftlig spørsmål fra stortingsrepresentant Sverre Myrli (Dokument nr. 15:169 (2016–2017)) der samferdselsministeren blant annet skriver:

«Det er mulig å bruke mer penger i 2017 til økt fremdrift i den videre planleggingen av parsellene Sandbukta–Moss–Såstad, Venjar–Langset og Kleverud–Sørli som er del av det såkalte «Indre InterCity», og til øvrige IC-prosjekter.»

Disse medlemmer kan ikke forstå svaret annerledes enn at det i regjeringens budsjettproposisjon ikke er tilstrekkelig med planleggingsmidler i 2017 for å videreføre planleggingen av indre InterCity, slik at en kan nå målsettingen om at dobbeltspor til Hamar, Fredrikstad og Tønsberg er ferdig bygget senest i 2024. Disse medlemmer ser med bekymring på dette og ønsker derfor å øke bevilgningene til jernbaneplanlegging med 200 mill. kroner, slik at en kan fortsette planleggingen av de ulike parsellene på InterCity-strekningene – både indre InterCity og ytre InterCity. Disse medlemmer understreker nok en gang at dobbeltspor til Hamar, Fredrikstad og Tønsberg skal være bygget senest i 2024, og til Lillehammer, Halden og Skien senest i 2030.

Østfoldbanen

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet mener det er helt påkrevet å få gjennomført dobbeltsporutbyggingen Sandbukta–Moss–Såstad, inkludert ny stasjon i Moss, og at prosjektet bør igangsettes så raskt som mulig. Deretter må det bygges nytt dobbeltspor videre 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 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

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet anser Kongsvingerbanen som en viktig banestrekning på Østlandet. Etter disse medlemmers oppfatning er det mulig uten altfor store investeringer å utvikle Kongsvingerbanen til å kunne frakte større transportvolum enn hva situasjonen er i dag. Disse medlemmer er kjent med at passasjertallet har økt betydelig de siste årene etter at rutetilbudet ble vesentlig forbedret, og det til tross for at det er investert relativt begrenset med midler. På Kongsvingerbanen er det behov for flere kryssningsspor og annen generell opprusting. Etter disse medlemmers oppfatning må målet være å få bygget ut banestrekningen slik at det er mulig å kjøre tog med halvtimesfrekvens, i alle fall på strekningen Årnes–Oslo. Disse medlemmer vil også påpeke Kongsvingerbanens viktige rolle i godstransporten – både for godstransport mellom Oslo og Midt-Norge/Nord-Norge og for grensekryssende godstransport mellom Norge og Sverige.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til Arbeiderpartiets alternative statsbudsjett for 2017 der bevilgninger til konkrete jernbaneformål blir økt med 850 mill. kroner ut over regjeringens forslag i budsjettproposisjonen. En slik bevilgningsøkning ville kunne muliggjort at utbyggingarbeidene på Sørumsand stasjon kunne startet opp i 2017. En opprusting av Sørumsand stasjon er viktig for hele banestrekningen, og vil medføre at rei-

setida vil gå ned ettersom det er begrensninger ved stasjonen i dag.

Gjøvikbanen

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet anser Gjøvikbanen som en viktig banestrekning på Østlandet med stort passasjerpotensial for pendlertrafikk. Etter disse medlemmers oppfatning er det mulig uten altfor store investeringer å utvikle banestrekningene til å kunne frakte større transportvolum enn hva situasjonen er i dag. Disse medlemmer er kjent med at passasjertallet har økt de siste årene, til tross for at det er investert relativt begrenset med midler. På Gjøvikbanen er det behov for flere kryssningsspor, nytt hensettingsspor på Jaren, bedre strømforsyning og annen generell opprusting. Etter disse medlemmers oppfatning må målet være å få reisetida Gjøvik–Oslo ned i halvannen time – med timesavganger begge veier.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til Arbeiderpartiets alternative statsbudsjett for 2017 der bevilgninger til jernbaneformål blir økt med 850 mill. kroner ut over regjeringens forslag i budsjettproposisjonen. En slik bevilgningsøkning ville kunne muliggjort en forsering av utbyggingen av hensettingsspor på Jaren stasjon og kryssningsspor. Disse medlemmer viser til arbeidet med å få bygget nye kryssningsspor på Gjøvikbanen, og vil henstille til regjeringen om fortgang i planarbeidet nye kryssningsspor.

Vestfoldbanen

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet mener Vestfoldbanen er en svært viktig banestrekning med stort trafikkpotensial. Det er derfor positivt at det legges opp til betydelige utbygginger i 2017. Etter disse medlemmers oppfatning må målet være at dobbeltspor er ferdigstilt til Tønsberg senest i 2024 og til Skien senest i 2030.

Sørlandsbanen

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet vil påpeke at det er behov for opprusting av Sørlandsbanen, og viser i så måte til Arbeiderpartiets alternative statsbudsjett for 2017 der bevilgninger til jernbaneformål blir økt med 850 mill. kroner ut over regjeringens forslag i budsjettproposisjonen. En slik bevilgningsøkning ville kunne muliggjort en forsering av utbedringen av Launes bru på Sørlandsbanen.

Disse medlemmer mener det må legges til rette for en sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen.

Disse medlemmer vil understreke viktigheten av planleggingen av Ringeriksbanen. Disse medlemmer viser i så måte til behandlingen av gjeldende Nasjonal transportplan der en tok sikte på at bygging av denne viktige IC-strekningen kunne startes opp i 2018.

Bergensbanen, herunder Ringeriksbanen

Disse medlemmer vil også peke på behovet for opprustning av Bergensbanen, spesielt bygging av flere kryssningsspor. Etter disse medlemmers oppfatning er det svært gledelig og helt nødvendig at det nå bygges ny tunnel gjennom Ulriken og at det planlegges bygget nytt dobbeltspor mellom Bergen stasjon og Fløen. Når prosjektene på strekningen Bergen–Arna er gjennomført, er det etter disse medlemmers oppfatning nødvendig å gå videre med planene for ny jernbanetrasé på hele strekningen mellom Voss og Arna og ikke bare mellom Arna og Stanghelle slik regjeringen legger opp til. Dette gjennomføres som fellesprosjekt med ny E16. Disse medlemmer viser til Arbeiderpartiets alternative budsjett hvor det er satt av 12,8 mill. kroner ekstra til planlegging av dette prosjektet i 2017 på kap. 1320 post 30.

Disse medlemmer er gjort kjent med at for å kunne bygge bybanen i Bergen til Fyllingsdalen som forutsatt, må Jernbaneverket frigi sine områder på Mindemyren og Kronstadtunnelen. Dette forutsetter på sin side at Jernbaneverket får gjennomført nødvendige tiltak på Nygårdstangen, slik at aktiviteten på Mindemyren/Kronstad kan flyttes dit. Fremdriftsplanen for bybanen, med byggestart i 2018, baserer seg på at gjennomføring av effektiviseringstiltak på Nygårdstangen starter opp i andre halvdel av 2017. Etter disse medlemmers syn er det viktig at Jernbaneverket får nødvendige midler til effektivisering av Nygårdstangen i 2017 for å sikre nødvendig framdrift for bybanen til Fyllingsdalen.

Dovrebanen

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet vil nok en gang peke på den utfordrende driftssituasjonen for Dovrebanen de senere år. Disse medlemmer mener at en stabil driftssituasjon på Dovrebanen vil være et av de viktigste bidragene for å opprettholde andelen gods på bane mellom Oslo og Trondheim. Disse medlemmer 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.

Disse medlemmer er opptatt av at det nå er det viktig å komme videre med dobbeltsporutbyggingen på strekningene Venjar–Langset og Kleverud–Sørli, og videre nordover gjennom Hamar og fram til

Lillehammer. Disse medlemmer vil på det sterkeste henstille til at det ikke oppstår forsinkelser eller utsettelse, slik at målet om dobbeltspor til Hamar senest i 2024 og til Lillehammer senest i 2030 kan realiseres.

Trønderbanen og Meråkerbanen

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til Innst. 450 S (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023 der en samlet komité understreker betydningen av at det samlede elektrifiserings- og moderniseringsprosjektet for Trønderbanen og Meråkerbanen igangsettes så raskt som mulig, og at videre planlegging av prosjektet tar utgangspunkt i at alle deler av prosjektet samordnes. Disse medlemmer vil understreke at det er gjennomført felles KVVU for veg og bane mellom Trondheim og Steinkjer, og at det er foretatt konseptvalg for strekningen som krever felles planlegging mellom de to etater.

Disse medlemmer mener derfor det er viktig at planleggingen av prosjektet gjennomføres så raskt og koordinert som mulig, og viser i den forbindelse til Arbeiderpartiets alternative statsbudsjett for 2017 der bevilgninger til jernbaneformål blir økt med 850 mill. kroner ut over regjeringens forslag i budsjettproposisjonen. En slik bevilgningsøkning ville kunne muliggjort en vesentlig økning i bevilgningene til planlegging av elektrifisering av Trønderbanen og Meråkerbanen ut over de 50 mill. kroner som er satt av til prosjektet i regjeringens budsjettproposisjon.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet har merket seg at KS2 for elektrifisering av Trønderbanen og Meråkerbanen vil bli oversendt Samferdselsdepartementet i løpet av første kvartal 2017. Etter at dokumentet er godkjent, er det etter disse medlemmers mening av stor betydning at de første anleggsarbeidene påbegynnes raskt og gjennomføres sammenhengende fram til planlagt ferdigstilling.

Disse medlemmer mener regjeringen må stille nødvendige midler til rådighet slik at de første anleggsarbeidene for elektrifisering av Trønderbanen og Meråkerbanen kan påbegynnes i 2017, og dermed kan ha sammenhengende og effektiv framdrift for å nå ferdigstilling som planlagt.

Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for nødvendige midler slik at anleggsarbeidene for elektrifisering av Trønderbanen og Meråkerbanen kan påbegynnes i 2017.»

Disse medlemmer er gjort kjent med Rejlers mulighetsstudie for etablering av bytog i Trondheim der det muliggjøres betydelige forbedringer i togtilbudet på strekningen Heimdal–Ranheim med langt mindre omfattende, tidkrevende og kostbare tiltak enn etablering av dobbeltspor. Disse medlemmer mener regjeringen må ta inn en opsjon på utvidelse av rutetilbudet på Trønderbanen i konkurransegrunnlaget for strekningen som skal utlyses våren 2017.

Nordlandsbanen

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til merknader fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet i Innst. 13 S (2015–2016). Det ble der vist 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 vil nok en gang understreke dette.

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

Ofofbanen

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet vil nok en gang påpeke behovet for kapasitetsutvidelse på Ofofbanen, 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 Ofofbanen med dobbeltspor, slik at en eventuell mulig byggestart kan skje i neste NTP-periode.

Tinnosbanen

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet er gjort kjent med at det er tatt lokale initiativ for å se om det er mulig å istandsette Tinnosbanen, slik at den kan brukes til tømmertransport og som turistbane som en del av verdensarven «Rjukan–Notodden industriarv». Disse medlemmer viser i så måte til svar fra samferdselsministeren på budsjettspørsmål 2 fra Arbeiderpartiet om saken. Disse medlemmer finner prosjektet interessant og henstiller til departementet om å bidra til en nærmere vurdering og gjennomgang av mulighetene for Tinnosbanen.

3.19 Kap. 1351 post 70 Persontransport med tog

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til Arbeiderpartiets alternative bud-

sjett hvor det er satt av 105 mill. kroner til økt offentlig kjøp av persontogtjenester. Disse medlemmer viser til Innst. 406 S (2015–2016), jf. Prop 126 S (2015–2016) hvor Stortinget ba regjeringen gi en vurdering av hva det vil kunne bety for det samlede kollektivtilbudet dersom takstdifferansen mellom NSB og kollektivselskapene – p.t. Ruter, Kolumbus og AtB – blir harmonisert. I dag betaler fylkeskommunene betydelige beløp til NSB for å få like priser på tog og annen kollektivtransport i områdene med takstsamarbeid. Disse medlemmer mener det er riktig å utvide rabatten på 20 pst. på måneds- og årskort til takstsamarbeidsområdene, slik at kostnaden for fylkeskommunene reduseres tilsvarende.

Disse medlemmer viser til Arbeiderpartiets alternative budsjett hvor det er satt av 5 mill. kroner til innføring av 20 pst. rabatt på månedskort og årskort utenfor takstsamarbeidsområdene slik at også reisende på Gjøvikbanen får nyte godt av denne rabatten.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at 20 pst. rabatt på månedskort og årskort også skal gjelde for reisende på Gjøvikbanen.»

3.20 Kap. 1352 Jernbanedirektoratet

Det foreslås bevilget 18 808,1 mill. kroner til Jernbanedirektoratet i 2017. Jernbanedirektoratet er planlagt å være i operativ drift fra 1. januar 2017. Direktoratet skal forvalte bevilgningene til kjøp av persontransport med tog og infrastrukturtenester.

Komiteen viser til at kapittel 1352 Jernbanedirektoratet er et nytt budsjettkapittel etter at de tidligere kapitlene 1350 Jernbaneverket og 1351 Persontransport med tog fra 2017 ikke lenger eksisterer. Dette som en følge av jernbanereformen. Komiteen har merket seg at regjeringens forslag til bevilgning i budsjettproposisjonen for 2017 i realiteten er en reduksjon på 135,3 mill. kroner sammenliknet med saldert budsjett for 2016 samlet for de tidligere kapitlene 1350 Jernbaneverket og 1351 Persontransport med tog.

Komiteen viser til Prop. 1 S Tillegg 2 (2016–2017) der regjeringen foreslår at kap. 1352 post 73 reduseres fra 8 763,3 mill. kroner til 2 347,3 mill. kroner i forhold til Prop. 1 S (2016–2017).

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til jernbanereformen Meld. St. 27 (2014–2015) På rett spor, som ble vedtatt i Stortinget 15. juni 2015, og som nå blir gjen-

nomført i tråd med Stortingets vedtak. Flertallet er tilfreds med at de nye strukturene nå er på plass:

- Det skilles klart mellom styrende og utførende enheter ved at myndighetsoppgaver er samlet i rene forvaltningsorganer uten tjenesteproduksjon.
- Det tilstrebes at statlig eide selskaper ikke gis fordeler i konkurransen gjennom særfordeler eller kontroll over strategiske innsatsfaktorer.
- Kundens behov (privatpersoner og næringsliv) blir bedre ivare tatt enn i dag gjennom at infrastrukturforvalter vil gis hensiktsmessige rammebetingelser, operasjonell frihet og et tydelig definerert ansvar overfor togselskapene, og at det blir konkurranse om å kjøre persontog, noe som vil komme privatpersoner og næringsliv til gode gjennom bedre tjenester.

Flertallet viser til at forslagene knyttet til reform av jernbanesektoren er omfattende og vil ta tid å gjennomføre. De viktigste kvalitative og kvantitative effektene regjeringen antar vil kunne realiseres som en følge av reformen er bedre effektivitet og mer hensiktsmessig ressursbruk i sektoren. Flertallet viser at drivkraften for reformen er at togbrukerne skal få bedre togtilbud. Flertallet legger vekt på at eksisterende verdifull kompetanse i jernbanesektoren ivaretas i hele omstillingsperioden, blant annet ved at reformen gjennomføres på en forutsigbar og god måte.

Post 70 Kjøp av persontransport med tog

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, mener toget skal styrkes som persontransportør også på de lengre reisene. Flertallet viser til budsjettavtalen mellom regjeringen og samarbeidspartiene hvor det planlegges mer, bygges mer og vedlikeholdes mer jernbane. Videre viser flertallet til Innst. 2 S (2016–2017) hvor følgende forslag er fremmet:

«Stortinget ber regjeringen legge frem en plan for to timers grunnrute på fjerntogstrekningene Oslo-Bergen, Oslo-Trondheim, og en vurdering av de andre fjernstrekningene Oslo-Stockholm, Trondheim-Bodø og Oslo-Gøteborg i forbindelse med utredning av materiellstrategi og kundetilbud i kommende utlysning av trafikkpakker.»

og

«Stortinget ber regjeringen lage en plan for hvilke tiltak som må på plass for å få timestog Oslo-Gjøvik. Det kan vurderes om implementering av fjernstyring og ERTMS kan fremskyndes.»

Flertallet viser til budsjettenigheten der miljøavgiftene på drivstoff ble noe hevet. Flertallet kompenserte for dette ved å bevilge ytterligere 1 mill. kroner til kjøp av persontransport med tog.

Flertallet viser til budsjettavtalen og bevilger 105 mill. kroner slik at avregningsgrunnlaget mellom NSB og kollektivselskapene i dagens takstsamarbeidsområder justeres. Staten skal i 2017 øke sin andel for å dekke takstdifferansen for månedskort og årskort.

Flertallet viser til budsjettenigheten i fjor hvor prisene ble satt ned med 20 pst. på års- og månedskort fra 1. oktober. Dette gjaldt for områder uten takstsamarbeid.

Flertallet oppfordrer byområdene med takstsamarbeid til å bruke det økte handlingsrommet til tiltak som kommer de reisende til gode, som lavere pris eller bedre tilbud.

Flertallet viser til de gode erfaringene fra Oslo, der Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti, med støtte fra Fremskrittspartiet, i 2008 reduserte prisen på månedskort for kollektivtrafikken.

Flertallet viser til at det ble innført et nytt takst- og sonesystem i Ruters område i 2011, som ga en betydelig reduksjon i prisene til de fleste pendlere i Akershus. Videre ga sammenslåingen av sone 2S og 3S en reduksjon i prisene på månedskort på om lag 500 kroner per måned for pendlere fra Ås, Frogn og deler av Ski.

Flertallet mener at all økt trafikk i og rundt de store byene skal tas med kollektivtransport, og at en lav pris på månedskort vil være et viktig virkemiddel for å nå denne målsettingen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at som en følge av budsjettavtalen skal det bevilges 105 mill. kroner slik at avregningsgrunnlaget mellom NSB og kollektivselskapene i de fylkene som har takstsamarbeid med NSB kan justeres. Disse medlemmer viser til at Ruter betaler store summer årlig til NSB for takstsamarbeidet i Oslo og Akershus. Regnet per transportkilometer betaler Ruter om lag 190 mill. kroner mer for NSBs transporttjenester sammenlignet med hva de betaler til andre leverandører av kollektivtransport i Oslo og Akershus. Disse medlemmer stiller seg derfor undrende til hvordan det er mulig at billettprisen på månedskort og årskort skal kunne settes ned med 20 pst. i alle fylker med takstsamarbeid for 105 mill. kroner, slik representanter fra de fire partiene som står bak budsjettavtalen, har kommunisert utad.

Disse medlemmer viser til at Ruter i 2015 hadde billettinntekter på om lag 3,4 mrd. kroner, hvorav om lag 1,8 mrd. kroner kom fra månedskort. For 2017 er det grunn til å tro at billettinntektene sannsynligvis vil nærme seg 4 mrd. kroner. Etter

disse medlemmers oppfatning sier det seg selv at det vil koste store beløp å sette ned prisen på månedskort og årskort i Ruters dekningsområde med 20 prosent. Slik denne saken er kommunisert utad av representanter fra de fire partiene som står bak budsjettavtalen, vitner det om en total mangel på kunnskap om kollektivtrafikken i Oslo og Akershus.

Disse medlemmer er enig i at prisen på månedskort og årskort bør settes ned med 20 pst., men savner dokumentasjon på hva dette vil koste. Disse medlemmer kan ikke se at Stortinget har fått noen som helst dokumentasjon på hvordan beløpet på 105 mill. kroner er fremkommet. Disse medlemmer stiller seg tvilende til om dette er et tilstrekkelig beløp for å sette ned prisen på månedskort og årskort for alle NSBs kunder. Samtidig er det umulig for Stortinget å anslå kostnadene for dette når det ikke foreligger dokumentasjon fra regjeringen og de samarbeidende partier. Disse medlemmer velger derfor å legge inn det samme beløpet, i tillegg til 5 mill. kroner slik at takstene på månedskort og årskort også kan settes ned med 20 pst. på Gjøvikbanen, til sammen 110 mill. kroner.

Disse medlemmer viser videre til at et bredt flertall i Oslo og Akershus har sluttet opp om enighet i Oslopakke 3. Med unntak av Sosialistisk Venstreparti, Fremskrittspartiet og Rødt har alle partier vært med på å forhandle fram denne avtalen. Disse medlemmer har registrert at partene som forhandlet fram avtalen ble enige om at trafikantene gjennom billettprisene skal bidra med 150 mill. kroner i året til finansiering av store kollektivprosjekter som Fornebubanen, ny sentrumstunnel og Ahusbanen/Romeriksbanen, og at dette tilsvarer i underkant av 50 øre per reise. Disse medlemmer registrerer videre at denne enigheten følges opp både i Akershus og Oslo. Det er derfor både underlig og useriøst når komitéflertallet i denne innstillingen prøver å framstille det som at dette er initiert av byrådspartiene i Oslo, mens de overhodet ikke omtaler tilsvarende vedtak gjort med støtte fra de fleste partiene i Akershus, inkludert Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti.

DRIFT OG VEDLIKEHOLD

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til at vedlikeholdsetterslepet på jernbaneinfrastruktur har bygget seg opp over flere år i perioden 2005–2014. Ved utgangen av 2014 ble etterslepet beregnet til 18,7 mrd. 2017-kroner, etter å ha om lag doblet seg under den rød-grønne regjeringen. Flertallet mener dette er en uholdbar situasjon, og at det derfor er viktig å iverksette tiltak for å redusere etterslepet.

Flertallet viser til at budsjettavtalen mellom samarbeidspartiene i 2015 for første gang på flere år

sørget for å redusere vedlikeholdsetterslepet på jernbanestrukturen. I 2015 ble den totale reduksjonen på 500 mill. kroner, i 2016 blir den med endringene i Prop. 31 S (2016–2017) på 1,1 mrd. kroner.

Flertallet viser til budsjettforliket for 2017 hvor det gode arbeidet med å ta igjen etterslepet på jernbanen fortsetter. Bevilgningen økes med hele 400 mill. kroner inkludert mva. som er ført på post 76. Det tilsvarer hvor mye etterslep som hentes igjen. Estimert etterslep ved utgangen av 2017 blir nå 16,7 mrd. kroner.

Post 72 – Kjøp av infrastrukturtenester – Planlegging

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til budsjettavtalen inngått av samarbeidspartiene, som øker denne bevilgningen med 280 mill. kroner, inkludert mva. som er ført på post 76. Flertallet forutsetter at de ekstra midlene benyttes til å sikre fortsatt fremdrift i planleggingen av hele InterCity til Halden, Skien og Lillehammer.

Dersom det er planmidler utover det som er bevilget InterCity, ønsker flertallet å prioritere:

1. Planlegging av krysningssporforlengelse på Monsrud og Ognå, samt nytt krysningsspor på Vieren for å øke kapasiteten i godstransporten.
2. En elektrifisering av Solørbanen fra Kongsvinger til Hamar for å styrke godstransporten, blant annet transporten av tømmer.
3. Planleggingsmidler for hvilke tiltak som skal til for å realisere to tog i timen mellom Drammen og Hokksund som et viktig ledd i utviklingen av Buskerudbyen.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til forslag nr. 100 i Innst. 2 S (2016–2017), der Stortinget ber regjeringen:

«i forbindelse med NTP utrede om og hvordan elektrifisering av strekningen Trondheim- Stjørdal kan gjennomføres sammen med etablering av et nytt dobbeltspor på strekningen».

Post 73 – Kjøp av infrastrukturtenester – Investering

INVESTERINGER I LINJEN

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til budsjettavtalen inngått av samarbeidspartiene, som øker denne

bevilgningen med 150 mill. kroner inkludert mva., som er ført på post 76.

Flertallet er kjent med at det er klart for utbygging av tilretteleggingstiltak for sykkel ved stasjonene på strekningen Asker–Lillestrøm og mener regjeringen bør se på muligheten for å vurdere disse tiltakene innenfor bevilgningen for 2017.

Flertallet viser til fersk rapport fra NKOM som har dokumentert at det ikke er tilstrekkelig fiberkapasitet mellom Østlandet og Vestlandet. Flertallet er kjent med at Bane Nor SF i 2017 skal legge fiber til egen bruk langs jernbanetraseen mellom Østlandet og Vestlandet. Flertallet mener regjeringen bør se på muligheten for å vurdere, som tiltak innenfor bevilgningen for 2017, om Bane Nor SF kan legge ekstra fiber i sitt prosjekt for å bidra til at hullet i fibernettet mellom landsdelene tettes så raskt som mulig.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til «Mulighetsstudie for Dovre- og Raumabanen» som er innspilt til NTP for 2018–2029. Disse medlemmer vil spesielt peke på viktigheten av å raskt komme i gang med hyppigere frekvens på togavganger som også vil utløse et betydelig bedre tilbud for lokaltrafikk på strekningen sør for Trondheim. Disse medlemmer viser også i denne sammenheng til «det grønne skiftet» med overgang til produkter og tjenester som gir betydelig mindre negative konsekvenser for klima og miljø enn i dag. I mulighetsstudiet konkluderer en med at også mindre tiltak vil gi god effekt, der det vises til tiltak som kreves for å realisere ønsket krysningsspor som kan gi totimersfrekvens på strekningen, blant annet stasjonsombygginger på Oppdal og Dombås i tillegg til krysningsspor.

Disse medlemmer viser til at Stortinget gjennom media er blitt gjort kjent med Jernbaneverkets sin varslede budsjettsprekke på prosjektet dobbeltspor Bergen til Fløen, ny Ulriken-tunnel og ny Arna stasjon, og at Jernbaneverket i prosjektperioden vil stenge Bergen stasjon i 6–8 måneder for persontrafikk. Disse medlemmer mener det er uakseptabelt at Stortinget ikke er informert om kostnadssprekken på vanlig måte og ber statsråden på egne vis legge fram informasjon om kostnadssprekk og framdrift på prosjektet, og gripe inn overfor Jernbaneverket og hindre at Bergen stasjon blir fullstendig stengt i 6–8 måneder.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti og Venstre vil at utbyggingen av dobbeltspor i befolkningstette områder på Østlandet skal forseres. Disse medlemmer vil ha raskere utbygging både av indre og ytre Inter-City-strekninger.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til at for å sikre optimal fremdrift i tråd med vedtatte planer viser dette medlem til at Kristelig Folkeparti i sitt alternative statsbudsjett foreslo å bevilge 300 mill. kroner ekstra til planlegging av utbygging i IC-området. I tillegg foreslo Kristelig Folkeparti å bevilge ytterligere 200 mill. kroner utover regjeringens forslag for å redusere vedlikeholdsetterslepet i 2017. Dette medlem er glad for at budsjettavtalen mellom de fire samarbeidspartiene gir et nødvendig løft for jernbanen generelt og for InterCity spesielt slik at fremdriften i utbygging av både indre og ytre InterCity holdes oppe.

Komiteens medlem fra Senterpartiet mener det må gjøres mer for å vri godstrafikken over fra vei til bane. Derfor trenger vi å styrke regulariteten for godstransport på jernbanen, særlig på de lange transportstrekningene mellom landsdelene. Dette medlem viser derfor til Senterpartiets alternative budsjett, som styrker jernbaneinvesteringene med 250 mill. kroner. Disse fordeles slik:

- 120 mill. kroner til elektrifiseringen av Trønderbanen
- 100 mill. kroner til krysningsspor
- 30 mill. kroner til mindre tiltak på Sør- og Vestlandet

Post 70 Kjøp av persontransport med tog

Komiteens medlem fra Venstre viser til at kollektivtilbudet må være konkurransedyktig med alternativene også på pris. Dette medlem vil prioritere pendlerne, og vil redusere prisen på månedskort og årskort hos NSB med 20 pst. også i områder med takstsamarbeid, og legger opp til en gradvis innfasing av dette. Dette medlem vil også øke studentrabatten fra 40 pst. til 50 pst. Dette medlem viser til Venstres alternative budsjett der Venstre samlet sett foreslår å bevilge 109 mill. kroner til disse to formålene.

Post 71 Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold

Komiteens flertall, medlemmene Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til forslag 100 i Innst. 2 S (2016–2017), der samarbeidspartiene ber regjeringen:

«Vurdere å sikre godstransportørene på jernbanen full kompensasjon for kjørevegsavgift, også i rushtid, og om nødvendig komme tilbake med bevilgningsendringer i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett 2017.»

Komiteens medlem fra Venstre mener all transportvekst i og mellom de største byene i Sør-Norge for 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 er bekymret for vedlikeholdet av jernbanen, og de forsinkelsene som dette vil medføre på togtrafikken. Ifølge Jernbaneverket vil regjeringens forslag til statsbudsjett føre til at arbeidet med å ta igjen vedlikeholdsetterslep på jernbanen stopper opp. Dette medlem vil legge jernbaneverkets innspill til NTP 2014–2023 for vedlikehold og opprusting av jernbanen til grunn for sin politikk, og viser til Venstres alternative budsjett der bevilgningen til vedlikehold og drift av jernbanen økes med 400 mill. kroner i forhold til regjeringens budsjettforslag. Dette innebærer en reversering av regjeringens forslag til kutt.

Dette medlem viser til at regjeringen innfører to nye avgifter for togtransport, såkalte kjørevegsavgifter. Dette medlem har fanget opp sterke signal om at dette kan svekke godstogets konkurransekraft mot veitransport. Dette medlem viser til Venstres alternative budsjett og der det foreslås å innføre full kompensasjon for godstransport for ny kjørevegsavgift, også i rushtid.

Post 72 planlegging av investeringer

Komiteens medlem fra Venstre 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 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 det er mulig å få mer ut per investerte krone. Det gir økonomiske besparelser, bedre fremdrift og større sannsynlighet for fullføring innen tidsrammen.

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 innstramninger 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 viser til at det er viktig å øke planleggingsmidlene til jernbaneverket slik at fremdriften for bygging av strekningene i InterCity-triangelet opprettholdes. Dette medlem viser til at ett av problemene med videre utbygging av jernbanen da regjeringen overtok i 2013 var at det manglet planer for å kunne fortsette utbyggingen av jernbanen. Dette medlem viser til at regjeringen i sitt forslag til budsjett bevilger så lite midler til InterCity-utbyggingen at planleggingen og videre utbygging stopper opp. Dette medlem viser til Venstres alternative budsjett og foreslår å bevilge 400 mill. kroner ut over regjeringens opprinnelige forslag til budsjett, til full planlegging av hele InterCity-strekninger, elektrifisering av Meråkerbanen og dobbeltspor på Jæren.

Dette medlem mener både Solørbanen og Rørosbanen er viktige for gods- og tømmertransporten for sentrale deler av landet. Dette medlem viser til Venstres alternative budsjett der det settes av 15 mill. kroner til elektrifisering av Solørbanen og Rørosbanen slik at byggestart kan skje i 2019.

Dette medlem mener man bør tilrettelegge for bruk av fornybare energikilder på Nordlandsbanen og Raumabanen. Dette medlem viser til Venstres alternative budsjett der det foreslås å bevilge 15 mill. kroner til planlegging og tilrettelegging av hydrogentog på disse strekningene.

Dette medlem mener en ny godsterminal i Bergensområdet er viktig, og viser at Venstre lokalt har fått gjennomslag i byrådet og bystyret for at man skal utrede et nytt alternativ som ikke tidligere er utredet. På denne bakgrunn foreslår dette medlem å bevilge 5 mill. kroner til en utredning av ny godsterminal i området rundt Flesland og Kokstad.

Dette medlem viser til Venstres alternative budsjett og foreslår totalt 435 mill. kroner i økte planleggingsmidler til jernbanen i 2017 ut over regjeringens opprinnelige forslag til budsjett.

Post 73 Kjøp av infrastrukturtenester

Komiteens medlem fra Venstre viser til at det er mulig å investere mer i jernbanen i 2017. Dette medlem setter av midler til blant annet Sørumsand stasjon, Jæren hensetting, rassikring, planoverganger og kapasitetsøkende tiltak i Oslo-området. Dette medlem viser til Venstres alternative budsjett hvor bevilgningene til investeringer i jernbanen økes med 300 mill. kroner ut over regjeringens opprinnelige forslag til budsjett.

3.21 Kap. 1354 Statens jernbanetilsyn

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

Komiteen vil vise til den viktige jobben Statens jernbanetilsyn utøver som kontroll- og tilsynsmyndighet for jernbane, trikk, T-bane, tau- og kabelbaner og fornøyelsesinnretninger og for konkurransen på jernbanemarkedet. Komiteen vil peke på at jernbanetilsynet fremover får en enda viktigere rolle ettersom det blir flere enheter og virksomheter innenfor jernbanen. Komiteen er opptatt av at jernbanetilsynet gis gode arbeidsbetingelser slik at de kan ivareta den viktige rollen de har.

Komiteen har merket seg at under post 1 inngår 5,6 mill. kroner og under post 21 inngår 1,3 mill. kroner i kompensasjon for premiebetaling til Statens pensjonskasse.

Komiteen har for øvrig ingen ytterligere merknader og slutter seg til det fremlagte budsjettforlaget.

3.22 Kap. 1356 Bane NOR SF

Kapitlet er nytt på årets statsbudsjett. Det foreslås bevilget 300 mill. kroner på kap. 1356. I Prop. 1 S Tillegg 2 (2015–2016) orienterte regjeringen om opprettelsen av interimorganisasjoner for Jernbandedirektoratet og Jernbaneinfrastrukturforetaket, siden gitt navnet Bane NOR SF, som ble etablert i februar 2016. Det nasjonale jernbanenettet skal overdras fra Jernbaneverket, som skal avvikles, og Bane NOR SF blir da infrastrukturforvalter etter jernbanelovgivningen.

Komiteens merknader

Komiteen har merket seg at som en del av jernbanereformen vil jernbaneinfrastrukturforetaket Bane NOR SF bli opprettet. Komiteen har videre merket seg at det er foreslått bevilget 300 mill. kroner til det nye budsjettkapitlet 1356 Bane NOR SF, likt fordelt mellom utgifter til omstilling og en ny ordning for driftskreditt for jernbaneinfrastrukturforetaket. Komiteen har merket seg at jernbaneinfrastrukturforetaket i 2017 vil ha behov for 35 nye faste stillinger.

Komiteen viser til Prop. 1 S Tillegg 2 (2016–2017), der regjeringen under kap. 1356 foreslår å bevilge 6 416 mill. kroner på ny post 73 Kapitalinnskudd og 3 500 mill. kroner på ny post 96 Foretakskapital.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig

Folkeparti og Venstre, viser til jernbanereformen Meld St. 27 (2014–2015) På rett spor, som ble vedtatt i Stortinget 15. juni 2015 og som nå blir gjennomført i tråd med Stortingets vedtak.

Flertallet viser til at infrastrukturvirksomheten organisatorisk ble skilt fra trafikkvirksomheten i 1996 (separert modell). Et statsforetak kan gi en hensiktsmessig distanse til politiske prosesser, gi infrastrukturforvalteren tilstrekkelig operasjonell frihet og egnede rammebetingelser for effektiv drift. Flertallet viser til at Bane NOR SF vil bli styrt gjennom eierstyring (herunder vedtekter), reguleringer og avtaler om produksjon og oppgaveløsning. Statsforetaket skal eie, forvalte, drifte, vedlikeholde og fornye jernbaneinfrastrukturen, ivareta byggherrefunksjonen i utbyggingsprosjekter, utføre trafikkstyring og eie og forvalte.

Flertallet viser til at forvaltningen av eierskapet av foretaket legges til Samferdselsdepartementet. Staten inngår fireårige avtaler med foretaket som rulleres i takt med NTP-rulleringen. Flertallet viser også til at den statlige tilførselen av midler tar hensyn til foretakets øvrige inntektskilder fra kjørevegsavgift, brukerbetaling og eiendom. Flertallet viser til at det er foreslått rabattordninger på kapasitetsavgiften, men legger til grunn at godstransport på bane vil komme styrket ut av omleggingen.

Flertallet viser endelig til at en bedre organisering, mer penger og hyppigere avganger er samarbeidspartiernes modell for å øke jernbanens attraktivitet og konkurransekraft. Etableringen av Bane NOR SF som en mer effektiv utbygger og forvalter av jernbanenettet er sentral i det, sammen med den massive økningen av jernbanebudsjettene på om lag 50 pst. siden regjeringsskiftet. Sentralt i denne økningen har vært satsingen på vedlikehold, hvor vedlikeholdsetterslepet ble bremsset i 2014, og redusert i 2015 og 2016. Flertallet viser til at forfallet økte under den rød-grønne regjeringen med så mye som en milliard kroner i året i snitt, gjennom deres åtte år. Flertallet mener derfor satsingen på vedlikehold har vært helt avgjørende.

Flertallet viser til budsjettavtalen mellom regjeringen og samarbeidspartiene, der bevilgningen på post 86 reduseres med 150 mill. kroner. Selskapet er opprettet som en del av jernbanereformen, som har som formål å sikre en effektiv og tydelig styring av jernbanesektoren.

Flertallet peker på at tilstrekkelig likviditet er viktig for at selskapet raskt skal kunne bli operativt. Flertallet legger til grunn at reduksjonen ikke vil gi negative konsekvenser for den operative driften av selskapet, grunnet omdisponeringer til selskapet ved årsskiftet 2016/2017.

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til Senterpartiets alternative budsjett hvor det foreslås å stanse opprettelsen av Jernbanedirektoratet, og isteden etablere en helintegrert jernbane. I den forbindelse er det kuttet 247 mill. kroner i overføringen til Jernbanedirektoratet.

Dette medlem viser og til at Senterpartiet i sitt alternative budsjett ikke reduserer baneavgiften på Gardermobanen, noe som øker inntektene med 10 mill. kroner.

3.23 Kap. 4356 Bane NOR SF-inntektskapittel

Komiteen viser til Prop. 1 S Tillegg 2 (2016–2017) som tar for seg strukturendringene i forbindelse med jernbanereformen. Jernbaneinfrastrukturforetaket SF blir Bane Nor AS, og settes i operativ drift fra 1. januar 2017. Komiteen viser til at proposisjonen tar for seg den fremtidige organiseringen av jernbanesektoren og således også strukturendringene i NSB AS. Det redegjøres videre for de ulike ansvarsforholdene de respektive selskap får, og hvordan samspillet mellom disse skal fungere. Videre registrerer komiteen at også personalmessige forhold ved deling av Jernbaneverket omtales. De budsjettmessige konsekvensene ved omstruktureringen fremgår av det fremlagte tillegget.

3.24 Kap. 1360 Kystverket

Det foreslås bevilget 2 579,4 mill. kroner til kap. 1360.

Komiteen vil peika på at Noreg har ei langstrekkt 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 og vedlikehaldsutgifter. Komiteen viser likevel 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 gods-transporten frå veg til sjø og bane der dette er føremålstenleg og kostnadseffektivt. Komiteen viser til at auka sjøtrafikk også kan bidra til betre trafikktryggleik på vegnettet. Komiteen merkar seg at framlagde forslag til løyvingar innan verkeområdet til Kystverket inneber at 86,3 pst. av planramma til Nasjonal transportplan med desse forslaga vil vera oppfylte for planperioden 2014–2017.

Medlemene i komiteen frå Arbeiderpartiet og Senterpartiet registrerer at det er fleire viktige farleis- og fiskerihamneprosjekt i Kystverket sitt handlingsprogram for 2014–2017 som ikkje vil få oppstart i løpet av denne NTP-perioden:

- Farleisprosjekta:
 - Nordleg innsegling, Bergen – Hordaland
 - Borg hamn, Røsvikrenna – Østfold
 - Innsegling Borg, del 2 – Østfold
 - Longyearbyen havn
- Fiskerihamneprojekta:
 - Fosnavåg – Møre og Romsdal
 - Årviksand, Skjervøy – Troms
 - Vannavalen, Karlsøy – Troms
 - Breivikbotn, Hasvik – Finnmark
 - Kamøyvær, Nordkapp – Finnmark
 - Gjerdsвика – Møre og Romsdal

Desse medlemene registrerer at trass i høge løyvingar innan samferdsleområdet, ligg regjeringa langt etter når det gjeld realisering av viktige og planlagde tiltak på kysten. Desse medlemene meiner at dette er ei alvorleg nedprioritering av kysten og det som vart vedteke i Nasjonal transportplan for perioden 2014–2023.

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.

Post 21 Spesielle driftsutgifter

Komiteen merkar seg at det her blir foreslått ei løyving på 40 mill. kroner til vidare miljøtiltak for U-864 utanfor Fedje, og at støttefyllinga som skal sikra baugseksjonen mot utrasing no må setja seg i halvtanna år før andre tiltak kan iverksetjast. Komiteen viser også til forslag til romartalsvedtak der Samferdselsdepartementet, i samband med akutt forureining, blir gitt fullmakt til å utgiftsføra inntil 70 mill. kroner pr. aksjon utover løyvinga, dersom det skulle bli naudsynt for å iverksetja tiltak utan opphald.

Komiteens flertall, medlemmene Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til at etter mange år med utredninger satte regjeringa endelig i gang tiltak for U-864 etter regjeringsskiftet. Første trinn i arbeidet med stabilisering av ubåten er ferdig. Midler til arbeidene med å etablere en støttefylling for U-864 ble bevilget i 2015. Flertallet viser vidare til at detaljprosjektering og anbudsprosess ble utført i 2015, og etableringen av støttefyllingen ble utført i 2016. Støttefyllingen må sette seg i halvannet år før ytterligere tiltak kan iverksettes. Flertallet viser til at fremdriften med arbeidet gjør at det ikke er behov for så stor bevilgning i 2017 som forutsatt. Flertallet viser til budsjettavtalen og reduserer

denne posten med 35 mill. kroner. Flertallet viser til at det er fortsatt 5 mill. kroner til miljøovervaking og vidare utredninger i 2017, og at reduksjonen vil ikke ha vesentlige konsekvenser for fremdriften i prosjektet.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet og Senterpartiet vil minna om at dei nåverande regjeringspartia både i sine komitémerknadar og forslag, og i tale og i TV-opptredenar, i si tid var svært kritiske til den førre regjeringa si handtering av saka, både når det gjaldt framdrift og metode. Det er nå ikkje mykje å kjenna igjen av korke retorikk eller handlingsretta politikk frå dei same partia.

Desse medlemene registrerer at regjeringa etter tre og eit halvt år har valgt å ikkje heva U-864 utanfor Fedje i Hordaland. Særleg merkar desse medlemene seg at dette er eit løftebrot frå Høgre og Framstegspartiet, og konstaterer at garantien frå desse partia i samband med stortingsvalet 2013 om straks å heva heile ubåtvraket var ein bløff.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til budsjettavtalen mellom Høyre, Fremskrittspartiet, Venstre og Kristelig Folkeparti og brev fra samferdselsministeren til komiteen av 6. desember 2016, hvor det i tillegg framkommer at framdriften gjør at det ikke vil være behov for 35 mill. kroner til formålet i 2017. På denne bakgrunn viser disse medlemmer til Arbeiderpartiets alternative budsjett hvor denne posten reduseres tilsvarende.

Post 30 Nyanlegg og større vedlikehald

Komiteen viser til at budsjettposten omfattar utbygging av hamner, farleier og navigasjonsinstallasjonar. Komiteen merkar seg at den foreslåtte løyvinga for 2017 er på 408,8 mill. kroner, medan posten for budsjettåret 2016 er på 553,2 mill. kroner.

Komiteen mener at utvidelse av leden inn til Farsund, Håøyflua er et viktig prosjekt. Det vil skape økt fremkommelighet og sikkerhet, og legge til rette for økt aktivitet i en landsdel som er sterkt preget av nedgangen i olje- og gassindustrien.

Komiteen mener utbedring av havnen og fergelemmen i Værøy kommune er nødvendig for å gi kommunen og fiskenæringen økt verdiskapning og næringsgrunnlag, i tillegg til at det er svært viktig for beredskap og forebygging av grunnberøringer. Komiteen mener utbedring av havnen og fergelemmen er viktig for næringsgrunnlaget i kommunen og regionen og ber regjeringa vurdere å følge opp dette prosjektet på egnet måte.

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

Disse medlemmer mener at ved større kommersiell og industriell aktivitet i Polhavet vil Longyearbyen måtte påregne å få økt betydning som base for rednings- og forurensningsberedskap, og som base for tilbud av maritime tjenester. I den sammenheng vil eksisterende kunnskap og kompetanse om arktisk teknologi og logistikk som finnes i ulike miljøer i Longyearbyen, kunne være en ressurs som kan videreutvikles. En økende maritim aktivitet i området vil også stille krav til en styrking av rednings- og beredskapsarbeidet på øygruppen og i tilstøtende havområder. Disse medlemmer viser til at utenriks- og forsvarskomiteen i Innst. 88 S (2016–2017) om Svalbard mener at regjeringen bør vurdere Longyearbyen som et nav for søk og redning i Arktis. Utenriks- og forsvarskomiteen viser til at Norge etter avtale med Canada, Danmark, Finland, Island, Russland, Sverige og USA har et betydelig ansvar for søk og redning i Arktis. Bakgrunnen for avtalen var en erkjennelse av at økt aktivitet og trafikk i Arktis krever styrking av redningssamarbeidet.

Disse medlemmer viser til at det er en akutt og prekær situasjon i Longyearbyen som følge av reduksjonen i prisen på kull. Disse medlemmer er opptatt av å bidra til ny aktivitet og å utvikle nye langsiktige muligheter Longyearbyen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet vil på denne bakgrunn forsere oppgradering og bygging av ny havneinfrastruktur i Longyearbyen, jf. Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023. Disse medlemmer viser til at kystverket har lagt frem en konseptvalgutredning for utvidelse av havnen i Longyearbyen. Disse medlemmer viser til sitt alternative budsjett hvor det er satt av 155 mill. kroner mer enn regjeringen til kap. 1360 post 30 Nyanlegg og større vedlikehold for 2017, og mener det innenfor denne rammen er rom for å komme i gang med utvikling av havnen i Longyearbyen.

Medlemene i komiteen fra Arbeiderpartiet merkar seg at regjeringa sitt forslag inneber ein reduksjon på 144,2 mill. kroner i høve til vedteke budsjett for inneverande år. Desse medlemene meiner at det er eit klart og dokumentert behov for å

halda oppe investeringane til hamne- og farleilstiltak, og viser til Arbeiderpartiet sitt alternative budsjettforslag, der denne posten er auka med 155 mill. kroner.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at Stortinget har vedtatt å legge ned Andøya flystasjon.

Disse medlemmer viser til at et flertall i utenriks- og forsvarskomiteen i Innst. 62 S (2016–2017) uttalte at

«Flertallet understreker i denne sammenhengen behovet for at regjeringen tar et helhetlig ansvar for å ivareta Andøy-samfunnet, for å i størst mulig grad redusere tap av arbeidsplasser og andre negative effekter av nedleggelsen. For å få til dette må det legges til rette for ekstraordinær statlig innsats og bevilges midler til gode og effektive omstillingsprogrammer, for å styrke næringslivet og bidra til etablering av nye arbeidsplasser på Andøya, slik at kommunen og regionen kan bygge opp en mer robust og variert næringsstruktur.»

Disse medlemmer støtter dette.

Disse medlemmer mener man snarest må komme i gang med dette. Disse medlemmer mener derfor man i 2017 skal igangsette utbedringer av Andenes havn, jf. Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023. Disse medlemmer viser til sitt alternative budsjett hvor det er satt av 25 mill. kroner til oppstart av arbeidet.

Komiteens medlemmer frå Arbeidarpartiet og Senterpartiet viser til at innseglinga til Florø for kort tid sidan blei utbeta til 16 meters djupne. Desse medlemene registrerer at det har skjedd store endringar i marknaden for reperasjon og ombygging av riggar. Desse medlemene fremmer følgjende forslag:

«Stortinget vil be regjeringa vurdere tiltak for å auka djupna til 20 meter i innseglinga i Florø Hamn, som er det som krevst for at verftsindustrien her skal ha konkurransekraft.»

Desse medlemene vil peika på at Borg Havn er svært viktig for næringslivet i Nedre Glomma-regionen og dermed også for strategien om å få meir varer over på kjøll. Farleiprojektet Borg Havn og Røsvikrenna er tidlegare omtalte i statsbudsjettet, også med investeringsmidlar. Desse medlemene viser til at det er påtrengande behov for vedlikeholdsmudring for å unngå at stadig fleire skip ikkje kan gå inn til Fredrikstad og Sarpsborg. Desse medlemene peikar på at Kystverket har arbeidd med dette prosjektet i mange år, og prosjektet burde vore klart for igangsetjing for lengst, og vil be om at regjeringa på eigna måte snarast kjem tilbake med

sak om korleis prosjekta Borg Havn Røsvikrenna og Innseiling Borg del 2 kan få ei rask realisering.

Desse medlemene ber om at det blir sett i gang planleggingsarbeid for å redusera tersklane i Ringdalsfjorden i Halden kommune.

SØR- OG VESTLANDSKYSTEN

Komiteen viser til nedgangen i petroleumsretta næringer langs Sør- og Vestlandskysten, og ber regjeringa vera spesielt merksam på om oppgraderingar eller nybygg av fiskerihavneanlegg kan gje ny marin næringsaktivitet der den maritime og petroleumsretta næringsaktiviteten har blitt redusert.

Komiteens medlemmer frå Arbeidarpartiet, Kristeleg Folkeparti og Senterpartiet vil som eit godt døme peika på det planlagde fiskerihavneprosjektet i Bømlo kommune i den svært oljeavhengige Sunnhordlandsregionen, og vil be om at det i komande NTP blir vurdert om dette prosjektet kan realiserast tidleg i planperioden.

Komiteens medlem fra Venstre viser til at Florø Hamn har et sterkt behov for utbedring, og mener det er viktig å sikre utgraving/utdyping av Florø havn fra 16 til 20 meters dybde. Dette medlem mener dette er et viktig tiltak for å sikre arbeidsplasser i Florø og omegn og omprioriterer derfor 40 mill. kroner fra tiltakspakken til kommuner på Sør- og Vestlandet til dette formålet. Dette medlem viser til Venstres alternative budsjett der det bevilges 82 mill. kroner til utbedring av Florø Hamn.

Post 34 Kompensasjon for bortfall av differensiert arbeidsgivaravgift

Komiteen viser til at løyvingane her skal gå til tiltak innan kystforvaltninga i dei tre nordlegaste fylka for å kompensera for auka arbeidsgjevaravgift frå 1. juli 2014. Komiteen merkar seg at heile den foreslåtte løyvinga på 88,5 mill. kroner skal nyttast til å betra innseglingstilhøva til kvartsittbrotet innerst i Leirpollen i Tana kommune.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til at prosjektet med utbedringen av innseilingen til Leirpollen er utfordrende på grunn av sårbare omgivelser og andre begrensende forhold. Flertallet er kjent med at det har tatt lengre tid enn forutsatt å få de nødvendige tillatelser, og fremdriften i prosjektet er derfor forsinket. Behovet for midler i 2017 er dermed redusert. Flertallet viser til svar fra statsråden av 6. desember 2016, og reduserer post 34 med 50 mill. kroner.

Post 45 Større utstyrsanskaffingar og vedlikehald

Komiteen viser til at løyvinga omfattar kjøp av produksjons- og anleggsmidlar til navigasjonsinfrastruktur, sjøtrafikksentralar, transportplanlegging, kystforvaltning, administrasjon, Kystverket sitt reiarlag, losordninga og beredskap mot akutt forureining. Komiteen merkar seg at løyvinga på 83,9 mill. kroner til bygging av Kystverket sitt fjerde multifunksjonsfartøy, inneber at fartøyet med dette er fullfinansiert.

Post 60 Tilskot til fiskerihavneanlegg

Komiteen viser til at løyvinga skal delfinansiera kommunale fiskerihavneanlegg etter søknad, og at det her kan innvilgast inntil 50 pst. i statleg støtte.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet ser med uro på at en rekke fiskerihavneprosjekter i Nord-Norge som ligger inne i Nasjonal transportplan 2014–2023, ligger an til å bli svært forsinket grunnet manglende oppfølging av planrammen. Disse medlemmer mener det er svært uheldig. Disse havnene er viktig infrastruktur for fiskerinæringa, og ved større forsinkelser vil det forhindre en fortsatt positiv vekst for denne næringa. Det er også flere prosjekter under utvikling, der prosessene er kommet langt, i et nært samspill med Kystverket. Disse medlemmer mener derfor at fiskerihavner må løftes betydelig i arbeidet med ny Nasjonal transportplan.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet viser til at ordninga på ein god måte stimulerer til lokal og regional utvikling. Desse medlemene viser til Arbeiderpartiet sitt alternative budsjett, der denne posten er auka med 20 mill. kroner.

Post 71 Tilskott til hamnesamarbeid

Komiteen viser til at denne tilskottsordninga blei oppretta frå budsjettåret 2015, og at den foreslåtte løyvinga er på 10,3 mill. kroner, som er det same som for inneverande år.

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Høyre, Framstegspartiet, Kristeleg Folkeparti og Venstre, er nøgde med at regjeringa følger opp Nasjonal Hamnestrategi og løyver 10,3 mill. kroner til ei tilskottsordning som skal stimulere til meir hamnesamarbeid. Fleirtalet merker seg at Arbeidarpartiet er kritisk også til denne ordninga, men ser ikkje at dei har andre framlegg. Ordninga vart oppretta i 2015, og det er derfor heilt naturleg at fleire av dei søknadane som vart løyvd i 2015, vart

utbetalt i 2016. Fleirtalet har forventningar til at dei søknadane som vert godkjend vil bidra til auka samarbeid og meir rasjonell hamnedrift i åra som kjem. Fleirtalet viser til høyringa, der Norsk Havneforening peika på at med dagens lovverk vil samanslåing av hamner i mange tilfelle utløyse dokumentavgift på eigedomane, som fører til at kostnadane ved samanslåing vil overgå innsparingane. Fleirtalet meiner det ikkje er tenleg at det skal utløyse dokumentavgift ved hamnesamanslåing, og vil be regjeringa om å vurdere korleis eit unntak kan utformast, med sikte på korleis dette vert praktisert for eksempelvis AS-kategorien.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet og Senterpartiet viser til rekneskap for 2015, der det bare blei nytta 2,3 mill. kroner til føremålet, trass i at budsjettposten var på 10 mill. kroner. Desse medlemene føreset at ordninga blir gjort så attraktiv og tilgjengeleg at dei avsette midlane reint faktisk går til auka hamnesamarbeid.

Komiteens medlem fra Senterpartiet mener at det fortsatt skal gis tilskudd til kommunale fiskerihavneanlegg over statsbudsjettet. Dette medlem viser til Senterpartiets alternative budsjett der post 60 tilskudd til fiskerihavneanlegg styrkes med 20 mill. kroner.

Post 72 Tilskot til overføring av gods frå veg til sjø

Komiteen registrerer at dette er ein ny budsjettpost til ei mellombels, treårig forsøksordning for tilbydarar av sjøtransporttenester som innrettar tenesta slik at ho blir konkurransedyktig mot vegtransport. Komiteen merkar seg at aktuelle stønadsmottakarar må utvikla nye transportkonsept som gjer sjøtransport meir attraktivt enn vegtransport på visse strekningar. Komiteen registrerer at ordninga har ei innretting der det er lagt opp til å kunna dekkja opp til 30 pst. av driftskostnadane eller opp til 10 pst. av investeringskostnadane.

Komiteen viser til at overføring av gods fra veg til sjø er viktig for å bedre framkommeligheten, øke transportsikkerheten på vegnettet og redusere transportsektorens samlede klima- og miljøpåvirkning. Dette flertallet viser til NTP Godsanalyse fra 2015, som viser overføringspotensialet for gods fra vei til andre transportformer. Her ble det identifisert at overføringspotensialet av gods fra vei til sjø og bane er 5–7 millioner tonn.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til at det i statsbudsjettet for 2017 opprettes en insentivordning som

har som formål å flytte mer av godstransporten over fra vei til sjø. Flertallet viser til budsjettenigheten mellom Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre der bevilgningen til ordningen økes med 52 mill. kroner til totalt 82 mill. kroner for 2017.

Flertallet har som ambisjon å flytte mer av godstransporten over fra vei til sjø, og viser i den forbindelse til Innst. 312 S (2015–2016) der ambisjoner om godsoverføring er konkretisert. Flertallet mener insentivordningen, der reder får et tilskudd for beviselig å flytte last fra land til sjø, er et godt virkemiddel for å styrke sjøveiens konkurransekraft og å kutte klimagassutslipp.

Flertallet viser til at den norske insentivordningen ble godkjent av ESA den 21. november. Flertallet vil understreke at ordningen bør innrettes slik at den blir mest mulig treffsikker. Det er da avgjørende at ordningen ikke blir konkurransevrikkende sjøtransporttilbyderne imellom. Videre mener flertallet at det må sikres at tilskuddet til rederi kommer vareeierne til gode gjennom et bedre tilbud og/eller lavere pris.

Flertallet vil peke på at det er avgjørende at ordningen er enkel å administrere og i liten grad påfører søkere en byrde gjennom omfattende søknadsprosesser og urimelige dokumentasjonskrav. Erfaringer fra tidligere, eksempelvis EUs Marco Polo program hvor også norske selskaper var invitert til å søke, har vist at omfattende søknadsprosesser og urimelige krav til dokumentasjon kan føre til at mange rederier vegrer seg for å søke eller heller ikke har ressurser til å gjennomføre en omfattende søknadsprosess.

Flertallet mener det er avgjørende at en slik ordning utformes slik at det er praktisk gjennomførbart for rederiene å søke.

Flertallet vil understreke viktigheten av at næringen og aktuelle organisasjoner involveres i prosessen med å utarbeide ordningen slik at den blir mest mulig treffsikker.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, viser til at dette svarer for over 20 pst. av transportarbeidet på vei. Videre viser Godsanalysen at dersom overføringspotensialet utnyttes fullt ut, vil én av tre lastebiler tas av veiene. I løpet av året vil det utgjøre 300 000 lastebiler mellom de store byene og over Svinesund. Dette flertallet viser til at veitransporten gir økt risiko for ulykker, skadde og drepte i trafikken. Samtidig fører den til økt luft og støyforurensning. Veitransporten gir økt slitasje på veinettet, og kapasitetsbehovet gir store kostnader til vedlikehold og investeringer i veinettet. Dette flertallet viser til at ett skip kan transportere lastevolumer som tilsva-

rer flere hundre trailere, og det forårsaker bare en brøkdel av utslippene. I tillegg gir veitransporten unødvendige køer og tidskostnader som svekker næringslivets konkurranseevne.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet viser til at det med regjeringa sitt budsjettforslag innan «Verkemiddel for godsoverføring» kun er 34,6 pst. NTP-oppfølging 2014–2017. Desse medlemene viser til Arbeidarpartiet sitt alternative budsjettforslag, der denne posten er auka med 53 mill. kroner.

Desse medlemene viser til Innst. 213 S (2014–2015) bygd på Dokument 8:40 S (2014–2015) og Dokument 8:41 S (2014–2015) frå høvesvis Kristelig Folkeparti og Arbeidarpartiet. Her ber Stortinget i vedtaksform regjeringa om å

«utrede en midlertidig tilskuddsordning for godsoverføring til bedrifter som velger å benytte sjøtransport fremfor landtransport og komme tilbake til Stortinget med dette på egnet måte.»

Desse medlemene er glade for at regjeringa endeleg vil iverksetja Stortinget sitt vedtak ved å setja i gang ei prøveordning med tilskotsordning for overføring av gods frå veg til sjø.

Desse medlemene viser også til komiteen si budsjethøyring, der det frå dei ulike maritime aktørane blei uttrykt glede over at det nå endeleg blir sett i verk ei prøveordning, men der det også klart blei påpeika at prøveordninga skulle kome i gang tidlegare, at det foreslegne beløpet er for lite til å kunna gje den ønska effekten, og der innrettinga i større grad burde gått mot vareeigarane.

Desse medlemene føreset at det i utprøvsperioden blir arbeidd med å dreia innrettinga meir inn mot vareeigarane.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til at Kristelig Folkeparti har fremmet, og fått vedtatt, en rekke forslag i Stortinget som vil bidra til godsoverføring fra vei til sjø. Dette medlem viser blant annet til representantforslag fra Kristelig Folkeparti om en nærskipfartsstrategi for å styrke nærskipfartens rammevilkår, jf. Dokument 8:45 S (2015–2016) og Innst. 312 S (2015–2016) hvor det ble flertall for å be regjeringen i budsjettet for 2017 komme med konkrete forslag som vil stimulere flere vareiere til å velge sjøveien. Dette medlem viser videre til representantforslag fra Kristelig Folkeparti om tiltak for å flytte mer gods-transport fra land til sjø, jf. Dokument 8:40 S (2014–2015), Innst. 213 S (2014–2015), hvor det ble flertall for forslaget fra Kristelig Folkeparti om å be regjeringen utrede en midlertidig tilskuddsordning for godsoverføring til bedrifter som velger å benytte sjø-

transport fremfor landtransport, og komme tilbake til Stortinget med dette på egnet måte. Dette medlem er glad for at regjeringen følger opp i budsjettforslaget for 2017 ved å etablere en ny tilskuddsordning for godsoverføring i tråd med forslaget fra Kristelig Folkeparti. Dette medlem mener imidlertid beløpet som var foreslått var for lavt, og viser til Kristelig Folkepartis alternative statsbudsjett hvor tiltaket tredobles med ytterligere 60 mill. kroner, utover regjeringens forslag.

Komiteens medlem fra Senterpartiet vil legge til rette for mer gods på sjø, og mener at nærskipfartsstrategien som ble lagt fram i tilknytning til Meld. St. 26 (2012–2013), i for liten grad er fulgt opp fra regjeringen. Dette medlem mener at nærskipfartsstrategien skal følges opp, og foreslår i Senterpartiets alternative budsjett at insentivordningen for godstransport til sjøs styrkes ytterligere. Til dette har Senterpartiet satt av 20 mill. kroner i sitt alternative budsjett.

3.25 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.

3.26 Kap. 1361 og 4361 Samfunnet Jan Mayen og Loran-C

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

Komiteen viser til at det foreslås bevilget 47,4 mill. kroner til driften av Samfunnet Jan Mayen og til utgifter i forbindelse med avviklingen av navigasjonssystemet Loran-C. Komiteen viser til at Loran-C på Jan Mayen, Bø, Berlevåg og Værlandet ble foreslått avviklet i tidligere budsjetter, med virkning fra 1. januar 2016, og at dette har fått komiteens enstemmige tilslutning. Komiteen er tilfreds med at norsk tilstedeværelse på Jan Mayen likevel opprettholdes, og støtter forslaget til bevilgning.

Komiteen viser videre til at det anslås inntekter på til sammen 5,7 mill. kroner i refusjoner for deler av felleskostnadene knyttet til Samfunnet Jan Mayen, herunder blant annet inntekter fra kioskdiriften på øysamfunnet.

3.27 Kap. 1370 Posttjenester

Komiteen viser til at det er foreslått å bevilge 272,2 mill. kroner. Bevilgningen omfatter 95,2 mill.

kroner til distribusjon av aviser i abonnement på lørdager på steder uten ordinært avisbudnett, og 177 mill. kroner til statlig kjøp av posttjenester.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, viser til Meld. St. 31 (2015–2016) Postsektoren i endring og Innst. 76 S (2016–2017), der et flertall sier at Stortinget skal ha egen sak dersom det vurderes færre en fem utleveringsdager.

Flertallet viser også til at det er en samlet komité som ber regjeringen finne gode alternative løsninger for sending av biologiske preparater, medisiner, aviser og forhåndsstemmer før én brevstrøm blir iverksatt, og at Stortinget orienteres om dette arbeidet i revidert budsjett for 2017 og statsbudsjettet for 2018.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet mener at det er viktig med et likeverdig posttilbud over hele landet.

Disse medlemmer viser til at det er lagt inn 95,3 mill. kroner til distribusjon av aviser på lørdager, og forventer at dette sikrer papiraviser på lørdager i hele landet, slik Stortinget la som en klar forutsetning ved behandlingen av Prop. 109 L (2014–2015), jf. Innst. 314 L (2014–2015).

Disse medlemmer viser videre til at Posten Norge AS mener selskapet har merkostnader knyttet til opprettholdelsen av to brevstrømmer på 234 mill. kroner og merkostnader knyttet til forpliktelsen til å tilby rekommanderte sendinger fra utlandet på 82 mill. kroner, totalt 316 mill. kroner som det ikke er kompensert for i budsjettet for 2017.

Disse medlemmer forutsetter at dette ikke må gå utover Posten Norge AS' omstillingsprosess i 2017, men at den skjer på en forsvarlig måte med tilstrekkelig tid for å finne gode løsninger for de ansatte som blir berørt.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet viser til at Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti foreslo at Stortinget også i fremtiden skal ha eiermelding om Posten Norge AS.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet er bekymret for endringen i Posten som regjeringen vil gjennomføre. Sammenslåingen av A- og B-post vil medføre lengre fremsendelsestid, noe som gir et redusert tilbud som spesielt merkes for sending av riksaviser. I tillegg er det knyttet stor usikkerhet rundt hvordan en skal sikre sending av biologisk prøvemateriale som trenger rask fremsendelse.

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til Senterpartiets alternative budsjett der en foreslår å øke det statlige kjøpet av posttjenester med 80 mill. kroner for å ivareta sending av riksdekkende aviser og biologisk prøvemateriale.

3.28 Kap. 1380 og 4380 Nasjonal kommunikasjonsmyndighet

Det foreslås bevilget 383,8 mill. kroner på kap. 1380. De to tilskuddsordningene på kapitlet er tilskudd til telesikkerhet og -beredskap (post 70) og tilskudd til bredbåndsutbygging (post 71).

Nasjonal kommunikasjonsmyndighets utgifter er i hovedsak forutsatt dekket ved gebyrinntekter, jf. kap. 4380 post 1.

Komiteen viser til at Nasjonal kommunikasjonsmyndighets hovedoppgaver er å føre tilsyn med markedene for post og elektronisk kommunikasjon og føre kontroll med at regelverket på området etterleves, samt utøve markeds kontroll av radio- og terminalutstyr og utføre løpende oppgaver i forbindelse med sikkerhet og beredskap på ekomarkedet.

Komiteen viser til at driften av Nasjonal kommunikasjonsmyndighet er selvfinansierende, med unntak av utgifter til drift av Radiostøykontrollen og utgifter til tilskuddsordningene. Komiteen vil understreke betydningen av at selvfinansierende tilsynsoppgaver må utføres så effektivt som mulig innenfor det lovverket tilsynet er satt til å håndheve.

Post 71 Tilskudd til bredbåndsutbygging

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til at bredbånd og effektive IKT-systemer er viktig og helt sentralt for innbyggere og næringsliv i hele landet, og derfor øker flertallet tilskuddet til bredbåndsutbygging med 45 mill. kroner, noe som blant annet vil bidra til å styrke næringsgrunnlaget i distriktene. Samlet utgjør det et tilskudd på 138,7 mill. kroner, noe som er 12,2 mill. kroner mer enn i 2016.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet viser til at tilskudd alene ikke gir de beste insentivene for kostnadseffektiv utbygging av bredbånd. Disse medlemmer mener Norge har gjort mye riktig ved å stimulere ekomaktørene til en massiv investering i denne typen infrastruktur, i motsetning til blant annet Sverige som i hovedsak har benyttet statlige midler, uten å klare å oppnå samme dekningsgrad og båndbredde som det man har i Norge. I 2015 ble det investert 8,6 mrd. kroner kommersielt i utbygging av ekinfrastruktur, opp fra 6,9 mrd. kroner i 2012. Disse medlemmer ser likevel at tilskudd kan bidra til å

realisere bredbåndutbyggingsprosjekter der hvor det ikke er kommersielt grunnlag. Det er viktig at de i størst mulig grad går til prosjekter der statlig tilskudd også stimulerer til økt innsats lokalt, slik at man får mest mulig ut av investeringene. I tillegg ønsker disse medlemmer å understreke viktigheten av at det også legges til rette for å utnytte eksisterende infrastruktur, og at transportnettet for digital kommunikasjon ses på helhetlig.

Disse medlemmer er glad for å se at regjeringen nå jobber frem tydelige mål og fjerner hindre for digital verdiskaping. Disse medlemmer 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.

Disse medlemmer understreker 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. Disse medlemmer 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 og Senterpartiet har merket seg at regjeringen også for 2017 har kuttet i bredbåndsbevilgningen. For 2017 kuttes det med om lag 33 mill. kroner til 93,7 mill. kroner.

Disse medlemmer er svært kritisk til dette kuttet, og vil understreke at tilgangen til digital infrastruktur er en grunnleggende infrastruktur som alle skal ha, og at dette er et viktig bidrag til vekst og satsing i hele landet.

Videre viser disse medlemmer til søknadssummen for 2016 på hele 466 mill. kroner, der bare 30 søkere av 102 søkere fikk innvilget sin søknad. Dette viser tydelig behovet for å øke rammen i årene fremover, for å unngå det «digitale klasseskillet» som i dag finnes mellom dem som har gode bredbåndsløsninger og dem som ikke har det.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til Arbeiderpartiets alternative budsjett og foreslår en økning på 106,3 mill. kroner til post 71 Tilskudd til bredbåndsutbygging, slik at total bevilgning er på 200 mill. kroner for 2017. Disse medlemmer viser til svar på budsjettsspørsmål nr. 658 og forventer at dette vil kunne gi om lag 15 000 husstander høyhastighets bredbånd i 2017.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til at bredbånd og effektive IKT-systemer er viktig og helt sentralt for innbyggere og næringsliv i hele landet. Dette medlem er skuffet over at regjeringen kutter i bevilgningene til bredbånd, og dette medlem viser til Kristelig Folkepartis alternative statsbudsjett det foreslås å øke bevilgningen til bredbånd med 50 mill. kroner for å styrke næringsgrunnlaget i distriktene.

Komiteens medlem fra Senterpartiet har med stor undring registrert at regjeringen i forslaget til statsbudsjett for 2017 foreslår å kutte bevilgningen, som bidrar til bedre bredbåndsdekning i områder hvor det kommersielle potensialet vurderes til å være for svakt, fra 126,5 mill. kroner til 93,7 mill. kroner. Dette medlem viser til Senterpartiets alternative budsjett for 2016 hvor det foreslås å styrke bevilgningen med 200 mill. kroner.

Komiteens medlem fra Venstre viser til at tilskuddsordning for bredbåndsutbygging skal sikre alle husstander i Norge et bredbåndstilbud av grunnleggende god kvalitet. Dette medlem mener at 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 bredbåndskapasiteten og mobildekningen i områder der markedet ikke fungerer godt nok, og vil reversere regjeringens kuttforslag til denne ordningen og øke denne satsingen. Dette medlem foreslår å øke denne bevilgningen med 56,3 mill. kroner utover fjorårets budsjett. Dette medlem viser til Venstres alternative budsjett der den samlede bevilgningen blir totalt 150 mill. kroner til dette formålet for 2017.

4. Kommunal- og moderniseringsdepartementet – IKT-politikk – Utdrag fra budsjettkapitler, samt komiteens merknader til disse

4.1 Kap. 541 IKT-politikk

Det foreslås bevilget 13,5 mill. kroner.

Bevilgningen på post 70 skal bidra til å nå hovedmålene for IKT-politikken.

Komiteen ser at innbyggernes forventning til digitale tjenester har endret seg raskt de senere år, og en god tilretteleggelse for samfunnsnyttig anvendelse av IKT og en høy grad av digital deltagelse i samfunnet er overordnet viktig.

Komiteen er opptatt av departementets ansvar for koordinering av regjeringens IKT-politikk. IKT-politikken griper på tvers av alle samfunnssektorer

og digitaliseringspotensialet for Norge er tett knyttet til hvorvidt man lykkes i å identifisere sektorovergripende utfordringer, og å initiere, koordinere og følge opp de tverrgående tiltak.

Komiteen har notert seg at arbeidet med en modernisering av offentlig sektor er godt i gang. Regjeringens budsjettforslag innebærer om lag 1,2 mrd. kroner til nye IKT- og digitaliseringstiltak i 2017. Komiteen ser positivt på at regjeringen foreslår blant annet å utvide medfinansieringsordningen for lønnsomme IKT-prosjekter, slik at det kan gis tilsagn om tilskudd for 112,5 mill. kroner i 2017. Komiteen ser det som viktig at regjeringen har iverksatt flere tiltak for å bedre styringen av statlige digitaliseringsprosjekter.

Komiteen vil peke på at Norge har flere ledende IKT- og teknologiforetak som kan bidra med høykvalitetsløsninger innenfor sine områder, og komiteen ser det som viktig at det legges til rette for en sterk, nyskapende og konkurransedyktig IKT-næring i Norge. Komiteen ser derfor positivt på at regjeringen iverksetter tiltak for styrket samordning av digitaliseringen i offentlig sektor, bedre tilgang på IKT-kompetanse og økt tilgang på offentlige data, samt en bedre informasjonsforvaltning i offentlig sektor.

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 samordnende 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 brukerretting av offentlig sektor.

Komiteen har merket seg at regjeringen våren 2016 la frem stortingsmeldingen Digital agenda for Norge – IKT for en enklere hverdag og økt produktivitet. Meldingen beskriver hvordan IKT kan benyttes for å forenkle, fornye og forbedre offentlig sektor og understøtte økt verdiskaping. Nasjonal plan for elektronisk kommunikasjon inngår som en selvstendig del av stortingsmeldingen. Komiteen imøteser løsninger som både sikrer tilgang over hele landet og som øker bredbåndshastigheten der bredbåndstilbudet i dag er for uforutsigbart. 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 deltakelse og kompetanse i befolkningen. Utviklingen har gått svært raskt, og det er viktig at myndighetene ser til at det ikke oppstår et klasseskille der noen blir stående

utenfor det digitale samfunn. Komiteen ser derfor svært positivt på tiltak som kan bidra til styrking av nødvendig digital basiskompetanse og ønsker i den sammenheng å trekke frem regjeringens tilskuddsordning for digital deltakelse og kompetanse som skal bidra til at eksterne aktører gir opplæring og kunnskapsheving hos innbyggere med lav digital deltakelse og kompetanse.

Komiteen ønsker også å påpeke at ny og bedre teknologi stadig gir nye muligheter og at utviklingen går raskt. IKT i samferdselssektoren benevnes som ITS – Intelligente transportsystemer. Komiteen ser positivt på regjeringens arbeid med en helhetlig gjennomgang av ITS, der ITS-loven er et viktig premiss for en god tilrettelegging for at ny teknologi og forskning skal kunne hjelpe oss til å nå definerte mål innen sikkerhet, framkommelighet, miljø og tilgjengelighet.

Komiteen har notert seg at regjeringen nå viser til at man ser på ITS som en naturlig del av planlegging og investeringsgrunnlag i samferdselsprosjekter.

4.2 Kap. 542 Internasjonalt IKT-samarbeid og utviklingsprogram

Det foreslås bevilget 37 mill. kroner.

Komiteen ser positivt på at regjeringen fremhever et mål om at norsk næringsliv og norske fagmiljøer drar nytte av den norske deltakelsen i EU-programmer, jf. regjeringens strategi for samarbeidet med EU 2014–2017 Norge i Europa.

Komiteen ser det som viktig at Norge er internasjonalt orientert og deltar i det europeiske samarbeidet på IKT-området. 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 Norge har deltatt i programmet CEF Digital siden juni 2014. Programmet implementerer og sørger for drift av en rekke grensekryssende digitale tjenester. Komiteen ser det som svært viktig at tjenestene forenkles og effektiviseres, og at det sikres en trygg utveksling av data mellom myndigheter, næringsliv og privatpersoner i Europa. 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.

5. Justis- og beredskapsdepartementet – Nødnett – Utdrag fra budsjett-kapitler, samt komiteens merknader til disse

5.1 Kap. 456 og kap. 3456 Direktoratet for nødkommunikasjon

Det foreslås bevilget 971,6 mill. kroner på kap. 456.

På kap. 3456 er det budsjettet med inntekter på 421,7 mill. kroner. Den foreslåtte bevilgningen nyttes til driftsutgifter og større utstyrsanskaffelser og vedlikehold for Direktoratet for nødkommunikasjon.

Komiteens merknader

Komiteen viser til at utgifter til avsluttende aktiviteter og investeringer knyttet til utbygging av trinn 2 av Nødnett gjennomføres i 2017, og at Nødnett går over i en mer ordinær driftsfase etter dette. Det er 103,48 årsverk i DNK pr. 31. august 2016.

Komiteen merker seg at kostnader til drift av sentral infrastruktur i Nødnett og driftsutgifter for tjenester og produkter som tilbys brukerne gjennom DNKs avtaler med leverandører i Nødnett, skal dekkes gjennom brukerbetaling i form av abonnementsinntekter og refusjoner. Komiteen merker seg videre at de frivillige organisasjonene i redningstjenesten som er brukere av Nødnett ikke blir krevd refusjon for driftsutgifter, og at deres andel på 2,5 mill. kroner vil bli finansiert over direktoratets driftsbevilgning.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, merker seg at regjeringen samler mer ansvar i Direktoratet for samfunnsikkerhet og beredskap (DSB) ved at ansvaret for nød- og beredskapskommunikasjon og Nødnett overføres fra Direktoratet for nødkommunikasjon (DNK) til DSB. Flertallet mener det er svært positivt at det kan tas ut synergieffekter for bedre samfunnsikkerhet som følge av omorganiseringen og at reduksjon av antall direktorater vil bidra til forenkling og avbyråkratisering. Etter planen skal endringen tre i kraft fra 1. mars 2017.

6. Forslag fra mindretall Rammeuavhengige forslag

Forslag fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Venstre:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen om at man fortsetter tidligere praksis med at nye tidtabeller på anbudsru-ter sendes på høring før de blir endelig bestemt.

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen utrede bruk av fleksibel veibruksavgift som varierer med geografisk plassering, utslippsintensitet i drivstoffet samt tidspunkt på døgnet.

Forslag 3

Stortinget ber regjeringen sørge for framdrift i planarbeidet for ny bru over Glomma på rv. 22 i Fet i Akershus (ny Glommakryssing) i tråd med intensjonene i Nasjonal transportplan 2014–2023.

Forslag fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet:

Forslag 4

Stortinget ber regjeringen jobbe videre med og finne en løsning for E6 Helgeland Nord i samarbeid med lokale myndigheter før man tar endelig avklaring til omfanget av utbyggingen og kostnadsrammen. Dette gjøres tidsnok til at man kan gjøre nødvendige reforhandlinger med entreprenør.

Forslag 5

Stortinget ber regjeringen legge til rette for at strekningen Turtnes–Øye på E16 i Vang i Valdres kan bygges sammen med strekningen Øye–Eidsbru.

Forslag 6

Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med sak om hvordan et fergeutskiftingsprogram kan utformes. Støtteordningen må være tidsavgrenset og rettet inn mot fylkeskommuner som faser ut eldre fossilt drevne ferger og bytter til elferger.

Forslag 7

Stortinget ber regjeringen sørge for nødvendige midler slik at anleggsarbeidene for elektrifisering av Trønderbanen og Meråkerbanen kan påbegynnes i 2017.

Forslag 8

Stortinget vil be regjeringa vurdere tiltak for å auka djupna til 20 meter i innseglinga i Florø Hamn, som er det som krevst for at verftsindustrien her skal ha konkurransekraft.

Forslag fra Arbeiderpartiet:*Forslag 9*

Stortinget ber regjeringen legge til rette for sammenhengende utbygging av E6 på hele strekningen Ringebu–Otta i Oppland.

Forslag 10

Stortinget ber regjeringen sørge for at 20 pst. rabatt på månedskort og årskort også skal gjelde for reisende på Gjøvikbanen.

7. Komiteens tilråding

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

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

vedtak:

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

På statsbudsjettet for 2017 bevilges under:

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
Utgifter				
456		Direktoratet for nødkommunikasjon		
	1	Driftsutgifter	211 578 000	
	21	Spesielle driftsutgifter – infrastruktur Nødnett	335 522 000	
	22	Spesielle driftsutgifter – tjenester og produkter	63 653 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	359 109 000	
541		IKT-politikk		
	22	Samordning av IKT-politikken, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 541, post 70</i>	7 117 000	
	70	Tilskudd til forvaltningsutvikling og samordning av IKT-politikken, <i>kan nyttes under kap. 541 post 22</i>	6 328 000	
542		Internasjonalt IKT-samarbeid og utviklingsprogram		
	1	Driftsutgifter	5 744 000	
	70	Tilskudd til internasjonale program, <i>kan overføres</i>	31 300 000	
1300		Samferdselsdepartementet		
	1	Driftsutgifter	187 379 000	
	21	Spesielle driftsutgifter – utredninger, modernisering av transportsektoren	12 727 000	
	30	Miljø-/oljevernbase i Lofoten/Vesterålen	17 000 000	
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	44 000 000	
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	60 900 000	
	72	Tilskudd til samferdselsberedskap	3 000 000	
	74	Tilskudd til Redningsselskapet	83 500 000	
1301		Forskning og utvikling mv.		
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	16 038 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
	50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	142 780 000	
1310		Flytransport		
	70	Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1311 post 71</i>	765 400 000	
1311		Tilskudd til regionale flyplasser		
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1310 post 70</i>	37 500 000	
1313		Luftfartstilsynet		
	1	Driftsutgifter	219 818 000	
1314		Statens havarikommisjon for transport		
	1	Driftsutgifter	71 909 000	
1320		Statens vegvesen		
	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>	11 477 894 000	
	29	Vederlag til OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	519 000 000	
	30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23, post 29, post 31 og post 72</i>	14 321 800 000	
	31	Skredsikring riksveger, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	609 000 000	
	34	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i>	277 900 000	
	35	Vegutbygging i Bjørvika, <i>kan overføres</i>	10 300 000	
	36	E16 over Filefjell, <i>kan overføres</i>	478 100 000	
	37	E6 vest for Alta, <i>kan overføres</i>	328 700 000	
	61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	170 700 000	
	62	Skredsikring fylkesveger, <i>kan overføres</i>	743 800 000	
	63	Tilskudd til gang- og sykkelveger, <i>kan overføres</i>	122 500 000	
	72	Kjøp av riksvegferjetjenester, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	1 143 900 000	
1321		Nye Veier AS		
	70	Tilskudd til Nye Veier AS	2 075 200 000	
	75	Tilskudd til egenkapital	1 000 000 000	
1323		Vegtilsyn		
	1	Driftsutgifter	20 750 000	
1330		Særskilte transporttiltak		
	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport, <i>kan overføres</i>	100 900 000	
	61	Belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. i byområdene, <i>kan overføres</i>	1 364 700 000	
	63	Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter, <i>kan overføres</i>	229 800 000	
	64	Belønningsmidler til bymiljøavtaler, <i>kan overføres</i>	211 000 000	
	70	Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen–Kirkenes	681 900 000	
	75	Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene	502 800 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
1352		Jernbanedirektoratet		
	1	Driftsutgifter	370 879 000	
	21	Spesielle driftsutgifter – planer og utredninger, <i>kan overføres, kan nyttes under post 72</i>	199 343 000	
	70	Kjøp av persontransport med tog, <i>kan overføres</i>	3 390 500 000	
	71	Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 72, post 73 og post 74</i>	7 121 899 000	
	72	Kjøp av infrastrukturtenester – planlegging av investeringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 71 og post 73</i>	1 697 000 000	
	73	Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 71, post 72 og post 74</i>	2 467 300 000	
	75	Tilskudd til kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i>	66 600 000	
	76	Merverdiavgift på kjøp av infrastrukturtenester, <i>kan overføres, kan nyttes under post 71, post 72, post 73 og post 75</i>	4 406 300 000	
1354		Statens jernbanetilsyn		
	1	Driftsutgifter	71 514 000	
	21	Spesielle driftsutgifter – tilsyn med tau- og kabelbaner og fornøyelsesinnretninger	19 751 000	
1356		Bane NOR SF		
	71	Tilskudd til omstilling	150 000 000	
	73	Kapitalinnskudd	6 416 000 000	
1360		Kystverket		
	1	Driftsutgifter, <i>kan nyttes under post 45</i>	1 706 272 000	
	21	Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres</i>	17 745 000	
	30	Nyanlegg og større vedlikehold, <i>kan overføres</i>	408 800 000	
	34	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i>	38 500 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 1</i>	217 000 000	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres</i>	60 500 000	
	71	Tilskudd til havnesamarbeid	10 300 000	
	72	Tilskudd for overføring av gods fra veg til sjø, <i>kan overføres</i>	82 000 000	
1361		Samfunnet Jan Mayen og Loran-C		
	1	Driftsutgifter	47 215 000	
1370		Posttjenester		
	70	Kjøp av post- og banktjenester	272 200 000	
1380		Nasjonale kommunikasjonsmyndighet		
	1	Driftsutgifter	194 900 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	15 000 000	
	70	Tilskudd til telesikkerhet og -beredskap, <i>kan overføres</i>	80 200 000	
	71	Tilskudd til bredbåndsutbygging, <i>kan overføres</i>	138 700 000	
		Totalt utgifter		68 739 364 000

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
Inntekter				
3456		Direktoratet for nødkommunikasjon		
	1	Abonnementsinntekter	316 318 000	
	2	Refusjoner driftsutgifter	40 253 000	
	3	Refusjoner spesielle driftsutgifter – tjenester og produkter ..	63 756 000	
	4	Refusjoner større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	445 000	
4300		Samferdselsdepartementet		
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet	2 592 000	
4313		Luftfartstilsynet		
	1	Gebyrinntekter	136 812 000	
4320		Statens vegvesen		
	1	Salgsinntekter m.m.	188 400 000	
	2	Diverse gebyrer	423 128 000	
	3	Refusjoner fra forsikringsselskaper	105 700 000	
4331		Infrastrukturfond		
	85	Avkastning infrastrukturfond	2 053 000 000	
4352		Jernbanedirektoratet		
	1	Innbetalinger til Norsk jernbaneskole og Norsk jernbane- museum	31 000 000	
4354		Statens jernbanetilsyn		
	1	Gebyrer for tilsyn med tau- og kabelbaner og fornøyelses- innretninger	13 959 000	
4360		Kystverket		
	2	Andre inntekter	11 700 000	
4361		Samfunnet Jan Mayen og Loran-C		
	7	Refusjoner og andre inntekter	5 700 000	
4380		Nasjonale kommunikasjonsmyndighet		
	1	Diverse gebyrer	600 000	
5619		Renter av lån til Avinor AS		
	80	Renter	50 300 000	
5624		Renter av Svinesundsforbindelsen AS		
	80	Renter	20 000 000	
		Totale inntekter		3 463 663 000

II

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Justis- og beredskapsdepartementet i 2017 kan:

1.

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
Kap. 456 post 1	Kap. 3456 post 2
Kap. 456 post 22	Kap. 3456 post 3
Kap. 456 post 45	Kap. 3456 post 4

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 2017 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. 1352 post 1	kap. 4352 post 1
kap. 1354 post 21	kap. 4354 post 1
kap. 1360 postene 1 og 45	kap. 4360 post 2 og kap. 5577 post 74
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:
- dekning av salgsomkostninger forbundet med salget
 - oppgradering og vedlikehold av fiskerihavner under kap. 1360 post 30.

IV

Fullmakt til overskridelse

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2017 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.

V

Tilsagnsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2017 kan gi tilsagn om tilskudd utover gitt bevilgning, men slik at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1352		Jernbanedirektoratet	
	74	Tilskudd til eksterne	1 340 mill. kroner
1360		Kystverket	
	72	Tilskudd for overføring av gods fra veg til sjø	60 mill. kroner

VI

Fullmakt til forskuttering

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2017 kan inngå avtaler om forskuttering av midler utover gitt bevilgning inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Ramme for samlede, løpende refusjonsforpliktelser
1320		Statens vegvesen	
	30, 31, 36 og 37	Investeringer, riksveg	3 500 mill. kroner

Forskutteringene skal refunderes uten kompensasjon for renter og prisstigning.

VII

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser for investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2017 kan:

1.

starte opp disse investeringsprosjektene:	innenfor en kostnadsramme på:
E39 Bjørset–Skei	846 mill. kroner
rv. 13 Vik–Vangsnes	668 mill. kroner

Fullmaktene gjelder også forpliktelser som inngås i senere budsjettår, innenfor kostnadsrammen for det enkelte prosjekt. Samferdselsdepartementet gis fullmakt til å prisjustere kostnadsrammen i senere år.

2. pådra forpliktelser som inngås i senere budsjettår, innenfor det enkelte prosjekts kostnadsramme for prosjekter som har startet opp før

2016 og er omtalt i Prop. 1 S. Samferdselsdepartementet gis fullmakt til å prisjustere kostnadsrammen i senere år.

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

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser
1320		Statens vegvesen	
	30, 31, 34, 36 og 37	Investeringer, riksveg	2 700 mill. kroner
1352		Jernbanedirektoratet	
	72	Planlegging nye prosjekter	1 250 mill. kroner
	73 og 75	Investeringer, jernbane	1 000 mill. kroner
1360		Kystverket	
	30	Investeringer	225 mill. kroner

VIII

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

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2017 kan forplikte staten for framtidige budsjettår ut over gitt bevilgning inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år
1320		Statens vegvesen		
	23 og 34	Drift og vedlikehold	6 600 mill. kroner	2 700 mill. kroner
1352		Jernbanedirektoratet		
	71 og 75	Drift og vedlikehold	6 000 mill. kroner	2 400 mill. kroner

IX

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for riksvegferjedriften

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2017 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 15 900 mill. kroner, og slik at forpliktelse som forfaller hvert år ikke overstiger 2 000 mill. kroner.

X

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser for Nye Veier AS

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2017 kan forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1321 Nye Veier AS, post 70 Tilskudd til Nye Veier AS, likevel slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 20 000 mill. kroner og årlige forpliktelser ikke overstiger 5 000 mill. kroner.

XI

Salg og bortfeste av fast eiendom

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2017 kan selge og bortfeste fast eiendom inntil en verdi av 50 mill. kroner i hvert enkelt tilfelle.

XII

Investeringsramme for transporttiltak i fylkene

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2017 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.

XIII

Oslopakke 3

Stortinget samtykker i at Fjellinjen AS får tillatelse til å øke takstene i Oslopakke 3 med 1 krone i tillegg til ordinær prisjustering av bompengetakstene. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå revidert avtale med Fjellinjen AS om dette.

XIV

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

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2017 for det togmateriellet som inngår i statens kjøp av persontransporttjenester med tog på kap. 1352 Jernbanedirektoratet, post 70 Kjøp av persontransport med tog, kan:

- gi en restverdigaranti for bokførte verdier på inntil 6 100 mill. kroner
- gi ytterligere restverdigaranti til oppgraderinger og nyinvesteringer innenfor en ramme på inntil 2 025 mill. kroner. Det legges til grunn 75 pst. restverdigaranti.

XV

Opprettelse av post uten bevilgning

Stortinget samtykker i at kap. 1352 Jernbanedirektoratet, post 74 Tilskudd til eksterne, opprettes i statsregnskapet for 2017 uten bevilgning.

XVI

Fullmakt til å aktivere driftskreditt til Bane NOR SF i statens kapitalregnskap

Stortinget samtykker i at driftskreditrammen til Bane NOR SF aktiveres i statens kapitalregnskap.

XVII

Overføringer til og fra reguleringsfondet

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2017 kan overføre inntil 10 mill. kroner til eller fra Nasjonal kommunikasjonsmyndighets reguleringsfond.

XVIII

Fastsettelse av bompengetakster

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet kan endre takster og rabatter i bompengeprojekter sammenlignet med det som lå til grunn i proposisjonene som er behandlet i Stortinget. Endringen skal være i samsvar med prinsippene for den nye tilskuddsordningen på kap. 1330 post 75, og de nye rutinene for håndtering av usikkerhet i bompengeprosesjoner.

XIX

Fullmakt til å aktivere tilskudd til foretakskapital til Bane NOR SF i statens kapitalregnskap

Stortinget samtykker i at tilskudd til foretakskapital til Bane NOR SF aktiveres i statens kapitalregnskap.

XX

Fullmakt til å regnskapsføre utgifter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2017 kan utgiftsføre uten bevilgning:

- tilskudd til driftsutgifter i interimfasen for vedlikeholdsselskap jernbane under kap. 1357 Togvedlikeholdsselskap, post 70 Tilskudd til drift,
- tilskudd til driftsutgifter i interimfasen for materiellselskap jernbane under kap. 1358 Togmateriellselskap jernbane, post 70 Tilskudd til drift,
- tilskudd til driftsutgifter i interimfasen for salg- og billetteringsselskap under kap. 1359 Salgs- og billetteringsselskap, post 70 Tilskudd til drift,
- mot tilsvarende innsparing av bevilgningen i 2017 under kap. 1352 Jernbanedirektoratet, post 1 Driftsutgifter.

XXI

Stortinget samtykker i at:

1. Jernbaneverket, unntatt den delen som skal videreføres av Jernbanedirektoratet, omdannes til statsforetaket Bane NOR SF, ved at eiendeler, rettigheter og forpliktelser overføres til foretaket som tingsinnskudd i forbindelse med oppkapitalisering av Bane NOR SF.
2. Kongen i statsråd gis fullmakt til å fastsette endelig fordeling av bevilgningene til kjøp av infrastrukturtenester – investeringer og kapitalinnskudd på kap. 1352 post 73 og kap. 1356 post 73. Den endelige fordelingen og foretakskapitalen fastsettes på grunnlag av bekreftet tingsinnskudd.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 8. desember 2016

Nikolai Astrup

leder og ordf. for kap. 1331, 1361, 4331 og 4361

Torill Eidsheim

ordf. for kap. 541, 542, 1314 og 1320 post 36

Hans Fredrik Grøvan

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

Nils Aage Jegstad

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

Tor André Johnsen

ordf. for kap. 1320 postene 23, 26 og 61, kap. 1323, og kap. 1330 post 75

Kjell-Idar Juvik

ordf. for kap. 1313 og 4313

Åse Michaelsen

ordf. for kap. 1310, 1311, 1321, 4312 og 5619

Sverre Myrli

ordf. for kap. 1352, 1354, 1356 4352 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 1330 post 63

Magne Rommetveit

ordf. for kap. 1330 post 70 og kap. 1360

Eirik Sivertsen

ordf. for kap. 1320 post 29

Morten Stordalen

ordf. for kap. 1300, 4300 og 4356

Karianne O. Tung

ordf. for kap. 1320 post 30