



STORTINGET

Innst. 13 S

(2023–2024)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen
om bevilgninger på statsbudsjettet for 2024,
kapitler under Samferdselsdepartementet,
Digitaliserings- og forvaltningsdepartementet
og Nærings- og fiskeridepartementet (rammeområde 17)

Prop. 1 S (2023–2024)
og Prop. 1 S Tillegg 2 (2023–2024)

Innhold

Side

| | | |
|-----------|--|----|
| 1. | Innledning | 1 |
| 1.1 | Oversikt over budsjettforslaget..... | 1 |
| 2. | Komiteens hovedprioriteringer for rammeområde 17 | 5 |
| 2.1 | Stortingets vedtak for rammeområde 17 og oppsummering av forslag..... | 5 |
| 2.2 | Generelle merknader fra komiteen..... | 9 |
| 2.2.1 | Generelle merknader fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti..... | 9 |
| 2.2.2 | Generelle merknader fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet..... | 10 |
| 2.2.3 | Generelle merknader fra Høyre..... | 10 |
| 2.2.4 | Generelle merknader fra Fremskrittspartiet..... | 12 |
| 2.2.5 | Generelle merknader fra Sosialistisk Venstreparti..... | 15 |
| 2.2.6 | Generelle merknader fra Venstre..... | 18 |
| 3. | Samferdselsdepartementet – budsjettkapitler og komiteens merknader til disse | 19 |
| 3.1 | Kap. 1300 og kap. 4300 Samferdselsdepartementet..... | 19 |
| 3.1.1 | Post 1 Driftsutgifter..... | 20 |
| 3.1.2 | Post 70 Tilskudd til internasjonale organisasjoner..... | 20 |
| 3.1.3 | Post 71 Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv..... | 20 |
| 3.2 | Kap. 1301 Forskning og utvikling mv..... | 20 |
| 3.2.1 | Post 21 Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv. | 21 |
| 3.2.2 | Post 50 Norges forskningsråd mv., <i>kan overføres</i> | 21 |
| 3.2.3 | Post 70 Pilotprosjekter for utslippsfrie anleggsplasser..... | 21 |
| 3.3 | Kap. 1310 Flytransport..... | 21 |
| 3.3.1 | Post 70 Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan overføres</i> | 21 |
| 3.4 | Kap. 4312 Avinor..... | 21 |
| 3.5 | Kap. 1313 Luftfartstilsynet..... | 22 |
| 3.5.1 | Post 1 Driftsutgifter..... | 22 |
| 3.6 | Kap. 4313 Luftfartstilsynet..... | 22 |
| 3.6.1 | Post 1 Gebyrinntekter..... | 22 |
| 3.7 | Kap. 1314 Statens havarikommisjon..... | 22 |
| 3.7.1 | Post 1 Driftsutgifter..... | 22 |
| 3.8 | Kap. 1315 Tilskudd til Avinor AS..... | 22 |
| 3.8.1 | Post 71 Tilskudd til pålagte oppgaver, <i>kan overføres</i> | 22 |
| 3.9 | Kap. 1320 Statens vegvesen..... | 23 |
| 3.9.1 | Post 1 Driftsutgifter..... | 23 |
| 3.9.2 | Post 22 Drift og vedlikehold av riksveier, <i>kan overføres, kan nyttes under post 29 og post 30</i> | 23 |
| 3.9.3 | Post 28 Trafikant- og kjøretøytilsyn, <i>kan overføres</i> | 24 |
| 3.9.4 | Post 29 OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i> | 24 |
| 3.9.5 | Post 30 Riksveiinvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 22 og post 29 og kap. 1332 post 66</i> | 24 |
| 3.9.14 | Post 61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene..... | 27 |
| 3.9.15 | Post 64 Utbedring på fylkesveier for tømmertransport, <i>kan overføres</i> | 27 |
| 3.9.16 | Post 65 Tilskudd til fylkesveier, <i>kan overføres</i> | 27 |
| 3.9.17 | Post 66 Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljøer, <i>kan overføres</i> | 27 |
| 3.9.18 | Post 72 Tilskudd til riksveiferjedriften, <i>kan overføres</i> | 27 |
| 3.9.19 | Post 73 Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene..... | 28 |
| 3.10 | Kap. 4320 Statens vegvesen..... | 28 |
| 3.10.1 | Post 4 Billettinntekter fra riksveiferjedriften..... | 28 |
| 3.11 | Kap. 1321 Nye Veier AS..... | 28 |
| 3.11.1 | Post 70 Tilskudd til Nye Veier AS..... | 28 |

| | Side |
|-----------|--|
| 3.12 | Kap. 1323 Vegtilsynet..... 29 |
| 3.12.1 | Post 1 Driftsutgifter 29 |
| 3.13 | Kap. 1330 Særskilte transporttiltak..... 29 |
| 3.13.1 | Post 60 Utvidet TT-ordning for brukere med særskilte behov, <i>kan overføres</i> 29 |
| 3.13.2 | Post 77 Kjøp av tjenester fra Entur AS..... 29 |
| 3.14 | Kap. 1332 Transport i byområder mv..... 30 |
| 3.14.1 | Post 66 Tilskudd til byområder, <i>kan overføres</i> 30 |
| 3.15 | Kap. 1352 Jernbanedirektoratet..... 31 |
| 3.15.1 | Post 1 Driftsutgifter 31 |
| 3.15.2 | Post 21 Spesielle driftsutgifter – utredninger, <i>kan overføres</i> 31 |
| 3.15.3 | Post 70 Kjøp av persontransport med tog, <i>kan overføres, kan nyttes under post 71</i> 31 |
| 3.15.4 | Post 71 Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold, <i>kan nyttes under post 70</i> 31 |
| 3.15.5 | Post 73 Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer, <i>kan nyttes under post 74</i> 32 |
| 3.15.6 | Post 74 Tilskudd til togmateriell mv., <i>kan overføres</i> 32 |
| 3.15.7 | Post 75 Tilskudd til godsoverføring fra vei til jernbane 32 |
| 3.15.8 | Post 76 Tilskudd til kulturminner i jernbanesektoren 33 |
| 3.15.9 | Post 77 Tilskudd til godstogselskaper etter ekstremværet Hans, <i>kan overføres</i> 33 |
| 3.16 | Kap. 4352 Jernbanedirektoratet..... 33 |
| 3.16.1 | Post 1 Diverse inntekter 33 |
| 3.17 | Kap. 1354 Statens jernbanetilsyn..... 33 |
| 3.17.1 | Post 1 Driftsutgifter 33 |
| 3.18 | Kap. 4354 Statens jernbanetilsyn..... 33 |
| 3.18.1 | Post 1 Gebyrer for tilsyn med tau- og kabelbaner og fornøylesinnretninger..... 33 |
| 3.19 | Kap. 1370 Posttjenester 33 |
| 3.19.1 | Post 70 Kjøp av posttjenester, <i>kan overføres</i> 33 |
| 3.20 | Kap. 5619 Renter av lån til Avinor AS..... 33 |
| 3.20.1 | Post 80 Renter..... 33 |
| 4. | Nærings- og fiskeridepartementet – havn og kyst. Budsjettkapitler og komiteens merknader til disse 34 |
| 4.1 | Kap. 916 Kystverket 34 |
| 4.1.1 | Post 30 Nyanlegg og større vedlikehold, <i>kan overføres</i> 34 |
| 5. | Digitaliserings- og forvaltningsdepartementet – IKT-politikk. Budsjettkapitler og komiteens merknader til disse..... 34 |
| 5.1 | Kap. 1541 IT- og ekompolitikk..... 34 |
| 5.1.1 | Post 22 Utvikling, gjennomføring og samordning av IT- og ekompolitikken, <i>kan overføres, kan nyttes under post 70</i> 34 |
| 5.1.2 | Post 60 Bredbåndsutbygging 34 |
| 5.1.3 | Post 70 Forvaltningsutvikling, IT- og ekompolitikk, <i>kan nyttes under post 22</i> 35 |
| 5.2 | Kap. 1542 Internasjonalt samarbeid 35 |
| 5.2.1 | Post 1 Driftsutgifter 35 |
| 5.2.2 | Post 70 Internasjonale program, <i>kan overføres</i> 35 |
| 5.3 | Kap. 4542 Internasjonalt samarbeid 35 |
| 5.3.1 | Post 1 Refusjon fra Utenriksdepartementet..... 35 |
| 5.4 | Kap. 1543 Nasjonal kommunikasjonsmyndighet..... 36 |
| 5.4.1 | Post 1 Driftsutgifter, <i>kan overføres</i> 36 |
| 5.4.2 | Post 45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i> 36 |
| 5.4.3 | Post 70 Telesikkerhet og -beredskap, <i>kan overføres</i> 36 |
| 6. | Oppfølging av anmodningsvedtak..... 36 |
| 7. | Forslag fra mindretall..... 36 |
| 8. | Komiteens tilråding..... 37 |



STORTINGET

Innst. 13 S

(2023–2024)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 1 S (2023–2024) og Prop. 1 S Tillegg 2 (2023–2024)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2024, kapitler under Samferdselsdepartementet, Digitaliserings- og forvaltningsdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet (rammeområde 17)

Til Stortinget

1. Innledning

1.1 Oversikt over budsjettforslaget

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Jone Blikra, Tom Einar Karlsen og Marte Mjøs Persen, fra Høyre, Liv Kari Eskeland, Trond Helleland og Erlend Larsen, fra Senterpartiet, lederen Sigbjørn Gjelsvik, Geir Adelsten Iversen og Geir Inge Lien, fra Fremskrittspartiet, Morten Stordalen og Frank Edvard Sve, fra Sosialistisk Venstreparti, Mona Fagerås, og fra Venstre, André N. Skjelstad, viser til at rammeområde 17 på statsbudsjettet for 2024 omfatter inntekts- og utgiftskapitler under Samferdselsdepartementet, Digitaliserings- og forvaltningsdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet. Videre viser komiteen til Prop. 1 S Tillegg 2 (2023–2024) pkt. 2. Endringene foreslått i Prop. 1 S Tillegg 2 (2023–2024) på

rammeområde 17 er innarbeidet i det følgende. Komiteen viser til at den avholdt muntlig høring i saken 18. og 19. oktober 2023. Komiteen viser videre til rettelser fra samferdselsministeren av 7. november 2023. Brevet følger som vedlegg til denne innstillingen.

Tabellen nedenfor viser budsjettforslaget i Prop. 1 S (2023–2024) og Prop. 1 S Tillegg 1 og 2 (2023–2024) fra regjeringen for rammeområde 17.

Oversikt over budsjettkapitler og poster i rammeområde 17

Det vises til budsjettkapitler tildelt transport- og kommunikasjonskomiteen, jf. Innst. 1 S (2023–2024) fra Stortingets presidentskap om fordeling til komiteene av rammeområder med budsjettkapitler og utkast til romertallsvedtak vedrørende forslaget til statsbudsjett for 2024. 90-poster blir behandlet av finanskomiteen utenfor rammesystemet.

Fordeling av saksordførerskap er vedtatt i komiteens møte 24. oktober 2023.

Komiteen viser videre til at det kun er de kapitlene og postene hvor komiteen har merknader, som er omtalt i innstillingens pkt. 3, 4 og 5. På øvrige poster viser komiteen til omtalen i Prop. 1 S (2023–2024), jf. Prop. 1 S Tillegg 2 (2023–2024).

| Kap. | Post Formål | Prop. 1 S (2023–2024) med Tillegg 1 og 2 |
|---|--|---|
| Utgifter | | |
| <i>Nærings- og fiskeridepartementet</i> | | |
| 916 | Kystverket | |
| | 1 Driftsutgifter, <i>kan nyttes under post 45</i> | 1 155 600 000 |
| | 21 Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres</i> | 36 100 000 |
| | 22 Driftsutgifter brukerfinansierte tjenester, <i>kan overføres, kan nyttes under post 46</i> | 1 050 434 000 |
| | 30 Nyanlegg og større vedlikehold, <i>kan overføres</i> | 903 778 000 |
| | 45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 1</i> | 191 479 000 |
| | 46 Større utstyrsanskaffelser og brukerfinansierte tjenester, <i>kan overføres, kan nyttes under post 22</i> | 21 329 000 |
| | 60 Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres</i> | 77 492 000 |
| | 71 Tilskudd til effektive og miljøvennlige havner, <i>kan overføres</i> | 123 950 000 |
| <i>Samferdselsdepartementet</i> | | |
| 1300 | Samferdselsdepartementet | |
| | 1 Driftsutgifter..... | 182 900 000 |
| | 70 Tilskudd til internasjonale organisasjoner..... | 37 000 000 |
| | 71 Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv. | 81 800 000 |
| 1301 | Forskning og utvikling mv. | |
| | 21 Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv. | 11 900 000 |
| | 50 Norges forskningsråd mv., <i>kan overføres</i> | 145 200 000 |
| | 70 Pilotprosjekter for utslippsfrie anleggsplasser..... | 30 000 000 |
| 1310 | Flytransport | |
| | 70 Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan overføres</i> | 1 934 600 000 |
| 1313 | Luftfartstilsynet | |
| | 1 Driftsutgifter..... | 305 500 000 |
| 1314 | Statens havarikommisjon | |
| | 1 Driftsutgifter..... | 99 000 000 |
| 1315 | Tilskudd til Avinor AS | |
| | 71 Tilskudd til pålagte oppgaver, <i>kan overføres</i> | 2 887 300 000 |
| 1320 | Statens vegvesen | |
| | 1 Driftsutgifter..... | 4 566 100 000 |
| | 22 Drift og vedlikehold av riksveier, <i>kan overføres, kan nyttes under post 29 og post 30</i> | 9 720 700 000 |
| | 28 Trafikant- og kjøretøytilsyn, <i>kan overføres</i> | 2 429 600 000 |
| | 29 OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i> | 4 619 000 000 |
| | 30 Riksveiinvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 22 og post 29 og kap. 1332, post 66</i> | 10 349 700 000 |
| | 61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene | 376 000 000 |
| | 64 Utbedring på fylkesveier for tømmertransport, <i>kan overføres</i> | 22 400 000 |
| | 65 Tilskudd til fylkesveier, <i>kan overføres</i> | 415 300 000 |
| | 66 Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljøer, <i>kan overføres</i> | 23 600 000 |
| | 72 Tilskudd til riksveiferjedriften, <i>kan overføres</i> | 3 284 000 000 |
| | 73 Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene..... | 740 000 000 |
| 1321 | Nye Veier AS | |
| | 70 Tilskudd til Nye Veier AS | 6 507 700 000 |
| 1323 | Vegtilsynet | |
| | 1 Driftsutgifter..... | 20 400 000 |

| | | Prop. 1 S (2023–2024) med Tillegg 1 og 2 |
|--|--|---|
| Kap. | Post Formål | |
| 1330 | Særskilte transporttiltak | |
| | 60 Utvidet TT-ordning for brukere med særskilte behov, <i>kan overføres</i> | 337 400 000 |
| | 70 Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen–Kirkenes | 1 240 300 000 |
| | 76 Reiseplanlegger og elektronisk billettering <i>kan overføres</i> | 138 100 000 |
| | 77 Kjøp av tjenester fra Entur AS..... | 21 300 000 |
| | 78 Tettere samarbeid om data..... | 32 300 000 |
| 1332 | Transport i byområder mv. | |
| | 63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter, <i>kan overføres</i> | 2 571 500 000 |
| | 66 Tilskudd til byområder, <i>kan overføres</i> | 3 877 900 000 |
| 1352 | Jernbanedirektoratet | |
| | 1 Driftsutgifter..... | 386 400 000 |
| | 21 Spesielle driftsutgifter – utredninger, <i>kan overføres</i> | 144 200 000 |
| | 70 Kjøp av persontransport med tog, <i>kan overføres, kan nyttes under post 71</i> | 5 368 800 000 |
| | 71 Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold, <i>kan nyttes under post 70</i> | 8 630 100 000 |
| | 73 Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer, <i>kan nyttes under post 74</i> | 17 366 100 000 |
| | 74 Tilskudd til togmateriell mv, <i>kan overføres</i> | 10 600 000 |
| | 75 Tilskudd til godsoverføring fra vei til jernbane..... | 101 000 000 |
| | 76 Tilskudd til kulturminner i jernbanesektoren | 39 400 000 |
| | 77 Tilskudd til godstogselskaper etter ekstremværet «Hans», <i>kan overføres</i> | 150 000 000 |
| 1354 | Statens jernbanetilsyn | |
| | 1 Driftsutgifter..... | 109 700 000 |
| 1370 | Posttjenester | |
| | 70 Kjøp av posttjenester, <i>kan overføres</i> | 1 680 600 000 |
| <i>Digitaliserings- og forvaltningsdepartementet</i> | | |
| 1541 | IT- og ekompolitikk | |
| | 22 Utvikling, gjennomføring og samordning av IT- og ekompolitikken, <i>kan overføres, kan nyttes under post 70</i> | 15 924 000 |
| | 60 Bredbåndsutbygging | 400 031 000 |
| | 70 Forvaltningsutvikling, IT- og ekompolitikk, <i>kan nyttes under post 22</i> | 34 908 000 |
| 1542 | Internasjonalt samarbeid | |
| | 1 Driftsutgifter..... | 5 100 000 |
| | 70 Internasjonale program, <i>kan overføres</i> | 476 782 000 |
| 1543 | Nasjonal kommunikasjonsmyndighet | |
| | 1 Driftsutgifter, <i>kan overføres</i> | 260 092 000 |
| | 45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i> | 16 886 000 |
| | 70 Telesikkerhet og -beredskap, <i>kan overføres</i> | 187 992 000 |
| | 71 Funksjonell internettilgang til alle, <i>kan overføres</i> | 10 573 000 |
| Sum utgifter rammeområde 17 | | 95 963 850 000 |

Inntekter

Inntekter under departementene

| | | |
|-------------|--|-------------|
| 3916 | Kystverket | |
| | 2 Andre inntekter..... | 11 107 000 |
| 4300 | Samferdselsdepartementet | |
| | 1 Refusjon fra Utenriksdepartementet | 900 000 |
| 4313 | Luftfartstilsynet | |
| | 1 Gebyrinntekter | 175 000 000 |

| Kap. | Post Formål | Prop. 1 S (2023–2024) med Tillegg 1 og 2 |
|-------------------------------------|--|---|
| 4320 | Statens vegvesen | |
| | 1 Salgsinntekter m.m. | 179 900 000 |
| | 2 Diverse gebyrer | 469 800 000 |
| | 3 Refusjoner fra forsikringsselskaper | 131 300 000 |
| | 4 Billettinntekter fra riksveiferjedriften..... | 688 200 000 |
| 4330 | Særskilte transporttiltak | |
| | 1 Gebyrer..... | 21 300 000 |
| 4352 | Jernbanedirektoratet | |
| | 1 Diverse inntekter | 5 900 000 |
| 4354 | Statens jernbanetilsyn | |
| | 1 Gebyrer for tilsyn med tau- og kabelbaner og fornøyelsesinnretninger | 15 000 000 |
| 4542 | Internasjonalt samarbeid | |
| | 1 Refusjon fra Utenriksdepartementet | 3 541 000 |
| 4543 | Nasjonal kommunikasjonsmyndighet | |
| | 1 Diverse gebyrer | 322 000 |
| | 70 Inntekter fra gjennomførte frekvensauksjoner..... | 583 600 000 |
| <i>Renter og utbytte mv.</i> | | |
| 5619 | Renter av lån til Avinor AS | |
| | 80 Renter..... | 4 000 000 |
| Sum inntekter rammeområde 17 | | 2 289 870 000 |
| Netto rammeområde 17 | | 93 673 980 000 |

2. Komiteens hovedprioriteringer for rammeområde 17

2.1 Stortingets vedtak for rammeområde 17 og oppsummering av forslag

Komiteen viser til at regjeringen fremmet Prop. 1 S (2023–2024) den 6. oktober 2023 og Prop. 1 S Tillegg 2 (2023–2024) den 10. november 2023.

Videre viser komiteen til at det den 3. desember 2023 ble inngått budsjettforlik mellom Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti.

Komiteen viser til behandlingen av Innst. 2 S (2023–2024) med løse forslag 4. desember 2023 med vedtak av samme dato samt til de respektive merknader i Innst. 2 S (2023–2024).

Komiteen har merket seg at ved vedtak i Stortinget 4. desember 2023 er netto rammebeløp for rammeområde 17 fastsatt til 94 003 980 000 kroner.

Etterfølgende tabell gir en oversikt over budsjettforslaget fra regjeringen. Videre framgår budsjettforliket fra regjeringspartiene og Sosialistisk Venstreparti samt partienes alternative budsjetter. Endringer i tabellen er i forhold til Prop. 1 S (2023–2024) med Tillegg 1 og 2, og tabellen viser kun kapitler og poster der det er endringer sammenliknet med disse.

| Kap. | Post Formål | Prop. 1 S med Tillegg 1 og 2 | A, Sp og SV | H | FrP | SV | V |
|--|---|---------------------------------|-------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Utgifter rammeområde 17 (i tusen kroner) | | | | | | | |
| 916 | Kystverket | | | | | | |
| | 30 Nyanlegg og større vedlikehold | 903 778 | 903 778 | 903 778 | 903 778 | 983 778 | 918 778 |
| | | | (0) | (0) | (0) | (+80 000) | (+15 000) |
| | 45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold | 191 479 | 191 479 | 181 479 | 191 479 | 191 479 | 191 479 |
| | | | (0) | (-10 000) | (0) | (0) | (0) |
| | 60 Tilskudd til fiskerihavneanlegg | 77 492 | 77 492 | 77 492 | 87 492 | 127 492 | 77 492 |
| | | | (0) | (0) | (+10 000) | (+50 000) | (0) |
| | 71 Tilskudd til effektive og miljøvennlige havner | 123 950 | 123 950 | 123 950 | 123 950 | 158 950 | 123 950 |
| | | | (0) | (0) | (0) | (+35 000) | (0) |
| | 72 Vedlikehold fyrbygninger | 0 | 0 | 0 | 10 000 | 0 | 0 |
| | | | (0) | (0) | (+10 000) | (0) | (0) |
| 1300 | Samferdselsdepartementet | | | | | | |
| | 1 Driftsutgifter | 182 900 | 182 900 | 173 900 | 167 900 | 182 900 | 182 900 |
| | | | (0) | (-9 000) | (-15 000) | (0) | (0) |
| | 70 Tilskudd til internasjonale organisasjoner | 37 000 | 37 000 | 37 000 | 27 000 | 37 000 | 37 000 |
| | | | (0) | (0) | (-10 000) | (0) | (0) |
| | 71 Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv. | 81 800 | 81 800 | 81 800 | 81 800 | 83 300 | 83 300 |
| | | | (0) | (0) | (0) | (+1 500) | (+1 500) |
| | 72 Trafikksikkerhet for motorsykel | 0 | 0 | 0 | 3 000 | 0 | 0 |
| | | | (0) | (0) | (+3 000) | (0) | (0) |

| Kap. | Post | Formål | Prop. 1 S med Tillegg 1 og 2 | A, Sp og SV | H | FrP | SV | V |
|-------------|------|--|---------------------------------|-------------------|-------------------------|----------------------------|--------------------------|-------------------------|
| 1301 | | Forskning og utvikling mv. | | | | | | |
| | 21 | Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv. | 11 900 | 11 900 (0) | 11 900 (0) | 6 900 (-5 000) | 11 900 (0) | 11 900 (0) |
| | 50 | Norges forskningsråd mv. | 145 200 | 145 200 (0) | 145 200 (0) | 105 200 (-40 000) | 145 200 (0) | 145 200 (0) |
| | 70 | Pilotprosjekter for utslippsfrie anleggsplaser | 30 000 | 30 000 (0) | 50 000 (+20 000) | 0 (-30 000) | 65 000 (+35 000) | 30 000 (0) |
| 1310 | | Flytransport | | | | | | |
| | 70 | Kjøp av innenlandske flyruter | 1 934 600 | 1 934 600 (0) | 1 914 600 (-20 000) | 1 934 600 (0) | 1 934 600 (0) | 1 934 600 (0) |
| 1315 | | Tilskudd til Avinor AS | | | | | | |
| | 71 | Tilskudd til pålagte oppgaver | 2 887 300 | 2 887 300 (0) | 2 887 300 (0) | 2 887 300 (0) | 2 887 300 (0) | 3 437 300 (+550 000) |
| 1320 | | Statens vegvesen | | | | | | |
| | 1 | Driftsutgifter | 4 566 100 | 4 566 100 (0) | 4 546 100 (-20 000) | 3 316 100 (-1 250 000) | 4 566 100 (0) | 4 566 100 (0) |
| | 22 | Drift og vedlikehold av riksveier | 9 720 700 | 9 720 700 (0) | 9 255 700 (-465 000) | 10 920 700 (+1 200 000) | 9 720 700 (0) | 9 720 700 (0) |
| | 28 | Trafikant- og kjøretøytilsyn | 2 429 600 | 2 429 600 (0) | 2 409 600 (-20 000) | 2 429 600 (0) | 2 429 600 (0) | 2 429 600 (0) |
| | 30 | Riksveiinvesteringer | 10 349 700 | 10 349 700 (0) | 10 439 700 (+90 000) | 10 349 700 (0) | 10 149 700 (-200 000) | 9 849 700 (-500 000) |
| | 31 | Store prosjekter | 0 | 0 (0) | 0 (0) | 500 000 (+500 000) | 0 (0) | 0 (0) |
| | 32 | Utbedringsstrekninger | 0 | 0 (0) | 0 (0) | 475 000 (+475 000) | 0 (0) | 0 (0) |
| | 33 | Forsterket midtoppmerking | 0 | 0 (0) | 0 (0) | 105 000 (+105 000) | 0 (0) | 0 (0) |
| | 34 | Bruprogrammet | 0 | 0 (0) | 0 (0) | 25 000 (+25 000) | 0 (0) | 0 (0) |
| | 35 | Planlegging | 0 | 0 (0) | 0 (0) | 100 000 (+100 000) | 0 (0) | 0 (0) |
| | 36 | Rasteplasser vinter | 0 | 0 (0) | 0 (0) | 25 000 (+25 000) | 0 (0) | 0 (0) |

| Kap. | Post | Formål | Prop. 1 S med Tillegg 1 og 2 | A, Sp og SV | H | FrP | SV | V |
|-------------|------|--|---------------------------------|-------------|------------|--------------|--------------|--------------|
| | 37 | Skred og rassikring | 0 | 0 | 0 | 200 000 | 0 | 0 |
| | | | | (0) | (0) | (+200 000) | (0) | (0) |
| | 38 | Tilskudd skoleveier | 0 | 0 | 0 | 200 000 | 0 | 0 |
| | | | | (0) | (0) | (+200 000) | (0) | (0) |
| | 63 | Tilskudd til gang- og sykkelveier | 0 | 0 | 0 | 0 | 100 000 | 0 |
| | | | | (0) | (0) | (0) | (+100 000) | (0) |
| | 65 | Tilskudd til fylkesveier | 415 300 | 415 300 | 415 300 | 915 300 | 1 115 300 | 1 415 300 |
| | | | | (0) | (0) | (+500 000) | (+700 000) | (+1 000 000) |
| | 66 | Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmil- jøer | 23 600 | 23 600 | 23 600 | 23 600 | 173 600 | 53 600 |
| | | | | (0) | (0) | (0) | (+150 000) | (+30 000) |
| | 72 | Tilskudd til riksveiferjedriften | 3 284 000 | 3 284 000 | 3 277 000 | 3 311 000 | 3 284 000 | 3 234 000 |
| | | | | (0) | (-7 000) | (+27 000) | (0) | (-50 000) |
| | 73 | Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene | 740 000 | 740 000 | 740 000 | 740 000 | 0 | 0 |
| | | | | (0) | (0) | (0) | (-740 000) | (-740 000) |
| | 74 | Slette bompengegjeld | 0 | 0 | 0 | 2 740 000 | 0 | 0 |
| | | | | (0) | (0) | (+2 740 000) | (0) | (0) |
| 1321 | | Nye Veier AS | | | | | | |
| | 70 | Tilskudd til Nye Veier AS | 6 507 700 | 6 507 700 | 6 740 700 | 7 107 700 | 3 253 700 | 6 007 700 |
| | | | | (0) | (+233 000) | (+600 000) | (-3 254 000) | (-500 000) |
| | 71 | Nye Veier drift | 0 | 0 | 0 | 400 000 | 0 | 0 |
| | | | | (0) | (0) | (+400 000) | (0) | (0) |
| 1330 | | Særskilte transporttiltak | | | | | | |
| | 60 | Utvidet TT-ordning for brukere med sær- skilte behov | 337 400 | 337 400 | 337 400 | 337 400 | 387 400 | 337 400 |
| | | | | (0) | (0) | (0) | (+50 000) | (0) |
| 1332 | | Transport i byområder mv. | | | | | | |
| | 66 | Tilskudd til byområder | 3 877 900 | 3 907 900 | 3 887 900 | 2 777 900 | 4 177 900 | 4 457 900 |
| | | | | (+30 000) | (+10 000) | (-1 100 000) | (+300 000) | (+580 000) |
| 1352 | | Jernbanedirektoratet | | | | | | |
| | 1 | Driftsutgifter | 386 400 | 386 400 | 381 400 | 336 400 | 386 400 | 386 400 |
| | | | | (0) | (-5 000) | (-50 000) | (0) | (0) |
| | 21 | Spesielle driftsutgifter – utredninger | 144 200 | 144 200 | 134 200 | 144 200 | 144 200 | 144 200 |
| | | | | (0) | (-10 000) | (0) | (0) | (0) |
| | 70 | Kjøp av persontransport med tog | 5 368 800 | 5 368 800 | 5 368 800 | 5 368 800 | 5 495 800 | 5 368 800 |
| | | | | (0) | (0) | (0) | (+127 000) | (0) |

| Kap. | Post Formål | Prop. 1 S med | | | | | |
|--|---|-------------------|--|--|---|--|--|
| | | Tillegg 1 og 2 | A, Sp og SV | H | FrP | SV | V |
| | 71 Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold | 8 630 100 | 8 930 100 (+300 000) | 8 480 100 (-150 000) | 9 130 100 (+500 000) | 9 430 100 (+800 000) | 9 130 100 (+500 000) |
| | 73 Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer | 17 366 100 | 17 366 100 (0) | 17 356 100 (-10 000) | 17 456 100 (+90 000) | 17 556 100 (+190 000) | 17 366 100 (0) |
| 1370 | Posttjenester | | | | | | |
| | 70 Kjøp av posttjenester | 1 680 600 | 1 680 600 (0) | 1 680 600 (0) | 1 480 600 (-200 000) | 1 680 600 (0) | 1 680 600 (0) |
| 1541 | IT- og ekompolitikk | | | | | | |
| | 60 Bredbåndsutbygging | 400 031 | 400 031 (0) | 200 031 (-200 000) | 400 031 (0) | 400 031 (0) | 500 031 (+100 000) |
| | 70 Forvaltningsutvikling, IT- og ekompolitikk | 34 908 | 34 908 (0) | 39 908 (+5 000) | 34 908 (0) | 34 908 (0) | 34 908 (0) |
| | 71 Kunnskapsformidling teleområdet | 0 | 0 (0) | 0 (0) | 3 000 (+3 000) | 0 (0) | 0 (0) |
| 1544 | Rådet for kunstig intelligens | | | | | | |
| | 1 Driftsutgifter | 0 | 0 (0) | 10 000 (+10 000) | 0 (0) | 0 (0) | 0 (0) |
| | Sum utgifter rammeområde 17 | 95 963 850 | 96 293 850 (+330 000) | 95 405 850 (-558 000) | 100 976 850 (+5 013 000) | 94 388 350 (-1 575 500) | 96 950 350 (+986 500) |
| Inntekter rammeområde 17(i tusen kroner) | | | | | | | |
| 4320 | Statens vegvesen | | | | | | |
| | 4 Billettinntekter fra riksveiferjedriften | 688 200 | 688 200 (0) | 688 900 (+700) | 538 200 (-150 000) | 688 200 (0) | 1 025 700 (+337 500) |
| | Sum inntekter rammeområde 17 | 2 289 870 | 2 289 870 (0) | 2 290 570 (+700) | 2 139 870 (-150 000) | 2 289 870 (0) | 2 627 370 (+337 500) |
| | Sum netto rammeområde 17 | 93 673 980 | 94 003 980 (+330 000) | 93 115 280 (-558 700) | 98 836 980 (+5 163 000) | 92 098 480 (-1 575 500) | 94 322 980 (+649 000) |
| | Avvik fra rammevedtak | -330 000 | 0 | -888 700 | 4 833 000 | -1 905 500 | 319 000 |

2.2 Generelle merknader fra komiteen

2.2.1 GENERELLE MERKNADER FRA ARBEIDERPARTIET, SENTERPARTIET OG SOSIALISTISK VENSTREPARTI

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til budsjettforliket av 3. desember 2023 mellom de tre partiene, der det er foreslått omfordelende og sosiale tiltak for å gi folk trygghet i en krevende tid. Det tas viktige velferdsgrep som blant annet gratis halvdagsplass i SFO for tredjeklassinger og økt barnetrygd for barn over seks år. Grupper som opplever en særskilt krevende situasjon, får mer til neste år, for eksempel barnefamilier, studenter og mottakere av uføretrygd og arbeidsavklaringspenger. Flertallet er også enig om å øke låneramma til Husbanken betydelig, både generelt og til bygging av studentboliger, startlån og til å bygge utleieboliger for vanskeligstilte i boligmarkedet. Flertallet fremhever også at den grønne omstillingen styrkes ved at det opprettes en egen ordning under Eksportfinansiering Norge for å styrke satsingen på ny grønn industri i Norge, i tillegg til en betydelig styrking av ordninger under Enova.

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

Flertallet er glad for at det har kommet signaler om at Nasjonal transportplan 2025–2036 har som ambisjon å være mer realistisk og bidra til at Norge når sine mål for klima og ivaretagelse av matjord og natur.

Organisering av samferdselssektoren

Flertallet viser til at en infrastruktur med god standard også vil bedre trafikksikkerheten og gjøre at transportsystemet i størst mulig grad kan benyttes av alle. Flertallet viser til klimaforliket i Stortinget i 2012, hvor det slås fast at trafikkveksten i og rundt de største byene skal tas gjennom økt bruk av kollektive løsninger og ved å legge til rette for bruk av sykkel og gange. Flertallet vil også trekke fram viktigheten av målet om at alle nye biler skal være nullutslippsbiler i 2025, og at det skal være enkelt å bruke elbil over hele landet. Klimarendringene får konsekvenser for veier og jernbane, og disse må sikres mot flere og hyppigere skred. Flertallet viser til at det er store behov for skred- og tunnelsikring på både fylkes- og riksveinettet, og mener regjeringens arbeid med en nasjonal gjennomføringsplan for ras- og skredsikring av alle riksveier og fylkesveier med høy og middels skredfaktor må ha høy prioritet. Det samme gjelder planen for oppfølging av fylkesveivedlikehold.

Seriøse bedrifter og trygge arbeidsplasser

Flertallet ser på yrkessjåfører som en yrkesgruppe med en selvsagt rett til å kunne leve av jobben sin og ha familie, hus og hjem. Flertallet ser det som nødvendig med en mer aktiv politikk for å bedre lønns- og arbeidsforholdene gjennom å bekjempe sosial dumping og arbeidslivskriminalitet og på denne måten skape bedre vilkår for seriøse transportbedrifter i en stor og viktig bransje med over hundre tusen arbeidsplasser over hele Norge. Flertallet viser til at regjeringen har lagt fram en handlingsplan mot sosial dumping i transportsektoren. Flertallet vil videre øke kontrollinnsatsen mot tunge kjøretøy langs norske veier. Flertallet viser til at det i den siste tiden også har blitt avdekket sosial dumping i varebilbransjen. Flertallet vil understreke viktigheten av å fortsette arbeidet med å få på plass tiltak for å forhindre dette.

Kollektivtransport og jernbane

Flertallet mener det er viktig å satse på bedre kollektivtransport over hele landet for å kutte klimagassutslippene og skape bedre lokalsamfunn. Flertallet viser til at kollektivandelen må vokse videre for at Norge skal nå klimamålene som er satt. Flertallet viser til at kollektivtransport og jernbane er viktig for mange reisende. Flertallet vil blant annet understreke behovet for å ta igjen etterslepet på vedlikehold av jernbanen for å redusere feil og forsinkelser. Flertallet er motstandere av den såkalte jernbanereformen. Flertallet konstaterer at de tidligere regjeringspartiene førte en politikk for oppsplitting og privatisering av jernbanen som er et ideologisk prosjekt som ikke vil føre til et bedre transporttilbud, hverken for passasjerer eller gods.

Teknologisk utvikling innen luftfart

Flertallet mener at Norge har naturgitte fortrinn for å ta en verdensledende posisjon når det gjelder ny teknologisk utvikling innen luftfart, og det må derfor iverksettes tiltak nå. Flertallet mener en slik satsing innen luftfarten kan skape mange nye arbeidsplasser i Norge, og at dette bør etableres i tilknytning til kortbanenettet med de muligheter det gir for tilrettelegging av ny fremtidsrettet infrastruktur med for eksempel batteriteknologi og hydrogen.

Vei

Flertallet vil understreke viktigheten av å ta vare på veiene vi har, og å vedlikeholde bruksveier over hele landet. Flertallet mener at veitbygging må underlegges politisk styring. Flertallet peker videre på at bruken av porteføljestyring bør bli gjenstand for en evaluering. Videre mener flertallet at det er viktig at transportvirksomhetene har gode rammevilkår som setter dem i stand til å nå målene i politikken som beskrives i denne innstillingen.

Kyst

Flertallet peker på havnenes betydning for verdiskaping og bosetting langs kysten og har som målsetting å styrke godsoverføringen fra vei til sjø. Flertallet viser til arbeidet som er gjort av nasjonale myndigheter for å bidra til Agder fylkeskommunes utvikling av næringsveien mellom E18/Morrow Batteries og Arendal havn, og peker på det positive bidraget dette har.

2.2.2 GENERELLE MERKNADER FRA ARBEIDERPARTIET OG SENTERPARTIET

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til at regjeringen har varslet at ny Nasjonal transportplan vil legges frem våren 2024. Prosessen med NTP har pågått i over ett år, med bred forankring og høring av alle sider av planen. Disse medlemmer peker på at det er naturlig at prioritering av enkeltprosjekter på nåværende tidspunkt gjøres etter en samlet vurdering av behov i hele landet i neste NTP.

Disse medlemmer viser til at regjeringen har varslet at det skal settes av 1 mrd. kroner over fem år til forskning, innovasjon og kunnskap innenfor kunstig intelligens, og innenfor digital sikkerhet. Videre viser disse medlemmer til at regjeringen nylig er utvidet med en egen digitaliserings- og forvaltningsminister.

2.2.3 GENERELLE MERKNADER FRA HØYRE

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til Høyres alternative budsjett for 2024, som er omtalt i Innst. 2 S (2023–2024), og viser til sine merknader der.

Disse medlemmer viser til at Høyre i regjering gjennomførte en historisk satsing på samferdsel i alle deler av sektoren. Disse medlemmer er stolte av det store løftet regjeringen Solberg fikk til for å knytte Norge bedre sammen og redusere avstandene. Allerede i det første statsbudsjettet, statsbudsjettet for 2014, viste regjeringen Solberg store ambisjoner for samferdselssektoren. Samferdselsbudsjettet ble økt med 20,5 pst. fra saldert budsjett i 2013, en økning på 16,3 pst. Videre ble samferdselsbudsjettet doblet i perioden 2013–2021. Satsingen har ført til kortere reisetid på jernbane og vei, økt konkurransedyktighet for norsk næringsliv, flere togavganger, mer effektiv sjøtransport, økt trafikksikkerhet, bedre tilrettelegging for kollektivtransport og positiv byutvikling.

Disse medlemmer påpeker at økte bevilgninger alene ikke er nok. Høyre har derfor i regjering modernisert hele sektoren. Flere reformer har bidratt til mer konkurranse, nytenkning og økt effektivitet. Disse medlemmer understreker behovet for å fortsette dette arbeidet, slik at nye og bedre løsninger kan tas i bruk til det beste for innbyggerne, næringslivet og samfunn. Det overordnede og langsiktige målet i samferdselspoli-

tikken er et transport- og kommunikasjonssystem som er sikkert, fremmer verdiskaping i hele landet og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet.

Disse medlemmer viser til at god infrastruktur gjør at næringslivet får varene sine raskere frem. Gode veier og jernbane reduserer avstanden mellom folk, gir dem som jobber på veien en tryggere arbeidshverdag og sikrer at folk kommer seg dit de skal på en sikker måte. Disse medlemmer vil fortsette satsingen på infrastruktur i Norge og holde aktiviteten oppe i viktige riksveiprojekter, samtidig som det som er, blir tatt vare på.

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

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

Disse medlemmer viser til at det økonomiske handlingsrommet har blitt strammere, og at det kommer til å fortsette også i årene framover. Reformene regjeringen Solberg gjennomførte i regjering har gitt økonomisk handlingsrom i samferdselssektoren. På veisiden har Nye Veier AS redusert kostnadene med 51 mrd. kroner siden overtakelse, av dette er 6,3 mrd. kroner (løpende) realisert i ferdigstilte prosjekter. På jernbanen kunne konkurranse spart staten for store beløp. Det ble brukt 1 mrd. kroner på å gjennomføre en ny organisering av sektoren, mens Jernbanedirektoratet beregnet konkurranseutsettingen alene til å gi staten en gevinst på 12 mrd. kroner. Som følge av pandemien og lavere passasjervekst enn ventet, er trafikkavtalene reforhandlet og tallet ser annerledes ut, men reformen har fortsatt spart staten for penger som heller kan brukes på økt utbygging og vedlikehold. Disse medlemmer beklauger sterkt at arbeidet med å modernisere sektoren er stanset og delvis reversert av regjeringen Støre. Disse medlemmer er også forundret over at regjeringen i dagens økonomiske situasjon frivillig gir fra seg økono-

misk handlingsrom ved å reversere flere av reformene, og velge dyrere løsninger.

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

Vei

Disse medlemmer mener veiene våre er livsnerven i folks hverdag og avgjørende for næringslivets konkurranseevne. Gode transportløsninger er en forutsetning for at folk skal kunne leve, bo og jobbe i hele landet. Disse medlemmer viser til at det i perioden 2013–2021 ble åpnet mer enn 800 km ny vei, og at reisetidene er betydelig redusert på flere veistrekninger: Reisetiden mellom Ålesund og Oslo er redusert med to timer, og på strekningene E6 Oslo–Trondheim og E18 Oslo–Kristiansand er reisetiden redusert med nærmere halvannen time. Nye veier med høy standard øker også trafikksikkerheten, den nye motorveien mellom Kristiansand og Grimstad har redusert antallet ulykker med 82 pst. i løpet av tolv år med drift.

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

Disse medlemmer mener det er viktig å ta vare på det man har. Disse medlemmer viser til at vedlikeholdsetterslepet på riksvei ble redusert for første gang i 2015, og at regjeringen Solberg siden reduserte etterslepet hvert år. Disse medlemmer viser til at regjeringen Solberg også tok viktige grep for å løfte vedlikeholdsarbeidet på fylkesvei. I Nasjonal transportplan 2022–2033 ble det for første gang tatt et nasjonalt krafttak for fylkesvei siden den rød-grønne regjeringen overførte en rekke veistrekninger til fylkeskommunene i 2010 uten at de fulgte med midler. Satsingen kommer i tillegg til det fylkeskommunene får gjennom det ordinære inntektssystemet, og tilskuddet skal fordeles til fylkeskommunene med utgangspunkt i vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene. Fylkeskommunene skal selv prioritere veier til tilskuddsordningen, og det stilles krav om egenandel som minst tilsvarer den statlige delen.

Jernbane

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

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

Byområder

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

Luftfart

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

Disse medlemmer viser til Avinor-modellen og hvor viktig den er for norsk luftfart. Avinor og øvrige lufthavner må derfor sikres nødvendig forutsigbarhet

og inntektsgrunnlag. Modellen er blant annet truet som følge av regjeringens endringer i avgifter og kvoteregler for taxfree, noe som svekker inntektsmulighetene luftfarten er gjort avhengig av.

Disse medlemmer viser til at både flyselskap, flyprodusenter og andre aktører i den internasjonale luftfartsnæringen bør få insentiver til endring for å gjøre luftfarten grønn. Disse medlemmer peker på at tilpasninger av avgiftssystemet er et viktig virkemiddel for å tilrettelegge for grønn luftfart. Disse medlemmer er opptatt av at Norge kan bli en arena for testing av grønn luftfart.

Sjøtransport

Disse medlemmer mener det er viktig å legge til rette for en konkurransedyktig og miljøvennlig sjøtransport. Disse medlemmer viser til at Norge er verdensledende på miljøteknologi i maritim næring, og mener det er viktig at staten bidrar med å legge til rette for utslippsfrie løsninger langs kysten. Disse medlemmer viser til at offentlige kjøp av ferje- og hurtigbåttjenester er et av flere virkemidler som gir resultater. Utviklingen av fremtidens ferjer med utslippsfrie energibærere er også et eksempel på at offentlige kjøp kan bidra til å skape arbeidsplasser i tillegg til å drive frem ny teknologi som i neste omgang kan gi oss konkurransefortrinn og eksportmuligheter. Disse medlemmer viser til at båter og skip blir stadig større, blant annet for å sikre et godt alternativ til gods på vei. Et viktig arbeid i den forbindelse er å utbedre både farleder og innseilinger til viktige havner, slik at de blir dypere, tryggere og bedre.

Grønn omstilling

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

Disse medlemmer viser til at ny teknologi og alternative drivstoff tas i bruk i transportsektoren, og stadig flere går, sykler eller benytter kollektivtrafikk,

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

Teknologi

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

2.2.4 GENERELLE MERKNADER FRA FREMSKRITTPARTIET

Et trygt høyhastighetsveinett som binder Norge sammen

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener Norge trenger et effektivt høyhastighetsveinett som binder landsdelene sammen. Disse medlemmer viser til at i Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett legges det opp til å fortsette utbyggingen av hovedveinettet slik Fremskrittspartiet la grunnlaget for i regjering ved eksempelvis å opprette selskapet Nye Veier AS. Trygge veier legger grunnlaget for fremtidig verdiskapning. Derfor bør det igangsettes flere prosjekter. Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet har sørget for fortgang i utbyggingen av møtefrie firefeltsveier på E6, E18 og E39. Det er svært skuffende at dagens regjering vil nedprioritere utbygging av hovedveier og forringe veistandarden gjennom nye veinormaler.

Prioriterte satsinger transport

| | |
|---|---------------|
| Bompengekutt | 2 740 000 000 |
| Økt vedlikehold av riksveier | 1 200 000 000 |
| Nye Veier, utbygging av nye prosjekter og drift av eksisterende veier | 1 000 000 000 |
| Store prosjekter, Statens vegvesen | 500 000 000 |
| Tilskudd til vedlikehold av fylkesveier | 500 000 000 |
| Økt vedlikehold av jernbane og økte investeringer InterCity Stokke – Sandefjord | 590 000 000 |

Prioriterte satsinger transport

| | |
|--|-------------|
| Små investeringsprosjekter på riksveier | 475 000 000 |
| Skred- og rassikring | 200 000 000 |
| Tilskudd til trygge skoleveier | 200 000 000 |
| Reduserte fergetakster riksveiferjer | 177 000 000 |
| Forsterket midtoppmerking riksveier | 105 000 000 |
| Planlegging av nye riksveiprojekter | 100 000 000 |
| Bruprogrammet. Forsterke bruer for å tåle mer vekt | 25 000 000 |
| Rasteplasser vintervedlikehold | 25 000 000 |
| Vedlikehold fyrbygninger | 10 000 000 |
| Kunnskapsformidling teleområdet | 3 000 000 |
| Trafikksikkerhetstiltak for motorsyklister, NMCU | 3 000 000 |

Vil bygge nye og moderne veier

Disse medlemmer mener at et effektivt høyhastighetsveinett vil binde landsdelene sammen og sørge for at folk og næringsliv sparer reisetid samtidig som tryggheten på veiene blir bedre. Et slikt veinett vil ha stor betydning for næringslivet som mer effektivt kan få varene frem til markedene. Disse medlemmer vil ha raskere fremdrift i hovedveiutbyggingen.

Regjeringen har ikke satt av midler til å sikre byggestart for viktige veiprojekter som E6 Megården–Mørsvikbotn, E134 Røldal–Seljestad eller Oslofjordforbindelsen. Disse medlemmer vil ha byggestart i 2024 for disse prosjektene. Disse medlemmer vil også sikre midler til oppstart på strekningene E16 Hylland–Slæen, E134 Saggrenda–Elgsjø og E39 Lerstad–Breivika.

E16 fra Skaret til Hønefoss er en av Norges mest ulykkesutsatte veier. Prosjektet er gryteklart og disse medlemmer mener prosjektet nå må få oppstart. Tilsvarende gjelder for den ekstremt rasutsatte E16 Arna–Stanghelle.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for tilstrekkelig fremdrift i veiprojektet rv. 15 Strynefjellet med arm til Geiranger.»

«Stortinget ber regjeringen sørge for tilstrekkelig fremdrift i prosjektene knyttet til 'dødsveiene' E16 Skaret–Hønefoss og E39 Veibust–Blindheim–Moa.»

Utbedringer og veimerking

Utbedringer av eksisterende veier samt bedre veimerking er noe av det viktigste som kan gjøres for trafikksikkerheten. Disse medlemmer mener det skal investeres betydelig mer i utbedringer og legger opp til at prosjekter som er klare for utbygging og som regjeringen ikke prioriterer allikevel kan gjennomføres.

Bedre midt- og kantmerking gir betydelig bedre trafikksikkerhet ved at møte- og utforkjøringer forebygges. Disse medlemmer viser til forslag i Fremskrittspartiets alternative budsjett om å bevilge 105 mill. kroner øremerket midt- og kantmerking.

Økt vedlikehold

Forfallet øker både på vei- og jernbanenettet. Fremskrittspartiet setter av ekstra midler til vedlikehold i sitt alternative statsbudsjett. Målet er å stoppe vedlikeholdsetterslepet på riksveier. Det settes også av ekstra midler til å redusere vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene, der mange av ulykkene skjer.

Disse medlemmer viser til forslag i Fremskrittspartiets alternative budsjett om å øremerke 1 200 mill. kroner ekstra til økt vedlikehold på riksveinettet. Det vises videre til forslag om 500 mill. kroner til å redusere vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene, der mange av ulykkene skjer.

Dårlig veidekke er en betydelig trafikksikkerhetsrisiko og bedre vedlikehold vil gi et mer effektivt veinett med færre ulykker. Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet i sitt alternative budsjett også vil øremerke 200 mill. kroner til skred- og rassikringsprosjekter som er klare til utbygging.

Jernbanenettet fortsetter å forfalle. Disse medlemmer viser til forslag i Fremskrittspartiets alternative budsjett om ekstra midler til jernbanevedlikehold som gir økt punktlighet og færre driftsavbrudd. Dette er viktig for konkurransekraften for både gods- og persontrafikken.

Kompenserer kostnadsvekst

Det har vært en betydelig kostnadsvekst i anleggssektoren som regjeringen ikke tar hensyn til. Dette rammer både drift og utbygging hos Statens vegvesen og Nye Veier AS. Disse medlemmer foreslår økte bevilgninger som vil kompensere for kostnadsveksten. Etableringen av Nye Veier har vært en suksess. Disse medlemmer vil derfor vise til Fremskrittspartiets alternative budsjett som foreslår 1 mrd. kroner til drift og utbygging hos Nye Veier for de prosjektene som er for delt.

Trygghet på veien

Mindre utbedringer på eksisterende veier og forsterket oppmerking gir betydelig bedre sikkerhet, selv

med små investeringer. Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet i sitt alternative budsjett setter av 105 mill. kroner ekstra i en særskilt bevilgning til forsterket oppmerking. Disse medlemmer vil bidra til at fylker og kommuner bygger mer trygg skolevei og viser til forslag om 200 mill. kroner som en tilskuddsordning til dette formålet. Disse medlemmer mener dette skal være en søkbar pott der kommuner og fylker som selv prioriterer skoleveier, kan få bidrag til å finansiere prosjektene. Trygg skolevei er viktig for alle trafikanter.

Vil redusere avgiftene

Disse medlemmer vil redusere avgiftsbelastningen for kjøretøy og drivstoff. Dette vil bety mye for både folks og bedrifters økonomi i en tid der mange opplever at det har blitt vanskelig å få endene til å møtes

| Fylke | Veinumner | Strekning |
|-----------|-----------|----------------------|
| Innlandet | E16 | Fønhus–Bagn–Bjørge |
| Innlandet | E16 | Kongsvinger–Slomarka |
| Innlandet | E6 | Øyer–Tretten |
| Buskerud | Rv. 7 | Sokna–Ørgenvika |
| Telemark | Rv. 36 | Slåttekås–Årnes |
| Telemark | Rv. 36 | Bø–Seljord |
| Nordland | E6 | Hålogalandsbrua |
| Nordland | E6 | Helgeland Sør |
| Nordland | E6 | Helgeland Nord |

Disse medlemmer vil fortsette utbyggingen av InterCity og vil prioritere Vestfoldbanen som er strekningen med mest persontrafikk i landet. Disse medlemmer viser til at en utbygging av dobbeltspor mellom Stokke og Sandefjord vil gi en solid kapasitetsvekst på Vestfoldbanen, og disse medlemmer viser til forslag i Fremskrittspartiets alternative budsjett om å bevilge 90 mill. kroner for å forberede denne utbyggingen. Disse medlemmer har merket seg at regjeringen varsler at det i transportsektoren skal legges vekt på vedlikehold. Regjeringens forslag til vedlikeholdsbudsjett er en stor skuffelse der riksveinettet øker etterslepet med 1,2 mrd. kroner og jernbanen får økt etterslep på 1,7 mrd. kroner i 2024. Disse medlemmer viser til forslag i Fremskrittspartiets alternative budsjett om 500 mill. kroner ekstra til jernbanevedlikehold som et ledd i en opptrapping for å bringe det store vedlikeholdsetterslepet på jernbaneinfrastrukturen under kontroll.

Luftfart

Disse medlemmer mener at norsk luftfart skal ha rammebetingelser som er på linje med nabolandene våre. Disse medlemmer mener regjeringen over tid har forverret betingelsene for luftfarten som kommer på toppen av utfordringen med prisvekst på energivarer. Regjeringen har innskrenket taxfree-ordningen

som følge av høye priser. Når flere får økonomisk mulighet til å skaffe seg en nyere bil, vil det også gi bedre trafikksikkerhet, da nye og større biler er tryggere. Disse medlemmer viser til forslag om å fjerne gammel vekt-komponent i engangsavgiften slik at ingen lenger må betale avgift for egenvekt på kjøretøy 2 ganger.

Kutter bompenger

Det er et offentlig ansvar å bygge og vedlikeholde veinettet. Disse medlemmer ønsker derfor å avvikle all innkreving av bompenger og vil slette bompenggjeld. Brukerbetaling på ferger er også en form for bompenger, og Fremskrittspartiet foreslår å halvere fergetakstene. I budsjettet for 2024 viser disse medlemmer til forslag i Fremskrittspartiets alternative budsjett om å kutte bompenger som vil bety at bilistene fra 2024 slipper å betale på følgende strekninger:

som er et viktig finansieringsgrunnlag for norske flyplasser, både Avinor og private lufthavner. Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet tidligere fikk fjernet flypassasjeravgiften. Arbeiderpartiet–Senterpartiet-regjeringen har gjeninnført avgiften som har som premiss at flytrafikken skal reduseres. Når så flytrafikken faller, vil regjeringen øke andre lufthavnavgifter for å kompensere inntektsbortfallet. Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets alternative budsjett med forslag om å fjerne flypassasjeravgiften samt forslag om å reversere regjeringens innskrenkninger i taxfree-ordningen. Dette vil gi grunnlag for at flere kan bruke flytilbudet og et styrket økonomisk grunnlag for lufthavnene.

Kyst

Disse medlemmer viser til at det er et betydelig vedlikeholdsetterslep på fyrbygninger, og disse medlemmer mener at denne viktige delen av kystinfrastrukturen og historien ivaretas, og Fremskrittspartiet foreslår i sitt alternative budsjett 10 mill. kroner øremerket slikt vedlikehold i 2024.

Posten

Disse medlemmer viser til at regjeringen legger opp til en betydelig økt subsidiering av Posten for 2024.

Disse medlemmer er bekymret for konkurransesituasjonen i postmarkedet når en utvalgt aktør oppnår så stor grad av skattebasert finansiering. Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets forslag i sitt alternative budsjett om å redusere økningen i subsidier og forutsetter at Posten løser oppgaven med mindre bruk av skattepenger.

Numedalsbanen

Disse medlemmer mener at Numedalsbanen, som en av Norges eldste jernbanestrekninger, fortsatt skal være en del av jernbanenettet. Disse medlemmer mener det må gjelde hele banestrekningen, også strekningen Flesberg–Rødberg. Disse medlemmer mener det er viktig å ta vare på norsk jernbanehistorie og at regjeringen heller enn å avvikle, bør stimulere til aktivitet på historiske baner som sesongdrift med veterantog. Disse medlemmer er kjent med at det er stor lokal vilje rundt å ta vare på Numedalsbanen og å få på plass drift av veterantog på banen. Disse medlemmer forventer at regjeringen legger til rette for at dette kan realiseres.

Veterankjøretøy

Disse medlemmer mener at veterankjøretøy skal være avgifts- og reguleringsfrie og viser til den store arbeidsinnsatsen og entusiasmen som mange tusen mennesker legger ned, ivaretar historiske kjøretøy og skaper mangfold på veiene. Disse medlemmer mener at en årsgrense på 20 år bedre reflekterer når et kjøretøy går fra å være et ordinært transportmiddel til å bli en kulturgjenstand. Definisjon som veterankjøretøy vil innebære fritak fra omregistreringsavgift og ordinær trafikksikringsavgift.

Disse medlemmer registrerer den viktige jobben som Skandinavisk Motorsykel Museum på Magnor i Eidskog gjør. Museet bevarer og stiller ut motorhistoriske kjøretøy i tidsriktige kulisser og miljøer, slik at de blir tilgjengelige for allmennheten. Museet har motorsykler som er helt fra 1902 og fram mot 1990. Hele 180 motorsykler tas vare på og vises frem. Det er en rekke aktiviteter ved museet i tillegg til vanlige utstillinger. Disse medlemmer er tilfreds med at det finnes slike museer som gjør at motorhistoriske kjøretøy blir gjort synlige for publikum og vil påpeke viktigheten av at slike blir ivaretatt.

Utbedringsstrekninger

Disse medlemmer mener at noe av det viktigste som kan gjøres for trafikksikkerheten med begrensede ressurser, er små utbedringer på eksisterende veinett. Disse medlemmer vil ha fortgang i utbedringsarbeidet på veinettet og viser til forslag i Fremskrittspartiets alternative budsjett om ekstrabevilgning for å kunne starte følgende utbedringsarbeider i 2024 som er klare til oppstart, men ikke prioritert av regjeringen:

| | |
|---|------------------|
| E134 Bøgrend–Kjerringdalen | 25 mill. kroner |
| E14 Stjørdal–Hegramo | 120 mill. kroner |
| E6 Badderen bru, nybygg | 70 mill. kroner |
| E6 Kjerringstraumen bru | 46 mill. kroner |
| E6 Ny Transfarelv bru | 96 mill. kroner |
| Rv. 204 Halden, Rødsveien–Marcus Thranes gate | 83 mill. kroner |
| Rv. 41 Søre Herefoss–Hynnekleiv, Askeåna–Smedbakken | 33 mill. kroner |

Disse medlemmer viser til forslag i Fremskrittspartiets alternative budsjett om ekstra bevilgninger til rassikring. Det er et stort etterslep på rassikringsarbeidet, og dette handler om folks trygghet og sikkerhet på veien. Disse medlemmer viser til følgende skredsikringsprosjekter som er klare for utbedring i 2024, ikke prioritert av regjeringen, men som disse medlemmer vil igangsette snarest:

| | |
|---|-----------------|
| E39 Skredsikring Skredestranda | 46 mill. kroner |
| Rv. 7 Skredsikring Storlia I og II, Kvernhusaugtunnelen øvre og nedre | 24 mill. kroner |

2.2.5 GENERELLE MERKNADER FRA SOSIALISTISK VENSTREPARTI

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti mener Stortinget har et stort ansvar for å sikre gode og miljøvennlige transportløsninger. God infrastruktur er viktig for levende lokalsamfunn og folks daglige liv. Hensynet til klima, ressursbruk og arealnedbygging må tillegges avgjørende vekt i alle avgjørelser.

Transporten man planlegger for, må ikke kun møte et kommende transportbehov, men også et behov for omstilling til nullutslippssamfunnet. Transportsektoren står for om lag en tredel av alle klimagassutslipp i Norge, og disse skal mer enn halveres innen 2030. For å få til dette er det nødvendig med en radikal omfordeling av samferdselsbudsjettet. Dette medlem viser derfor til at Sosialistisk Venstreparti i sitt alternative budsjettforslag vil legge til rette for gående, syklende og andre myke trafikanter, og for en større satsning på jernbanen og kollektivtrafikken. Sosialistisk Venstrepartis alternative budsjett vil prioritere de store pengesummene til jernbane, kollektiv og til gang- og sykkelveier samt til trygge hverdagsveier og skoleveier. Den langt større bevilgningen til miljøvennlig transport enn i regjeringens forslag foreslås finansiert ved kutt i miljøfiendtlige motorveiprojekter.

Sosialistisk Venstreparti vil intensivere arbeidet med vedlikehold og av jernbane og vei. Dette medlem mener man må redusere etterslepet på jernbanen

år for år og viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative budsjett, hvor man setter av 800 mill. kroner mer enn i regjeringens forslag til budsjett i 2024. I dette ligger det penger til å sikre gjenåpningen av Randkleiv bru på Dovrebanen så fort som mulig. Det er godt kjent at fylkesveinettet i store deler av landet er i svært dårlig forfatning. Dette medlem vil påpeke viktigheten av å ta igjen etterslepet på fylkesvei for å sikre trygg ferdsel i hele landet. Dette medlem vil understreke at å ta vare på eksisterende infrastruktur er helt vesentlig i omstillingen til et nullutslippssamfunn.

Sosialistisk Venstreparti er svært bekymret for sosial dumping i transportsektoren. For å få bukt med problemet mener dette medlem at jernbanereformen må reverseres, oppsplittingen av jernbanen må stanses, og det må iverksettes tiltak for å stoppe sosial dumping i luftfarten og på norske veier. Frislippet i drosjenæringa må reverseres. Dette er helt nødvendig for å sikre en seriøs næring med gode arbeidsforhold, og at folk kan leve av å kjøre drosje.

Mer jernbane og mindre fly og motorveier

Sosialistisk Venstreparti vil at jernbanen skal binde byer og landsdeler sammen, som erstatning for firefelts motorveier og fly. Nordmenn reiser mer med fly innenlands enn innbyggere i de fleste andre europeiske land. Ut fra klimahensyn må bruk av fly reduseres radikalt. Samtidig er det viktig å sikre et godt flytilbud på kortbanenettet. Dette medlem mener utfordringene i Avinor ikke må gå ut over flytilbudet i distriktet.

Jernbanen må utgjøre et konkurransedyktig alternativ til flytrafikken mellom de store byene, landsdelene og til utlandet. Dette medlem ønsker å skape et attraktivt og landsdekkende togtilbud for passasjerer og gods. Sosialistisk Venstreparti mener det haster å bygge ut flere jernbaneprosjekter, som modernisering av Bergensbanen og full utbygging av InterCity med dobbeltspor hele veien til Lillehammer, Skien og Halden. Dette medlem vil trekke frem at det er viktig å opprettholde rasjonell fremdrift for Stokke–Sandefjord på Vestfoldbanen. Sosialistisk Venstreparti har satt av 90 mill. kroner til dette i sitt alternative budsjett. Dette medlem viser også til viktigheten av forgang i arbeidet med opprusting av Tinnosbanen og Ålgårdbanen, ny jernbanetunnel i Oslo, og oppgradering av Ofofbanen og Kongsvingerbanen. Dette medlem mener at en nedleggelse av Numedalsbanen per nå ikke er aktuelt og vil ødelegge for det pågående arbeidet med å planlegge for framtidig ordinær- eller museumsbanedrift. Dette medlem mener den nye KVVU-en for Nord-Norgebanen må vurderes i sammenheng med Nasjonal transportplan. Dette medlem mener det er utilstrekkelig å konkludere med at prosjektet ikke skal realiseres. På sikt må flytrafikken mellom de store byene i Norge erstattes med høyhastighetstog. Høyhastighetstog er et

viktig middel for å få ned klimagassutslipp, og derfor mener dette medlem at det trengs en ny høyhastighetsutredning for jernbanen.

Dette medlem viser til det store vedlikeholds- etterslepet på norsk jernbane. Vedlikehold må få forrang, også i jernbanesektoren. En viktig forklaring på behovet for vedlikehold er andelen gamle enkeltspor og komponenter. I tillegg fører økt trafikkvekst og mer ekstremvær til økt vedlikeholdsbehov. Jo lengre man venter, jo dyrere blir det å ta igjen etterslepet på jernbanen. Regjeringen bevilger i sitt forslag til budsjett penger til oppbyggingen av Randkleiv bru på Dovrebanen. Dette medlem mener det er svært viktig at en ny bru kommer på plass så raskt som mulig for å gjenetablere gods- og persontrafikk på strekningen. Dette medlem viser til at Sosialistisk Venstreparti har satt av 800 mill. kroner til vedlikehold av jernbanen i sitt alternative budsjett og mener regjeringen bør utarbeide en finansieringsplan for å ta igjen vedlikeholdsetterslepet innen 2030.

Dette medlem mener det er på høy tid å elektrifisere de gjenværende jernbanestrekningene i Norge. Dette medlem mener regjeringen må sette i gang arbeidet med å elektrifisere Rørosbanen, Solørbanen, Raumabanen og Nordlandsbanen. Sommerens ekstremvær har vist oss Rørosbanens viktige funksjon. Dette medlem viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative budsjett der det settes av 100 mill. kroner til kryssningsspor og oppstart av arbeidet med elektrifisering av strekningen.

Gods

Dette medlem viser til at gods på bane stadig taper i forhold til gods på vei. At godstrafikken vris over på sjø og jernbane er et svært viktig tiltak for å kutte klimagassutslipp. Dette medlem mener likevel at støtteordningen for gods på bane bør bli flerårig for å sikre større forutsigbarhet for selskapene. Dette medlem mener arbeidet med å etablere en ny grønn godskorridor mellom Oslo, Bodø, Harstad og Tromsø må videreføres. Dette medlem mener det er et stort potensial i å øke godstransporten på jernbane og sjø og ønsker en strategisk satsing på dette.

Kollektivtransport, sykkel og gange

Norske byer og tettsteder må bli mindre bilbaserte og mer framkommelige og trivelige. Færre skal trenge bilen til jobb, barnehage og skole. Da må satsingen på kollektivtrafikk, sykkel og gange trappes kraftig opp. Dette medlem viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative statsbudsjett der det er satt av 550 mill. kroner til dette.

Dette medlem mener det er vesentlig å tilgjengeliggjøre miljøvennlige transportformer i omstillingen til et nullutslippssamfunn. I en tid der flere har mindre å

rutte med er det svært viktig at det ikke går ut over folkes evne til å benytte seg av kollektivtransport. Dette medlem viser til at gjennom belønningsordningene vil Sosialistisk Venstreparti sette av 300 mill. kroner mer enn regjeringen til bedre og billigere kollektivtransport i byområdene. I tillegg ønsker Sosialistisk Venstreparti å halvere prisen på barnebillett på tog og innføre halv pris på tog for studenter. Dette medlem vil også vise til at Sosialistisk Venstreparti i sitt alternative budsjett foreslår 100 mill. kroner mer enn regjeringen til flere og bedre sykkel- og gangveier.

Det opprettes stadig flere hjertesoner, eller bilfriesoner, rundt skoler. Dette medlem mener arbeidet er vesentlig for å sikre trygge skoleveier for barn og unge og viser til at Sosialistisk Venstreparti har satt av 150 mill. kroner i sitt alternative budsjett til tryggere skoleveier, inkludert økt tilskudd til arbeidet med hjertesoner.

Dette medlem mener også at den nasjonale TT-ordningen bør trappes opp til å omfatte alle fylker. De som trenger tilrettelagt transport, har rett til og er avhengige av en god ordning. Alle brukere skal ha tilgang på samme tjenester uavhengig av hvor i landet de bor. Dette medlem viser til at Sosialistisk Venstreparti i sitt alternative budsjett foreslår 50 mill. kroner mer enn regjeringen for å sikre fremgang i opptrappingen av ordningen.

Utslippsfri transport

Selv med en storstilt kollektivsatsing vil flere fremdeles trenge bil, og det er avgjørende av veitransporten kommer raskest mulig over på fornybart drivstoff. Dette medlem viser til at Sosialistisk Venstreparti i sitt alternative statsbudsjett foreslår å vri bilavgiftene slik at det lønner seg å velge utslippsfritt. Sosialistisk Venstreparti vil gi fritak for elvarebiler i bomringen og øremerker 700 mill. kroner til nullutslippsløsninger for lastebiler gjennom Enova i sitt alternative budsjett.

Elektrisk drevne ferger er på full fart inn i trafikk i Norge, og det samme gjelder nullutslipps lastebiler og anleggsmaskiner. Gjennom regler, avgiftspolitik og støttetiltak vil dette medlem fremskynde omstillingen av hele transportsektoren mot nullutslipp. Dette medlem vil understreke viktigheten av å kompensere fylkeskommunene for de økte utgiftene en overgang til nullutslippsferger og hurtigbåter innebærer. Fylkene som har gått foran, må også få tilstrekkelig kompensasjon.

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

Dette medlem mener det også er viktig å kreve nullutslippsløsninger i vei- og jernbaneutbygginger i til-

legg til å redusere mengden materialer. Dette vil redusere klimagassutslippene og samtidig bidra til omstilling og utvikling av grønn industri.

Trygge bruksveier, ikke overdimensjonerte og miljøfiendtlige motorveier

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

Dette medlem mener dagens prioriteringer av veiprojekter er feil. I dag har vi alt for mange farlige strekninger, og etterslepet på vedlikehold av fylkesveiene vokser. Forskjellen på veistandard mellom fylkesvei og riksvei øker stadig, og antall ulykker har også hatt mindre nedgang på fylkesveiene enn på riksveiene. Likevel blir stadig flere firefelts motorveier prioritert framfor livsnødvendig ras- og skredsikringsprosjekter. Dette medlem mener det er svært viktig at sikring av Røldalstunnelen og Sørfoldtunnelene settes i gang snarest. I tillegg viser dette medlem til at det må prioriteres fremgang i fellesprosjektet Arna-Voss. For å sikre slik fremgang foreslår Sosialistisk Venstreparti 300 mill. kroner til dette prosjektet i sitt alternative statsbudsjett for 2024.

I de nylig innførte endringene i veinormalene endres terskelen for smal firefeltsvei, men innslagspunktet for større firefeltsvei forblir uendret. Dette medlem mener dette er svært uheldig ettersom etablering av firefeltsveier fører til økt nedbygging av natur og større klimagassutslipp. Også Det internasjonale energibyrådet (IEA) peker på at fartsgrensene på motorveier må begrenses til 100 km/t om man skal unngå mer enn 1,5 graders oppvarming. Sosialistisk Venstreparti mener det er på tide å legge bort prinsippet om firefelts motorveier med fartsgrense 110 km/t, og heller satse på 2/3-feltsveier med midtdeler, som både er bedre for miljøet og trafiksikkerheten.

Å forbedre sikkerheten på veiene for å unngå ulykker må prioriteres høyt. Dette medlem mener trafiksikkerheten i E10 Flyplasskrysset ved Harstad/Narvik lufthavn må følges opp. Dette medlem viser til den økende mengden dødsulykker på norske veier og

vil peke på viktigheten av at nullvisjonen for antall drepte i trafikken videreføres.

Kyst

Dette medlem mener det er viktig at havner og farleder utbedres og tilrettelegges for mer miljøvennlig transport. Den statlige finansieringen av fiskerihavnene må styrkes. Dette medlem viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative budsjett, der det foreslås å sette av 35 mill. kroner ekstra til effektive og miljøvennlige havner.

Post

Sosialistisk Venstreparti er opptatt av å sikre et godt posttilbud over hele landet. Dette medlem mener det er uheldig at regjeringens forslag til budsjett vil medføre mindre hyppig postlevering i distriktene.

Bedre samferdselsutredninger

Sosialistisk Venstreparti mener det er viktig å raskt få på plass bedre samferdselsutredninger. For eksempel må både indirekte utslipp fra materialbruk og utslipp fra nedbygging av myr og andre arealendringer inkluderes. Dette medlem mener at det bør nedsettes et bredt sammensatt ekspertutvalg for å utrede nye, mer bærekraftige modeller for samfunnsøkonomisk lønnsomhet i samferdselsprosjekter. Dette medlem mener Nasjonal transportplan (NTP) 2025–2036 må ha som mål å redusere arealbruken og forhindre redusert karbonbinding i jord. Den nye transportplanen må ta utgangspunkt i NOU 2023:25 Omstilling til lavutslipp, samt Transportøkonomisk institutts anbefalinger om planlegging for å kutte klimagassutslipp.

2.2.6 GENERELLE MERKNADER FRA VENSTRE

Komiteens medlem fra Venstre påpeker at transport er en av de største kildene til utslipp av klimagasser i Norge med et direkte utslipp på over 16 mill. tonn CO₂-ekvivalenter i 2022. En tredjedel av de norske klimagassutslippene kommer fra transport. Dette medlem påpeker at det aller meste av dette utslippet kommer fra veitransport med over åtte millioner tonn CO₂-ekvivalenter, men det er også utslipp fra fiskebåter, motorredskaper, og innenriks luftfart og sjøfart. Utslippene fra transport er over 25 pst. høyere enn de var i 1990.

Dette medlem understreker at utslippene fra transportsektoren minst må halveres innen 2030, sammenlignet med 2005, for at vi skal nå klimamålet. Da trengs det velfungerende, miljøvennlige transportløsninger.

Dette medlem påpeker at det også er knyttet en rekke indirekte utslipp til transportsektoren, blant annet ved at areal bygges ned. Dette medlem viser til Naturavtalen som ble inngått i Montreal i desember

2022 og påpeker at denne vil få konsekvenser for planleggingen og den videre utviklingen av transportsektoren i Norge.

Dette medlem påpeker at transport også henger sammen med andre miljøutfordringer, som lokal luftkvalitet og støy, og forurensning fra mikroplast og veisalt. Dette medlem påpeker at transportsystemet samtidig er viktig for rammebetingelsene for næringslivet.

Dette medlem vil satse på miljøvennlige alternativer som elektrisitet, avansert biodrivstoff, biogass, grønn ammoniak og utslippsfritt hydrogen. Miljøvennlig transport er nøkkelen til å kutte utslipp.

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

Dette medlem viser til at Venstre prioriterer jernbane, kollektivtransport og gang- og sykkelveier i sitt budsjettforslag. Dette medlem understreker at sykkel og kollektivtransport er viktig for frihet i egen hverdag, det gjelder spesielt for barn, unge, pendlere og studenter. Dette medlem mener regjeringens budsjettforslag ikke adresserer de utfordringene kollektivtransporten står overfor når det gjelder den ekstraordinære prisveksten. Dette medlem påpeker at kostnadsveksten for kollektivtransporten er forventet å bli høyere enn prisveksten for øvrig, og dette medlem er bekymret for at det vil gå ut over rutetilbudet over hele landet. Dette medlem påpeker at fylkeskommunene også må prioritere mer penger til kollektivtransport, men mener staten bør bidra for å sikre at tilbudet ikke kuttes. Dette medlem viser til at dette, sammen med lavere billettpriser for kollektivtransport, er en prioritet for Venstre som derfor foreslår å øke bevilgningene til kollektivtransport med 500 mill. kroner i sitt alternative budsjett, sammenlignet med regjeringens budsjettforslag. Dette vil gi lavere billettpriser og bedre tilbud for kollektivtransporten. Venstre ønsker bedre kollektivtransport fordi et godt kollektivtilbud fører til flere reisende og økt mobilitet for dem med dårligst råd.

Dette medlem mener det må bli enklere å leve miljøvennlig om vi skal få folk med på klimaomstillingen. Når den klimavennlige løsningen også blir den billigste og mest praktiske, vil flere reise utslippsfritt.

Dette medlem påpeker at transportsektoren totalt sett står for 33 pst. av det totale klimagassutslippet i Norge. Veitrafikken står for omtrent halvparten av disse utslippene, men sjøfart og fiske er også viktige utslippskilder. Dette medlem understreker at utslippene fra transport økte kraftig fra 1990 og frem til 2014, og at utviklingen snudde etter det. Utslippene fra personbiler har gått ned siden 1990, mye takket være den vellykkede

elbilpolitikken. Dette medlem påpeker at regjeringen kraftig har svekket elbilpolitikken, samtidig som den har gjort det mer attraktivt å velge fossilbil. Det ødelegger konkurranseforholdet mellom elbil og fossilbil, og setter målet om kun salg av nullutslippsbiler og lette elvarebiler i 2025 i fare. Dette medlem påpeker at regjeringen i tillegg har fjernet støtteordninger for lette elvarebiler og tyngre kjøretøy på el og biogass, og mener dette gjør at innfasingen av utslippsfrie kjøretøy i vei-transporten går saktere.

Dette medlem viser til Innst. 2 (2023–2024) og Venstres alternative statsbudsjett, der bilavgiftene foreslås lagt om, sammenlignet med regjeringens budsjett, for å sikre at elbil fortsatt er et betydelig mer attraktivt valg enn fossilbil.

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

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

Dette medlem viser videre til Miljødirektoratets Klimatiltak i Norge mot 2030 som påpeker at enkelte av målene fra Nasjonal transportplan 2022–2033 må strammes inn dersom man skal nå klimamålet i 2030. De foreslår blant annet at 100 pst. av alle tyngre elvarebiler skal være elektriske i 2027 og at 100 pst. av nye lastebiler buker nullutslippsteknologi eller biogass i 2030. Dette medlem mener regjeringen må stramme opp disse målene, senest når ny Nasjonal transportplan legges fram.

Dette medlem påpeker at innblanding av biodrivstoff er en stor driver for utslippskutt fra transportsektoren, i tillegg til at kjøretøyene har blitt mer effektive. Dette medlem understreker at avansert biodrivstoff er en knapp ressurs som kun bør brukes der det er mest nødvendig, og det ikke finnes alternativ teknologi. Dette medlem viser til regjeringens budsjettforslag som blant annet løses med økt bruk av biodrivstoff i transportsektoren, ut over det som ble vedtatt i Klimaplan 2021–2030. Dette medlem mener økt bruk av biodrivstoff ut over det som ligger i Klimaplan 2021–2030 ikke bør gjennomføres, og at det heller må satses på teknologi som elektrifisering.

Dette medlem viser til Venstres alternative statsbudsjett, der vedlikehold av eksisterende veier og jernbane, i tillegg til utbygging av nye og trygge stamvei-

er, prioriteres. Venstre foreslår å sette av én mrd. kroner mer til vedlikehold av fylkesvei enn regjeringen gjør i sitt budsjettforslag. Dette medlem mener dette er et svært viktig tiltak for å bedre fremkommeligheten og trafiksikkerheten over hele Norge, og spesielt i distriktene. Dette medlem påpeker at Rådgivende Ingeniørers Forening i en rapport fra 2021 anslo at vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene alene er på om lag 700 mrd. kroner. Fylkesveiene har et så omfattende vedlikeholdsetterslep at det er vanskelig å kunne se at dette kan tas igjen uten noe økt statlig finansiering.

Dette medlem er opptatt av at flere veier må få gul midtstripe, og færre veier må ha hull, sprekker eller være for smale til at to biler trygt kan passere hverandre. Dette medlem mener derfor det er rett å investere mer i fylkesveinettet for å sikre varetransport og framkommelighet i distriktene.

Dette medlem påpeker at FOT-rutenettet utgjør et viktig kollektivtiltak i distriktene. Dette medlem mener det er viktig å opprettholde flytilbudet og sikre ikke-kommersielle ruter med lavere priser enn i dag, gjennom offentlige rutekjøp der det ikke finnes gode alternativ til fly. Dette medlem støtter derfor regjeringens satsning på lavere flypriser i distriktene. Dette medlem påpeker at det samtidig er viktig å sikre at disse reisene blir mest mulig miljøvennlige og at det må legges til rette for å drifte kortbanenettet med elfly så raskt som mulig.

Dette medlem påpeker at hverdagen blir mer og mer digitalisert. For at folk skal ha friheten til å bestemme hvor de skal bosette seg, ta utdanning og arbeide, må vi sikre full bredbåndsutbygging i hele landet. Derfor satser Venstre på dette. Videre gir digitale løsninger frihet til å la være å reise, og digitaliseringen av samfunnet påvirker derfor folks reisemønstre. Digitalisering og muligheten for å i større grad jobbe hjemmefra kan dessuten bidra til kutt i klimagassutslipp, ved at reisebehovene reduseres. Dette medlem påpeker at digitaliseringen av samfunnet i hovedsak er svært positivt, men merker seg at det skaper utfordringer for noen. Dette medlem mener det er viktig at samfunnet organiseres på en slik måte at det inkluderer alle.

3. Samferdselsdepartementet – budsjettkapitler og komiteens merknader til disse

3.1 Kap. 1300 og kap. 4300 Samferdselsdepartementet

Komiteen viser til at bevilgningen under kap. 1300 dekker Samferdselsdepartementets driftsutgifter samt tilskudd til nasjonale og internasjonale organisasjoner. Bevilgningen er fordelt på post 1 driftsutgifter,

post 70 som er tilskudd til internasjonale organisasjoner, samt post 71 som i stor grad omhandler tilskudd til organisasjoner på trafikksikkerhetsområdet. Inntekter på kap. 4300 gjelder refusjoner fra Utenriksdepartementet. Komiteen viser til at bevilgningsbehovet for Norges deltakelse i internasjonale organisasjoner og programmer på transportområdet er økt med 22 pst. som følge av økte valutakurser.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, konstaterer at de tidligere regjeringspartiene og Fremskrittspartiet har gjennomført et uansvarlig frislipp når det gjelder drosjeløyver, og gjennomført en ikke-faglig begrunnet deregulering av drosjemarkedet. Flertallet ønsker en drosjepolitikk som gir et bedre tilbud til publikum, forutsigbare priser, trygge arbeidsplasser, bedre lønnsomhet i næringen, forutsigbare skatteinntekter til samfunnet og bedre transporttilbud for de syke, eldre og bevegelseshemmede i distriktene. Flertallet viser til det regjeringsnedsatte drosjeutvalget som skal vurdere hvordan Stortingets anmodning til regjeringen om å gjeninnføre sentraltilknytningsplikt, driveplikt og antallsregulering i drosjenæringen skal følges opp. I tillegg viser flertallet til i budsjettforliket:

«Stortinget ber regjeringen i løpet [av] 2024 om å innføre midlertidige maksimalpriser for løyvepliktig drosjetransport med motorvogn i områder også uten eneretter for å gjenopprette tilliten til drosjeprisene, så fremt dette er mulig.»

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre viser til regjeringen Solbergs drosjereform som skulle sikre et mer velfungerende marked der det skulle være lettere for nye aktører å etablere seg. Etter reformen har tilbudet blitt bedre og billigere når man bestiller tur i app, men prisforskjellene har økt dersom man tar en taxi på gata. Disse medlemmer er helt enige i at det ikke skal være slik. Disse medlemmer mener at vi må fortsette jobben med å forbedre drosjemarkedet, både for kundene og sjåførene, og samtidig sikre at det legges til rette for innovasjon og fornyelse. Drosjemarkedet skal fungere godt i hele landet. Disse medlemmer viser videre til Drosjeutvalget som har foreslått en plikt til å være tilknyttet en sentral, men at det samtidig åpnes for flere typer drosjesentraler. Det sikrer at appformidlere enten kan bli sentraler, eller fortsette som før, men med drosjene knyttet til en annen sentral. Disse medlemmer mener derfor forslaget vil sikre at man beholder effektive formidlere gjennom apper, men samtidig at drosjeeierne betaler den skatten de skal. Sentralene skal også sikre at en tilstrekkelig andel av drosjene er tilpasset personer med nedsatt funksjonsevne. Den tilknytningsplikten som var før reformen, var et betydelig

etableringshinder, og den støttes heller ikke av Drosjeutvalget.

3.1.1 POST 1 DRIFTSUTGIFTER

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett, der det foreslås en redusert bevilgning på posten for å frigjøre ressurser til veiformål.

3.1.2 POST 70 TILSKUDD TIL INTERNASJONALE ORGANISASJONER

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett, der det foreslås en redusert bevilgning på posten for å frigjøre ressurser til veiformål.

3.1.3 POST 71 TILSKUDD TIL TRAFIKKSIKKERHETSFORMÅL MV.

Komiteens medlem fra Venstre viser til Venstres alternative budsjettforslag, der det foreslås å øke støtten til Syklistenes landsforening med 1,5 mill. kroner ut over regjeringens budsjettforslag.

3.1.4 FORSLAG TIL NY POST 72 TRAFIKKSIKKERHET FOR MOTORSYKKEL

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett, der det foreslås å bevilge 3 mill. kroner på ny post 72 til særskilt trafikksikkerhetsarbeid med motorsykkel gjennom Norsk Motorcykkel Union (NMCU), som har solid erfaring og gode resultater av slikt målrettet arbeid.

3.2 Kap. 1301 Forskning og utvikling mv.

Komiteen merker seg at kapittelet omfatter bevilgninger til utredninger, Norges forskningsråd og pilotprosjekter for utslippsfrie anleggsplasser. Komiteen mener dette bidrar til et viktig kunnskapsgrunnlag for politikktutforming innenfor transportsektoren.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, viser til at det er store muligheter i digitalisering og ny teknologi, som kan skape et betydelig tryggere, mer effektivt og mer miljøvennlig transportsystem. Flertallet viser til at det særlig innen næringstransporten, som står for to tredjedeler av utslippene fra transportsektoren, er potensial for økt bruk av klimavennlig teknologi. Flertallet mener teknologien må gi bedre mobilitet. Flertallet mener videre at innkjøpsmakten i stat og

kommune må brukes til å utvikle og ta i bruk ny teknologi for klimavennlig transport samt fokusere på mer optimale måter å drive veivedlikehold og trygge rasutsatte strekninger på.

3.2.1 POST 21 UTREDNINGER VEDRØRENDE MILJØ, TRAFIKKSIKKERHET MV.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett, der det foreslås en redusert bevilgning på posten. Disse medlemmer legger til grunn at det ordinære utredningsarbeidet kan begrenses.

3.2.2 POST 50 NORGES FORSKNINGSRÅD MV., KAN OVERFØRES

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett, der det foreslås en redusert bevilgning på posten. Disse medlemmer viser til at en rekke av prosjektene også dekkes av andre departementers arbeidsområder og at dette burde samordnes bedre.

3.2.3 POST 70 PILOTPROSJEKTER FOR UTSLIPPSFRIE ANLEGGSPASSER

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til Høyres alternative budsjett for 2024, der det foreslås å øke posten med 20 mill. kroner.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener det ikke er en politisk oppgave å definere hva slags teknologi som skal benyttes på anleggsplasser, men at det er en konkurranse mellom forskjellige teknologier. Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett, der det foreslås at denne bevilgningen slettes.

3.3 Kap. 1310 Flytransport

3.3.1 POST 70 KJØP AV INNENLANDSKE FLYRUTER, KAN OVERFØRES

Komiteen merker seg at Samferdselsdepartementet foreslår å bevilge 1 934,6 mill. kroner til statlig kjøp av regionale flyruter innenlands i 2024, noe som er en økning på 992,5 mill. kroner sammenliknet med saldert budsjett for 2023. Bevilgningen går til å finansiere drift av regionale flyruter innenlands. Økningen kommer som følge av forslaget om å halvere maksimaltakstene for flybilletter fra prisjustert 2024-nivå. Departementet venter en økning i etterspørselen som følge av prisreduksjonen. På flertallet av rutene økes derfor kravene til setekapasitet for å ivareta den ventede økningen i etterspørsel.

Komiteen merker seg de regionale flyrutenes betydning for verdiskaping i hele landet. FOT-rutene har en spesiell betydning for Distrikts-Norge, både for næringsliv og innbyggere. Reduserte billettpriser er positivt for utvikling av distriktene. Lavere billettpriser vil også føre til økt trafikk med økt behov for setekapasitet. Oslo Economics har beregnet et behov på 12 pst. flere seter på utvalgte flyruter.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, er opptatt av å legge til rette for overgang til nullutslippsløsninger i luftfarten. Norge er på mange områder godt tilrettelagt for satsing på nullutslippsfly. Ikke minst er det norske kortbanenettet godt egnet til å teste og utvikle elektrifisering og andre teknologiske løsninger i et internasjonalt samarbeid om miljøtiltak innen luftfart.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre mener det bør utvikles et nasjonalt testsenter for null- og lavutslippsfly.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre viser til at en økning i flyavganger vil øke slitasten og forkorte levetiden til flyene. I Meld. St. 10 (2022–2023) Bærekraftig og sikker luftfart er det antatt et behov for å fornye dagens flyflåte i 2035. Per i dag finnes det ikke nye fly av tilsvarende størrelse på markedet som egner seg til å lande på kortbaneflyplasser. Dette kan skape fremtidige utfordringer for rutetilbudet i distriktene. Disse medlemmer etterlyser derfor en plan i henhold til Stortingets enstemmige anmodningsvedtak nr. 634 (2022–2023):

«Stortinget ber regjeringen lage en plan for hvordan FOT-rutene skal håndteres dersom det ikke blir mulig å erstatte dagens rute-fly.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener regjeringen svekker driftsgrunnlaget for norske lufthavner og flyselskaper gjennom avgiftsøkninger. Disse medlemmer viser til at regjeringen har gjeninnført flypassasjeravgiften som Fremskrittspartiet tidligere har fått fjernet. Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett, der det foreslås å avvikle flypassasjeravgiften fra 1. august og reversere regjeringens innskrenkninger i taxfree-ordningen som har svekket flyhavnenes driftsgrunnlag betydelig.

3.4 Kap. 4312 Avinor

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

men fortrinnsvis legges til rette for at den kan fortsette som flyplass.

3.5 Kap. 1313 Luftfartstilsynet

3.5.1 POST 1 DRIFTSUTGIFTER

Komiteen merker seg at det foreslås bevilget 305,5 mill. kroner til Luftfartstilsynet, noe som er en økning på 19 mill. kroner i forhold til saldert budsjett for 2023. Luftfartstilsynet fikk fra 1. januar 2023 ansvaret som nasjonal tilsynsmyndighet for romaktiviteter. I budsjettforslaget for 2024 inngår en økning på 4,7 mill. kroner til å bygge opp og videreutvikle dette tilsynet.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre merker seg at budsjettforslaget ikke tar høyde for tilsynsoppgavene regjeringen har annonsert gjennom luftfartsmeldingen (Meld. St. 10 (2022–2023)). Det er i tillegg varslet at Luftfartstilsynet får utvidet tilsynsansvar for bakkeansatte. Disse medlemmer merker seg at det i Meld. St. 10 (2022–2023) Bærekraftig og sikker luftfart står:

«Det er mange eldre helikopterdekk på offshore-installasjonene med avvik i henhold til dagens regelverk. Det har gjennom mange år vært lav tilsynsvirkosomhet med disse helikopterdekkene, og det er behov for å etablere et tilsynsregime som sikrer bedre kontroll og oppfølging av sikkerhetstilstanden. Petroleumstilsynet og Luftfartstilsynet har på oppdrag fra Arbeids- og inkluderingsdepartementet og Samferdselsdepartementet i fellesskap utarbeidet en femårig plan for tilsyn med helikopterlandingsplasser på kontinentalsokkelen.»

På tross av dette ble bare 16 av 18 planlagte tilsyn gjennomført i 2022. For 2023 er det et enda større avvik mellom planlagte og gjennomførte tilsyn. Av 18 planlagte tilsyn ligger det an til at det kun blir gjennomført ti tilsyn.

3.6 Kap. 4313 Luftfartstilsynet

3.6.1 POST 1 GEBYRINNTEKTER

Komiteen merker seg at det budsjetteres med 175 mill. kroner i gebyrinntekter for 2024, en økning på 7,4 mill. kroner i forhold til saldert budsjett for 2023. Luftfartstilsynets inntekter kommer i all hovedsak fra gebyrer betalt av aktørene i luftfarten.

3.7 Kap. 1314 Statens havarikommisjon

3.7.1 POST 1 DRIFTSUTGIFTER

Komiteen merker seg at det foreslås å bevilge 99 mill. kroner til Statens havarikommisjon i 2024.

Komiteen merker seg at Statens havarikommisjon gjennom sine uavhengige undersøkelser av ulykker

mv. skal bidra til å øke sikkerheten innen luftfart, vei, jernbane, sjøfart og forsvarssektoren.

Komiteen merker seg at Statens havarikommisjon i 2023 fikk ansvaret for å gjennomføre undersøkelser også innenfor romaktivitet og på tivoli- og taubaneområdet. I budsjettforslaget for 2024 inngår en økning på 4 mill. kroner som skal dekke utgifter til de nye ansvarsområdene.

3.8 Kap. 1315 Tilskudd til Avinor AS

3.8.1 POST 71 TILSKUDD TIL PÅLAGTE OPPGAVER, KAN OVERFØRES

Komiteen merker seg at det foreslås bevilget 2 887,3 mill. kroner til ny lufthavn ved Mo i Rana og til flytting av Bodø lufthavn. Dette er en økning på 1 227,3 mill. kroner i forhold til saldert budsjett for 2023. 1 359 mill. kroner av den foreslåtte bevilgningen vil gå til Avinors bygging av ny lufthavn ved Mo i Rana. 1 528 mill. kroner av bevilgningen vil gå til Avinors planlegging og bygging av ny lufthavn i Bodø.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet merker seg statsrådets forslag om å øke Avinors avgifter til flyselskapene, og er bekymret for hvordan avgiftsøkningene vil ramme norske flyselskaper, som allerede er belastet med en svak kronkurs, økende drivstoffpriser, ettervirkninger fra pandemien og bivirkninger fra krigen i Ukraina. Disse medlemmer er bekymret for at regjeringens politikk vil true fremtiden til norske flyselskaper, som er en viktig del av Norges beredskap.

Komiteens medlemmer fra Høyre merker seg hvor viktig Avinor-modellen er for norsk luftfart. Avinor og øvrige lufthavner må derfor sikres nødvendig forutsigbarhet og inntektsgrunnlag. Modellen trues blant annet som følge av regjeringens endringer i avgifter og kvoteregler for taxfree, noe som svekker inntektsmulighetene luftfarten er gjort avhengig av. Reglene regjeringen innførte i 2023 for salg av tobakk til norske statsborgere bosatt i Norge, har gitt et markert fall i taxfree-salget generelt, og har ført til at Avinor-modellen er under press.

Komiteens medlem fra Venstre påpeker at dagens taxfree-ordning er en subsidiering av forurensende flyreiser med skattefritak på alkohol og tobakk. Dette medlem viser til Venstres program, der man går inn for å avvikle ordningen og heller kompensere Avinor og private flyplasser gjennom tilskudd over statsbudsjettet. På denne bakgrunn foreslår dette medlem å bevilge 550 mill. kroner i tilskudd til Avinor for bortfall av taxfree-ordningen.

Ikke-statlige lufthavner

Komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre merker seg betydningen til de ikke-statlige lufthavnene. Disse lufthavnene er spesielt sårbare for svingningene i regjeringens politikk. Disse medlemmer vil understreke betydningen av stabile rammevilkår for ikke-statlige lufthavner.

Komiteens medlemmer fra Høyre mener regjeringen bør vurdere å selge flyplasser og lufthavner dersom lokale interesser ønsker å overta eierskap og drift.

3.9 Kap. 1320 Statens vegvesen

Komiteen viser til at Statens vegvesen har sektoransvar for å følge opp hele veitranportsystemet. Videre har etaten rollen som kollektivdirektorat, med nasjonalt koordineringsansvar og faglig ansvar for kollektivtransport.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre viser til Dokument 8:229 S (2022–2023) om utvidet bruk av maritim ladeinfrastruktur samt Innst. 42 S (2023–2024), og ber regjeringen merke seg at et enstemmig storting ga åpning for at ferjeladeinfrastrukturen nå skal tilgjengeliggjøres for flere trafikantgrupper og maritim transport, herunder tungbiler og busser som reiser med ferjene. Disse medlemmer forutsetter at regjeringen snart tar tak i de muligheter dette gir, og får på plass en ladeinfrastruktur langs kysten for tunge kjøretøy samt oppdaterer ladeinfrastrukturstrategien tilsvarende.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre mener det haster med å omstille tungtransporten, og har merket seg at regjeringen gjorde for lite for å bidra til denne omstillingen i sitt forslag til statsbudsjett. Disse medlemmer er derfor glade for at forliket med Sosialistisk Venstreparti økte innsatsen.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til Høyres alternative budsjett for 2024, der det inngår en klimapakke for tungtransporten for å sikre raskere elektrifisering. I pakken inngår 100 mill. kroner til Enovas støtteprogram for ladestasjoner for tunge kjøretøy langs riksveinettet, som vil gi minst 10 ekstra ladestasjoner. Videre er støtten til Grønt landtransportprogram doblet fordi det trengs initiativ som kan samle private og offentlige aktører om utslippskutt. Høyre har i sitt alternative budsjett også satt av mer penger til døgnhvileplasser. Mangelen på døgnhvileplasser hemmer det grønne skiftet, da de er viktige lokasjoner for ladeinfrastruktur for tunge kjøretøy samt at døgnhvileplassene

er avgjørende for at veien som arbeidssted skal være attraktiv for nye sjåfører.

3.9.1 POST 1 DRIFTSUTGIFTER

Komiteen viser til at foruten dekning av ordinære driftsutgifter, kostnader knyttet til forvaltningsoppgaver innenfor veiområde og FoU-virksomhet, dekker området også en videreføring av oppgradering av veitrafikksentralene og en økning på 100 mill. kroner til teknologiutvikling og digitalisering.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett, der det foreslås en redusert bevilgning på posten for å frigjøre ressurser til vedlikehold og fornying av riksveier. Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets generelle merknader i kap. 2.2.4.

3.9.2 POST 22 DRIFT OG VEDLIKEHOLD AV RIKSVEIER, KAN OVERFØRES, KAN NYTTES UNDER POST 29 OG POST 30

Komiteen viser til at posten i hovedsak omfatter Statens vegvesens entreprenør- og byggherreutgifter knyttet til drift og vedlikehold av riksveier. Komiteen registrerer at prisveksten i markedet gir økte utgifter til drift og vedlikehold og at Statens vegvesen på den bakgrunn legger til rette for en gradvis overgang fra erfaringsbasert til mer tilstands- og risikobasert forvaltning og styring av vedlikeholdet.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, viser til viktigheten av å ta vare på de veiene man har og vedlikeholde bruksveier over hele landet. Flertallet viser til anmodningsvedtak nr. 755 (2022-2023), 2. juni 2023, hvor Stortinget ber regjeringen utarbeide en helhetlig og forpliktende plan for å redusere vedlikeholdsetterselet på riksveier og på fylkesveier. Regjeringen vil komme tilbake til dette i Nasjonal transportplan (NTP).

Komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre viser til Riksrevisjonens rapport om vedlikehold av fylkes- og riksveier som viser at økte bevilgninger til drift og vedlikehold ikke har gitt gode nok resultater. Disse medlemmer mener dette bekrefter at det er nødvendig å fortsette utviklingen av sektoren for å møte utfordringene framover.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til Høyres alternative budsjett for 2024, der det foreslås to grep for bedre drift og vedlikehold i 2024. For det første å gi Statens vegvesen mer fleksibilitet i sin budsjettering, slik fagetaten selv har etterspurt. Posten for drift og

vedlikehold kan overskrides med inntil ti prosent, mot at det tas igjen året etter. Fra før er det mulig å overføre ubrukte midler til påfølgende år. Mer fleksibilitet i budsjetteringen vil bidra til jevnere ressursbruk og mindre start og stopp i vedlikeholdsarbeidet. Det gir mer effektiv ressursbruk og mer vedlikehold for pengene. Disse medlemmer understreker at dette er noe Statens vegvesen selv har ønsket, blant annet for å gjøre det mulig å gå over til tilstandsbasert vedlikehold. Beregninger tyder på at tilstandsbasert vedlikehold vil gi en effektiviseringsgevinst. For det andre å gi Nye Veier mer ansvar for drift og vedlikehold. Nye Veier har beregnet at de kan kutte kostnadene til drift og vedlikehold med 12 pst. sammenlignet med Statens vegvesen. Høyre overfører derfor i sitt alternative budsjett ansvaret for drift og vedlikehold på rv. 13 og hele E18/E39 mellom Langangen og Ålgård til Nye Veier. Posten reduseres med 265 mill. kroner som er det Statens vegvesen har anslått å bruke på disse to strekningene i 2024, og bevilgningen overføres til Nye Veier, se også kap. 1321 post 70.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett, der det foreslås en økt bevilgning på posten for å sørge for at vedlikeholdsetterslepet på riksvei ikke øker i 2024. Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiet generelle merknader i kap. 2.2.4.

3.9.3 POST 28 TRAFIKANT- OG KJØRETØYTILSYN, KAN OVERFØRES

Komiteen viser til at det innenfor trafikant- og kjøretøytilsyn prioriteres oppgaver knyttet til trafikk-sikkerhet og likere konkurransevilkår. Komiteen merker seg at den målrettede trafikkontrollen blir mer effektiv på grunn av stadig mer digitalisering gjennom systemer for risikoklassifisering og skiltgjenkjenning.

3.9.4 POST 29 OPS-PROSJEKTER, KAN OVERFØRES, KAN NYTTES UNDER POST 30

Komiteen viser til at det er foreslått bevilget 4 619 mill. kroner til OPS-prosjekter og at det er lagt til grunn om lag 120 mill. kroner i bompenger.

3.9.5 POST 30 RIKSVEIINVESTINGER, KAN OVERFØRES, KAN NYTTES UNDER POST 22 OG POST 29 OG KAP. 1332 POST 66

Komiteen viser til at rammen i hovedsak brukes til å videreføre rasjonell anleggsdrift i allerede igangsatte prosjekter. Komiteen understreker at faktisk prisvekst i 2022 og 2023 har vært høyere enn forutsatt. Selv om prisveksten har avtatt, er det fortsatt risiko for at den

kan påvirke Statens vegvesens økonomiske handlingsrom i 2024.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre viser til utviklingen av Kopstad Godsterminal i Horten kommune, som vil skape betydelig flere arbeidsplasser i kommunen. Beliggenheten mellom E18 og Vestfoldbanen gjør at terminalen har stor samfunnsøkonomisk nytte, og gir store muligheter for overføring fra gods på vei til bane. Disse medlemmer påpeker at det i forbindelse med utbyggingen av ny Vestfoldbane (Nykirke–Barkåker) vil bli bygget en avgrening med jernbanetilknytning til Kopstad Godsterminal. For tilknytning til E18 er det i 2023 regulert et nytt toplanskryss på Helland. Krysset vil skape en langt mer trafikkikker påkjøring til E18 og bedre forhold for trafikk til/fra Holmestrand, i tillegg til bedre adkomst til Kopstad Godsterminal. Disse medlemmer påpeker at reguleringsplanen for området forutsetter at halve krysset må være ferdigstilt før utbygging på terminalområdet kan gjennomføres.

Disse medlemmer påpeker at de daværende regjeringspartiene Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti prioriterte rv. 15 Strynefjellet i første seksårsperiode i Nasjonal transportplan 2022–2033. Disse medlemmer har merket seg at Statens vegvesen ikke prioriterer ny tunnel på rv. 15 Strynefjellsvegen i deres innspill til Nasjonal transportplan for perioden 2025–2036, og at påbegynt planarbeid er stoppet.

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

Komiteens medlem fra Venstre viser til Venstres alternative budsjett, der det foreslås å nedskalere motorveiprosjekter på riksvei tilsvarende 500 mill. kroner.

Dette medlem påpeker at Statens vegvesen må prioritere 30 mill. kroner i budsjettet for 2024 for å sikre at nytt toplanskryss på Helland blir bygget neste år. Dette for å sikre at utbyggingen av Kopstad Godsterminal kan igangsettes i henhold til gjeldende reguleringsplan. Dette medlem mener derfor det innenfor rammen av kap. 1320 post 30 må avsettes 30 mill. kroner til bygging av nytt toplanskryss på Helland langs E18 gjennom Vestfold.

Dette medlem forutsetter at påbegynt planarbeid for ny tunnel på rv. 15 Strynefjellet blir tatt opp igjen og fullført innenfor rammen av planmidlene i kap. 1320 post 30.

Porteføljen

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, viser til at tre riksveiprosjekter med dette budsjettet skal startes opp i 2024, det gjelder E134 Oslofjordtunnelen byggetrinn 2, E134 Røldal–Seljestad og E6 Megården–Sommerset. Flertallet ser fram til at proposisjonene for disse prosjektene kommer til behandling i Stortinget.

Komiteens medlemmer fra Høyre merker seg imidlertid at det ikke blir snakk om mange spadetak neste år, selv om det i valgkampen var snakk om anleggsstart i 2024. Disse medlemmer er glade for at de tre gryteklare prosjektene endelig kommer i gang, men disse medlemmer må samtidig minne om at dette utgjør en reell forsinkelse. De tre prosjektene var gryteklare også i 2023, da bevilget ikke regjeringen én krone til oppstart. Disse medlemmer viser til at Høyre prioriterte anleggsstart av Oslofjordtunnelen, og forberedende arbeid på E134 Røldal–Seljestad og E6 Sørfold i sitt alternative budsjett for 2023.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre merker seg at regjeringens hovedstrategi skal være å ta vare på eksisterende veg- og jernbaneinfrastruktur fremfor å bygge nytt. Disse medlemmer mener at i tillegg til å ta vare på det man har, er man fortsatt nødt til å bygge ny infrastruktur for kommende generasjoner og ruste næringslivet for en tøff konkurranse. Disse medlemmer understreker betydningen av at alle som bor i landet vårt, skal komme raskt frem og trygt hjem, og viser til at regjeringen Solberg gjennom åtte år i regjering har knyttet Norge bedre sammen, redusert avstandene og gjort det tryggere å reise. Disse medlemmer mener Norge også i trangere tider skal være et land med god infrastruktur, effektive veistreknings og trygge reiseruter for folk. Disse medlemmer mener derfor det er viktig å holde aktiviteten oppe for viktige veiprosjekter i hovedkorridorene, og komme i gang med fremtidens veier der det er mulig.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre viser til at det var bred tilslutning til Nasjonal transportplan 2022–2033, lagt fram av regjeringen Solberg, både når det gjelder totalrammen og prosjektporteføljen. Disse medlemmer viser også til at det var bred tilslutning og flertall for flere ekstra prosjekter. Også dagens regjeringspartier ønsket en ytterligere satsing ut over det som lå i meldingen. Disse medlemmer merker seg at regjeringspartiene nå har endret standpunkt og at neste Nasjonale transportplan skal legges fram våren 2024.

Disse medlemmer viser til behandlingen av NTP 2022–2033, og de seks prosjektene daværende regjeringspartier Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti, la inn ekstra midler til i første seksårsperiode, rv. 291 Holmenbrua, rv. 15 Strynefjellet, E134 Bakka–Solheim, E39 Vågsbotn–Klauvaneset, E8 Lavangsdalen og E14 Stjørdal–Storlien. Et bredt flertall stilte seg bak disse prosjektene. Disse medlemmer mener alle disse seks prosjektene må få en reell vurdering fram mot ruleringen av NTP i 2024.

Mindre investeringstiltak

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til Statens vegvesens arbeid med utbedringsstrekninger, der det legges til rette for trinnvis utvikling av utvalgte deler av riksveinettet. Med regjeringens budsjett er det ikke mulig å starte opp nye prosjekter. Disse medlemmer viser til Høyres alternative budsjett for 2024, der bevilgningen økes med 60 mill. kroner, for å kunne starte opp arbeidet på flere utbedringsstrekninger.

Disse medlemmer viser til rv. 7 gjennom Hallingdal som et eksempel. Rv. 7 Sokna–Ørgenvika sto ferdig i 2014, og det er viktig å fortsette oppgraderingen av rv. 7 videre gjennom Hallingdal. Strekningen har spesielle utfordringer med lav veistandard, periodevis svært stor turisttrafikk og tungtrafikk i de samme periodene. Dette gir lav regularitet og høy ulykkesrisiko. I NTP 2022–2033 ligger det 800 mill. kroner til rv. 7 Ørgenvika–Svenkerud. Den første delstrekningen er regulert, og det er lokal vilje til å delta i et spleiselag med staten. Disse medlemmer viser til at det også finnes andre og lignende prosjekt, og for disse medlemmer er det viktig at det blir satt forgang i slike veiutbedringer.

Disse medlemmer viser til Valdresmodellen på E16 Fagernes–Øylo, som var blant landets første totalentrepriser med samspill i veisektoren, og med tidlig involvering av entreprenøren. Både byggherre og entreprenør er godt fornøyd med prosjektet. Prosjektet og modellen bør evalueres, og det bør vurderes hvordan den gjenstående delstrekningen kan ferdigstilles ut over den fastsatte rammen prosjektet hadde.

Planlegging

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet merker seg at regjeringens tydelige signaler overfor fagetatene om lavere ramme i neste Nasjonale transportplan har ført til at Statens vegvesen har stanset arbeidet med planlegging i flere viktige riksveiprosjekter. Disse medlemmer mener dette er svært uheldig. Disse medlemmer viser til at Statens vegvesens planmidler er del av post 30. Planlegging av prosjekter med sluttkostnad over 1 mrd. kroner ligger i «porteføljen», mens planlegging av resten av Statens vegvesens prosjekter ligger under «Mindre investeringstiltak». Statens vegvesen skal disponere planmid-

ler til egen portefølje og sørge for at pengebruken optimaliseres. Disse medlemmer støtter dette, men er betenkt over at Statens vegvesen med regjeringens budsjettforslag må begrense sin planaktivitet.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til Høyres alternative budsjett for 2024, der det er foreslått å øke bevilgningen til planlegging med 30 mill. kroner.

Tunnelutbedringsprogrammet

Komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre viser til debatten om sikringsarbeid i Lærdalstunnelen. Disse medlemmer viser til at det er bekreftet at det blir nat-testenging de første årene, uten mulighet for gjennomkjøring mellom 18.00–06.00. Kritiske situasjoner med stengte høyfjellsveier er unntatt. En slik stenging vil bli svært krevende for den trafikken som går der i dag, både for pendlere, beredskap, yrkessjåfører og generell ferdsel. Disse medlemmer mener departementet må ta hensyn til konsekvensene en slik stenging vil få, og vurdere avbøtende tiltak der det viser seg at forholdene vil være til stor ulempe for berørte parter.

3.9.6 FORSLAG TIL NY POST 31 STORE PROSJEKTER

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett, der det foreslås en egen bevilgning på ny post 31 for å sørge for raskere utbygging av riksveier samt oppstart av flere riksveiprojekter sammenliknet med regjeringens opplegg. Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets generelle merknader i kap. 2.2.4.

3.9.7 FORSLAG TIL NY POST 32 UTBEDRINGSSTREKNINGER

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett, der det foreslås en særskilt bevilgning på 475 mill. kroner på ny post 32 for å starte flere utbedringsprosjekter som er klare til oppstart, men som ikke er prioritert i regjeringens opplegg. Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets generelle merknader i kap. 2.2.4.

3.9.8 FORSLAG TIL NY POST 33 FORSTERKET MIDTOPPMERKING

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett, der det foreslås en egen bevilgning på 105 mill. kroner på ny post 33 for å øke takten i arbeidet med midt- og kantoppmerking sammenliknet med regjeringens opplegg. Disse medlemmer vil bemerke at

dette er blant de mest effektive grepene for bedre veitrygghet. Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets generelle merknader i kap. 2.2.4.

3.9.9 FORSLAG TIL NY POST 34 BRUPROGRAMMET

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett, der det foreslås en egen bevilgning på ny post 34 for å øke takten i fornyingsarbeidet på bruer, for mer veitrygghet og mer effektiv næringstransport sammenliknet med regjeringens opplegg. Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets generelle merknader i kap. 2.2.4.

3.9.10 FORSLAG TIL NY POST 35 PLANLEGGING

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett, der det foreslås en egen bevilgning på ny post 35 for å holde fremdrift i planlegging av riksveiprojekter som legger grunnlag for at flere nye, store veiprojekter kan startes raskere, sammenliknet med regjeringens opplegg. Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets generelle merknader i kap. 2.2.4.

3.9.11 FORSLAG TIL NY POST 36 RASTEPLASSER VINTER

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett, der det foreslås en egen bevilgning på ny post 36 for å holde alle rasteplasser åpne gjennom vinterperioden. Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets generelle merknader i kap. 2.2.4.

3.9.12 FORSLAG TIL NY POST 37 SKRED- OG RASSIKRING

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett, der det foreslås en bevilgning på 200 mill. kroner på ny post 37 for å sette i gang flere skred- og rassikringsprosjekter samt at slike prosjekter kan realiseres uten bruk av bompenger. Disse medlemmer viser til at dette er grep som øker tryggheten på veiene. Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets generelle merknader i kap. 2.2.4.

3.9.13 FORSLAG TIL NY POST 38 TILSKUDD SKOLEVEIER

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett, der det foreslås en bevilgning 200 mill. kroner på ny post 38 for å øke takten i utbygging av trygge sko-

leveier. Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets generelle merknader i kap. 2.2.4.

3.9.14 POST 61 RENTEKOMPENSASJON FOR TRANSPORTILTAK I FYLKENE

Komiteen viser til at det for 2024 er lagt til grunn en renteforutsetning for kompensasjonen på 3 pst. Det innebærer et tilskudd på 376 mill. kroner i 2024.

3.9.15 POST 64 UTBEDRING PÅ FYLKESVEIER FOR TØMMERTRANSPORT, KAN OVERFØRES

Komiteen viser til at det i 2019, gjennom et samarbeid med fylkeskommunene og skog- og trenæringen, ble besluttet et program for bruer på fylkesveinet med behov for utbedringer de nærmeste årene. Dette programmet blir lagt til grunn for tilskudd i 2024. Komiteen merker seg at ordningen skal evalueres i forbindelse med Nasjonal transportplan 2025–2036.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre merker seg at det vil bli besluttet i løpet av 2023 hvilke av de gjenværende prosjektene i «bruprogrammet» som tildeles tilskudd for 2024. Videre merker disse medlemmer seg at ordningen er evaluert i forbindelse med arbeidet med Nasjonal transportplan 2025–2036. Disse medlemmer viser til at utbedring av fylkesveier for tømmertransport er spesielt viktig for skognæringen, slik at den kan kjøre lastebiler med totalvekt på minimum 60 tonn på fylkesveiene uten å møte dårlige bruer som blir til flaskehals. Videre viser disse medlemmer til at arbeidet for å øke vektclassen for veier som kan tåle en økt vektbelastning, bør intensiveres. Her bør det også være mulig å differensiere mellom årstider, slik at en tar vare på veilegemet best mulig. Dette er en justering som ville ha bidratt til mer effektiv drift og mindre miljøpåvirkning, uten at det koster samfunnet noe. Disse medlemmer påpeker at dette også for budsjett 2023 ble fremsatt som en felles komitemerknad, men at lite er gjort på området.

3.9.16 POST 65 TILSKUDD TIL FYLKESVEIER, KAN OVERFØRES

Komiteen viser til at det er fylkene selv som innenfor de gitte kriteriene skal prioritere tiltak og i ettertid dokumentere bruk av midler.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett, der det foreslås en bevilgning på 500 mill. kroner på posten for å øke takten i vedlikeholds- og fornyingsarbeidet på fylkesveiene der etterslepet er

enormt. Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets generelle merknader i kap. 2.2.4.

Komiteens medlem fra Venstre påpeker at standarden og vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene i Norge lenge har vært en utfordring. De fleste fylkene har ikke klart å vedlikeholde veiene de fikk ansvar for etter forvaltningsreformen i 2010, da en rekke veistreknings ble overført fra staten til fylkene. Dette medlem understreker at dette blant annet handler om økte krav, at kostnadene er undervurdert og ikke minst klimaendringene. Dette medlem påpeker at fylkene har brukt noe mer penger på veiene enn det de har fått overført av staten, men det har ikke vært nok for å ta igjen vedlikeholdsetterslepet og sikre gul midtstripe. Klimaendringene, med mer fuktig vær og høyere temperaturer, fører til at behovet for vedlikehold øker. Dette medlem viser til Venstres alternative budsjettforslag, der man foreslår å øke satsningen på vedlikehold av fylkesveier med 1 000 mill. kroner, ut over regjeringens budsjettforslag. Dette medlem viser for øvrig til Venstres forslag i Dokument 8:255 S (2022–2023) om tryggere fylkesveier og økt nedbetalingstid for bompenger i distriktene, jf. Innst. 69 S (2023–2024).

3.9.17 POST 66 TILSKUDD TIL TRYGGERE SKOLEVEIER OG NÆRMILJØER, KAN OVERFØRES

Komiteen viser til at ordningen skal rette seg mot tryggere skoleveier og nærmiljøer og at ordningen nå er justert og kun gjelder for tiltak som kan gjennomføres i tilsagnsåret.

Komiteens medlem fra Venstre har merket seg at mange barn har en skolevei som oppleves farlig, og påpeker at det er et offentlig ansvar å trygge skoleveiene. Dette medlem viser til Venstres alternative budsjett hvor det foreslås å øke tilskuddet til tryggere skoleveier og nærmiljøer, inklusive tryggere sykkelveier, med 30 mill. kroner ut over regjeringens budsjettforslag.

3.9.18 POST 72 TILSKUDD TIL RIKSVEIFERJEDRIFTEN, KAN OVERFØRES

Komiteen viser til at det i budsjettet for 2023 ble satt av midler som legger til rette for at målet om halvering av ferjetakster og målet om gratis ferjer skulle bli oppfylt 16. august 2023. Budsjettet for 2024 legger til rette for at disse ordningene kan videreføres i 2024.

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

ingens forslag til andre samferdselsformål. Disse medlemmer merker seg at det er blitt en markant økning av trafikk til noen av øysamfunnene, og presset på at det må settes inn mer ferjemateriell øker. Andre steder har fylkeskommunen sett seg nødt til å redusere tilbudet fordi ordningen ikke er fullfinansiert fra statens side. Samkjøring er i større grad byttet ut med at en benytter egen bil ettersom det å ta med bil ikke lenger har en kostnad, noe som også øker klimagassutslipp fra biltrafikken.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett, der det foreslås en økt bevilgning på posten med bakgrunn i reduserte ferjetakster med 50 pst. med virkning fra 1. august. Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets generelle merknader i kap. 2.2.4.

Komiteens medlem fra Venstre viser til Venstres alternative budsjett, der det foreslås å redusere tilskuddet til riksveiferjedriften (ferjepriser) med 50 mill. kroner.

3.9.19 POST 73 TILSKUDD FOR REDUSERTE BOMPENGETAKSTER UTENFOR BYOMRÅDENE

Komiteen viser til at den opprinnelige tilskuddsordningen fra 2017 videreføres også i 2024.

Komiteens medlem fra Venstre viser til Venstres alternative budsjettforslag, der det foreslås å avvikle ordningen med tilskudd til reduserte bompengetakster utenfor byområdene. Kuttet tilsvarer en reduksjon i posten pålydende 740 mill. kroner. Midlene omprioriteres til jernbaneformål og oppgradering av fylkesveier.

3.9.20 FORSLAG TIL NY POST 74 SLETTE BOMPENGEJELD

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett, der det foreslås en bevilgning på ny post 74 for å slette bompengegjeld i enkeltprosjekter. Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets generelle merknad i kap. 2.2.4.

3.10 Kap. 4320 Statens vegvesen

Komiteen viser til at inntektssiden er beregnet til 1 469,2 mill. kroner. Komiteen merker seg at ordningen med reduserte ferjetakster og gratis ferjer isolert sett vil gi lavere inntekter sammenlignet med 2023, men det forventes også høyere trafikkvolum som kan være med og motvirke dette.

3.10.1 POST 4 BILLETINNTEKTER FRA RIKSVEIFERJEDRIFTEN

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett, der det foreslås reduserte ferjetakster med 50 pst. fra 1. august som reduserer billettinntektene fra ferjedriften. Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets generelle merknader i kap. 2.2.4.

Komiteens medlem fra Venstre viser til Venstres alternative budsjett som vil gi 337,5 mill. kroner i økte billettinntekter fra riksveiferjedriften som kan omfordres andre formål over samferdselsbudsjettet.

3.11 Kap. 1321 Nye Veier AS

3.11.1 POST 70 TILSKUDD TIL NYE VEIER AS

Komiteen viser til at budsjettforslaget er i tråd med føringer om et langsiktig bevilgningsnivå på 5 mrd. 2016-kroner fra og med statsbudsjett for 2018.

Komiteen viser til at bevilgningen gjelder vederlag til Nye Veier AS i henhold til avtaler med Samferdselsdepartementet om planlegging, utbygging og drift av veier selskapet har bygd ut. Komiteen vil bemerke at faktisk prisvekst i anleggsmarkedet over tid har vært høyere enn forutsatt og at det fortsatt er risiko for at prisveksten kan påvirke det økonomiske handlingsrommet i 2024.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre vil fremheve at det overordnede målet for Nye Veier AS er å oppnå høyest mulig samfunnsøkonomisk lønnsomhet i vei- og jernbaneprosjektene selskapet har ansvaret for. Selskapets prioriteringsmodell gir konkurranse mellom prosjektene med hensyn til både nytte og utbyggingskostnader.

Disse medlemmer viser til at Nye Veier AS har vært en suksess. Selskapet har redusert kostnadene i sin portefølje med 51 mrd. kroner siden overtakelse, av dette er 6,3 mrd. kroner (løpende) realisert i ferdigstilte prosjekter. Nye Veier har mål om kostnadsutt på 20 pst. for sine utbyggingsprosjekter. Disse medlemmer mener veireformen har gjort alle aktørene bedre. To miljøer konkurrerer om å bygge vei raskest og billigst mulig, og å ta vare på vei best mulig og billigst mulig.

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

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre vil bygge videre på denne suksessen ved å utvide Nye Veiers ansvar og skape reell konkurranse også på drift og vedlikehold. Nye Veier har beregnet at de kan oppnå en effektiviseringsgevinst på 12 pst. på drift og vedlikehold sammenlignet med Statens vegvesen.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til Høyres alternative budsjett for 2024, der ansvaret for drift og vedlikehold på rv. 13 og hele E18/E39 mellom Langangen og Ålgård overføres til Nye Veier. Bevilgningen medfølger, slik at dette ikke skal gå ut over arbeidet på resten av porteføljen. Posten foreslås derfor i Høyres alternative budsjett å økes med 233 mill. kroner sammenlignet med regjeringens budsjett.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett, der det foreslås en økt bevilgning på posten for å legge til rette for raskere fremdrift og utbygging av flere prosjekter i Nye Veiers portefølje. Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets generelle merknader i kap. 2.2.4.

Komiteens medlem fra Venstre viser til Venstres alternative budsjett, der tilskuddet til Nye Veier AS reduseres med 500 mill. kroner, sammenlignet med regjeringens budsjettforslag. Midlene omprioriteres til fylkesvei.

3.11.2 FORSLAG TIL NY POST 71 NYE VEIER AS DRIFT

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett, der det foreslås en særskilt bevilgning på ny post 71 knyttet til Nye Veiers vedlikeholdsoppgaver på strekninger som er ferdig utbygd. Disse medlemmer viser til at det har vært en ekstraordinær kostnadsvekst i anleggssektoren over tid som regjeringen ikke kompenserer for i statsbudsjettet. Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets generelle merknader i kap. 2.2.4.

3.12 Kap. 1323 Vegtilsynet

3.12.1 POST 1 DRIFTSUTGIFTER

Komiteen merker seg at det i Prop. 1 S (2023–2024) foreslås å bevilge 20,4 mill. kroner til Vegtilsynet i 2024.

Komiteen merker seg at hovedaktiviteten til Vegtilsynet er å føre tilsyn med Statens vegvesen og Nye Veier AS for å sikre at de har tilstrekkelige styringssystemer for å ivareta sikkerheten i infrastrukturen på riksveinettet. Vegtilsynet fører ikke tilsyn med fylkeskommunal vei, men de skal i 2024, som tidligere, være en pådriver

for informasjons- og erfaringsdeling med fylkeskommunene.

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

3.13 Kap. 1330 Særskilte transporttiltak

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

3.13.1 POST 60 UTVIDET TT-ORDNING FOR BRUKERE MED SÆRSKILTE BEHOV, KAN OVERFØRES

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, vil understreke viktigheten av at TT-ordningen gir økt grad av likebehandling og at utvidelse til flere brukergrupper og flere fylker vurderes.

3.13.2 POST 77 KJØP AV TJENESTER FRA ENTUR AS

Komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre viser til at Entur er styrket med over 66 pst. og at nesten hele landet snart vil være på Enturs plattform. Det er positivt at man nærmer seg en nasjonal app-løsning som legger til rette for mer sømløs mobilitet. Disse medlemmer mener Entur bør utvikles videre, og at samkjøringsløsninger som ytterligere kan underbygge bedre og mer miljøvennlig mobilitet, også bør inkluderes på plattformen. Dette gjøres i dag i Danmark og Frankrike, og viser frem samkjøring som mulighet for en stor gruppe brukere. Brakar i Drammensområdet hadde oppstart av et prosjekt i april 2023, Skyss lanserte tilsvarende for Askøy og Øygarden kommune i høst, og AtB hadde lansering av tilsvarende på Byneset vest for Trondheim. Denne type innovasjoner må det være åpning for i den videre app-utviklingen.

Det forutsettes videre at Entur sørger for at alle alternative reisealternativ, også fra kommersielle aktører, blir synliggjort i appen.

3.14 Kap. 1332 Transport i byområder mv.

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

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til budsjettforliket mellom de tre partiene inngått 3. desember 2023, der det ble foreslått å øke bevilgningen til byvekstavtalen i Tromsø med 30 mill. kroner. Tilskuddet skal brukes i tråd med intensjonen i avtalen, og i særlig grad bør det fokuseres på varige investeringer innenfor satsingsområdet gange, sykkel og trafikksikkerhetstiltak. Prioritering av prosjekter skal skje gjennom den årlige rulleringen av handlingsprogrammet. Flertallet viser til at byvekstavtaler er et viktig virkemiddel for å nå nullvekstmålet for persontransport med bil, og redusere problemer som følge av kø, støy og støv.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til at kollektivselskapene fremdeles rapporterer om lavere trafikk enn nivået før pandemien. Disse medlemmer mener kollektivtilbudet ikke kan bygges ned før man vet om endringene i reisevaner er permanente eller ikke, men mener også at kollektivselskapene må fortsette arbeidet med å utvikle nye og fleksible billett-løsninger tilpasset fremtidige endrede reisemønstre.

3.14.1 POST 66 TILSKUDD TIL BYOMRÅDER, KAN OVERFØRES

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, merker seg at byvekstavtalene så langt har vært en suksess når det gjelder å bidra til å skape bedre byer som gagnar både natur, klima, miljø og livskvaliteten til svært mange mennesker – med bedre luft, mer plass, mindre støy og bedre fremkommelighet.

Et annet flertall, komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til at det i budsjettforliket er foreslått å øke bevilgningen til Byvekstavtalen Tromsø med 30 mill. kroner. Dette flertallet foreslår derfor at kap. 1332 post 66 økes med 30 mill. kroner sammenlignet med regjeringens forslag.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre viser til at det er gjennom byvekstavtalene

det er størst potensial for å oppnå faktiske resultater i arbeidet med å redusere utslipp fra transportsektoren.

Disse medlemmer vil videreføre de eksisterende byvekstavtalene og åpne for nye, uten at de skal gå på bekostning av finansieringen av de avtalene som er inngått. Disse medlemmer viser til at det i Nasjonal transportplan 2022–2033 ble lagt til grunn en ny fireårig tilskuddsordning for å styrke satsingen på kollektivtransport, sykling og gange i mindre byområder. De aktuelle områdene er Bodø, Vestfoldbyen, Ålesund, Haugesund og Arendal/Grimstad. Disse medlemmer merker seg at regjeringen igjen ønsker å utbetale engangstilskudd. Dette gir ikke, etter disse medlemmers syn den forutsigbarheten disse byene trenger for å forplikte seg til nullvekstmålet.

Komiteens medlemmer fra Høyre ønsker å videreutvikle tilskuddsordningen for mindre byområder og viser til Høyres alternative budsjett for 2024, der det bevilges 20 mill. kroner ekstra til de mindre byområdene.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett, der det foreslår en redusert bevilgning på posten for å frigjøre ressurser til veiformål. Disse medlemmer er imot bypakkesystemet med premisset om nullvekstmål som fratras folk friheten til selv å styre egen transporthverdag.

Komiteens medlem fra Venstre viser til Venstres alternative budsjett, der denne posten øker med 580 mill. kroner, fordelt på 500 mill. kroner til statlig tilskudd til bedre kollektivtilbud og lavere billettpriser i kollektivtransporten, og 80 mill. kroner til nye byvekstavtaler i de mellomstore byene.

Fylkeskommunale billettapper

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til at Entur er styrket med over 66 pst. i regjeringens budsjett, sammenlignet med fjorårets budsjett. Bevilgningen skal gå til drift og vedlikehold av dagens systemer og videreutvikling av en felles plattform for kollektivbilletter. Disse medlemmer viser videre til at departementet i svar på budsjettspørsmål opplyser at alle fylker med unntak av Finnmark og deler av Vestland vil være på Enturs plattform ved utgangen av første halvår 2024. I tillegg til at staten bruker mange millioner på at Entur skal videreutvikle sin billettapp som tilbys i nesten hele Norge, overføres det midler til fylkeskommunene som går til kollektivselskapenes egne apper. Ifølge departementet vil nesten 30 mill. kroner av bevilgningen på post 66 Tilskudd til byområder gå til billettapper. Disse medlemmer stiller spørsmål ved denne doble pengebruken og reduserer derfor bevilgningen til billettapper

over post 66 med 10 mill. kroner i sitt alternative budsjett for 2024.

3.15 Kap. 1352 Jernbanedirektoratet

Komiteen merker seg at regjeringens budsjettforslag for 2024 på 32,1 mrd. kroner er med på å videreføre drift og nødvendige investeringer for å kunne ha fremdrift i oppstartede prosjekter. Komiteen vil spesielt peke på nødvendige tilpasninger av infrastruktur som skal bidra til å redusere konsekvenser av ekstremvær og klimaendringer samt opprydding etter ekstremværet Hans og i den forbindelse en tilskuddsordning for godstogoperatører.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til at det i budsjettforliket er foreslått å øke bevilgningen til vedlikehold på jernbanen. Hyppigere ekstremvær og flere reisende har de siste årene ført til slitasje på jernbanens infrastruktur. Flertallet viser til at økt fokus på vedlikehold har dokumentert effekt. I etterkant av flommen i 2013, som førte til 70 feil som forårsaket stans i trafikken og 200 skader på Dovrebanen, ble det iverksatt tiltak for å forhindre et lignende skadeomfang. Til sammenligning førte ekstremværet Hans til syv feil som forårsaket stans i trafikken og 14 skadesteder. Flertallet viser til at økt bevilgning til vedlikehold av jernbanen er vesentlig for å sikre økt punktlighet og robusthet.

Flertallet vil understreke viktigheten av at Randskleiv bru på Dovrebanen blir åpnet så fort som mulig for å sikre person- og godstransport på strekningen.

Flertallet viser videre til at når jernbanestrekninger skal frigis til andre formål og dermed ikke lenger er del av det nasjonale jernbanenettet, er det avgjørende at Bane NOR i forkant har hatt en god prosess der de samlede konsekvensene av nedleggelse er godt forankret med berørte kommuner. Dette skal sikre at sentrale samfunnsmessige hensyn blir ivaretatt.

3.15.1 POST 1 DRIFTSUTGIFTER

Komiteen vil understreke Jernbanedirektoratets rolle som pådriver for at utdanningssystemet møter sektorens behov for kompetent arbeidskraft.

3.15.2 POST 21 SPESIELLE DRIFTSUTGIFTER – UTREDNINGER, KAN OVERFØRES

Komiteen vil understreke viktigheten av at Jernbanedirektoratets utredninger og analyser gir grunnlag for bedre utnyttelse av ny teknologi i infrastruktur og materiell og gjennom det legger til rette for best mulig beslutningsgrunnlag.

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

Komiteen merker seg at utgiftene i 2024 til trafikkpakke 1–3 antas å være lavere enn i 2023 fordi trafikkinntektene øker, energiprisene går ned og vederlaget for de nye direktetildelte trafikkavtalene med Vygruppen for trafikken på Østlandet blir lavere enn i tidligere avtaler.

Komiteen merker seg også at det i mars 2023 ble inngått avtale mellom Norske tog og Stadler om kjøp av 17 nye fjerntog som leveres i perioden 2026–2029. Av dette er 13 elektriske og fire bimodale togsett.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre viser til at regjeringen har stanset konkurranseutsettingen av persontogtrafikken på Østlandet, og også ønsker å slå sammen Flytoget og Vy. Disse medlemmer vil ha mer konkurranse, ikke mindre, og mener at det fra et kundeperspektiv er en særdeles dårlig idé å skulle slå sammen Flytoget og Vy. Disse medlemmer viser til at Flytoget har vært en ubetinget suksess, og at selskapet har bidratt til at mye av trafikken til Oslo lufthavn Gardermoen foregår med kollektivtrafikk. Flytoget har hatt fokus på kundevennlighet, og har vist innovative løsninger og kontinuerlige forbedringstiltak for å sikre god kundetilfredshet. Det er grunn til å tro at en sammenslåing vil gå ut over kundetilfredsheten til togkundene, og dermed andelen av kunder som vil velge kollektive løsninger.

3.15.4 POST 71 KJØP AV INFRASTRUKTUR TJENESTER – DRIFT OG VEDLIKEHOLD, *KAN NYTTES UNDER POST 70*

Komiteen merker seg at det i Prop. 1 S (2023–2024) innenfor posten er foreslått en økning på 10,1 pst. fra saldert budsjett 2023 og at det i denne økningen også inngår midler til opprydding og utbedring av skader etter ekstremværet Hans.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til at det i budsjettforliket er foreslått å øke bevilgningen til vedlikehold på jernbanen. Flertallet foreslår derfor at kap. 1352 post 71 økes med 300 mill. kroner sammenlignet med regjeringens forslag.

Flertallet viser til at Samferdselsdepartementet har inngått en avtale med Bane NOR, som revideres hvert år, der staten bl.a. forplikter seg til et minimumsnivå for likviditetstilførsel de fire neste årene etter bud-

sjettåret. Minimumsnivået er i gjeldende avtale fastsatt til å utgjøre henholdsvis 90, 85, 80 og 75 pst. av forslag til bevilgning for kommende budsjettår. Flertallet foreslår basert på enigheten i budsjettforliket om å øke kap. 1352 post 71 med 300 mill. kroner sammenlignet med regjeringens forslag, at fullmakt til å inngå forpliktelser for framtidige budsjettår til drift og vedlikehold innenfor en samlet ramme for gamle og nye forpliktelser økes til 29 470 mill. kroner, og en ramme som forfaller i årene 2025, 2026, 2027 og 2028 økes til henholdsvis 8 040 mill. kroner, 7 590 mill. kroner, 7 140 mill. kroner og 6 700 mill. kroner. Flertallet foreslår derfor at fullmakt til å pådra staten forpliktelser ut over budsjettåret for drift- og vedlikeholdsarbeider knyttet til kap. 1352 post 71, endres i tråd med dette, jf. romertallsvedtak X pkt. 2.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til Høyres alternative budsjett, der bevilgningen er redusert med 150 mill. kroner. Dette er gevinsten Bane NOR hadde beregnet for konkurranseutsettingen av drift og vedlikehold. Disse medlemmer ønsker mer konkurranseutsetting, også for drift og vedlikehold av jernbanen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett, der det foreslås en økt bevilgning på posten for å øke takten i vedlikeholds- og fornyingsarbeidet sammenliknet med regjeringens opplegg. Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets generelle merknader i kap. 2.2.4.

Numedalsbanen

Komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre mener at Numedalsbanen fortsatt skal være en del av det nasjonale jernbanenettet, dette gjelder også strekningen Flesberg–Rødberg. Disse medlemmer forutsetter at regjeringen sammen med lokale krefter bidrar til å få i gang bruk av jernbanen, fortrinnsvis med veterantog i sommersesongen.

Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at Numedalsbanen, inkludert strekningen Flesberg–Rødberg, forblir en del av det nasjonale jernbanenettet og at det legges til rette for drift av veterantog på banen.»

Komiteens medlem fra Venstre viser til Venstres alternative budsjett som øker bevilgningen til vedlikehold av jernbanen med 500 mill. kroner, ut over regjeringens budsjettforslag i Prop. 1 S (2023–2024).

3.15.5 POST 73 KJØP AV INFRASTRUKTUR TJENESTER – INVESTERINGER, KAN NYTTES UNDER POST 74

Komiteen merker seg at forslaget til bevilgninger legger til rette for å opprettholde rasjonell gjennomføring av alle oppstartede prosjekter som skal gi kortere reisetid og flere avganger på banestrekninger flere steder i landet.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre viser til at Bane NOR har en viss handlefrihet til å planlegge og realisere effektpakker på InterCity-strekningene innenfor Stortingets totale bevilgninger til disse formålene. Disse medlemmer mener det er uheldig dersom planleggingen av strekningen Stokke–Torp–Sandefjord stopper opp. Disse medlemmer mener derfor at departementer bør legge til rette for at Bane NOR kan fortsette planleggingen på denne strekningen innenfor den totale rammen Stortinget bevilger.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett der det foreslås en økt bevilgning på posten for å kunne videreføre arbeidet med InterCity Vestfold og utbygging av nytt dobbeltspor mellom Stokke og Sandefjord. Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets generelle merknader i kap. 2.2.4.

3.15.6 POST 74 TILSKUDD TIL TOGMATERIELL MV., KAN OVERFØRES

Komiteen merker seg at ombyggingen av ERTMS-ombordutstyr er forsinket og at ombyggingen på tog eid av Norske tog er utsatt.

3.15.7 POST 75 TILSKUDD TIL GODSOVERFØRING FRA VEI TIL JERNBANE

Komiteen merker seg at ordningen er innrettet mot transportformene kombitransport og vognlast, der konkurransen mot veitransport er størst. Ordningen bidrar til å lette den økonomiske situasjonen til godstogsselskapene.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, viser til viktigheten av det igangsatte arbeidet med å realisere en ny grønn godskorridor mellom Oslo, Bodø, Harstad og Tromsø. Flertallet viser til at ENOVA allerede har gitt tilsagn på 211 mill. kroner til prosjektet som vil kutte minimum 25 000 tonn CO₂ per år og flytte 25 000 trailere fra vei til bane og kjølt årlig.

3.15.8 POST 76 TILSKUDD TIL KULTURMINNER I JERNBANESEKTOREN

Komiteen merker seg at det er en økning på 14,4 mill. kroner fra saldert budsjett 2023 på 39,4 mill. kroner. Jernbanehistorie er en viktig del av norsk industrihistorie og Museumsbanene og Norsk jernbanemuseum er viktige i både formidling og ivaretagelse av historisk utstyr.

3.15.9 POST 77 TILSKUDD TIL GODSTOGSELSKAPER ETTER EKSTREMVÆRET HANS, KAN OVERFØRES

Komiteen merker seg at ekstremværet Hans medførte store forstyrrelser i transporten mellom flere landsdeler. Spesielt siden Dovrebanen ble stengt, er det svært krevende å opprettholde godstransport uten støtte, da utgiftene ved å bruke Rørosbanen er mye større.

3.16 Kap. 4352 Jernbanedirektoratet

3.16.1 POST 1 DIVERSE INNTEKTER

Komiteen merker seg at inntektene kommer fra Norsk jernbanemuseum og fra kurs- og semesteravgifter ved Norsk fagskole for lokomotivførere og konsulenttoppdrag for Norske tog.

3.17 Kap. 1354 Statens jernbanetilsyn

Komiteen merker seg at Statens jernbanetilsyn fører tilsyn med om lag 40 jernbanevirksomheter, 25 drivere av serviceanlegg for jernbane, rundt 340 taubanevirksomheter og 270 virksomheter med fornøyelsesinnretninger.

3.17.1 POST 1 DRIFTSUTGIFTER

Komiteen merker seg at det er økte midler knyttet til godkjenning av tog som må bygges om i forbindelse med utrulling av signal- og sikringsystemet ERTMS.

3.18 Kap. 4354 Statens jernbanetilsyn

3.18.1 POST 1 GEBYRER FOR TILSYN MED TAU- OG KABELBANER OG FORNØYELSESMIDLER

Komiteen merker seg at inntektene baserer seg på gebyrer knyttet til tilsyn.

3.19 Kap. 1370 Posttjenester

3.19.1 POST 70 KJØP AV POSTTJENESTER, KAN OVERFØRES

Komiteen har merket seg at det foreslås å bevilge 1 680,6 kroner til kjøp av posttjenester. Dette er en økning på 420 mill. kroner i forhold til saldert budsjett 2023. Komiteen vil understreke at posttjenestene er en viktig del av infrastrukturen som bidrar til bosetting og næringsliv, og brukerne skal ha tilgang til gode posttjenester i hele landet, samtidig som teknologiutviklingen innebærer at mer og mer av kommunikasjonen skjer digitalt.

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

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet merker seg at bevilgningen til postombæring har økt betydelig de siste årene, og viser til at dette er et resultat av at det blir sendt stadig færre brev. Parallelt leser stadig flere aviser på digitale plattformen. Postombæring blir mer og mer kostbart å administrere. Samtidig går prisen for sending av brev opp, og den relative forskjellen mellom å motta fysiske brev kontra digital post blir svært stor. Disse medlemmer mener dagens finansieringsordning for postombæring bør gjennomgå for å vurdere om det finnes andre modeller samtidig som man fortsatt sikrer posttjenester i hele landet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett, der det foreslås en redusert bevilgning på posten for å frigjøre ressurser til utbygging av trygge skoleveier. Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets generelle merknader i kap. 2.2.4.

3.20 Kap. 5619 Renter av lån til Avinor AS

3.20.1 POST 80 RENTER

Komiteen merker seg at renter av statens lån til Avinor AS er beregnet å utgjøre 4 mill. kroner for 2024. Dette er en nedgang i rentekostnadene til staten på 4,5 mill. kroner i forhold til 2023.

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

4.1 Kap. 916 Kystverket

Komiteen vil peke på at Norge har en lang kystlinje der forholdene ligger godt til rette for sjøtransport, og at det er viktig at en større andel av godstransport kan overføres fra veg til sjø. Kystverket er en etat for kystforvaltning, sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensning samt lostjenester og meldings- og informasjonstjenester.

4.1.1 POST 30 NYANLEGG OG STØRRE VEDLIKEHOLD, KAN OVERFØRES

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Venstre fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen holde planlagt fremdrift med forberedende arbeider og anleggsstart for Stadskipstunnel.»

Komiteens medlem fra Venstre viser til Venstres alternative budsjett som øker tilskuddet til oppgradering av havner i Øst-Finnmark med 15 mill. kroner, ut over regjeringens budsjettforslag.

4.1.2 FORSLAG TIL NY POST 72 VEDLIKEHOLD AV FYRBYGNINGER

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at vedlikeholdsetterslepet på norske fyr i statens eie er anslått til 500 mill. kroner. Regjeringens budsjettforslag øker etterslepet med 38 mill. kroner for 2024. Disse medlemmer mener det er viktig å ta vare på den infrastrukturen man har og at det betydelige vedlikeholdsetterslepet er uholdbart. Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett, der det foreslås en øremerket bevilgning på 10 mill. kroner på ny post 72, som en oppstart på et styrket vedlikehold av forbygninger.

5. Digitaliserings- og forvaltningsdepartementet – IKT-politikk. Budsjettkapitler og komiteens merknader til disse

5.1 Kap. 1541 IT- og ekompolitikk

5.1.1 POST 22 UTVIKLING, GJENNOMFØRING OG SAMORDNING AV IT- OG EKOMPOLITIKKEN, KAN OVERFØRES, KAN NYTTES UNDER POST 70

Komiteen viser til at bevilgningen under dette kapittel blant annet skal brukes til å utvikle og følge opp nasjonal strategi for digitalisering samt handlingsplanen for økt deltagelse i et digitalt samfunn.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, merker seg blant annet at sentrale mål med IT- og ekompolitikken er å sikre likeverdige tilbud i hele Norge og dermed et avgjørende grunnlag for næringsliv, verdiskaping og deltakelse for hele befolkningen. Det er også viktig at området bidrar til at forvaltningen er åpen og har høy tillit blant innbyggerne. Flertallet merker seg også at regjeringen i løpet av året er utvidet med en ny digitaliserings- og forvaltningsminister, og flertallet vil fremheve at god oppfølging av digitaliseringsarbeidet har stor betydning for samfunnsutviklingen på bred front.

Flertallet ser derfor positivt på at regjeringen er utvidet med en egen statsråd dedikert til digitalisering.

5.1.2 POST 60 BREDBÅNDSUTBYGGING

Komiteen viser til at formålet med ordningen om bredbåndstønad er å bidra til at alle husstander og virksomheter skal få et tilbud om bredbånd med god kvalitet innen utgangen av 2025. I tillegg kan ordningen brukes til å øke kapasiteten på bredbånd i områder der markedet ikke leverer tilfredsstillende kapasitet.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til Høyres alternative budsjett for 2024, der bevilgningen til bredbåndstilskudd reduseres med 200 mill. kroner. Disse medlemmer viser videre til at gode rammebetingelser over tid har bidratt til at utbyggingen av bredbånd nå skjer raskt i hele landet. I dag har 95,1 pst. av alle husstandene i Norge tilgang til fast bredbånd på gigabit (1 000 mbit/s), en økning fra litt over 50 pst. første halvår 2020. I 2018 var det bare 40 pst. Utbyggingen går så fort at man gjennom en statlig støtteordning ikke rekker å finne ut hvor pengene best skal brukes. Disse

medlemmer mener en økning i bredbåndstilskuddet ikke er rett prioritering av fellesskapets penger. Disse medlemmer merker seg at regjeringen har fjernet kravet til kommunal medfinansiering for bredbåndstilskudd. Dette vil gjøre at de bevilgete midlene til bredbånd vil rekke enda kortere.

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

Disse medlemmer er enige med regjeringspartiene i viktigheten av at alle skal kobles på. Derfor satte regjeringen Solberg også mål om at samtlige norske husstander og virksomheter skal få tilbud om høyhastighetsbredbånd innen utgangen av 2025 i Meld. St. 28 (2020–2021) Vår felles digitale grunnmur. Når det gjelder de aller ytterste utkantene i landet vårt, der det er vanskelig å bygge ut bredbånd, skal også distriktsrabatten som ble gitt i 5G-auksjonen, bidra.

Komiteens medlem fra Venstre viser til Venstres alternative budsjett som øker tilskuddet til bredbåndsutbygging i distriktene med 100 mill. kroner, ut over regjeringens budsjettforslag.

5.1.3 POST 70 FORVALTNINGSUTVIKLING, IT- OG EKOMPOLITIKK, KAN NYTTES UNDER POST 22

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

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, påpeker viktigheten av å motvirke digitalt utenforskap. Flertallet viser til at formålet med ordningen er å bidra til at alle innbyggere gis mulighet til å bli digitalt kompetente, slik at de kan bruke digitale verktøy og tjenester fra offentlige og private aktører.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre påpeker at det er et stort potensial for å utnytte ny og digital teknologi for å tilby innbyggerne enda bedre og mer brukervennlige tjenester og legge til rette for at nye bedrifter kan starte opp basert på nye forretningsmodeller. Disse medlemmer viser til at Start-Off er en ordning som gjør at offentlige virksomheter formulerer utfordringer og behov som oppstartmiljøer og andre innovative aktører utarbeider løsninger på.

For å lykkes med dette utvikles nyanskaffelsesmetodikk tilpasset de nye leverandørmarkedene. Disse medlemmer viser til at målet er å få flere oppstartsbedrifter til å levere tjenester til det offentlige og bidra til at offentlig sektor blir mer innovativ.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til Høyres alternative budsjett for 2024, der det er foreslått å øke satsningen på post 70 med 5 mill. kroner til dette.

5.1.4 FORSLAG TIL NY POST 71 KUNNSKAPSFORMIDLING TELEOMRÅDET

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener det er behov for stabil og forutsigbar finansiering av kunnskapsformidling på teleområdet. Disse medlemmer viser til at Teknisk museum ikke vil kunne opprettholde sine forpliktelser og nasjonale ansvar inne teleområdet med regjeringens budsjettforslag. Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett, der det foreslås en øremerket bevilgning til kunnskapsformidling på teleområdet med formål å skape et stabilt driftsgrunnlag og forutsigbarhet.

5.2 Kap. 1542 Internasjonalt samarbeid

5.2.1 POST 1 DRIFTSUTGIFTER

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

5.2.2 POST 70 INTERNASJONALE PROGRAM, KAN OVERFØRES

Komiteen merker seg at bevilgningen dekker EU-program som Norge tar del i etter EØS-avtalen, og som er knyttet til utviklingen av informasjonssamfunnet og elektronisk forvaltning.

5.3 Kap. 4542 Internasjonalt samarbeid

5.3.1 POST 1 REFUSJON FRA UTENRIKSDEPARTEMENTET

Komiteen merker seg at bidrag i internasjonale organisasjoner godkjennes som offisiell utviklingshjelp.

5.4 Kap. 1543 Nasjonal kommunikasjonsmyndighet

5.4.1 POST 1 DRIFTSUTGIFTER, KAN OVERFØRES

Komiteen viser til at Nasjonal kommunikasjonsmyndighet er det sentrale utøvende tilsyns- og kontrollorganet for områdene post, elektronisk kommunikasjon og elektroniske tillitstjenester i Norge. Komiteen merker seg at Nasjonal kommunikasjonsmyndighet også er tiltenkt rollen som tilsynsmyndighet for data-sentre.

Videre merker komiteen seg at den ansente sikkerhetssituasjonen i Europa samt økt oppmerksomhet om sikkerhet og beredskap, har hatt betydning for Nasjonal kommunikasjonsmyndighets arbeid og bevilgninger over statsbudsjettet.

5.4.2 POST 45 STØRRE UTSTYRSANSKAFSELSE OG VEDLIKEHOLD, KAN OVERFØRES

Komiteen understreker at Nasjonal kommunikasjonsmyndighet skal ha tilgang til moderne og oppgradert utstyr som gjør etaten rusta til å løse samfunnsoppgavet sitt.

5.4.3 POST 70 TELESIKKERHET OG -BEREDSKAP, KAN OVERFØRES

Komiteen viser til at det er et viktig mål å øke beredskapen i krisesituasjoner og ved hendelser. Dette på grunn av mer ekstremvær, endret trusselbilde og at man stadig blir mer avhengig av elektronisk kommunikasjon og digitale tjenester.

5.5 Forslag til nytt kap. 1544 Råd for Kunstig Intelligens

5.5.1 FORSLAG TIL NY POST 1 DRIFTSUTGIFTER

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre mener at utviklingen av kunstig intelligens (KI) utfordrer samfunnet på nye måter, og mener det er avgjørende at menneskene setter rammen for teknologien, ikke omvendt. Disse medlemmer mener at det må etableres et uavhengig organ, inspirert av Bio-teknologirådet, for å gi råd om prinsipielle spørsmål knyttet til KI. Rådet skal løfte etiske debatter, veilede om ansvarlig bruk og på sikt kunne fungere som et algoritmetilsyn. Disse medlemmer viser til Høyres budsjett for 2024, der det er foreslått opprette en ny post 1 med 10 mill. kroner for å opprette et KI-råd.

6. Oppfølging av anmodningsvedtak

Komiteen viser til at regjeringen i budsjettproposisjonen gjør rede for oppfølging av i alt 46 anmodningsvedtak under Samferdselsdepartementets ansvarsområde, samt tre anmodningsvedtak omtalt i Prop. 1 S (2023–2024) fra Kommunal- og distriktsdepartementet, som hører under komiteens ansvarsområde – vedtak nr. 791 for 2021–2022 og vedtak nr. 1060 og 1066 for 2020–2021. Tematisk hører de tre anmodningsvedtakene fra Kommunal- og distriktsdepartementet fra og med 2024 inn under Digitaliserings- og forvaltningsdepartementets ansvarsområde.

Komiteen viser til at anmodningsvedtakene behandles endelig ved behandlingen av Meld. St. 4 (2023–2024) Anmodnings- og utredningsvedtak i Stortingssesjonen 2022–2023. Komiteen viser til at den derfor vil komme med sine merknader til oppfølging av anmodningsvedtakene i brev til kontroll- og konstitusjonskomiteen i forbindelse med den endelige behandlingen av anmodningsvedtakene i Meld. St. 4 (2023–2024).

7. Forslag fra mindretall

Forslag fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen sørge for at Numedalsbanen, inkludert strekningen Flesberg–Rødberg, forblir en del av det nasjonale jernbanenettet og at det legges til rette for drift av veterantog på banen.

Forslag fra Fremskrittspartiet og Venstre:

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen holde planlagt fremdrift med forberedende arbeider og anleggsstart for Stadskipstunnel.

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 3

Stortinget ber regjeringen sørge for tilstrekkelig fremdrift i veiprojektet rv. 15 Strynefjellet med arm til Geiranger.

Forslag 4

Stortinget ber regjeringen sørge for tilstrekkelig fremdrift i prosjektene knyttet til «dødsveiene» E16 Skaret–Hønefoss og E39 Veibust–Blindheim–Moa.

8. Komiteens tilråding

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

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

vedtak:

Rammeområde 17 (Transport og kommunikasjon)

I

På statsbudsjettet for 2024 bevilges under:

| Kap. | Post Formål | Kroner | Kroner |
|------|--|----------------|--------|
| | | Utgifter | |
| 916 | Kystverket | | |
| | 1 Driftsutgifter, kan nyttes under post 45..... | 1 155 600 000 | |
| | 21 Spesielle driftsutgifter, kan overføres..... | 36 100 000 | |
| | 22 Driftsutgifter brukerfinansierte tjenester, kan overføres, kan nyttes under post 46..... | 1 050 434 000 | |
| | 30 Nyanlegg og større vedlikehold, kan overføres | 903 778 000 | |
| | 45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, kan overføres, kan nyttes under post 1 | 191 479 000 | |
| | 46 Større utstyrsanskaffelser og brukerfinansierte tjenester, kan overføres, kan nyttes under post 22 | 21 329 000 | |
| | 60 Tilskudd til fiskerihavneanlegg, kan overføres | 77 492 000 | |
| | 71 Tilskudd til effektive og miljøvennlige havner, kan overføres | 123 950 000 | |
| 1300 | Samferdselsdepartementet | | |
| | 1 Driftsutgifter..... | 182 900 000 | |
| | 70 Tilskudd til internasjonale organisasjoner..... | 37 000 000 | |
| | 71 Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv. | 81 800 000 | |
| 1301 | Forskning og utvikling mv. | | |
| | 21 Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv..... | 11 900 000 | |
| | 50 Norges forskningsråd mv., kan overføres | 145 200 000 | |
| | 70 Pilotprosjekter for utslippsfrie anleggsplasser..... | 30 000 000 | |
| 1310 | Flytransport | | |
| | 70 Kjøp av innenlandske flyruter, kan overføres | 1 934 600 000 | |
| 1313 | Luftfartstilsynet | | |
| | 1 Driftsutgifter..... | 305 500 000 | |
| 1314 | Statens havarikommisjon | | |
| | 1 Driftsutgifter..... | 99 000 000 | |
| 1315 | Tilskudd til Avinor AS | | |
| | 71 Tilskudd til pålagte oppgaver, kan overføres..... | 2 887 300 000 | |
| 1320 | Statens vegvesen | | |
| | 1 Driftsutgifter..... | 4 566 100 000 | |
| | 22 Drift og vedlikehold av riksveier, kan overføres, kan nyttes under post 29 og post 30 | 9 720 700 000 | |
| | 28 Trafikant- og kjøretøytilsyn, kan overføres | 2 429 600 000 | |
| | 29 OPS-prosjekter, kan overføres, kan nyttes under post 30 | 4 619 000 000 | |
| | 30 Riksveiinvesteringer, kan overføres, kan nyttes under post 22 og post 29 og kap. 1332, post 66 | 10 349 700 000 | |

| Kap. | Post Formål | Kroner | Kroner |
|------|---|----------------|--------|
| | 61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene | 376 000 000 | |
| | 64 Utbedring på fylkesveier for tømmertransport, <i>kan overføres</i> | 22 400 000 | |
| | 65 Tilskudd til fylkesveier, <i>kan overføres</i> | 415 300 000 | |
| | 66 Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljøer, <i>kan overføres</i> | 23 600 000 | |
| | 72 Tilskudd til riksveiferjedriften, <i>kan overføres</i> | 3 284 000 000 | |
| | 73 Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene.... | 740 000 000 | |
| 1321 | Nye Veier AS | | |
| | 70 Tilskudd til Nye Veier AS | 6 507 700 000 | |
| 1323 | Vegtilsynet | | |
| | 1 Driftsutgifter..... | 20 400 000 | |
| 1330 | Særskilte transporttiltak | | |
| | 60 Utvidet TT-ordning for brukere med særskilte behov, <i>kan overføres</i> | 337 400 000 | |
| | 70 Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen–Kirkenes | 1 240 300 000 | |
| | 76 Reiseplanlegger og elektronisk billettering, <i>kan overføres</i> | 138 100 000 | |
| | 77 Kjøp av tjenester fra Entur AS..... | 21 300 000 | |
| | 78 Tettere samarbeid om data..... | 32 300 000 | |
| 1332 | Transport i byområder mv. | | |
| | 63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter, <i>kan overføres</i> | 2 571 500 000 | |
| | 66 Tilskudd til byområder, <i>kan overføres</i> | 3 907 900 000 | |
| 1352 | Jernbanedirektoratet | | |
| | 1 Driftsutgifter..... | 386 400 000 | |
| | 21 Spesielle driftsutgifter – utredninger, <i>kan overføres</i> | 144 200 000 | |
| | 70 Kjøp av persontransport med tog, <i>kan overføres, kan nyttes under post 71</i> | 5 368 800 000 | |
| | 71 Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold, <i>kan nyttes under post 70</i> | 8 930 100 000 | |
| | 73 Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer, <i>kan nyttes under post 74</i> | 17 366 100 000 | |
| | 74 Tilskudd til togmateriell mv., <i>kan overføres</i> | 10 600 000 | |
| | 75 Tilskudd til godsoverføring fra vei til jernbane | 101 000 000 | |
| | 76 Tilskudd til kulturminner i jernbanesektoren | 39 400 000 | |
| | 77 Tilskudd til godstogselskaper etter ekstremværet «Hans», <i>kan overføres</i> | 150 000 000 | |
| 1354 | Statens jernbanetilsyn | | |
| | 1 Driftsutgifter..... | 109 700 000 | |
| 1370 | Posttjenester | | |
| | 70 Kjøp av posttjenester, <i>kan overføres</i> | 1 680 600 000 | |
| 1541 | IT- og ekompolitikk | | |
| | 22 Utvikling, gjennomføring og samordning av IT- og ekompolitikken, <i>kan overføres, kan nyttes under post 70</i> | 15 924 000 | |
| | 60 Bredbåndsutbygging | 400 031 000 | |
| | 70 Forvaltningsutvikling, IT- og ekompolitikk, <i>kan nyttes under post 22</i> | 34 908 000 | |
| 1542 | Internasjonalt samarbeid | | |
| | 1 Driftsutgifter..... | 5 100 000 | |
| | 70 Internasjonale program, <i>kan overføres</i> | 476 782 000 | |
| 1543 | Nasjonal kommunikasjonsmyndighet | | |
| | 1 Driftsutgifter, <i>kan overføres</i> | 260 092 000 | |
| | 45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i> | 16 886 000 | |

| Kap. | Post | Formål | Kroner | Kroner |
|-------------------------|------|---|-------------|-----------------------|
| | 70 | Telesikkerhet og -beredskap, <i>kan overføres</i> | 187 992 000 | |
| | 71 | Funksjonell internettilgang til alle, <i>kan overføres</i> | 10 573 000 | |
| Totale utgifter | | | | 96 293 850 000 |
| Inntekter | | | | |
| 3916 | | Kystverket | | |
| | 2 | Andre inntekter | 11 107 000 | |
| 4300 | | Samferdselsdepartementet | | |
| | 1 | Refusjon fra Utenriksdepartementet | 900 000 | |
| 4313 | | Luftfartstilsynet | | |
| | 1 | Gebyrinntekter | 175 000 000 | |
| 4320 | | Statens vegvesen | | |
| | 1 | Salgsinntekter m.m. | 179 900 000 | |
| | 2 | Diverse gebyrer | 469 800 000 | |
| | 3 | Refusjoner fra forsikringsselskaper | 131 300 000 | |
| | 4 | Billettinntekter fra riksveiferjedriften..... | 688 200 000 | |
| 4330 | | Særskilte transporttiltak | | |
| | 1 | Gebyrer..... | 21 300 000 | |
| 4352 | | Jernbanedirektoratet | | |
| | 1 | Diverse inntekter | 5 900 000 | |
| 4354 | | Statens jernbanetilsyn | | |
| | 1 | Gebyrer for tilsyn med tau- og kabelbaner og fornøyelsesinnretninger | 15 000 000 | |
| 4542 | | Internasjonalt samarbeid | | |
| | 1 | Refusjon fra Utenriksdepartementet | 3 541 000 | |
| 4543 | | Nasjonal kommunikasjonsmyndighet | | |
| | 1 | Diverse gebyrer | 322 000 | |
| | 70 | Inntekter fra gjennomførte frekvensauksjoner..... | 583 600 000 | |
| 5619 | | Renter av lån til Avinor AS | | |
| | 80 | Renter..... | 4 000 000 | |
| Totale inntekter | | | | 2 289 870 000 |

II

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Nærings- og fiskeridepartementet i 2024 kan:

1.

| overskride bevilgningen under | mot tilsvarende merinntekter under |
|-------------------------------|------------------------------------|
| kap. 916 post 1 | kap. 3916 post 2 |
| kap. 916 post 22 | kap. 5574 post 77 |
| kap. 916 post 45 | kap. 3916 post 2 |
| kap. 916 post 46 | kap. 5574 post 77 |

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 fiskerihavner under kap. 3916 post 2 til følgende formål under kap. 916 post 30:
- dekning av salgsomkostninger forbundet med salget.
 - oppgradering og vedlikehold av fiskerihavner.

III

Fullmakt til å overskride

Stortinget samtykker i at Nærings- og fiskeridepartementet i 2024 kan overskride bevilgningen under kap. 916 Kystverket, post 21 Spesielle driftsutgifter, med inntil 70 mill. kroner per aksjon dersom det er nødvendig å sette i verk tiltak mot akutt forurensing uten opphold og før Kongen kan gi slikt samtykke.

IV

Bestillingsfullmakter

Stortinget samtykker i at Nærings- og fiskeridepartementet i 2024 kan gi Kystverket fullmakt til å forplikte staten for fremtidige budsjettår ut over gitt bevilgning under kap. 916 Kystverket, post 30 Nyanlegg og større vedlikehold for prosjekter som ikke er omtalt med kostnadsramme overfor Stortinget med samlet ramme for gamle og nye forpliktelser med inntil 1 390 mill. kroner.

V

Tilsagnsfullmakter

Stortinget samtykker i at Nærings- og fiskeridepartementet i 2024 kan gi tilsagn om tilskudd ut over gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

| Kap. | Post Betegnelse | Samlet ramme |
|------|---|-------------------|
| 916 | Kystverket | |
| | 60 Tilskudd til fiskerihavneanlegg | 77,2 mill. kroner |
| | 71 Tilskudd til effektive og miljøvennlige havner | 176 mill. kroner |

VI

Fullmakt til postering mot mellomværendet med statskassen

Stortinget samtykker i at Nærings- og fiskeridepartementet i 2024 kan gi Kystverket fullmakt til å postere a konto innbetalinger som Kystverket mottar knyttet til oljevernaksjoner mv. mot mellomværendet med statskassen. Når endelig oppgjør er avklart, gjøres mellomværendet opp og inntektsføres på kap. 5309 Tilfeldige inntekter, post 29 Ymse.

VII

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2024 kan:

| overskride bevilgningen under | mot tilsvarende merinntekt under |
|-----------------------------------|----------------------------------|
| kap. 1313 post 1 | kap. 4313 post 2 |
| kap. 1320 postene 1, 22, 28 og 30 | kap. 4320 post 1 |
| kap. 1320 post 28 | kap. 4320 post 2 |
| kap. 1320 post 22 | kap. 4320 post 3 |
| kap. 1320 post 72 | kap. 4320 post 4 |
| kap. 1352 post 1 | kap. 4352 post 1 |
| kap. 1354 post 1 | kap. 4354 post 1 |

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

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

VIII

Tilsagnsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2024 kan gi tilsagn om tilskudd ut over gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

| Kap. | Post Betegnelse | Samlet ramme |
|------|--|------------------|
| 1301 | Forskning og utvikling mv. | |
| | 70 Pilotprosjekter for utslippsfrie anleggsplasser | 15 mill. kroner |
| 1320 | Statens vegvesen | |
| | 64 Utbedring på fylkesveier for tømmertransport | 24 mill. kroner |
| 1352 | Jernbanedirektoratet | |
| | 74 Tilskudd til togmateriell mv. | 700 mill. kroner |

IX

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser for investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2024 kan:

1.

| gjennomføre disse tidligere godkjente investeringsprosjektene, herunder foreta bestillinger og gi tilsagn: | Under kap./post | innenfor endret kostnadsramme på: |
|--|-----------------|-----------------------------------|
| E8 Sørbotn–Laukslett | 1320/30 | 3 925 mill. kroner |
| E18/E39 Gartnerløkka–Kolsdalen | 1320/30 | 6 014 mill. kroner |

Fullmakten gjelder også forpliktelser som inngås i senere budsjettår, innenfor kostnadsrammen for prosjektet. Kostnadsrammen er oppgitt i 2024-kroner. Samferdselsdepartementet gis fullmakt til å pris- og valutakursjustere kostnadsrammen i senere år.

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

| Kap. | Post Betegnelse | Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser | Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år | | | |
|------|--|---|--|------------------------|------------------------|------------------------|
| | | | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 |
| 1352 | Jernbanedirektoratet | | | | | |
| | 73 Kjøp av infrastruktur- tjenester – investeringer | 57 300 mill. kroner | 15 630 mill. kroner | 14 760 mill. kroner | 13 890 mill. kroner | 13 020 mill. kroner |

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

| Kap. | Post Betegnelse | Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser | Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år | |
|------|---|--|---|--------------------|
| | | | | |
| 1320 | Statens vegvesen | | | |
| | 30 Riksveiinvesteringer: Prosjekter uten kostnadsramme | 8 460 mill. kroner | | 3 810 mill. kroner |

4. forplikte staten for fremtidige budsjettår ut over gitt bevilgning, herunder foreta bestillinger og gi tilsagn, for planlegging mv. av prosjekter med kostnadsanslag over 1 000 mill. kroner, men der kostnadsramme ikke er lagt frem for Stortinget inntil følgende beløp:

| Kap. | Post Betegnelse | Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser |
|------|---|---|
| 1320 | Statens vegvesen 30 Riksveiinvesteringer: Planlegging, forberedende arbeider og grunnverv | 500 mill. kroner |

X

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

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2024 kan:

- forplikte staten for fremtidige budsjettår ut over gitt bevilgning, herunder foreta bestillinger og gi tilsagn, inntil følgende beløp:

| Kap. | Post Betegnelse | Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser | Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år |
|------|--|---|--|
| 1320 | Statens vegvesen 22 Drift og vedlikehold av riksveier | 13 800 mill. kroner | 5 450 mill. kroner |

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

| Kap. | Post Betegnelse | Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser | Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år | | | |
|------|---|---|--|--------------------|--------------------|--------------------|
| | | | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 |
| 1352 | Jernbanedirektoratet 71 Kjøp av infrastruktur-tjenester – Drift og vedlikehold | 29 470 mill. kroner | 8 040 mill. kroner | 7 590 mill. kroner | 7 140 mill. kroner | 6 700 mill. kroner |

XI

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

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2024 kan forplikte staten for fremtidige budsjettår ut over gitt bevilgning og gi tilsagn om tilskudd inntil følgende beløp:

| Kap. | Post Betegnelse | Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser | Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år |
|------|--|---|--|
| 1320 | Statens vegvesen 72 Tilskudd til riksveiferjedriften | 20 400 mill. kroner | 3 250 mill. kroner |
| 1352 | Jernbanedirektoratet 70 Kjøp av persontransport med tog | 31 700 mill. kroner | 5 300 mill. kroner |

XII

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser for Nye Veier AS

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2024 kan forplikte staten for fremtidige budsjettår ut over gitt bevilgning og gi tilsagn om tilskudd inntil følgende beløp:

| Kap. | Post Betegnelse | Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser | Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år |
|------|--|---|--|
| 1321 | Nye Veier AS 70 Tilskudd til Nye Veier AS | 26 000 mill. kroner | 6 500 mill. kroner |

XIII

Salg og bortfeste av fast eiendom

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2024 kan selge og bortfeste fast eiendom inntil en verdi av 50 mill. kroner i hvert enkelt tilfelle.

XIV

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

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2024 for det togmateriellet som inngår i statens kjøp av persontransporttjenester med tog på kap. 1352 Jernbanedirektoratet, post 70 Kjøp av persontransport med tog, kan:

- a. gi en restverdigaranti for bokførte verdier på inntil 7 600 mill. kroner
- b. gi ytterligere restverdigaranti til oppgraderinger og nyinvesteringer innenfor en ramme på inntil 12 320

mill. kroner. Det legges til grunn 75 pst. restverdigaranti.

XV

Fullmakt til postering mot mellomværendet med statskassen

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2024 kan gi Statens vegvesen fullmakt knyttet til forpliktelser ved forskutteringer som skal føres opp i statens kapitalregnskap konto 840013 Deposita og avsetninger under Samferdselsdepartementet med motpostering mellomværende med statskassen.

XVI

Endring av bompengetakst

Stortinget samtykker i at gjennomsnittstaksten i Bypakke Ålesund endres fra 19,50 2021-kroner til 14,50 2021-kroner.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 12. desember 2023

Sigbjørn Gjelsvik

leder og ordf. for proposisjonens kap. 2 Oppmødingsvedtak

Jone Blikra

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

Liv Kari Eskeland

ordf. for kap. 1301

Mona Fagerås

ordf. for kap. 1370

Trond Helleland

ordf. for kap. 1332

Geir Adelsten Iversen

ordf. for kap. 916, 3916

Erlend Larsen

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

Marte Mjøs Persen

ordf. for kap. 1320, 4320

Geir Inge Lien

ordf. for kap. 1330, 4330

Tom Einar Karlsen

ordf. for kap. 1541, 1542, 4542, 1543, 4543

André N. Skjelstad

ordf. for kap. 1314, 1323

Morten Stordalen

ordf. for kap. 1321

Frank Edvard Sve

ordf. for kap. 1300, 4300



Statsråden

Stortingets Presidentskap
Ekspedisjonskontoret
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

23/603-

7. november 2023

Rettelser i Prop. 1 S (2023–2024) Samferdselsdepartementet

Jeg viser til Prop. 1 S (2023–2024), som ble lagt frem for Stortinget 6. oktober 2023. Det er oppdaget noen feil i Samferdselsdepartementets fagproposisjon for 2024.

På side 161, 2. spalte, 1. hele avsnitt avsnitt, står det:

«Bane NORs likviditetsbeholdning økte med om lag 2,5 mrd. kr i 2022 og var på om lag 5,9 mrd. kr ved utgangen av året.»

Dette skal være:

«Bane NORs likviditetsbeholdning økte med om lag 2,3 mrd. kr i 2022 og var på om lag 5,5 mrd. kr ved utgangen av året.»

Feilen skyldes at beløpet for likviditet inkluderte midler avsatt på en skattetrekkkonto samt andre bundne midler som det ikke er riktig å inkludere i foretakets tilgjengelig likviditet.

I samme avsnitt står det videre:

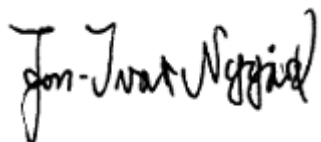
«Bane NORs prognoser for 2023 tilsier at likviditetsbeholdningen vil være om lag 7,7 mrd. kr ved utgangen av året.»

Dette skal være:

«Bane NORs prognoser for 2023 tilsier at likviditetsbeholdningen vil være om lag 8,9 mrd. kr ved utgangen av året.»

Feilen skyldes i hovedsak at anslaget ikke inkluderer likviditet fra Spordrift AS som følge av sammenslåingen av Bane NOR SF og Spordrift AS.

Med hilsen



Jon-Ivar Nygård

Kopi
Stortingets transport- og kommunikasjonskomité

KOPPI

