



Innst. 129 S

(2016–2017)

Innstilling til Stortinget frå transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 31 S (2016–2017)

Innstilling frå transport- og kommunikasjonskomiteen om Endringar i statsbudsjettet 2016 under Samferdselsdepartementet

Til Stortinget

1. Samandrag

1.1 Programkategori 21.10 Administrasjon

Kap. 1300 Samferdselsdepartementet

POST 1 DRIFTSUTGIFTER

For å dekkje inn forslaget om å auke løyvinga på kap. 1300, post 21 Spesielle driftsutgifter – utgreiingar, modernisering av transportsektoren, foreslår departementet å redusere løyvinga på kap. 1300, post 1 Driftsutgifter, med 1,1 mill. kroner.

POST 21 SPESIELLE DRIFTSUTGIFTER – UTGREIINGAR, MODERNISERING AV TRANSPORTSEKTOREN

Samferdselsdepartementet foreslår å auke løyvinga på kap. 1300, post 21 Spesielle driftsutgifter – utgreiingar, modernisering av transportsektoren, med 1,1 mill. kroner.

POST 30 MILJØ-/OLJEVERNBASE I LOFOTEN/ VESTERÅLEN

Samferdselsdepartementet foreslår å redusere løyvinga på kap. 1300, post 30 Miljø-/oljevernbase i Lofoten/Vesterålen, med 11,1 mill. kroner.

1.2 Programkategori 21.20 Luftfartsformål

Kap. 1314 Statens havarikommisjon for transport

POST 1 DRIFTSUTGIFTER

Departementet foreslår å auke løyvinga til Statens havarikommisjon for transport for å dekkje ekstraordinære utgifter i samband med helikopterulykka på Turøy, med i alt 7,3 mill. kroner. Vidare orienterer regjeringa om at ein i Samferdselsdepartementet i 2017 vil starte arbeidet med ein tenestekonsepsjonsmodell på Haugesund lufthamn.

1.3 Programkategori 21.30 Vegformål

Kap. 1320 Statens vegvesen

POST 23 DRIFT OG VEDLIKEHALD AV RIKSVEGAR, TRAFIKANT- OG KØYRETØYTILSYN M.M.

Departementet foreslår å auke post 23 med 50 mill. kroner til å dekkje utgifter i samband med ei rekke andre hendingar.

I 2016 er det budsjettert med utgifter til å administrere kjøp av riksvegferjetenester på post 72 Kjøp av riksvegferjetenester, med 30 mill. kroner. Departementet foreslår at desse utgiftene blir ført på post 23.

På grunn av endra inntektsoverslag på kap. 4320, post 1 Salsinntekter m.m. og post 2 Diverse gebyr, foreslår departementet å auke løyvinga på post 23 med 162,7 mill. kroner, jf. omtale under kap. 4320 postane 1 og 2.

I alt foreslår departementet å auke løyvinga på kap. 1320 Statens vegvesen, post 23 Drift og vedlikehald av riksveggar, trafikant- og køyretøytilsyn m.m., med i alt 242,7 mill. kroner.

POST 72 KJØP AV RIKSVEGFERJETENESTER

Departementet foreslår å redusere løyvinga på kap. 1320, post 70 Kjøp av riksvegferjetenester, med 30 mill. kroner på grunn av reduserte utgifter.

Kap. 4320 Statens vegvesen

POST 1 SALSINNTEKTER M.M.

Departementet foreslår å auke løyvinga på kap. 4320, post 1 Salsinntekter m.m., med 20 mill. kroner på grunn av at inntektene vil bli høgare enn budsjettet.

POST 2 DIVERSE GEBYR

Departementet foreslår å auke løyvinga på kap. 4320, post 2 Diverse gebyr, med 142,7 mill. kroner, på grunn av auka etterspørsel etter nye førarkort i 2016.

Fullmakt til å forplikte staten ut over budsjettåret for investeringsprosjekt ikkje omtalt med kostnadsramme

Samferdselsdepartementet har i 2016 fullmakt til å forplikte staten ut over løyvinga for framtidige budsjettår for investeringsprosjekt på riksveg som ikkje er omtalte med kostnadsramme overfor Stortinget, men slik at ramma for gamle og nye plikter ikkje blir høgare enn 4,8 mrd. kroner, jf. Prop. 1 S (2015–2016) og Innst. 13 S (2015–2016). Ein gjennomgang viser at det er behov for å auke ramma for pliktene til 6,5 mrd. kroner fordi bindingar knytt til tunneltiltak blei vurderte for lågt da fullmakta blei fastsett, jf. forslag til romartalsvedtak. Dei auka pliktene er allereie påløpt.

1.4 Programkategori 21.40 Særskilde transporttiltak

Tilføying av stikkord på kap. 1330 post 63

Departementet foreslår at stikkordet «kan overførast» blir føydd til post 63 Særskilt tilskot til store kollektivprosjekt.

1.5 Programkategori 21.50 Jernbaneformål

Kap. 1350 Jernbaneverket

POST 23 DRIFT OG VEDLIKEHALD

Prognosane viser at Jernbaneverket vil få eit meirforbruk på post 23 Drift og vedlikehald samanlikna med løyvinga for 2016 på i alt 592 mill. kroner. Samferdselsdepartementet foreslår å auke løyvinga på kap. 1350, post 23 Drift og vedlikehald, med 592 mill. kroner. Auken blir foreslått dekt inn ved å redusere kap. 1350, post 30 Investeringar i linja.

POST 30 INVESTERINGAR I LINJA

Fleire av dei store investeringsprosjekta får lågare framdrift enn lagt til grunn i statsbudsjettet for 2016. Prognosane viser eit mindreforbruk på post 30 i 2016 på i alt 744 mill. kroner. Det blir òg mindre utbetalingar enn føreset i 2016 på grunn av utsette arbeid på kapasitetsaukande tiltak og i planlegginga av nye prosjekt. Ein del av mindreforbruket i 2016 er forplikta og gir auka utgifter i 2017 for å halde rasjonell framdrift. For å dekkje inn den foreslåtte auken på kap. 1350 post 23, foreslår departementet å redusere løyvinga på kap. 1350, post 30 Investeringar i linja, med i alt 592 mill. kroner.

Kap. 1351 Persontransport med tog

POST 70 KJØP AV PERSONTRANSPORT MED TOG

Departementet foreslår å redusere løyvinga på kap. 1351 post 70 med 226,5 mill. kroner på grunn av mindreforbruk, redusert vederlag for NSB og endra trafikkinntekter for 2015.

Departementet gir her ei orientering om kvalitetssikring av utbygginga på strekninga Arna–Bergen. Det er gjennomført ei ny ekstern kvalitetssikring av to delprosjekt. I kvalitetssikringsrapporten blir det m.a. tilrådd ei felles kostnadsramme på 6 981 mill. 2016-kroner og ei felles styringsramme på 6 134 mill. 2016-kroner for dei to delprosjekta.

1.6 Programkategori 21.60 Kystforvaltning

Kap. 1360 Kystverket

POST 21 SPESIELLE DRIFTSUTGIFTER

Departementet foreslår å redusere løyvinga på kap. 1360, post 21 Spesielle driftsutgifter, med 28 mill. kroner.

Kap. 1361 Samfunnet Jan Mayen og Loran-C

POST 1 DRIFTSUTGIFTER

Departementet foreslår å redusere løyvinga på kap. 1361, post 1 Driftsutgifter, med 6 mill. kroner. Grunnen til dette er mindreforbruk i 2016.

Kap. 5577 Sektoravgifter under Samferdselsdepartementet

POST 74 SEKTORAVGIFTER KYSTVERKET

Departementet foreslår å auke løyvinga på kap. 5577, post 74 Sektoravgifter Kystverket med i alt 45,1 mill. kroner.

Bestilling av nytt fartøy til Kystverket

På grunn av strengare miljøkrav og prisauke er bestillinga av nytt fartøy blitt forseinka. Kostnadene til bygginga, inkludert kostnadsauke, blir dekt ved

overføring av midlar frå 2016 og med midlar sett av i budsjettframlegget for 2017.

1.7 Post- og telekommunikasjonar

Kap. 1380 Nasjonal kommunikasjonsmyndighet

POST 1 DRIFTSUTGIFTER

Samferdselsdepartementet foreslår å auke løyvinga på kap. 1380, post 1 Driftsutgifter, med 850 000 kroner, jf. omtale under kap. 1380, post 71 Tilskot til breibandsutbygging.

POST 71 TILSKOT TIL BREIBANDSUTBYGGING

Samferdselsdepartementet foreslår derfor å redusere løyvinga på kap. 1380, post 71 Tilskot til breibandsutbygging, med 850 000 kroner. Årsaka er feilpostering i budsjettet for 2016.

Kap. 4370 Posttenester (nytt)

POST 70 TILBAKEBETALING POST- OG BANKTENESTER

Samferdselsdepartementet foreslår å løyve 160,9 mill. kroner på kap. 4370, post 70 Tilbakebetaling post- og banktenester, som følgje av eit lågare behov på posten enn berekna.

Kap. 4380 Nasjonal kommunikasjonsmyndighet

POST 1 DIVERSE GEBYR

Departementet foreslår å auke løyvinga på kap. 4380, post 1 Diverse gebyr, med 2,1 mill. kroner, som følgje av tildeling til Nkom i samband med lønnsoppgjeret for 2016.

2. Merknader frå komiteen

Komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Kjell-Idar Juvik, Sverre Myrli, Magne Rommetveit, Eirik Sivertsen og Karianne O. Tung, frå Høgre, leiaren Nikolai Astrup, Torill Eidsheim, Nils Aage Jegstad og Helge Orten, frå Framstegspartiet, Tor André Johnsen, Åse Michaelsen og Morten Stordalen, frå Kristeleg Folkeparti, Hans Fredrik Grøvan, fra Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, og frå Venstre, Abid Q. Raja, merker seg dei endringane i løyvingar som er foreslått under programkategoriane 21.10 Administrasjon, 21.20 Luftfartsformål, 21.30 Vegformål, 21.40 Særskilde transporttiltak, 21.50 Jernbaneformål, 21.60 Kystforvaltning og 22.10 Post- og telekommunikasjonar, samt omtale av nokre saker. Komiteen sluttar seg til dei foreslåtte endringane.

2.1 Programkategori 21.10 Administrasjon

Komiteen viser til at det i 2015 vart oppretta eit eige prosjekt som jobbar med reformer innan transportsektoren, mellom anna jernbanereforma. Komiteen merker seg at løyvinga til post 21 – utgreiingar, modernisering av transportsektoren spesielle driftsutgifter – er auka med 1,1 mill. kroner, og at dette er dekt inn gjennom ein reduksjon av løyvinga på post 1 Driftsutgifter med tilsvarende beløp.

Komiteen viser til at det på post 30 Miljø-/oljevernbase i Lofoten/Vesterålen er løyvd 21,1 mill. kroner for 2016, men at behovet er lågare enn budsjettet og at løyvinga er redusert med 11,1 mill. kroner.

2.2 Programkategori 21.20 Luftfartsformål

Komiteen merker seg at kostnadane til Statens havarikommisjon for transport er høgare enn i eit normalår som følgje av helikopterulykka på Turøy utanfor Bergen 29. april 2016. Kostnadane i samband med undersøkinga er rekna til 9,5 mill. kroner, og den delen som havarikommisjonen skal dekke, utgjør 7,3 mill. kroner. Løyvinga på kap. 1314 post 1 blir auka tilsvarende.

Komiteen viser til at regjeringa i Sundvolden-erklæringa ønskjer å legge til rette for at kommunar og private kan delta i utviklinga på og rundt flyplassar. Komiteen viser vidare til at Haugesund lufthamn, Karmøy i dag blir eigd og drive av Avinor, men at det lokale selskapet Lufthavnutbygging AS i fleire år har drive med marknadsføring av Haugalandområdet og arbeid for fleire utanlandsruter på lufthamna. Komiteen merker seg at Samferdselsdepartementet i 2017 vil starte arbeidet med ein tenestekonsesjonsmodell på Haugesund lufthamn, som inneber at Avinor held fram med å eige lufthamna, medan heile drifta blir sett ut til andre aktørar enn Avinor etter ein anbodskonkurranse. Komiteen merker seg vidare at tenestekonsesjonshavaren vil stå fritt til å fastsetje lufthamnavgiftene, styre den kommersielle drifta samt ha det fulle ansvaret for drift og vedlikehald. Det årlege vederlaget for bruk av lufthamna skal fastsetjast av Samferdselsdepartementet. Komiteen merker seg at regjeringa ikkje legg opp til å endre Avinor-modellen, og at det ikkje er aktuelt å utvide ordninga til andre lufthamner.

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Høgre, Framstegspartiet, Kristeleg Folkeparti og Venstre, syner til at desse partia før regjeringsskiftet i 2013 var samde om at auka samarbeid med private i drifta av norske lufthamner ville vere eit gode, og at det er god grunn til å prøve ut ulike modellar for offentleg-privat samarbeid og konkurranseutsetjing der det er hensiktsmessig, jf. mellom anna Innst. 450 S (2012–2013). Fleirtalet

er difor tilfreds med at regjeringa følger opp desse partia sin politikk før 2013 og legg opp til å starte arbeidet med ein tenestekonsesjonsmodell for Haugesund lufthamn. Fleirtalet meiner at den modellen som har vore vald for Haugesund lufthamn til no har bidrege til å styrkje Noreg som reiselivsnasjon og har avlasta investeringsbudsjettet til Avinor AS.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet er tilfreds med at regjeringa ikke legger opp til å endre Avinor-modellen, og at det ikke er aktuelt å utvide ordningen til andre lufthavner. Disse medlemmer mener det er viktig at man også i fremtiden har et godt lufthavnettt i hele landet, og vil understreke viktigheten av at man viderefører Avinor-modellen.

Disse medlemmer mener at lufthavner, tårn og navigasjonsutstyr er grunnleggende infrastruktur på linje med vei og bane, og at det er avgjørende at man sikrer seg at disse drives med stort fokus på sikkerhet.

Disse medlemmer mener videre 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.

2.3 Programkategori 21.30 Vegformål

Kap. 1320/4320 Statens vegvesen

Komiteen merkar seg at kostnader i høve uver, jord- og steinskred og brann i Måbøtunnelen har ført til store skadar og at løyvinga på post 23 blir auka med 50 mill. kroner.

Komiteen registrerer at utgifter til å administrere kjøp av riksvegfergetenester er ført på post 72, men at slike utgifter skal førast på post 23. Komiteen merkar seg at løyvinga på post 72 blir redusert med 30 mill. kroner, og at løyvinga på post 23 vert auka tilsvarende.

Komiteen viser til at salsinntekter og gebyr er auka i høve budsjettet med 20 mill. kroner og 142,7 mill. kroner, mellom anna fordi etterspørselen etter å fornye førarkort har auka i 2016. Samla beløp på 162,7 mill. kroner vert nytta til å auke post 23 Drift og vedlikehald av riksvegar, trafikant- og køyretøytilsyn. Komiteen merkar seg at samla auke i post 23 blir 242,7 mill. kroner.

Komiteen viser til Samferdselsdepartementets gjennomgang av behovet for å kunne forplikte staten for investeringsprosjekt på riksveg som ikkje er omtalt med kostnadsramme utover løyvingane for framtidige budsjettår, og at det er behov for å auke ramma for pliktene frå 4,8 mrd. kroner til 6,5 mrd. kroner fordi bindingar knytt til tunneltiltak vart vurdert for lågt då fullmakta vart fastsett. Komiteen slutter

seg til departementets vurderingar, jf. romertallsvedtak II.

2.4 Programkategori 21.40 Særskilde transporttiltak

Komiteen viser til at det for 2015 og 2016 er eit krav for utbetaling av statlege midlar til Fornebubanen at det blir inngått ein bymiljøavtale for Oslo og Akershus. Komiteen merkar seg at ein slik avtale ikkje er inngått enno, og at stikkordet «kan overførast» blir føydd til post 63 Særskilt tilskot til store kollektivprosjekt, jf. romertallsvedtak III.

2.5 Programkategori 21.50 Jernbaneformål

Kap. 1350 Jernbaneverket

Komiteen registrerer at Jernbaneverket vil få eit meirforbruk på post 23 Drift og vedlikehald på i alt 592 mill. kroner samanlikna med løyvinga for 2016. Meirforbruket gjeld 475 mill. til fornying, 50 mill. i utgifter til jernbanereforma, utgifter til opprydding etter hendingar og påkøyring av dyr med 40 mill. kroner og ein auke i korrektivt vedlikehald med 27 mill. kroner. Komiteen merkar seg at nokre investeringsprosjekt har lågare framdrift enn føresett i budsjettet for 2016. I tillegg har utgiftene blitt mindre enn føresett for nokre prosjekt. Komiteen viser til at løyvinga på kap. 1350, post 30 Investeringar i linja vert redusert med kr 592 mill., og at løyvinga på kap. 1350, post 23 Drift og vedlikehald vert auka med tilsvarende beløp. Komiteen er opptatt av at prosjekta held god framdrift. Når føresetnadane likevel har endra seg som vist til i proposisjonen, er komiteen fornøgd med at Samferdselsdepartementet har prioritert fornyingstiltak og ytterlegare reduksjon av vedlikehaldsetterslepet.

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Høgre, Framstegspartiet, Kristeleg Folkeparti og Venstre, syner til at vedlikehaldsetterslepet på jernbaneinfrastruktur har bygd seg opp over fleire år, og syner til at i perioden 2005–2013 auka etterslepet med om lag ein mrd. kroner i året, trass i at det i same periode var oppslag på oppslag i media som dokumenterte tilstanden til jernbanenettet, og at jernbanedirektøren sjølv uttalte at jernbanenettet stod i fare for å bryte saman. Fleirtalet meiner dette er en uholdbar situasjon, og at det derfor er viktig å setje i verk tiltak for å redusere etterslepet. Fleirtalet syner til at budsjettavtalen mellom samarbeidspartia i 2014 langt på veg stansa veksten i forfall, mens avtalane om 2015- og 2016-budsjettet reduserte forfallet med nær ein mrd. kroner. Fleirtalet ser at det har vore redusert framdrift i nokre jernbaneprojekt, men er svært positive til at ubrukte løyvingar vert flytta innanfor sektoren og over til jernbanevedlikehald. Fleirtalet syner til at auka

løyvingar, fleire avgangar og betre organisering av sektoren er dei fire samarbeidspartia si løysing for å gjere jernbanen til eit konkurransedyktig og attraktivt tilbod for dei reisande.

Fleirtalet viser vidare til at samferdselsministeren i svar på spørsmål datert 6. desember 2016, gir ein detaljert oversikt over årsakene til at det er eit mindreforbruk på post 30. Fleirtalet merkar seg at dette er normale avvik og tilpassingar som kan oppstå i gjennomføringa av denne type prosjekt, og at ein del av mindreforbruket dreier seg om endringar i betalingsplan, tvist om sluttoppgjær og faktisk lågare utgifter på fleire prosjekt.

Fleirtalet viser til at berre ein del av mindreforbruket har direkte påverking på anleggsmarknaden, samstundes som midlane har blitt omprioritert til drift og vedlikehald, som bidrar til ny aktivitet. Fleirtalet vil i tillegg påpeike at den auka aktiviteten i jernbanesektoren dei siste åra har gitt auka aktivitet også i anleggsbransjen, og at dette har positiv effekt både for enkeltbedrifter og bransjen som heilskap.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet merker seg et uvanlig høyt mindreforbruk på post 30 for 2016. Mindreforbruket på 744 mill. kroner er på nærmere 13 pst. av total bevilgning på denne posten for 2016. Det er grunn til å stille spørsmål ved om grunnlaget Stortinget fikk presentert for 2016-budsjettet, var godt nok eller om styringen av midlene og de interne prosessene i 2016 har vært gode nok. Selv om store deler av midlene er blitt brukt til økt drift og vedlikehold, noe som isolert sett er bra, er dette et betydelig brudd på de forutsetninger Stortinget la for jernbanebudsjettet for 2016. Videre påpekes det at avviket er så stort at det synes åpenbart at avviket må ha vært kjent i lang tid. Siden det i statsrådens svarbrev til komiteen av 6. november 2016 pekes på at investeringer skyves fram til 2017 og senere, mens vedlikehold som er gjennomført i 2016 var planlagt gjort i 2017, framstår dette som opplysninger som burde vært tydeligere kommunisert til Stortinget i forbindelse med arbeidet med statsbudsjettet for 2017.

Disse medlemmer vil også påpeke at selv om det er bra at vedlikeholdsetterslepet med dette er redusert, fører dette til betydelige svingninger og uforutsigbarhet i anleggsmarkedet fra år til år. Det er denne typen svingninger anleggsmarkedet har vært opptatt av at skal bli redusert. Dette er negativt for disse bedriftenes mulighet til å planlegge og skalere sin virksomhet, samtidig som det potensielt påvirker kostnaden staten må betale for oppgavene som utføres.

Kvalitetssikring av Bergen–Arna

Komiteen merkar seg at det i omtalen av prosjektet Arna–Bergen i Prop. 1 S (2016–2017) går fram at det er sett i gang ei ny ekstern kvalitetssikring av delprosjekta Arna–Fløen (Ulriken tunnel) og Bergen stasjon–Fløen. Den eksterne kvalitetssikringa er gjennomført, og det blir tilrådd ei felles kostnadsramme på 6 981 mill. kroner og ei felles styringsramme på 6 134 mill. kroner for dei to delprosjekta. Komiteen merkar seg vidare at det i kvalitetssikringsrapporten blir gitt fleire tilrådingar om prosjektstyring og potensielle forenklingar på Bergen stasjon–Fløen, og at Samferdselsdepartementet og Jernbaneverket vil sjå nærmare på dei tilrådde forenklingane og kome tilbake til saka på eigna måte.

Komiteens fleirtal, medlemene frå Høgre, Framstegspartiet, Kristeleg Folkeparti og Venstre, viser til at det allereie i statsbudsjettet for 2016 blei orientert om at det var utfordringar knytt til prosjektet Fløen–Arna, og at nye analyser viste at risikoen og omfanget av prosjektet har vore undervurdert. Fleirtalet viser til at det, som ein konsekvens av dette, har blitt gjennomført ei ny ekstern kvalitetssikring. I kvalitetssikringsrapporten blir det tilrådd ei felles kostnadsramme for Arna–Fløen og Bergen stasjon–Fløen på 6 981 mill. kroner. Fleirtalet er opptatt av at desse prosjekta blir gjennomført på ein kostnadseffektiv og rasjonell måte, samstundes som det i minst mogleg grad går ut over passasjerane. Fleirtalet er fornøgd med at statsråden har ei tett oppfølging av desse prosjekta og vil kome tilbake til Stortinget med ei tilråding på eigna måte so raskt det let seg gjere.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at det først etter en rekke artikler i Bergens Tidende høsten 2016, og etter gjentatte spørsmål fra Arbeiderpartiet til statsråden, gis en konkret orientering til Stortinget om de nye kostnadsanslagene mv. I Bergens Tidende kommer det fram at Jernbaneverket allerede i brev av 3. juli 2015 informerte statsråden om konkrete tall med estimer for betydelige kostnadsøkninger på begge delparsellene. I statsbudsjettet for 2016 ble det orientert om en forventet kostnadsøkning, uten å referere til hvilke beløp det var snakk om, og heller ikke hvilke konsekvenser kostnadsøkningene ville ha for gjennomføringen av prosjektene. For prosjektet Fløen–Arna ble det varslet om at kostnaden lå an til å være høyere enn kostnadsrammen Stortinget har gitt fullmakt til å operere innenfor (3 344 mill. kroner, i 2017-kroner). Det ble videre orientert om at det ville bli gjennomført ny ekstern kvalitetssikring av kostnadsgrunnlaget (KS2). I budsjettproposisjonen for 2017 er det

heller ikke opplyst om størrelsen på kostnadsøkningene, men vist til den da pågående KS2.

Det opplyses i Prop. 31 S (2016–2017) om at regjeringen først senere vil legge fram en egen sak for Stortinget med forslag til ny kostnadsramme. KS2-konsulentene anbefaler en ny kostnadsramme for Arna–Fløen som er om lag 1,1 mrd. kroner høyere enn det Stortinget tidligere har gitt fullmakt til. Videre går det fram at konsulentene har gitt anbefalinger om forenklinger i prosjektene og i prosjektgjennomføringen, blant annet at det kan være aktuelt å stenge Bergen stasjon i inntil 8 måneder. Bergens Tidende har beregnet at dette vil berøre 2 millioner reisende.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet stiller spørsmål ved hvorfor det har tatt nærmere halvannet år fra statsråden ble varslet om konkrete kostnadsøknings til Stortinget ble orientert om størrelsen på de nye anslagene. Prosjektene er om lag doblet i kostnad, et utfall statsråden skal ha blitt orientert om allerede i nevnte brev fra Jernbaneverket. Dette er sentrale opplysninger Stortinget burde ha hatt i arbeidet med budsjettet for både 2016 og 2017. Prosjektet Arna–Fløen har videre hatt en utdatert kostnadsramme fra Stortinget i svært lang tid. Disse medlemmer er også kritiske til at statsråden vurderer å stenge Bergen stasjon i opptil 8 måneder. Det må finnes løsninger som ikke går ut over de reisende i et slikt omfang.

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

«Stortinget ber regjeringen raskt komme tilbake med en grundig og helhetlig gjennomgang av jernbaneprosjektet Bergen–Arna, herunder nye kostnadsanslag for prosjektet.»

«Stortinget ber regjeringen sørge for at jernbaneprosjektet Bergen–Arna gjennomføres på en slik måte at stengingen av Bergen stasjon begrenses til et minimum, slik at ulempene for de reisende blir minst mulig.»

Kap. 1351 Persontransport med tog

Komiteen viser til at departementet forventar eit mindreforbruk i kap. 1351, post 70 Kjøp av persontransport med tog, og foreslår å redusere løyvinga med 226,5 mill. kroner. Det samla mindreforbruket er berekna til 301,5 mill. kroner, medan 75 mill. kroner vil dekkje eventuelle krav i avtalane med togselskapa, som mellom anna kompensasjon for trafikkvvik og alternativ transport, og variabelt vederlag på Gjøvikbana.

2.6 Programkategori 21.60 Kystforvaltning

Kap. 1360 Kystverket

Komiteen merkar seg at etablering av støttefylling for U-864 utanfor Fedje i Hordaland vart gjennomført i 2016 og utgiftene dekt ved overførte midlar frå 2015. Sidan støttefyllinga vart etablert i 2016, vil det ikkje vere aktuelt med ytterlegare tiltak før i 2017 og løyvinga på kap. 1360, post 21 Spesielle driftsutgifter vert redusert med 28 mill. kroner.

Kap. 1361 Samfunnet Jan Mayen og Loran-C

Komiteen registrerer at arbeidet med å rigge ned master og anna utstyr knytt til Loran-C er mellomtids stansa til det er vurdert om det er nokon som kan bruke infrastrukturen, og at løyvinga er redusert med 6 mill. kroner.

Kap. 5577 Sektoravgifter under Samferdselsdepartementet

POST 74 SEKTORAVGIFTER KYSTVERKET

Komiteen registrerer at post 74 Sektoravgifter Kystverket blir auka med i alt 45,1 mill. kroner som følge av lønnsoppgjeret for 2016 og ei justering av ramma for losavgifter.

Komiteen merker seg at bestilling av nytt fartøy til Kystverket er noko forsinka grunna strengare miljøkrav og prisauke, og at avtale om å byggje det nye fartøyet vil bli signert innan utgangen av 2016 med overlevering i 2018.

2.7 Post og telekommunikasjonar

Kap. 1380 Nasjonal kommunikasjonsmyndighet

Komiteen merker seg at utgifter til å administrere tilskot til breibandsutbygging var ført på post 71, og at dette blir korrigert ved at løyvinga på denne posten vert redusert med 850 000 kroner og løyvinga på post 1 Driftsutgifter vert auka tilsvarende.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet mener det er viktig at tilskuddsmidlene i sin helhet går til tilskudd og ikke til administrasjon av ordningen.

Kap. 4370 Posttenester

Komiteen merkar seg at etterrekningsmodellen viser eit faktisk behov for kjøp av bank- og posttenester i 2015 på 260 mill. kroner, noko som er 158 mill. kroner mindre enn det som vart løyvd i 2015. Komiteen merkar seg vidare at Posten Norge AS skal betale tilbake overkompensasjonen med renter, og at løyvinga på post 70 Tilbakebetaling av post- og banktenester vert auka med 160,9 mill. kroner.

Kap. 4380 Nasjonal kommunikasjonsmyndighet

Komiteen registrerer at Nasjonal kommunikasjonsmyndighet i hovudsak er sjølvfinansierande og at gebyrinntektene må aukast med 2,1 mill. kroner som følge av lønnsoppgjeret.

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen sørge for at jernbane-prosjektet Bergen–Arna gjennomføres på en slik måte at stengingen av Bergen stasjon begrenses til et minimum, slik at ulempene for de reisende blir minst mulig.

3. Forslag frå mindretal**Forslag fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Venstre:****Forslag 1**

Stortinget ber regjeringen raskt komme tilbake med en grundig og helhetlig gjennomgang av jernbane-prosjektet Bergen–Arna, herunder nye kostnadsanslag for prosjektet.

4. Tilråding frå komiteen

Tilrådinga frå komiteen vert fremma av ein samla komité.

Komiteen syner til proposisjonen og merkna-dene, og rår Stortinget til å gjere slikt

vedtak:

I

I statsbudsjettet for 2016 blir det gjort følgjande endringar:

Kap.	Post	Formål	Kroner
		Utgifter	
1300		Samferdselsdepartementet	
	1	Driftsutgifter, blir redusert med frå kr 175 783 000 til kr 174 683 000	1 100 000
	21	Spesielle driftsutgifter – utgreiingar, modernisering av transportsektoren, blir auka med frå 24 276 000 til kr 25 376 000	1 100 000
	30	Miljø-/oljevernbase i Lofoten/Vesterålen, blir redusert med frå kr 21 100 000 til kr 10 000 000	11 100 000
1314		Statens havarikommisjon for transport	
	1	Driftsutgifter, blir auka med frå kr 64 204 000 til kr 71 504 000	7 300 000
1320		Statens vegvesen	
	23	Drift og vedlikehald av riksvegar, trafikant- og køyretøytilsyn m.m., <i>kan overførast, kan nyttast under post 29, post 30, post 31 og post 72,</i> blir auka med frå kr 10 527 030 000 til kr 10 769 730 000	242 700 000
	72	Kjøp av riksvegferjetenester, <i>kan overførast, kan nyttast under post 23 og post 30,</i> blir redusert med frå kr 954 300 000 til kr 924 300 000	30 000 000
1350		Jernbaneverket	
	23	Drift og vedlikehald, <i>kan overførast, kan nyttast under post 30,</i> blir auka med frå kr 8 187 594 000 til kr 8 779 594 000	592 000 000
	30	Investeringar i linja, <i>kan overførast, kan nyttast under post 23,</i> blir redusert med frå kr 5 856 600 000 til kr 5 264 600 000	592 000 000

Kap.	Post	Formål	Kroner
1351		Persontransport med tog	
	70	Kjøp av persontransport med tog, <i>kan overføres</i> , blir redusert med frå kr 3 249 900 000 til kr 3 023 400 000	226 500 000
1360		Kystverket	
	21	Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres</i> , blir redusert med frå kr 36 736 000 til kr 8 736 000	28 000 000
1361		Samfunnet Jan Mayen og Loran-C	
	1	Driftsutgifter, blir redusert med frå kr 62 093 000 til kr 56 093 000	6 000 000
1380		Nasjonal kommunikasjonsmyndighet	
	1	Driftsutgifter, blir auka med frå kr 170 697 000 til kr 171 547 000	850 000
	71	Tilskot til breibandsutbygging, <i>kan overføres</i> , blir redusert med frå kr 126 500 000 til kr 125 650 000	850 000
Inntekter			
4320		Statens vegvesen	
	1	Salsinntekter m.m., blir auka med frå kr 183 300 000 til kr 203 300 000	20 000 000
	2	Diverse gebyr, blir auka med frå kr 357 300 000 til kr 500 000 000	142 700 000
4370 (NY)		Posttenester	
	70	Tilbakebetaling post- og banktenester, blir løyvd med frå kr 177 876 000 til kr 179 997 000	160 900 000
4380		Nasjonal kommunikasjonsmyndighet	
	1	Diverse gebyr, blir auka med frå kr 177 876 000 til kr 179 997 000	2 121 000
5577		Sektoravgifter under Samferdselsdepartementet	
	74	Sektoravgifter Kystverket, blir auka med frå kr 749 000 000 til kr 794 100 000	45 100 000

*Fullmakter til å forplikte staten utover
gitt løyvingar*

II

Stortinget samtykkjer i at Samferdselsdepartementet i 2016 kan forplikte staten for framtidige budsjettår ut over gitt løyving på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveginvesteringar, post 31 Skredsikring riksveggar, post 34 Kompensasjon for auka arbeidsgivaravgift, post 36 E16 over Filefjell og post 37 E6 Vest for Alta, for investeringsprosjekt som

ikkje er omtalte med kostnadsramme overfor Stortinget, likevel slik at samla ramme for gamle og nye plikter ikkje blir høgare enn 6 500 mill. kroner.

Andre fullmakter

III

Tilføying av stikkord

Stortinget samtykkjer i at Samferdselsdepartementet i 2016 kan føye til stikkordet «kan overføres» på kap. 1330 Særskilde transporttiltak, post

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 12. desember 2016

Nikolai Astrup

leder

Helge Orten

ordfører

