



STORTINGET

# Innst. 13 S

(2021–2022)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2022, kapitler under Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet (rammeområde 17)

Prop. 1 S (2021–2022) og Prop. 1 S Tillegg 1 (2021–2022)



# Innhold

Side

<b>1.</b>	<b>Innledning</b> .....	1
1.1	Oversikt over budsjettforslaget.....	1
<b>2.</b>	<b>Komiteens hovedprioriteringer for rammeområde 17</b> .....	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.....	11
2.2.3	Generelle merknader fra Høyre.....	12
2.2.4	Generelle merknader fra Fremskrittspartiet.....	14
2.2.5	Generelle merknader fra Sosialistisk Venstreparti.....	17
<b>3.</b>	<b>Samferdselsdepartementet – budsjettkapitler og komiteens merknader til disse</b> .....	20
3.1	Kap. 1300 og kap. 4300 Samferdselsdepartementet.....	20
3.1.1	Post 1 Driftsutgifter.....	20
3.1.2	Post 71 Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.....	21
3.2	Kap. 1301 Forskning og utvikling mv.....	21
3.2.1	Post 50 Samferdselsforskning.....	21
3.2.2	Post 70 Pilotprosjekter for fossilfrie anleggsplasser.....	21
3.3	Kap. 1310 Flytransport.....	22
3.3.1	Post 70 Kjøp av innenlandske flyruter.....	22
3.3.2	Post 72 (Ny).....	22
3.4	Kap. 1313 Luftfartstilsynet.....	23
3.4.1	Post 1 Driftsutgifter.....	23
3.5	Kap. 4313 Luftfartstilsynet.....	23
3.5.1	Post 1 Gebyrinntekter.....	23
3.6	Kap. 1314 Statens havarikommisjon.....	23
3.6.1	Post 1 Driftsutgifter.....	23
3.7	Kap. 4312 Avinor AS.....	23
3.8	Kap. 5619 Renter av lån til Avinor AS.....	23
3.8.1	Post 80 Renter.....	23
3.9	Kap. 1315 Tilskudd til Avinor AS.....	23
3.9.1	Post 70 Tilskudd.....	23
3.9.2	Post 71 Tilskudd til pålagte oppgaver.....	24
3.10	Kap. 1320 Statens vegvesen.....	24
3.10.1	Post 1 Driftsutgifter.....	24
3.10.2	Post 22 Drift og vedlikehold av riksveier.....	24
3.10.3	Post 28 Trafikant- og kjøretøytilsyn.....	24
3.10.4	Post 29 OPS-prosjekter.....	24
3.10.5	Post 30 Riksveiinvesteringer.....	25
3.10.5.1	Korridor 3 Oslo–Grenland–Kristiansand–Stavanger.....	26
3.10.5.2	Korridor 5 Oslo–Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø.....	27
3.10.5.3	Korridor 6 Oslo–Trondheim med armer til Måløy, Ålesund og Kristiansund.....	27
3.10.5.4	Korridor 7 Trondheim–Bodø med armer til svenskegrensen.....	27
3.10.5.5	Korridor 8 Bodø–Narvik–Tromsø–Kirkenes med arm til Lofoten og armer til grensene mot Sverige, Finland og Russland.....	27
3.10.6	Post 61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene.....	27
3.10.7	Post 64 Utbedring på fylkesveier for tømmertransport.....	27
3.10.8	Post 65 Tilskudd til fylkesveier.....	28
3.10.9	Post 66 Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljøer.....	28

	Side	
3.10.10	Post 72 Kjøp av riksveiferjedriften .....	29
3.10.11	Post 73 Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene .....	30
3.11	Kap. 4320 Statens vegvesen .....	30
3.11.1	Billettinntekter fra riksveiferjedriften.....	30
3.12	Kap. 1321 Nye Veier AS .....	30
3.12.1	Post 70 Tilskudd til Nye Veier AS.....	31
3.13	Kap. 1323 Vegtilsynet.....	31
3.13.1	Post 1 Driftsutgifter .....	31
3.14	Kap. 1330 Særskilte transporttiltak.....	31
3.14.1	Post 60 Utvidet TT-ordning for brukere med særskilte behov .....	32
3.14.2	Post 70 Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen–Kirkenes .....	32
3.14.3	Post 77 Kjøp av tjenester fra Entur AS.....	32
3.14.4	Post 78 Tettere samarbeid om data .....	32
3.15	Kap. 4330 Særskilte transporttiltak.....	32
3.16	Kap. 4331 Infrastrukturfond .....	32
3.16.1	Post 85 Avkastning infrastrukturfond .....	32
3.17	Kap. 1332 Transport i byområder mv.....	32
3.17.1	Post 63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter .....	33
3.17.2	Post 66 Tilskudd til byområder .....	33
3.18	Kap. 1352 Jernbanedirektoratet .....	33
3.18.1	Post 1 Driftsutgifter .....	34
3.18.2	Post 71 Kjøp av infrastrukturtjenester – drift og vedlikehold .....	35
3.18.3	Post 73 Kjøp av infrastrukturtjenester – investeringer.....	35
3.18.4	Post 75 Tilskudd til godsoverføring fra vei til jernbane .....	36
3.19	Kap. 1354 Statens jernbanetilsyn.....	36
3.19.1	Post 1 Driftsutgifter .....	36
3.20	Kap. 1370 Posttjenester.....	36
<b>4.</b>	<b>Nærings- og fiskeridepartementet – havn og kyst. Budsjettkapitler og komiteens merknader til disse ....</b>	<b>37</b>
4.1	Kap. 970 Kystverket .....	37
4.1.1	Post 1 Driftsutgifter .....	37
4.1.2	Post 30 Nyanlegg og større vedlikehold.....	37
4.1.3	Post 60 Tilskudd til fiskerihavneanlegg .....	38
4.1.4	Post 71 Tilskudd til effektive og miljøvennlige havner .....	38
4.2	Kap. 3970 Kystverket.....	38
<b>5.</b>	<b>Oppfølging av Nasjonal transportplan 2022–2033.....</b>	<b>38</b>
<b>6.</b>	<b>Kommunal- og moderniseringsdepartementet – IKT-politikk. Budsjettkapitler og komiteens merknader til disse.....</b>	<b>39</b>
6.1	Kap. 541 IT- og ekompolitikk .....	39
6.1.1	Post 22 Utvikling og samordning av IT- og ekompolitikken .....	39
6.1.2	Post 50 Forskningsprogrammer .....	39
6.1.3	Post 60 Bredbåndsutbygging .....	39
6.1.4	Post 70 Forvaltningsutvikling, IT- og ekompolitikk ( <i>kan nyttes under post 22</i> ) .....	39
6.1.5	Post 71 StartOff .....	39
6.2	Kap. 542 og kap. 3542 Internasjonalt samarbeid .....	40
6.2.1	Post 1 Driftsutgifter .....	40
6.2.2	Post 70 Internasjonale program, <i>kan overføres</i> .....	40
6.2.3	Kap. 3542 Post 1 Refusjon fra Utenriksdepartementet .....	40
6.3	Kap. 543 og kap. 3543 Nasjonal kommunikasjonsmyndighet .....	40

	Side
7. <b>Oppfølging av oppmodingsvedtak</b> .....	40
7.1 Om oppmodingsvedtak.....	40
8. <b>Forslag fra mindretall</b> .....	40
9. <b>Komiteens tilråding</b> .....	41

**Vedlegg**





## STORTINGET

# Innst. 13 S

(2021–2022)

Innstilling til Stortinget  
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 1 S (2021–2022) og Prop. 1 S Tillegg 1 (2021–2022)

**Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2022, kapitler under Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet (rammeområde 17)**

Til Stortinget

## 1. Innledning

### 1.1 Oversikt over budsjettforslaget

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Tom Kalsås, Kirsti Leirtrø og Nils Kristen Sandtrøen, fra Høyre, Liv Kari Eskeland, Trond Helleland og Erlend Larsen, fra Senterpartiet, Geir Adelsten Iversen, Geir Inge Lien og lederen Erling Sande, fra Fremskrittspartiet, Terje Helleland og Morten Stordalen, og fra Sosialistisk

Venstreparti, Mona Fagerås, viser til at rammeområde 17 på statsbudsjettet for 2022 omfatter inntekts- og utgiftskapitler under Samferdselsdepartementet, Kommunal- og distriktsdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet. Videre viser komiteen til Prop. 1 S Tillegg 1 (2021–2022). Endringene foreslått i Prop. 1 S Tillegg 1 (2021–2022) på rammeområde 17 er innarbeidet i det følgende.

Tabellen nedenfor viser budsjettforslaget Prop. 1 S (2021–2022) og Prop. 1 S Tillegg 1 (2021–2022) fra regjeringen Støre for rammeområde 17.

*Oversikt over budsjettkapitler og poster i rammeområde 17*

Det vises til budsjettkapitler tildelt transport- og kommunikasjonskomiteen, jf. Innst. 18 S (2021–2022) fra Stortingets presidentskap om fordeling til komiteene av rammeområder med budsjettkapitler og utkast til romertallsvedtak vedrørende forslaget til statsbudsjett for 2022. Fordeling av saksordførerskap er vedtatt i komiteens møte 25. oktober 2021.

		Prop. 1 S (2021–2022) med Tillegg 1	
Kap.	Post Formål		
Utgifter			
<i>Kommunal- og distriktsdepartementet</i>			
541	<b>IT- og ekompolitikk</b>		
	22 Utvikling, gjennomføring og samordning av IT- og ekompolitikken, kan overføres, kan nyttes under post 70 .....		22 007 000
	50 Forskningsprogrammer .....		152 302 000
	60 Bredbåndsutbygging .....		304 648 000
	70 Forvaltningsutvikling, IT- og ekompolitikk, kan nyttes under post 22 .		38 656 000

			Prop. 1 S (2021–2022) med
Kap.	Post	Formål	Tillegg 1
<b>542</b>		<b>Internasjonalt samarbeid</b>	
	1	Driftsutgifter .....	4 851 000
	70	Internasjonale program, <i>kan overføres</i> .....	238 178 000
<b>543</b>		<b>Nasjonal kommunikasjonsmyndighet</b>	
	1	Driftsutgifter, <i>kan overføres</i> .....	237 852 000
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i> .....	15 301 000
	70	Telesikkerhet og -beredskap, <i>kan overføres</i> .....	153 510 000
	71	Funksjonell internettilgang og telefontjeneste til alle, <i>kan overføres</i> .....	10 000 000
<i>Nærings- og fiskeridepartementet</i>			
<b>970</b>		<b>Kystverket</b>	
	1	Driftsutgifter, <i>kan nyttes under post 45</i> .....	2 073 500 000
	21	Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres</i> .....	32 800 000
	30	Nyanlegg og større vedlikehold, <i>kan overføres</i> .....	556 000 000
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 1</i> .....	196 800 000
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres</i> .....	35 200 000
	70	Tilskudd for overføring av gods fra vei til sjø, <i>kan overføres</i> .....	32 400 000
	71	Tilskudd til effektive og miljøvennlige havner, <i>kan overføres</i> .....	55 500 000
	72	Tilskudd til kystkultur .....	11 700 000
<i>Samferdselsdepartementet</i>			
<b>1300</b>		<b>Samferdselsdepartementet</b>	
	1	Driftsutgifter .....	170 400 000
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner .....	29 300 000
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv. ....	77 100 000
	72	Tilskudd til samferdselsberedskap .....	3 000 000
<b>1301</b>		<b>Forskning og utvikling mv.</b>	
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv. ....	12 100 000
	50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i> .....	135 500 000
	70	Pilotprosjekter for fossilfrie anleggsplasser .....	50 000 000
<b>1310</b>		<b>Flytransport</b>	
	70	Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan overføres</i> .....	828 500 000
<b>1313</b>		<b>Luftfartstilsynet</b>	
	1	Driftsutgifter .....	269 100 000
<b>1314</b>		<b>Statens havarikommisjon</b>	
	1	Driftsutgifter .....	89 500 000
<b>1315</b>		<b>Tilskudd til Avinor AS</b>	
	71	Tilskudd til pålagte oppgaver .....	250 000 000
<b>1320</b>		<b>Statens vegvesen</b>	
	1	Driftsutgifter .....	4 100 600 000
	22	Drift og vedlikehold av riksveier, <i>kan overføres, kan nyttes under post 29 og post 30</i> .....	8 320 500 000
	28	Trafikant- og kjøretøytilsyn, <i>kan overføres</i> .....	2 236 400 000
	29	OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i> .....	1 773 400 000
	30	Riksveiinvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 22 og post 29 og kap. 1332 post 66</i> .....	12 530 500 000
	61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene .....	150 200 000
	64	Utbedring på fylkesveier for tømmertransport, <i>kan overføres</i> .....	20 500 000
	65	Tilskudd til fylkesveier, <i>kan overføres</i> .....	379 600 000
	66	Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljøer, <i>kan overføres</i> .....	20 000 000
	72	Tilskudd til riksveiferjedriften, <i>kan overføres</i> .....	2 693 400 000



		Prop. 1 S (2021–2022) med
Kap.	Post Formål	Tillegg 1
	73 Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene .....	1 041 500 000
<b>1321</b>	<b>Nye Veier AS</b>	
	70 Tilskudd til Nye Veier AS .....	5 935 500 000
	71 Tilskudd til særskilte infrastrukturprosjekter .....	500 000 000
<b>1323</b>	<b>Vegtilsynet</b>	
	1 Driftsutgifter .....	19 200 000
<b>1330</b>	<b>Særskilte transporttiltak</b>	
	60 Utvidet TT-ordning for brukere med særskilte behov, <i>kan overføres</i> .....	308 400 000
	70 Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen–Kirkenes .....	888 900 000
	76 Reiseplanlegger og elektronisk billettering, <i>kan overføres</i> .....	81 800 000
	77 Kjøp av tjenester fra Entur AS .....	19 400 000
	78 Tettere samarbeid om data .....	15 000 000
<b>1332</b>	<b>Transport i byområder mv.</b>	
	63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter, <i>kan overføres</i> .....	2 200 400 000
	65 Konkurransen Smartere transport, <i>kan overføres</i> .....	15 600 000
	66 Tilskudd til byområder, <i>kan overføres</i> .....	2 994 100 000
<b>1352</b>	<b>Jernbanedirektoratet</b>	
	1 Driftsutgifter .....	375 700 000
	21 Spesielle driftsutgifter – utredninger, <i>kan overføres</i> .....	147 000 000
	70 Kjøp av persontransport med tog, <i>kan overføres, kan nyttes under post 71</i> .....	4 181 300 000
	71 Kjøp av infrastruktur tjenester – drift og vedlikehold, <i>kan nyttes under post 70</i> .....	7 593 300 000
	73 Kjøp av infrastruktur tjenester – investeringer, <i>kan nyttes under post 74</i> .....	19 075 500 000
	74 Tilskudd til togmateriell mv. ....	199 100 000
	75 Tilskudd til godsoverføring fra vei til jernbane .....	92 300 000
	76 Tilskudd til kulturminner i jernbanesektoren .....	23 600 000
<b>1354</b>	<b>Statens jernbanetilsyn</b>	
	1 Driftsutgifter .....	98 000 000
<b>1370</b>	<b>Posttjenester</b>	
	70 Kjøp av posttjenester, <i>kan overføres</i> .....	945 600 000
<b>Sum utgifter rammeområde 17</b>		<b>85 062 005 000</b>

## Inntekter

## Inntekter under departementene

<b>3542</b>	<b>Internasjonalt samarbeid</b>	
	1 Refusjon fra Utenriksdepartementet .....	2 634 000
<b>3543</b>	<b>Nasjonal kommunikasjonsmyndighet</b>	
	1 Diverse gebyrer .....	300 000
<b>3970</b>	<b>Kystverket</b>	
	2 Andre inntekter .....	13 400 000
<b>4300</b>	<b>Samferdselsdepartementet</b>	
	1 Refusjon fra Utenriksdepartementet .....	500 000
<b>4313</b>	<b>Luftfartstilsynet</b>	
	1 Gebyrinntekter .....	162 700 000
<b>4320</b>	<b>Statens vegvesen</b>	
	1 Salgsinntekter m.m. ....	167 300 000
	2 Diverse gebyrer .....	484 800 000
	3 Refusjoner fra forsikringsselskaper .....	122 100 000

		<b>Prop. 1 S (2021–2022) med</b>
<b>Kap.</b>	<b>Post Formål</b>	<b>Tillegg 1</b>
	4 Billettinntekter fra riksveiferjedriften .....	770 800 000
<b>4330</b>	<b>Særskilte transporttiltak</b>	
	1 Gebyrer .....	19 400 000
<b>4331</b>	<b>Infrastrukturfond</b>	
	85 Avkastning infrastrukturfond .....	2 053 000 000
<b>4352</b>	<b>Jernbanedirektoratet</b>	
	1 Diverse inntekter .....	4 400 000
<b>4354</b>	<b>Statens jernbanetilsyn</b>	
	1 Gebyrer for tilsyn med tau- og kabelbaner og fornøyelsesinnretninger .....	16 100 000
<i>Renter og utbytte mv.</i>		
<b>5619</b>	<b>Renter av lån til Avinor AS</b>	
	80 Renter .....	14 500 000
<b>Sum inntekter rammeområde 17</b>		<b>3 831 934 000</b>
<b>Netto rammeområde 17</b>		<b>81 230 071 000</b>

## 2. Komiteens hovedprioriteringer for rammeområde 17

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

Komiteen viser til at regjeringen Solberg den 12. oktober 2021 fremmet Prop. 1 S (2021–2022), og at regjeringen Støre fremmet Prop. 1 S Tillegg 1 (2021–2022) den 8. november 2021.

Videre viser komiteen til at det den 29. november 2021 ble inngått budsjettforlik mellom Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti.

Komiteen viser til behandlingen av Innst. 2 S (2021–2022) med løse forslag 2. desember 2021 med vedtak 7. desember 2021, samt til de respektive merknader i denne innstillingen.

Komiteen har merket seg at ved vedtak i Stortinget 7. desember 2021 er netto rammebeløp for rammeområde 17 fastsatt til 81 543 955 000 kroner, jf. rammebrev signert Stortingets president, som er vedlagt innstillingen.

Etterfølgende tabell gir en oversikt over budsjettforslaget fra regjeringen. Videre framgår budsjettforliket fra regjeringspartiene og Sosialistisk Venstreparti. Endringer i tabellen er i forhold til Prop. 1 S (2021–2022) med Tillegg 1, og viser kapittel og poster der det er endringer sammenliknet med disse.

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S med Tillegg 1	A, Sp og SV	H	FrP
Utgifter rammeområde 17 (i tusen kroner)						
<b>541</b>		<b>IT- og ekompolitikk</b>				
	60	Bredbåndsutbygging	304 648	304 648 (0)	204 648 (-100 000)	304 648 (0)
	70	Forvaltningsutvikling, IT- og ekompolitikk	38 656	38 656 (0)	43 656 (+5 000)	38 656 (0)
	71	StartOff	0	0 (0)	5 000 (+5 000)	0 (0)
<b>543</b>		<b>Nasjonal kommunikasjonsmyndighet</b>				
	1	Driftsutgifter	237 852	237 486 (-366)	237 852 (0)	227 852 (-10 000)
<b>970</b>		<b>Kystverket</b>				
	1	Driftsutgifter	2 073 500	2 071 500 (-2 000)	2 063 500 (-10 000)	2 383 500 (+310 000)
	30	Nyanlegg og større vedlikehold	556 000	596 000 (+40 000)	556 000 (0)	556 000 (0)
	71	Tilskudd til effektive og miljøvennlige havner	55 500	95 500 (+40 000)	55 500 (0)	55 500 (0)
<b>1300</b>		<b>Samferdselsdepartementet</b>				
	1	Driftsutgifter	170 400	170 200 (-200)	170 400 (0)	164 688 (-5 712)

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S med Tillegg 1	A, Sp og SV	H	FrP
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	77 100	77 100 (0)	77 100 (0)	65 500 (-11 600)
<b>1301</b>		<b>Forskning og utvikling mv.</b>				
	50	Samferdselsforskning	135 500	135 500 (0)	160 500 (+25 000)	135 500 (0)
	70	Pilotprosjekter for fossilfrie anleggsplasser	50 000	62 000 (+12 000)	50 000 (0)	50 000 (0)
<b>1311</b>		<b>Tilskudd til regionale flyplasser</b>				
	71	Ikke statlige flyplasser	0	0 (0)	0 (0)	5 000 (+5 000)
	72	Krisestøtte Torp og Haugesund lufthavn	0	0 (0)	0 (0)	100 000 (+100 000)
	73	Tårntjeneste Gullknapp, pilotskole og dronesenter	0	0 (0)	0 (0)	12 000 (+12 000)
<b>1313</b>		<b>Luftfartstilsynet</b>				
	1	Driftsutgifter	269 100	268 784 (-316)	269 100 (0)	269 100 (0)
<b>1314</b>		<b>Statens havarikommisjon</b>				
	1	Driftsutgifter	89 500	89 394 (-106)	94 500 (+5 000)	89 500 (0)
<b>1320</b>		<b>Statens vegvesen</b>				
	1	Driftsutgifter	4 100 600	4 094 550 (-6 050)	4 103 100 (+2 500)	3 977 507 (-123 093)
	22	Drift og vedlikehold av riksveier	8 320 500	8 320 500 (0)	8 320 500 (0)	10 328 500 (+2 008 000)
	30	Riksveiiinvesteringer	12 530 500	12 732 000 (+201 500)	13 000 500 (+470 000)	14 079 585 (+1 549 085)
	31	Skredsikring riksveier	0	0 (0)	0 (0)	250 000 (+250 000)
	62	Skredsikring fylkesveier	0	0 (0)	0 (0)	250 000 (+250 000)
	64	Utbedring på fylkesveier for tømmertransport	20 500	20 500 (0)	20 500 (0)	50 500 (+30 000)

<b>Kap.</b>	<b>Post</b>	<b>Formål</b>	<b>Prop. 1 S med Tillegg 1</b>	<b>A, Sp og SV</b>	<b>H</b>	<b>FrP</b>
	65	Tilskudd til fylkesveier	379 600	379 600 (0)	379 600 (0)	1 379 600 (+1 000 000)
	66	Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljøer	20 000	20 000 (0)	40 000 (+20 000)	20 000 (0)
	72	Tilskudd til riksveiferjedriften	2 693 400	2 693 400 (0)	2 663 200 (-30 200)	2 732 800 (+39 400)
	73	Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor by- områdene	1 041 500	1 041 500 (0)	1 041 500 (0)	0 (-1 041 500)
<b>1321</b>		<b>Nye Veier AS</b>				
	70	Tilskudd til Nye Veier AS	5 935 500	5 935 500 (0)	5 935 500 (0)	7 435 500 (+1 500 000)
<b>1323</b>		<b>Vegtilsynet</b>				
	1	Driftsutgifter	19 200	19 178 (-22)	19 200 (0)	19 200 (0)
<b>1330</b>		<b>Særskilte transporttiltak</b>				
	72	Kompensasjon til kollektivselskaper for midlertidig lavere trafikk	0	0 (0)	400 000 (+400 000)	0 (0)
	78	Tettere samarbeid om data	15 000	15 000 (0)	20 000 (+5 000)	15 000 (0)
<b>1332</b>		<b>Transport i byområder mv.</b>				
	66	Tilskudd til byområder	2 994 100	3 024 100 (+30 000)	3 024 100 (+30 000)	2 864 100 (-130 000)
<b>1352</b>		<b>Jernbanedirektoratet</b>				
	1	Driftsutgifter	375 700	375 260 (-440)	375 700 (0)	364 429 (-11 271)
	70	Kjøp av persontransport med tog	4 181 300	4 181 300 (0)	4 257 300 (+76 000)	4 181 300 (0)
	71	Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold	7 593 300	7 593 300 (0)	7 593 300 (0)	8 693 300 (+1 100 000)
	73	Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer	19 075 500	19 075 500 (0)	19 075 500 (0)	19 003 235 (-72 265)
	74	Tilskudd til togmateriell mv.	199 100	199 100 (0)	123 100 (-76 000)	199 100 (0)

			<b>Prop. 1 S</b>			
<b>Kap.</b>	<b>Post</b>	<b>Formål</b>	<b>med Tillegg 1</b>	<b>A, Sp og SV</b>	<b>H</b>	<b>FrP</b>
	75	Tilskudd til godsoverføring fra vei til jernbane	92 300	92 300 (0)	82 000 (-10 300)	112 300 (+20 000)
<b>1354</b>		<b>Statens jernbanetilsyn</b>				
	1	Driftsutgifter	98 000	97 884 (-116)	98 000 (0)	98 000 (0)
		<b>Sum utgifter rammeområde 17</b>	<b>85 062 005</b>	<b>85 375 889</b> <b>(+313 884)</b>	<b>85 879 005</b> <b>(+817 000)</b>	<b>91 830 049</b> <b>(+6 768 044)</b>
Inntekter rammeområde 17 (i tusen kroner)						
<b>4320</b>		<b>Statens vegvesen</b>				
	4	Billettinntekter fra riksveiferjedriften	770 800	770 800 (0)	988 800 (+218 000)	1 054 800 (+284 000)
		<b>Sum inntekter rammeområde 17</b>	<b>3 831 934</b>	<b>3 831 934</b> <b>(0)</b>	<b>4 049 934</b> <b>(+218 000)</b>	<b>4 115 934</b> <b>(+284 000)</b>
		<b>Sum netto rammeområde 17</b>	<b>81 230 071</b>	<b>81 543 955</b> <b>(+313 884)</b>	<b>81 829 071</b> <b>(+599 000)</b>	<b>87 714 115</b> <b>(+6 484 044)</b>

## 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 mellom de tre partiene, der det er foreslått betydelige satsinger på velferd og klimatiltak, som kombinert med skatte- og avgiftsendringer gir et mer rettferdig Norge. Inntektsgruppene med inntekt under 750 000 kroner får skatteutt sammenlignet med 2021. Økt satsing på grønn industri, endringer av klimarelaterte avgifter og en rekke andre klimatiltak vil bidra til at Norge kutter utslipp mot 2030. Flere av de usosiale kuttene til Høyre-regjeringen gjennom åtte år er reversert, og partiene gjør viktige velferdssatsinger som gratis halvdagsplass i SFO, billigere barnehage og forbedringer på tannhelse, som gir vanlige folk lavere utgifter og mer og bedre velferd.

Flertallet vil understreke at det er ved å bygge på det beste ved landet vårt at vi får folk med på store samfunnsloft. Sterke fellesskap, høy tillit og små forskjeller er avgjørende for at folk trygt kan være med på å utvikle hele Norge. Flertallet viser til at når regjeringen i budsjettforslaget prioriterer tiltak som svarer på utfordringer folk opplever i hverdagen, og som bygger opp tilliten og fellesskapet og ned forskjellene mellom folk, så ruster det også Norge for å løse de store utfordringene som ligger foran oss, som klimakrise, digitalisering, sentralisering og å løse velferdsstatens store oppgaver.

Flertallet viser til at målet for regjeringens økonomiske politikk er en økonomisk vekst som bidrar til arbeid til alle, mer rettferdig fordeling som reduserer de sosiale og geografiske forskjellene, og en sterk velferdsstat med gode tjenester uavhengig av folks lommebok og bosted.

Flertallet vil understreke betydningen av å utvikle et moderne og framtidsrettet transportsystem som gjør trafikkavviklingen enklere, raskere og tryggere. Det skal være gode kommunikasjoner og transportmuligheter over hele landet. Flertallet viser til at veier, jernbane, havner og lufthavner bidrar til å binde landet sammen og er avgjørende for næringsutvikling og for at folk skal kunne bo i hele landet. Både distriktenes og byenes behov må ivaretas.

Flertallet mener transportvirksomhetene og etatene må se deres arbeid i sammenheng med hverandre slik at samfunnet får mest mulig nytte ut av investeringene som har blitt gjort og gjøres for kyst, luft, vei og bane. Det er behov for sterkere koordinering som kan sikre helhetlig forvaltning og samordnet bruk av infrastruktur og ressurser. Ved bedre samordning vil en bedre kunne utnytte de ulike transportformenes for-

trinn ut fra transportøkonomiske, klimapolitiske og geografiske forutsetninger.

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 viser til at økt fremkommelighet, bedre sikkerhet og miljøhensyn må ligge til grunn for samferdselspolitikken. Klimaendringene får konsekvenser for veier og jernbane, og det må sikres mot flere og hyppigere skred. Flertallet viser til at det er store behov for skred og tunnelsikring på både fylkes- og riksveinettet, og mener det haster å få på plass en nasjonal gjennomføringsplan for ras- og skredsikring av alle riksveier og fylkesveier med høy og middels skredfaktor. Flertallet er opptatt at samferdselsutbyggingene har stor betydning ut over de resultatene som skapes i form av veier, baner eller bygninger. Flertallet mener ringvirkninger i form av fagopplæring, rekruttering, næringsutvikling, utvikling av ny miljøteknologi og innenlands verdiskapning er faktorer som i altfor liten grad ble gitt oppmerksomhet i den avgåtte høyre-regjeringens samferdselspolitikk.

Flertallet viser til at Norges underskudd i utenrikshandelen utenom olje og gass har blitt kontinuerlig forverret de siste årene. Tall fra SSB viser at underskuddet i 2020 var på hele 312 mrd. kroner. Det er derfor et sentralt og overordnet mål å bedre handelsbalansen for fastlandsøkonomien. Alle politikkområder må bidra til dette målet. Når investeringer på flere milliarder kroner har blitt gjort i vei og bane, må også industriens behov for tilkobling møtes. Slik kan samfunnet reelt høste flere verdier av samferdselsinvesteringer som forutsatt, og viktige muligheter for det norske samfunnet for ny industribygging, bedret handelsbalanse og lavere klimagassutslipp med godstransport på bane kan dermed realiseres.

#### *Norske arbeidsplasser*

Flertallet viser til at mange samferdselsprosjekter under den forrige regjeringen er lyst ut med anbud av en slik størrelse at norske bedrifter enten ikke våger eller ikke har mulighet til å delta i konkurransen. Flertallet finner grunn til å advare mot en utvikling som går i retning av at multinasjonale selskaper bygger norsk infrastruktur med utenlandsk, billig arbeidskraft, hvor Norge taper arbeidsplasser og viktig kompetanse. Anbud skal utformes slik at lokale og regionale aktører kan delta.

### *Seriøse bedrifter og trygge arbeidsplasser*

Flertallet ser på yrkessjåfører som en yrkesgruppe med selvsagt rett til å kunne leve av jobben sin og ha familie, hus og hjem. Likevel ser vi at transportbransjen ofte byr på stadig dårligere arbeidsvilkår, og flertallet er bekymret over at transportbransjen under den avgåtte regjeringen har utviklet seg i retning av et markert preget av svart arbeid, useriøsitet og svakere tilknytning til det ordinære arbeidsmarkedet. Dette er en utvikling flertallet vil endre.

Flertallet konstaterer at regjeringen går inn for å styrke de seriøse bedriftene i transportnæringen. Flertallet ser det 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 hundretusen arbeidsplasser over hele Norge. Flertallet viser til at regjeringen vil ta initiativ til en handlingsplan mot sosial dumping. Flertallet vil øke kontrollinnsatsen mot tunge kjøretøyer langs norske veier.

### *Drosje*

Flertallet konstaterer at de tidligere regjeringspartiene og Fremskrittspartiet har gjennomført et uansvarlig frislipp når det gjelder drosjeløyver, og har gjennomført en ikke faglig begrunnet deregulering av drosjemarkedet som allerede er i ferd med å ødelegge arbeidsmarkedet for en stor yrkesgruppe med drosjesjåfører. Flertallet ser at drosjesjåfører som trenger forutsigbar inntekt og muligheten til både å sikre seg framtidig pensjon og trygdeordninger, nå skal tvinges til å konkurrere mot privatbilister med mobilapp, som ofte ikke er klar over at dette er grunnleggende rettigheter i et moderne samfunn.

Flertallet konstaterer at høyresidens drosjepolitikk gir et dårligere tilbud til publikum, uforutsigbare priser, utrygge arbeidsplasser, dårligere lønnsomhet i næringen, lavere og uforutsigbare skatteinntekter til samfunnet, og et dårligere transporttilbud for syke, eldre og bevegelseshemmede i distriktene.

### *Jernbane*

Flertallet er motstandere av den såkalte jernbanereformen. Flertallet konstaterer at de tidligere regjeringspartiene og Fremskrittspartiet 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. Flertallet er tydelig på at den nye regjeringen sier nei til konkurranseutsetting, oppsplitting og privatisering av jernbanen, og at regjeringen allerede har avlyst konkurransen om togtilbudet omfattet av trafikkpakke 4, samt avsluttet arbeidet med utlysning av trafikkpakke 5.

### *Teknologisk utvikling innen luftfart*

Flertallet viser til at kravene om en bærekraftig teknologisk utvikling har skapt en av vår tids viktigste fellesarenaer for internasjonalt samarbeid, fremtidig verdiskaping og nye arbeidsplasser. Spesielt gjelder dette luftfart som allerede er en grensekryssende næring, men som nå står foran sterke nasjonale og internasjonale krav. Flertallet mener at Norge har naturgitte fortrinn for å ta en verdensledende posisjon innen 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 må etableres i tilknytning til kortbanenettet, med de muligheter det gir for tilrettelegging av ny fremtidsrettet infrastruktur med batteriteknologi og hydrogen.

### *Kyst*

Flertallet er kritiske til at kysten har blitt nedprioritert av de tidligere regjeringspartiene og Fremskrittspartiet i samferdselspolitikken under deres regjeringstid, og viser til at knapt 3 pst. av totalrammen for NTP er foreslått satt av til infrastrukturtiltak langs kysten. Flertallet peker på havnenes betydning for verdiskaping og bosetting langs kysten, og har som målsetting å styrke godsoverføringen fra vei til sjø.

### *Trygg ferdsel*

Flertallet er bekymret for standarden på distriktsveier over hele landet. Den avgåtte regjeringen har i altfor liten grad fokusert på de 1 030 km med riksveier som ikke er brede nok for gul midtstripe, og på det store etterslepet i vedlikehold på veisystemet i distriktene. Høyre regjeringen har også nedprioritert vintervedlikeholdet på enkelte strekker ved å nedklassifisere veier som også har mye tungtrafikk. For dårlig vintervedlikehold gir trafikkfarlige veier. En nedprioritering av vintervedlikeholdet er i strid med nullvisjonen for null skadde og drepte i trafikken som Stortinget har vedtatt. Flertallet påpeker derfor at det raskt må sikres ordentlig vintervedlikehold i veisektoren.

Flertallet vil peke på de 44 000 km med fylkesveier som har et økende etterslep på vedlikehold, som nå utgjør mer enn 70 mrd. kroner. Omtrent samme beløp trengs for rassikring langs utsatte veier ifølge Nasjonal rassikringsgruppe. Mange innbyggere lever daglig med fare for skred og ras på veiene der de ferdes. Klimaendringene gjør at slike hendelser skjer hyppigere. Flertallet vil påpeke viktigheten av å prioritere skredsikring på veiene og er glade for at regjeringen varsler en plan for å sikre de veiene med høy og middels skredfaktor.

### *Vei*

Flertallet viser til budsjettenigheten mellom Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, hvor Stortinget ber regjeringen frem mot statsbudsjet-



tet for 2023 komme tilbake med en vurdering av veipor-teføljen i Nasjonal transportplan for å sikre en effektiv gjennomføring og oppfølging av klimamålene. Gjennomgangen skal også vurdere veinormalene, herunder en høyere terskel for trafikkmengde for bygging av fire-felts motorvei.

Videre viser flertallet til at Stortinget ber regjeringen sørge for at Statens vegvesen og Nye Veier ved bygging av nye veier bruker handlingsrommet i veinormalene for å sikre at tapet av matjord og natur blir så lavt som mulig, samt sørge for at utbyggingskostnader og bompenger holdes nede.

Flertallet viser til sine forslag i forbindelse med behandling av Nasjonal transportplan i juni 2021, hvor vi ønsker en gjennomgang og evaluering av de ulike reformene og omorganiseringenes innvirkning på de faglige miljøene innenfor veisektoren, og en utredning av hvordan veibygging skal organiseres og gjennomføres, slik at den får en mest mulig effektiv og hensiktsmessig organisering.

Flertallet mener at veiutbygging 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 virksomhetene i stand til å utføre målene i politikken som beskrives i denne innstillingen.

Utbygging av infrastruktur skal bidra til lokale og regionale arbeidsplasser. Det skal utredes hvordan utbygging, drift og vedlikehold av veier skal organiseres med bakgrunn i at stadig flere utbyggere og veieiere gir fare for økte kostnader, mer fragmenterte fagmiljøer og mindre sammenhengende utbygging. I tråd med dette må styringsmodeller og mandat for transportvirksomhetene gjennomgås for å sikre bedre prioritering og samfunnsmessig styring.

Det er viktig at den utredningen som gjennomføres, gir et beslutningsgrunnlag slik at Stortinget kan se organisering i sammenheng med de viktige samfunnsmålene flertallet har nevnt i denne innstillingen, slik som fagopplæring, inkludering i arbeid, vedlikehold, utslippskutt, utvikling av miljøteknologi og innenlandsk verdiskaping.

Videre viser flertallet til at driftskontraktene som ble inngått i 2019, hadde en prisøkning på om lag 42 pst. sammenlignet med de kontraktene de avløste. For nye driftskontrakter inngått i 2020, var tilsvarende prisøkning på om lag 73 pst.

Hovedårsaker til dette kan være avviklingen av sams veiadministrasjon med oppsplitting av felleskontrakter for riks- og fylkesvei. På grunn av oppsplitting av felleskontrakter for riks- og fylkesvei har det vært en stor kostnadsøkning på driftskontraktene på riksvei de siste årene. I årene framover får en tredje aktør, Nye Veier,

stadig større ansvar for drift av riksveinettet, når de skal drifte og vedlikeholde veiene de har bygd. Flertallet er bekymret for at den forrige regjeringen har splittet opp ansvaret i veisektoren uten at det samtidig har blitt tatt grep for å hindre store kostnadsøkninger.

Flertallet vil peke på den krevende situasjonen Statens vegvesen står i med stort nedtrekk i økonomi, reduksjon av antall ansatte og omorganisering. Overgangen fra regioner til divisjoner har vært krevende, og signaler om reduksjon av antall trafikkstasjoner har medført at flere ansatte har sluttet. Flertallet viser til Stortingets vedtak 582 fra 2021 der det framgår at dagens trafikkstasjoner skal bestå for å gi gode tjenester nær innbyggerne. Flertallet vil peke spesielt på at ventetida for oppkjøring til førerkort har vært altfor høy mange steder. Flertallet mener det må iverksettes ytterligere tiltak for å øke antall sensorer og redusere ventetida på oppkjøring.

#### *Høyhastighets internett*

Tilgang til høyhastighets internett er i stor grad en forutsetning for både bosetting og verdiskaping. Stadig mer av nødvendig kommunikasjon i alle deler av samfunnet er digital. God kapasitet er avgjørende både for bedriftene, offentlige institusjoner og i den mellommenneskelige kontakten. Stadig mer av informasjonsflyten mellom innbyggere og det offentlige er digital. Flertallet vil understreke viktigheten av at det ikke oppstår digitale klasseskiller der innbyggere i enkelte områder ikke har den samme digitale infrastrukturen som andre. Flertallet vil derfor fremheve at regjeringen varsler at alle husstander der det bor fastboende, skal ha tilgang til høyhastighets internett innen 2025. Flertallet viser til budsjettenigheten der regjeringen øker bevilgningene til bredbåndsutbygging.

## **2.2.2 GENERELLE MERKNADER FRA ARBEIDERPARTIET OG SENTERPARTIET**

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til at regjeringen Solberg la frem statsbudsjettet og gikk av 14. oktober 2021. Arbeiderparti-Senterparti-regjeringen tiltrådte samme dag og la frem tilleggsproposisjonen til statsbudsjettet 8. november 2021. Disse medlemmer viser til at Arbeiderparti-Senterparti-regjeringen har hatt kort tid til å vurdere endringer i budsjettet for 2022.

Disse medlemmer viser til at Hurdalsplattformen staker ut en ny og mer rettferdig kurs for landet, hvor folk over hele Norge igjen skal oppleve at deres liv og interesser står øverst på dagsordenen. Forslagene som nå fremmes er et første skritt i retning av å nå målene i Hurdalsplattformen. Aller viktigst er trygt arbeid til alle og gode velferdstjenester nær folk i hele landet.

### *Ferge*

Disse medlemmer viser til Hurdalsplattformen der regjeringen har som mål å halvere prisene på ferje-reiser sett i forhold til 1. januar 2021, samt at strekninger med under 100 000 passasjerer skal bli gratis. Skal Norge sikre utvikling og økt verdiskaping langs hele kysten, vil et godt og rimelig ferjetilbud være sentralt. Mange steder er ferjene eneste forbindelsen lokalsamfunnet har til fastland og øvrige kommunikasjoner. Ferjene spiller dessuten en avgjørende rolle i logistikk av varer fra et eksportrettet næringsliv langs kysten. I budsjettforslaget til den nye regjeringen vil prisene bli redusert fra 1. januar 2022 med 30 pst. sett i forhold til 1. januar 2021.

Disse medlemmer viser til viktigheten av å realisere prosjektet Stad skipstunnel. Kystverket har opplyst at en mindre forsinkelse i prosjektet har ført til at bevilgningen til prosjektet for 2022 er redusert. Disse medlemmer tar dette til vitende, men understreker samtidig at det er viktig at det er god fremdrift i prosjektet slik at det kan ferdigstilles så snart som mulig i tråd med målsettingen i Stortingets vedtak.

### *Flytilbudet*

Norge er helt avhengig av det desentraliserte rutetilbudet for flytrafikk. Kortbanenettet er avgjørende viktig for bosetting og verdiskaping i hele landet, og disse medlemmer viser til at regjeringspartiene i Hurdalsplattformen har varslet lavere priser og flere avganger på kortbanenettet. Disse medlemmer mener investeringene som er gjort på Fagernes lufthavn Leirin, må utnyttes best mulig for å bidra til vekst og verdiskaping i Valdresregionen.

Disse medlemmer ber om at det ved et eventuelt salg av eiendommen fortrinnsvis gjør at det fortsetter som flyplass.

### *Trygg ferdsel*

Disse medlemmer mener at bedre veier gjerne gir økt nytte for samfunnet i form av reduserte kostnader for brukerne som følge av bedre fremkommelighet. Bedret fremkommelighet gir besparelser som både er tids- og distanseavhengige. I næringslivet vil de tidsavhengige kostnadene igjen kunne deles i to. Det er tidsavhengige driftskostnader i transporten som knytter seg til at det skal betales lønn og andre kostnader, og tidsavhengige kostnader ved å ha varene under transport. Dagens metodikk for vurdering av samfunnsøkonomisk lønnsomhet av veiinvesteringer legger ikke i tilstrekkelig grad opp til å vurdere tidsverdien for varene under transport. I tillegg er det med dagens metodikk vanskelig å beregne nytten av å redusere forsinkelser fordi dagens transportmodeller ikke har en metode for å beregne omfanget av uforutsette forsinkelser.

## **2.2.3 GENERELLE MERKNADER FRA HØYRE**

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til at regjeringen Solberg har gjennomført en historisk satsing på samferdsel i alle deler av sektoren. Satsingen har ført til kortere reisetid på jernbane og vei, flere togavganger, mer effektiv sjøtransport, økt trafikksikkerhet, bedre tilrettelegging for kollektivtransport og positiv byutvikling. Flere reformer har bidratt til mer konkurranse, nytenkning og økt effektivitet. Med budsjettet for 2022 er bevilgningen til samferdsel fortsatt høy. Det er foreslått å bevilge 84,6 mill. kroner til samferdsel, en økning på 3,1 pst. sammenlignet med 2021 når ekstramidlene til koronatiltak holdes utenfor.

Med budsjettet for 2022 vil konkrete prosjekter og tiltak gjennomføres, og det legges opp til økt handlingsrom for virksomhetene til å prioritere innenfor budsjettet gjennom økte fullmakter. Et godt transportsystem er en av de viktigste bærebjelkene i et moderne samfunn og en viktig forutsetning for verdiskaping og velferd. Samferdsel binder land og folk sammen. Utbygging av vei og bane og utbedringer av farvann bidrar til å skape arbeidsplasser i hele landet. Det er viktig nå som Norge er på vei ut av pandemien.

Disse medlemmer påpeker at økte bevilgninger alene er ikke nok. Regjeringen Solberg har derfor modernisert hele sektoren. 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 samfunnet for øvrig. Det overordnede og langsiktige målet i samferdselspolitikken er et transport- og kommunikasjonssystem som er sikkert, fremmer verdiskaping i hele landet og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet.

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 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.

### *Vei*

Disse medlemmer viser til reformene i veisektoren som har bidratt til at samfunnet får mer vei for pengene. Samtidig har veibudsjettet blitt økt med rundt 90 pst. sammenlignet med 2013. Opprettelsen av Nye Veier AS har vært en stor suksess. I prosjektene selskapet jobber med, er kostandene redusert med 19 pst. sammenlignet med kostnadsanslagene da de tok over strekningene. Disse medlemmer mener dette skaper

rom for ytterligere utbygging av hovedveinettet, og at selskapets portefølje bør utvides ytterligere i forbindelse med rulleringen av Nasjonal transportplan.

Disse medlemmer vil fremheve at utbyggingen av flere store riksveiprosjekter fortsetter i forslaget til statsbudsjett for 2021. Forslaget inneholder oppstart av flere nye veiprosjekter, reduksjon i vedlikeholdsetterlepet og oppfølging av bompengavtalen.

Disse medlemmer viser til at vedlikeholdsetterlepet på riksvei ble redusert for første gang i 2015, og siden er redusert hvert år. Nå er det på tide at fylkesveiene også får et løft. Disse medlemmer er derfor fornøyd med at det nå, i tråd med Nasjonal transportplan 2022–2033, foreslås å opprette en ny tilskuddsordning til fylkesveier. Tilskuddet fordeles gjennom en øremerket ordning til fylkene etter beregnet vedlikeholdsetterlep. Når midlene er fordelt fylkesvis, skal fylkene selv vurdere hvordan midlene best skal brukes for å følge opp målene for ordningen.

Disse medlemmer legger til grunn en nullvisjon for hardt skadde og drepte i trafikken. Det har aldri vært tryggere å ferdes i trafikken i Norge. Antall drepte på norske veier har siden 2013 blitt redusert med 49 pst., fra 187 i 2013 til 95 pst. i 2020. Disse medlemmer viser til at det for første gang settes en egen ambisjon for reduksjon i antall omkomne i Nasjonal transportplan 2022–2033. Det gjenstår likevel mye arbeid før målet er nådd.

#### *Lavere utslipp*

Disse medlemmer viser til Klimaplan 2021–2030 som setter ambisiøse, konkrete og realistiske mål for klimaarbeidet. Klimaplanen vil bidra til å realisere ambisjonene fra Nasjonal transportplan om å halvere utslippene fra transportsektoren innen 2030. Disse medlemmer mener svaret ligger i å ta i bruk mulighetene teknologien gir for bedre transportløsninger, ikke i å begrense innbyggernes bevegelsesfrihet. Disse medlemmer vil også påpeke at utviklingen går i riktig retning. 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 vil legge til rette for at det skal være attraktivt å velge kjøretøy med nullutslippsteknologi også i årene framover.

Disse medlemmer viser til at regjeringen Solberg fortsetter den sterke satsingen på miljøvennlig transport i de største byområdene. Det er foreslått 6 mrd. kroner til å følge opp byvekstavtalene og belønningsavtalene. I tillegg settes det av 30 mill. kroner til en ny tilskuddsordning for å styrke satsingen på klima- og miljøvennlig byutvikling og god framkommelighet i mindre byområder som ikke er omfattet av byvekstavtalene. Satsingen i byområdene og på kollektivtransport

gjør at flere kan velge grønne hverdagsreiser og klimavennlige løsninger. Målet er at i byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten i byene skal tas av kollektivtransport, sykkel og gange.

#### *Jernbane*

Disse medlemmer viser til at regjeringen Solbergs jernbanesatsing er historisk. Budsjettforslaget på 31,8 mrd. kroner til jernbane, innebærer mer enn en dobling fra budsjettet i 2013. Disse medlemmer fremhever viktigheten av å styrke jernbanens konkurransekraft, slik at flere reisende og mer gods blir transportert med tog. Jernbanen er miljøvennlig, bidrar til bedre framkommelighet og trafikksikkerhet på veiene og er en rask og arealeffektiv måte å reise på, spesielt i de mest befolkningstette områdene.

Disse medlemmer viser til at regjeringens satsing på jernbane har gitt resultater. Over 100 nye tog er satt inn i trafikk, antall avganger er økt på flere strekninger, nettdekningen om bord er blitt bedre, flere utbyggingssjekter pågår eller er under planlegging, og ferdigstilte prosjekter har realisert raskere reiser.

Disse medlemmer viser videre til at vi har begynt å se gode effekter av regjeringens jernbanereform. Staten betaler mindre til togoperatørene enn før for å drifte persontogtilbudene, samtidig som at de reisende er sikret et minst like godt, eller bedre tilbud. Disse medlemmer merker seg avtalen mellom Samferdselsdepartementet og Bane NOR som et ledd i arbeidet med bedre styring i jernbanesektoren. Avtalen gir foretaket mer ansvar, men også mer frihet. Et viktig element i avtalen er innføring av fastpris på Bane NORs avtaler med Jernbanedirektoratet. Dersom Bane NOR klarer å gjennomføre prosjektene rimeligere enn det er inngått avtale om, kan foretaket beholde overskuddet og bruke midlene på andre tiltak. Tilsvarende må Bane NOR selv dekke eventuelle kostnadsoverskridelser, noe som i sin tur kan forsinke anleggsstart for andre planlagte prosjekter. Disse vilkårene er tilsvarende med dem som Nye Veier har i sin avtale med staten.

#### *Sjøtransport*

Disse medlemmer mener det er viktig å legge til rette for en konkurransedyktig og miljøvennlig sjøtransport. Disse medlemmer mener det er grunnlag for mer godsoverføring fra vei dersom alle aktørene i transportkjeden bidrar.

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 ferjetjenester er et av flere virkemidler som gir resultater. Utviklingen på ferje er også

et eksempel på at offentlige kjøp kan bidra til å skape arbeidsplasser.

Disse medlemmer viser til at båter og skip blir stadig større, blant annet for å sikre et godt alternativ for gods på vei. Et viktig arbeid i den forbindelse er å utbedre både farleder og innseilinger til viktige havner, slik at de er dypere, tryggere og bedre.

Disse medlemmer viser til at regjeringen Solberg i statsbudsjettet for 2022 foreslår å bevilge 3,4 mrd. kroner til kystformål. Med dette forslaget vil vedlikeholdsetterslepet på navigasjonsinnretningene fortsatt reduseres. I tillegg er midler til utbedring av innseilinger mer enn doblet sammenlignet med 2021.

Disse medlemmer viser til regionreformen og ønsket om å overføre flere og større oppgaver til fylkene, der ansvaret for fiskerihavnene er en del av dette. Disse medlemmer viser til at en del fylker allerede har overtatt ansvaret, mens det gjenstår å inngå avtaler med Troms og Finnmark, Nordland, Trøndelag og Møre og Romsdal. Disse medlemmer merker seg at fylker allerede har startet arbeidet med å utvikle havnene og investere i nye prosjekter.

#### 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 at det er foreslått 1,44 mrd. kroner til luftfartsformål, inkludert planleggingsmidler til flytting av Bodø lufthavn og ny lufthavn ved Mo i Rana. Pandemien har rammet luftfarten hardt, og det er stor usikkerhet knyttet til utviklingen av luftfarten i etterkant av pandemien.

Disse medlemmer viser til at både flyselskap, flyprodusenter og andre aktører i den internasjonale luftfartsnæringen bør få incentiver 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.

#### 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 trafikksikkerhet 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.

#### Bredbånd

Disse medlemmer viser til den omfattende utbyggingen av den digitale infrastrukturen, og at denne satsingen er viktig for å gi innbyggere, næringsliv og frivillig sektor en enklere hverdag. Sikre og robuste mobil- og bredbåndnett over hele landet er en viktig forutsetning for dette. Disse medlemmer viser videre til at tall fra Nkom i oktober viste rekordhøy bredbånddekning i hele landet, og at Norge er på full fart mot gigabit-samfunnet.

## 2.2.4 GENERELLE MERKNADER FRA FREMSKRITTSPARTIET

#### Det skal lukte asfalt i hele landet

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Fremskrittspartiet sørget for at bevilgningene til veier nær doblet seg da partiet satt i regjering mellom 2013 og 2020. Disse medlemmer ønsker å fortsette satsingen på nye veier, i tillegg til å styrke vedlikeholdet. Disse medlemmer mener det ikke skal være bompenger på noen offentlige veier, og vil på sikt gjøre det gratis å reise med ferger på norske riks- og fylkesveier.

Disse medlemmer viser til prioriteringer og reduksjoner under rammeområde 17 i Fremskrittspartiets alternative budsjett for 2022:

Navn på tiltaket	Beløp
Prioriteringer	
Vegvedlikehold Riksveger	2 000 000 000
Bergingsbil Rennfast	8 000 000
Riksveginvesteringer, økt avsetning	1 669 000 000
V23-krysset ved Gardermoen, oppstartsmidler	45 000 000
Fv. 167, Ny Røykenvei	10 000 000
E16 Fagernes sør–Hande	50 000 000

Navn på tiltaket	Beløp
Rv. 282 Holmenbrua i Drammen	50 000 000
Midtdeler Lavangsdalen, E8	5 000 000
E6 Helgeland Sør, siste to parseller	30 000 000
E134 Bakka–Solheim	50 000 000
Rv. 42 Eigerøy	25 000 000
Fullverdig Klettkryss	10 000 000
Ny vei fra Ny E18 til Arendal havn	3 000 000
Ny vei fra E39 til Spangereid i Lindesnes kommune	3 000 000
Larvik havn, utbedring av Øyakrysset	50 000 000
Økt tilskudd til Nye Veier AS	1 500 000 000
Fylkesveier, økt avsetning	830 000 000
Fv. 353 Gassveien	75 000 000
Fv. 120 Enebakk/Rælingen, Utbedring av fylkesvei	5 000 000
Ny Frøyatunnel	10 000 000
Fv. 305 Kodalsveien (Andebu–Sandefjord)	50 000 000
Fullføre Listerpakken	30 000 000
Utbedring av fylkesveier for tømmertransport (Bruprogrammet)	30 000 000
Skredsikring riksvei	220 000 000
Skredsikring, rv. 13 Lovraeidet–Rødsliane	30 000 000
Skredsikring fylkesvei	217 000 000
Skredsikring, fv. 49 Tokagelet	30 000 000
Skredsikring, Ny tunnel på fv. 42 i Sirdal	3 000 000
Jernbaneinvesteringer, økt avsetning	355 000 000
Ny tog tunnel under Oslo	70 000 000
IC Vestfoldbanen	75 000 000
Godspakka	20 000 000
Vedlikehold jernbane	1 100 000 000
Riks- og fylkesveiferjer, halvering av takster	39 400 000
Havn og farledsprosjekter, økt avsetning	225 000 000
Innseiling Arendal havn	30 000 000
Utdyping Ballstad havn	10 000 000
Borg havn	30 000 000
Utdyping Karmsundet, Trollholmen	15 000 000
Ikke-statlige flyplasser	5 000 000
Krisestøtte Torp og Haugesund	100 000 000
Tårntjeneste Gullknapp, pilotskole og dronesenter	12 000 000
<b>Sum</b>	<b>9 124 400 000</b>
<b>Reduksjoner</b>	
Tilskudd til Elbilforeningen	-1 500 000
Tilskudd til Syklistenes Landsforening	-3 600 000
Tilskudd Trygg Trafikk	-6 000 000
Nasjonale turistveier, reduksjon i aktivitet	-75 000 000
Tilskudd til byområder, rasjonalisering i bygging av sykkelveier og annet ikke-veirelatert	-100 000 000
Tilskudd til TØI	-500 000
Effektivisering og reduksjon i administrasjon hos SVV (3 pst. kutt i driftsutgifter)	-123 018 000
Riksveiinvesteringer, 3 pst. effektivisering i prosjektstyring SVV	-375 915 000
Effektivisering i departementet (3 pst. kutt i driftsutgifter)	-5 112 000
Effektivisering i Jernbanedirektoratet (3 pst. kutt i driftsutgifter)	-11 271 000
Kjøp av infrastruktur tjenester – investeringer, 3 pst. effektivisering i administrasjon	-572 265 000
Tilskudd for reduserte bompenger takster utenfor byområdene	-1 041 500 000
Reduserte billettinntekter fra riksveiferjedriften som følge av halvering av takster	-285 000 000

### *Binder Norge sammen*

Disse medlemmer viser til at Norge er et langstrakt land med spredt befolkning. Landet vårt har den nest laveste befolkningstettheten i Europa. Norge har 14 innbyggere per kvadratkilometer, til sammenlikning har Danmark 135. Landet vårt er rikt på muligheter og ressurser, men de store avstandene kan gi Norge en konkurranseulempe. Disse medlemmer mener den ulempen kan motvirkes ved å investere i infrastruktur som vei, jernbane og flyplasser.

Disse medlemmer mener det er en av statens viktigste oppgaver å sørge for effektiv logistikk for folk flest og næringslivet, som kan gi reduserte kostnader og grunnlag for økt verdiskaping. Bedre transportløsninger knytter Norge sammen, gir personlig frihet og grunnlag for bosetting og næringsvirksomhet over hele landet.

### *Fjerner bompenger*

Disse medlemmer mener at offentlige veier er et offentlig ansvar. Derfor er disse medlemmer mot bompenger, og viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2022 som foreslår å bruke 62 mrd. kroner til å fjerne bompengebelastningen for norske bilister ved å slette all bompengегjeld i eksisterende prosjekter. Fremskrittspartiet foreslår å benytte midler fra infrastrukturfondet til å fjerne bompengene. Både folk flest og næringslivet vil få en bedre hverdag uten bomstasjoner.

### *Halvere ferjeprisene*

Disse medlemmer mener riks- og fylkesveiferjene er en del av veinettet som knytter landet sammen. Derfor er det naturlig at det skal være gratis å bruke ferje der den er en del av riks- og fylkesveinettet.

Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet i revidert nasjonalbudsjett for 2021 fikk gjennomslag for å redusere ferjeprisene med 25 pst. ut året. Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet i sitt alternative budsjett foreslår en ytterligere prisreduksjon ved å sette av 640,2 mill. kroner mer enn regjeringen. Det vil gi en halvering av ferjeprisene på riks- og fylkesvei i 2022, sammenlignet med ferjeprisene 1. januar 2021. Fremskrittspartiet legger samtidig opp til at det skal bli gratis å reise med riks- og fylkesveiferjer fra 2023.

### *Prioriterer bedre og tryggere veier*

Disse medlemmer mener det må bygges mer vei, samtidig som vi styrker vedlikeholdet for å sette de veiene vi allerede har i bedre stand. Vedlikeholdsetterlepen på riks- og fylkesveiene er store og må prioriteres. Veiene er det viktigste transportnettet i landet, som både innbyggere og næringsliv er avhengige av. Nye veier og redusert vedlikeholdsetterslep gir bedre kapasitet og styrket trafikksikkerhet for alle trafikanter.

Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets alternative budsjett som prioriterer å øke bevilgningene til vedlikehold av riksveiene med 2 mrd. kroner og fylkesveiene med 1 mrd. kroner i 2022. Disse medlemmer vil at det skal lukte asfalt i hele landet.

Disse medlemmer viser videre til Fremskrittspartiets alternative budsjett som foreslår at ansvaret for flere viktige fylkesveier overføres til staten, for å sikre nødvendig vedlikehold og utbedringer.

### *Vil bygge mer vei*

Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet i sitt alternative budsjett vil øke bevilgningene til riksveinvesteringer med 3,5 mrd. kroner, fordelt på Statens Vegvesen og Nye Veier AS. Det vil sikre fremdrift og oppstart i flere viktige prosjekter, blant annet de to siste parsellene på E6 Helgeland Sør, E16 Fagernes sør–Hande, ny Holmenbru i Drammen og E134 Bakka–Solheim.

### *Flere veier må sikres mot ras og skred*

Disse medlemmer viser til at flere veistreknninger i Norge er sterkt ras- og skredutsatte. Dette gjelder både på riks- og fylkesveinettet. Trygge og fremkommelige veier er svært viktig. Derfor foreslår Fremskrittspartiet i sitt alternative budsjett å øke bevilgningene til ras- og skredsikring på riks- og fylkesveiene med 500 mill. kroner.

Disse medlemmer ønsker å sette i gang flere viktige prosjekter som rv. 13 Lovraeidet–Rødsliane i Rogaland, fv. 49 Tokagelet i Vestland og tunnel på fv. 42 Sirdal i Agder.

Disse medlemmer viser videre til at mange av dagens veibroer trenger forsterkning for å tåle vekten av blant annet tømmertransport. Derfor foreslår Fremskrittspartiet i sitt alternative budsjett å sette av 30 mill. kroner ekstra i 2022 til videreføring av tiltak fra «bru-programmet», som dermed blir på 50 mill.

### *Mindre sløsing og mer effektivitet*

Disse medlemmer viser til at budsjettstøtten til de mange organisasjoner og særinteresser knyttet til samferdsels- og kjøretøysektoren gjør at det blir mindre penger til veibygging. Derfor vil Fremskrittspartiet i sitt alternative budsjett kutte i budsjettstøtten til disse. Disse medlemmer ser at det er betydelig innspareingspotensial både hos Statens vegvesen og Vegdirektoratet. Digitalisering, delegering av oppgaver til private og forenkling av veinormalene vil frigjøre ressurser som kan brukes på veibygging og fjerning av vedlikeholdsetterslep.

### *Bygger jernbane som reelt alternativ*

Disse medlemmer mener at dersom tog skal være et reelt alternativ for vanlige folk i hverdagen, må togene gå raskere og punktligheten bli bedre. Det er be-

hov for fremdrift på InterCity-utbyggingen, som vil gi et mer effektivt tilbud på det sentrale østlandsområdet.

Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet i sitt alternative budsjett prioriterer utbygging av Vestfoldbanen, samt tilstrekkelig med planleggingsmidler til InterCity og foreslår å sette av 500 mill. kroner ekstra til jernbaneinvesteringer. Fremskrittspartiet følger også opp den skalte «godspakken» i sitt alternative budsjett for 2022 med 20 mill. kroner. Det vil føre til at langt mer transport kan flyttes fra vei til bane.

Disse medlemmer viser til at et av de desidert viktigste prosjektene for å kunne realisere InterCity er utbyggingen av ny Oslotunnel. Oslotunnelen må bygges ut for å kunne ta økt trafikk fra Dovrebanen, Østfoldbanen, Vestfoldbanen og Ringeriksbanen dersom man skal nå den viktigste ambisjonen i InterCity, nemlig økt frekvens og redusert reisetid. Derfor prioriterer Fremskrittspartiet planleggingsmidler til ny tunnel under Oslo i sitt alternative budsjett.

Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet foreslår et krafttak for vedlikehold på jernbane i sitt alternative budsjett. Vedlikeholdsetterslepet er i 2022 anslått til å øke med 1,1 mrd. kroner til 24,4 mrd. kroner ved utgangen av året. Fremskrittspartiet foreslår derfor å sette av 1,1 mrd. kroner ekstra for å stoppe økningen i vedlikeholdsetterslepet. Dette vil blant annet bidra til å øke tempoet med å fornye signalanlegg og utbedre det som i dag oppleves som flaskehals. Dette er viktig for å bedre punktligheten for både person- og godstransporten.

#### *Vil ha Nye Baner*

Disse medlemmer viser til at flere jernbane-prosjekter har store overskridelser. Fremskrittspartiet ønsker mer fornuftig bruk av skattebetalernes penger, og vil opprette selskapet Nye Baner AS for å få bedre kostnadskontroll på jernbaneutbygging. Nye Veier-modellen har vært en suksess og sørget for at vi har bygget vei raskere, tryggere og rimeligere. Disse medlemmer mener at dette grepet vil gi mer jernbane for pengene.

#### *Vil sikre et godt flytilbud i hele landet*

Disse medlemmer viser til at i store deler av Norge er flyrutene det eneste reelle kollektivtilbudet. Et godt utviklet flytilbud, også på kortbanenettet, er avgjørende for bosetting, arbeid og verdiskaping i hele landet. Luftfarten er i krise som følge av koronapandemien. Viktige flytilbud står i fare for å bli avvirket. Disse medlemmer mener Norge er avhengig av å sikre konkurranse i luften for folk og næringsliv, også i årene som kommer.

#### *Fjerner flypassasjeravgiften*

Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet fikk flertall for å fjerne flypassasjeravgiften i 2021. Nå

foreslås det å gjeninnføre den. Fremskrittspartiet ønsker å fjerne avgiften permanent.

For å sikre fortsatt drift på de to største ikke-statlige flyplassene Torp og Haugesund foreslår Fremskrittspartiet i sitt alternative budsjett å sette av 100 mill. kroner.

For å sikre fortsatt utvikling i driften av de mindre ikke-statlige lufthavnene foreslår Fremskrittspartiet i sitt alternative budsjett å sette av en pott penger til utbedringer og investeringer ved flyplassene.

#### *Satser på godstransport til sjøs*

Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet i sitt alternative budsjett foreslår å prioritere flere havne- og farledsprosjekter i 2022, for å styrke konkurransekraften til godstransporten på sjø og sørge for at flere havner kan ta imot større skip. Fremskrittspartiet foreslår i sitt alternative budsjett å sette av 270 mill. kroner mer enn regjeringen og Sosialistisk Venstreparti gjør i budsjettforliket.

Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet i sitt alternativ prioriterer flere prosjekter i 2022, som innseilingen til Arendal havn, utdyping av Ballstad havn, utdyping av Karmsundet ved Trollholmen og mudring av Borg havn.

## **2.2.5 GENERELLE MERKNADER FRA SOSIALISTISK VENSTREPARTI**

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til at Sosialistisk Venstrepartis alternative budsjett er omtalt i Innst. 2 S (2021–2022), og viser til sine merknader der. Regjeringspartiene Arbeiderpartiet og Senterpartiet inngikk budsjettforlik med Sosialistisk Venstreparti 29. november 2021. Rammene for forliket ble vedtatt i forbindelse med finansdebatten 2. desember 2021, og forliket er i sin helhet gjengitt i Innst. 5 S (2021–2022).

Dette medlem mener Stortinget har et stort ansvar for å sikre gode og miljøvennlige transportløsninger. God infrastruktur er viktig for næringsliv, bosetting og folks daglige liv, og hensynet til klima, ressursbruk og arealnedbygging må tillegges avgjørende vekt i alle avgjørelser.

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 mener dette medlem det er behov for en radikal omfordeling av samferdselsbudsjettet. Dette medlem viser til at Sosialistisk Venstreparti vil bevilge langt mer til miljøvennlig transport enn regjeringen, og inndekningen hentes ved å foreslå kutt i miljøfiendtlige motorveiprosjekter og høyere miljøavgifter. Sosialistisk Venstreparti vil intensivere arbeidet med å fase ut fossilt drivstoff både på vei, sjø og skinner.

Dette medlem viser til at Sosialistisk Venstreparti i sitt budsjettforslag omprioriterer store summer fra klimafiendtlige motorveier til jernbane, kollektivt og gang- og sykkelveier. Sosialistisk Venstreparti vrir bilavgiftene slik at det lønner seg å velge utslippsfritt, og setter av mer penger til å bygge flere ladestasjoner.

Sosialistisk Venstreparti er svært bekymret for sosial dumping i transportsektoren. For å få bukt med problemet mener dette medlem at jernbanereformen og taxireformen må reverseres, og at det må iverksettes tiltak for å stoppe sosial dumping i luftfarten og på norske veier.

#### *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. Ut fra klimahensyn må bruk av fly reduseres radikalt. Tall fra Eurostat viser at nordmenn flyr nærmere ti ganger så mye innenriks som andre europeere. I tillegg reiser vi nest mest med bil per innbygger i Europa.

Dette medlem viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative statsbudsjett, der vi foreslår å gjøre det dyreste å reise med fly og bedre å reise med tog. Vi foreslår for eksempel å øke flypassasjeravgiften til 100 kroner for reiser innen Europa, og til 300 kroner for reiser ut av Europa. Samtidig er det viktig at landsdeler som ikke har et velutviklet alternativ til fly, kompenseres, som på kortbanenettet i Nord-Norge.

Samtidig som det skal bli dyrere å fly må det også bli bedre å reise med tog. Dette medlem ønsker å skape et attraktivt og landsdekkende togtilbud for passasjerer og gods gjennom moderne høyhastighetsbaner. På sikt må flytrafikken mellom de store byene i Norge erstattes med høyhastighetstog. Tall fra Den internasjonale jernbaneunionen viser at 80 pst. vil velge tog framfor fly når en har reisetider med tog på to og en halv time eller raskere. Derfor er høyhastighetstog et viktig middel for å få ned klimagassutslipp, og derfor mener dette medlem at vi trenger en ny høyhastighetsutredning.

Sosialistisk Venstreparti mener det haster å bygge ut flere jernbaneprosjekter som moderniseringen av Bergensbanen, opprusting av Tinnosbanen og Ålgårdbanen, ny jernbanetunnel i Oslo, utredning av Nord-Norgebanen og oppgradering av Ofotbanen og Kongsvingerbanen. Videre må vi få forgang i arbeidet med en full utbygging av Inter-City med dobbeltspor hele veien til Lillehammer, Skien og Halden/riks grensa. Dette medlem viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative budsjett for 2022, der det settes av mer enn 1 mrd. kroner mer enn i regjeringen Solbergs forslag, til planlegging og investeringer i ny jernbane.

Sosialistisk Venstreparti 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. Sosialistisk Venstreparti mener også det haster å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på jernbanen. Manglende vedlikehold skaper store utfordringer og økte kostnader. Dette medlem mener regjeringen bør utarbeide en finansieringsplan for å ta igjen vedlikeholdsetterslepet innen 2030. Dette medlem viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative budsjett for 2022, der det settes av 600 mill. kroner til elektrifisering av gjenværende togstrekninger og vedlikehold.

#### *Gods*

Dette medlem viser til at gods på bane stadig taper i forhold til gods på vei. Dette er i strid med god klima- og miljøpolitikk, og det er i strid med Stortingets mål for godstransporten. Dette medlem mener det trengs mer støtte til gods på bane. Sosialistisk Venstreparti mer enn dobler beløpet til støtteordningen for gods på bane i sitt alternative budsjett. Dette medlem mener det er et stort potensial i å øke godstransporten på jernbane og sjø og ønsker en strategisk satsing på dette. Det vil også kunne redusere antall ulykker på veiene.

#### *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 vil øke støtten til store kollektivinvesteringer til 80 pst. Dette medlem viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative statsbudsjett der det er satt av 800 mill. kroner til dette. I tillegg vil Sosialistisk Venstreparti utvide statens tilbud om byvekstavtaler og kollektivstøtte til flere byer i landet, og setter av 700 mill. kroner til dette i det alternative budsjettet. Sosialistisk Venstreparti mener det trengs et krafttak for sykkelveier, og setter av 300 mill. kroner til dette.

Sosialistisk Venstreparti er svært bekymret for situasjonen til kollektivtransporten i hele landet. Ruter er blant kollektivselskapene som har varslet at det blir rutekutt om støtten ikke kommer. Det vil ha dramatiske konsekvenser fordi vi vet at et godt tilbud er avgjørende for at folk skal velge å reise med kollektivtransport. Dette medlem mener derfor at regjeringen bør etablere en kompensasjonsordning for å motvirke negative ettervirkninger av pandemien for kollektivtrafikken og jernbanetrafikken.

Sosialistisk Venstreparti mener det haster å få på plass en krisepakke til landets kollektivselskaper. Dette medlem viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative budsjett, der det settes av en halv mrd. kroner til dette. I tillegg foreslår vi også å senke momsen på kollektivreiser fra 12 til 8 pst.



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 innspill fra Blindeforbundet og mener regjeringen i det videre arbeidet bør vurdere hvorvidt tjenesten bør organiseres under Nav-systemet, der viktige registre og liknende ordninger administreres.

Dette medlem viser til Trondheims arbeid med bybane og mener regjeringen bør følge opp dette arbeidet når utredningen kommer.

#### *Utslippsfri transport*

Selv med en storstilt kollektivsatsing vil mange fremdeles trenge bil, og det er avgjørende at 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, og at det foreslås å bevilge penger til å bygge flere ladestasjoner, særlig i borettslag og sameier. Dette medlem mener også at biogasskjøretøy må få rabattert sats i bomringen.

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 blant annet kompensere fylkeskommunene for de økte utgiftene en overgang til nullutslippsferger innebærer. Dette medlem viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative budsjett der det er satt av 300 mill. kroner til dette.

I tillegg mener Sosialistisk Venstreparti at Norge kan bli et foregangsland for innføring av elektriske fly, slik vi 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 krev nullutslippsløsninger i vei- og jernbaneutbygginger i tillegg til å redusere mengden materialer. Dette vil redusere klimagassutslippene og samtidig bidra til omstilling og utvikling av grønn industri.

#### *Hydrogen innen transportsektoren*

Det er lite å spore til en offensiv hydrogensatsing innen transport i regjeringens budsjettforslag. Flere land i Europa har en betydelig satsing på dette området, mens Norge sakker akterut. Dette er beklagelig, ikke minst fordi mye ligger til rette for en norsk satsing på ren hydrogenproduksjon. Vi har mye elektrisk kraft, produsert på fornybart vis, vi har store behov for transport av varer over lange avstander, både til vanns og til

lands, og vi har sterke hydrogenmiljøer i Norge – der hele produksjonskjeden er representert.

#### *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 byen. Sosialistisk Venstreparti vil heller bruke pengene på miljøvennlige transportløsninger og på å sikre de smale og farlige veiene mellom fergene, og annen trafikksikring og utbedring av eksisterende riks- og fylkesveier i distriktene. Dette medlem mener også Nye Veier må avvikles.

Sosialistisk Venstreparti mener dagens prioriteringer av veiprojekter er helt feil. I dag har vi altfor mange farlige strekninger, og etterslepet på vedlikehold av fylkesveiene vokser. Forskjellen på veistandard mellom fylkesvei og riksvei øker stadig, og ulykkesfrekvensen har også hatt mindre nedgang på fylkesveiene. Likevel blir stadig flere firefelts motorveier prioritert framfor livsnødvendig rassikring.

Dette medlem viser til at firefelts motorvei i 110 km/t også er stikk i strid med faglige råd. Ifølge Statens vegvesens konsekvensutredning fra 2019 er en smal firefeltsvei for 110 km/t mindre samfunnsøkonomisk lønnsom, dårligere for klimaet, gir større miljøpåkjenning og er mer trafikkfarlig enn en to-/trefeltsvei for 90 km/t. Også IEA peker på at fartsgrensene på motorveier må begrenses til 100 km/t om vi skal unngå mer enn 1,5 graders klimaendringer. Sosialistisk Venstreparti mener det er på tide å legge bort prinsippet om firefelts motorveier i 110 km/t, og heller satse på 2/3-feltsveier med midtdeler, som både er bedre for miljøet og trafikksikkerheten.

Dette medlem vil peke på viktigheten av at nullvisjonen for antall drepte i trafikken videreføres. Dette medlem vil også vise til Sosialistisk Venstrepartis alternative budsjett som blant annet inneholder et forslag om å styrke støtten til Trygg Trafikk.

Dette medlem mener for øvrig det må iverksettes tiltak for å redusere støy og forurensning fra Trondheimsveien i Oslo, og mener regjeringen må gå i dialog med Oslo kommune for å sikre finansiering og snarlig igangsetting.

#### *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 vi foreslår å sette av

180 mill. kroner ekstra til effektive og miljøvennlige havner, blant annet mudring av farleden i Borg havn og utbedring av Ballstad og Vardø havn.

#### *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 også at det bør nedsettes et bredt sammensatt ekspertutvalg for å utrede nye, mer bærekraftige modeller for samfunnsøkonomisk lønnsomhet i samferdselsprosjekter. I tillegg mener dette medlem at Nasjonal transportplan må revideres med mål om å redusere arealbruken og forhindre redusert karbonbinding i jord.

### **3. Samferdselsdepartementet – budsjettkapitler og komiteens merknader til disse**

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

Komiteen viser til at forslaget til bevilgning under kap. 1300 dekker Samferdselsdepartementets driftsutgifter, kontingenter mv. til internasjonale organisasjoner samt tilskudd. Bevilgningene under kapitlet er fordelt på post 1 Driftsutgifter, 70 Tilskudd til internasjonale organisasjoner, 71 Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv., og 72 Tilskudd til samferdselsberedskap.

Inntektene til Samferdselsdepartementet under kap. 4300 dreier seg om refusjoner fra Utenriksdepartementet.

##### **3.1.1 POST 1 DRIFTSUTGIFTER**

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til at det i budsjettforliket er foreslått å korrigere en rekke bevilgninger for virkningen av endrede jobbreisevaner, herunder bevilgningen til Samferdselsdepartementet med 200 000 kroner, og flertallet foreslår derfor at kap. 1300 post 1 reduseres med 200 000 kroner sammenlignet med regjeringens forslag.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til at det i budsjettforliket mellom Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti er foreslått å justere for virkningen av endrede jobbreisevaner etter pandemien gjennom et flatt kutt i alle statlige virksomheters driftsbudsjetter. Disse medlemmer viser til at dette i prinsippet er tilsvarende et ekstra ABE-kutt, som de

nevnte partiene tidligere sterkt har kritisert, dog uten å reversere dette i deres forslag til budsjett.

Disse medlemmer viser til at intensjonen med avbyråkratiserings- og effektiviseringsreformen, som ble innført av regjeringen Solberg i 2015, var nettopp å hente ut effekten av årlige effektiviseringsmuligheter og -tiltak i statlig finansierte virksomheter. Reformen gir et fast, forutsigbart effektiviseringskrav, og innsparingene gir økonomisk handlingsrom til å satse mer på mer målrettede tiltak, deriblant til sykehus, skole, forsvar og vei. Disse medlemmer er derfor positive til at regjeringen Støre viderefører ABE-reformen, med de incentiver den gir til mindre byråkrati og en mer effektiv statlig drift.

Disse medlemmer støtter flertallets forslag i budsjettforliket, som skal fordeles på en rekke ulike kapitler og poster i statsbudsjettet, men valgte av praktiske grunner å synliggjøre støtten til dette forslaget gjennom en redusert bevilgning på kap. 2309 post 1 for det samlede kuttet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative budsjett for 2022 som løser inn et effektiviseringskutt i departementets driftsutgifter på 5 112 000 kroner. Fremskrittspartiet har siden 2013 stilt høye krav til aktørene i veisektoren for god og rasjonell drift, og vi har sett svært gode resultater av dette. Betydelige midler har blitt frigjort fra administrasjon og byråkrati, for å bli benyttet til vedlikehold og investering i infrastruktur.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, er uenige i påstander fra Fremskrittspartiet om at «betydelige midler har blitt frigjort fra administrasjon og byråkrati» de siste årene og peker på at dette er et forsøk på skjønning av alvorlige budsjettkutt som har gitt store negative konsekvenser. Flertallet peker på at driftskontraktene som ble inngått i 2019, hadde en prisøkning på om lag 42 pst. sammenlignet med de kontraktene de avløste. For driftskontraktene inngått i 2020 var tilsvarende prisøkning om lag 73 pst. Flertallet peker på at tjenestetilbudet for publikum er svekket, og at ventetiden for oppkjøring til førerkort nå er dramatisk forverret. Flertallet er imot høyrepartienes forslag om nedleggelse av trafikkstasjoner over hele landet, og vil heller ta vare på de ansatte i etaten, styrke deres kompetanse, og dessuten gå inn for å redusere den storstilte bruken av eksterne konsulenter som den forrige regjeringen sørget for å gjøre nødvendig for å opprettholde etatens funksjonsnivå.

### 3.1.2 POST 71 TILSKUDD TIL TRAFIKKSikkerHETSFORMÅL MV.

Komiteens medlemmer fra Høyre mener styrkingen som er gjort til trafikksikkerhetsformål, bidrar til å nå målet om nullvisjonen. Det meste av økningen som er foreslått i alternativt budsjett fra Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti, går til å følge opp regjeringen Solbergs satsing på Barnas transportplan for årene 2022–2027. Pengene kanaliseres via Trygg Trafikk som gjennom ulike aktiviteter, holdningsskapende arbeid og informasjonsarbeid bidrar til økt sikkerhet for gående og syklende samt barn i bil. Disse medlemmer merker seg at det også kanaliseres penger også via syklistenes Landsforening og ITS Norge som også jobber for å øke trafikksikkerheten langs våre veier.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet prioriterer trafikksikkerhetsarbeidet høyt og er en av de fremste forkjemperne for nullvisjonen for drepte og hardt skadde på norske veier. Trafikksikkerhetsarbeidet i sivilsamfunnet er svært viktig, og Fremskrittspartiet ønsker i hovedsak å videreføre tilskudd til organisasjonene på nivå med tidligere år. Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets alternative budsjett for 2022 hvor støtten til organisasjoner som mottar tilskudd under Samferdselsdepartementet, reduseres og kuttes. Fremskrittspartiet omdisponerer midlene til bruk på infrastrukturinvestering. Tryggere veier er en viktig del av trafikksikkerhetsarbeidet.

## 3.2 Kap. 1301 Forskning og utvikling mv.

Komiteen mener Samferdselsdepartementets utredningsprosjekter utgjør et viktig kunnskapsgrunnlag for politikkkutforming innenfor transportsektoren.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til at regjeringen ser 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 innkjøpsmakten i stat og kommune kan brukes til å utvikle og ta i bruk ny teknologi for klimavennlig transport.

### 3.2.1 POST 50 SAMFERDSELSFORSKNING

Komiteen merker seg at posten omfatter forslag til bevilgninger til Pilot-T, forskningssentre for bære-

kraftig transport samt deltagelse i forskningsprogrammene Transport 2025, ENERGIX og SAMRISK II. Forskningsbevilgningene skal bidra til å sikre at vi utnytter de muligheter som forskning, utvikling og innovasjon kan bidra med for å nå målene i transportpolitikken. Sterke trender innen digitalisering og grønn omskifting innen sektoren krever at det tenkes nytt og innovativt.

Komiteen viser til at Stortinget tidligere har vedtatt at det må sikres redusert takst/fritak for biogass i det tekniske bompengesystemet AutoPass.

Komiteen vil påpeke at likebehandling av biogasskjøretøy med nullutslippkjøretøy er nødvendig for å nå klimamål og for forutsigbarheten for hele verdikjeden for produksjon av biogass.

Videre viser komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, til budsjettenigheten mellom Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti hvor Stortinget ber regjeringen utrede og legge frem forslag om hvordan man kan likestille GAKjøretøy som kjører på biogass med el- og hydrogendrevne biler i bomringen snarest mulig og i løpet av 2022. Flertallet imøteser dette arbeidet.

Komiteens medlemmer fra Høyre merker seg at regjeringen i sin tilleggsproposisjon reduserer forslaget til bevilgning på kap. 1301 post 50 med 25 mill. kroner sammenlignet med Gul bok 2022. Reduksjonen gjelder bevilgning til Pilot-T og opprettelse av forskningssentre for bærekraftig transport. Disse medlemmer mener at dette kuttet vil svekke vår mulighet til å få frem ny teknologi som har potensial til å nå målet om et transportsystem med bedre fremkommelighet, sikkerhet og reduserte utslipp. Disse medlemmer viser til at det er stor interesse for disse sentrene fra hele transportmiljøet i Norge. Skal en nå målene om utslippsfrie løsninger innen transportsektoren, trengs det en kraftig satsing på disse områdene. Disse medlemmer viser til samarbeidet mellom Luftfartstilsynet, Avinor, SINTEF og Norsk Industri for å opprette et Innovasjonssenter for utslippsfri luftfart, som ett eksempel på initiativ som settes i fare med dette kuttet.

### 3.2.2 POST 70 PILOTPROSJEKTER FOR FOSSILFRIE ANLEGGSPASSER

Komiteen merker seg denne nye tilskuddsordningen som skal pilotere nullutslippsløsninger på anleggsplasser i transportsektoren og dekke merkostnader knyttet til pilotprosjektene.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Socialis-

tisk Venstreparti, viser til at det i budsjettforliket er foreslått å bevilge 12 mill. kroner til fossilfrie anleggsplasser, og flertallet foreslår derfor å øke bevilgningen på kap. 1301 post 70 med 12 mill. kroner sammenlignet med regjeringens forslag.

### 3.3 Kap. 1310 Flytransport

Komiteen merker seg at regjeringen foreslår å bevilge 828,5 mill. kroner til statlig kjøp av regionale flyruter innenlands i 2022. Det er en betydelig reduksjonen i forhold til saldert budsjett 2021 som følge av bortfall av ekstraordinære tiltak på grunn av koronapandemien.

Komiteen 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 flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til at disse partiene vil prioritere arbeidet med å utarbeide en nasjonal luftfartsstrategi. Sosial dumping i luftfarten skal bekjempes, og det skal legges til rette for seriøse aktører i bransjen. Det er viktig at offentlige innkjøpere stiller konkrete flysikkerhetskrav ved kjøp av innenlands helikoptertjenester.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til at regjeringen Solberg satte i gang arbeidet med ny stortingsmelding om en nasjonal luftfartsstrategi. Ambisjonen er å trekke linjene for en helhetlig og bærekraftig utvikling i norsk luftfart. I tillegg til utviklingen etter pandemien må meldingen omfatte sikkerhet, utvikling av reisemønstre, FOT-rutesystemet og kommersiell lønnsomhet på kortbanenettet, grønn luftfart og samtidig avgiftsnivå samt konkurranse på like vilkår. Disse medlemmer er fornøyd med at regjeringen Støre vil prioritere dette arbeidet videre.

Videre mener disse medlemmer at strategien må reflektere nye transport- og mobilitetsmønstre, der behovet for småflyplasser rundt våre største byer kan få en større betydning i årene som kommer, sett i relasjon til mikromobilitet og varetransport. Dette vil også kunne dekke behovet for opplæring og tilrettelegging for sportsflymiljøer.

Disse medlemmer mener at avgiftssystemet er et viktig virkemiddel for å tilrettelegge for lav- og nullutslippsløsninger etter hvert som teknologien blir mer moden.

#### 3.3.1 POST 70 KJØP AV INNENLANDSKE FLYRUTER

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, er opptatt av at billettprisene på FOT-rutene skal være på et rimelig nivå for passasjerene.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til at konkurranse på kortbanenettet vil gi rimeligere og hyppigere avganger for folk og næringsliv som bor og virker i Distrikts-Norge.

Disse medlemmer merker seg de regionale flyrutenes betydning for verdiskaping i hele landet. FOT-rutene har en spesiell betydning for Distrikts-Norge både for næringsliv og innbyggernes behov for reiser internt i eget fylke. Dette ble særlig tydelig under pandemien. Av denne grunn sikret regjeringen Solberg et flytilbud i hele landet ved kjøp av ruter, fritak fra avgifter og overføring av midler til Avinor og de ikke-statlige lufthavnene. Det kan bli behov for ytterligere støtte i tiden som kommer, avhengig av hvordan pandemien utvikler seg.

Disse medlemmer merker seg utfordringene pandemien har gitt Stord lufthavn, og henstiller departementet til å følge Stortingets tidligere oppfordringer om å følge opp denne flyruten.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative budsjett for 2022 som styrker avsetningene til luftfarten og de ikke-statlige flyplassene. Pandemien har ikke på langt nær sluppet taket på luftfarten og vil etter alle solemerker ha store konsekvenser også inn i 2022. Derfor mener Fremskrittspartiet at det er viktig å fortsatt sette av midler til krisestøtte for flyplassene Sandefjord Torp og Haugesund.

Disse medlemmer mener det er viktig å sikre fortsatt utvikling i driften av de mindre ikke-statlige lufthavnene, og derfor foreslår Fremskrittspartiet å opprette en søkbar ordning til utbedringer og investeringer ved flyplassene. Ordningen skal fungere som en gaveforsterkningsordning hvor Samferdselsdepartementet etter innvilget søknad bevilger likelydende sum som lufthavnene selv setter av til enkeltstående investering eller utbedring. Potten settes til 5 mill. kroner.

#### 3.3.2 POST 72 (NY)

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative budsjett som foreslår at det settes av 12 mill. kroner til flytårntjeneste ved Arendal Lufthavn Gullknapp, slik at flyplassen kan utvikle seg videre med blant annet pilotutdanning og dronesenter.

### 3.4 Kap. 1313 Luftfartstilsynet

#### 3.4.1 POST 1 DRIFTSUTGIFTER

Komiteen merker seg at det foreslås bevilget 269,1 mill. kroner til Luftfartstilsynet, noe som er en økning på om lag 14 mill. kroner i forhold til saldert budsjett for 2021. Økningen er knyttet til tilsynets arbeid med ubemannede luftfartøy (droner) som følge av nytt EU/EØS-regelverk om droner.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til at det i budsjettforliket er foreslått å korrigere en rekke bevilgninger for virkningen av endrede jobbreisevaner, herunder bevilgningen til Luftfartstilsynet med 316 000 kroner, og flertallet foreslår derfor at kap. 1313 post 1 reduseres med 316 000 kroner sammenlignet med regjeringens forslag.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til merknad under avsnitt 3.1.1 Post 1 Driftsutgifter, om at disse medlemmer støtter flertallets forslag i budsjettforliket om et flatt kutt i alle statlige virksomheters driftsbudsjetter, som er i tråd med ABE-reformen.

### 3.5 Kap. 4313 Luftfartstilsynet

#### 3.5.1 POST 1 GEBYRINNTEKTER

Komiteen merker seg at det er foreslått budsjettet 162,7 mill. kroner i gebyrinntekter, en økning på 4,6 mill. kroner i forhold til saldert budsjett for 2021. Luftfartstilsynets inntekter kommer i all hovedsak fra gebyrer betalt av næringen for adgangskontroll og tilsyn med luftfartøyer, luftfartsselskaper, verksteder og flyplasser mv.

Komiteen merker seg Riksrevisjonens undersøkelse av gebyrfinansiering som viste at operative sertifikater og teoriprøver i Luftfartstilsynet var overpriset, at andre tjenester var underpriset, mens gebyrsatsen var lik kostnad for tjenesten på ett område. Komiteen merker seg at departementet skal komme tilbake med nye gebyrberegninger som sørger for mer korrekt prising.

### 3.6 Kap. 1314 Statens havarikommisjon

#### 3.6.1 POST 1 DRIFTSUTGIFTER

Komiteen merker seg at Statens havarikommisjon skal gjennomføre uavhengige undersøkelser av ulykker mv. for å bidra til økt sikkerhet innenfor luftfart, vei, jernbane, sjøfart og forsvarssektoren.

Komiteen merker seg at det opprinnelig ble foreslått å bevilge 94,5 mill. kroner til Statens havarikommisjon for 2022, en økning på 6,3 mill. kroner fra saldert

budsjett 2021. Økningen gjaldt i hovedsak en utvidelse av Statens havarikommisjons ansvarsområde til å gjelde undersøkelser i petroleumssektoren.

Komiteen merker seg at regjeringen i Prop. 1 S Tillegg 1 (2021–2022) reduserer bevilgningsforslaget med 5 mill. kroner, mot tilsvarende økning i bevilgningsforslaget til Petroleumstilsynets driftsbevilgning, jf. omtale under kap. 642 post 1 under Arbeids- og inkluderingsdepartementet.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til at det i budsjettforliket er foreslått å korrigere en rekke bevilgninger for virkningen av endrede jobbreisevaner, herunder bevilgningen til Statens havarikommisjon med 106 000 kroner, og flertallet foreslår derfor at kap. 1314 post 1 reduseres med 106 000 kroner sammenlignet med regjeringens forslag.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til merknad under 3.1.1 Post 1 Driftsutgifter, om at disse medlemmer støtter flertallets forslag i budsjettforliket om et flatt kutt i alle statlige virksomheters driftsbudsjetter, som er i tråd med ABE-reformen.

### 3.7 Kap. 4312 Avinor AS

Komiteen merker seg at utbyggingen av Oslo lufthavn på Gardermoen ble finansiert gjennom lån fra staten. For 2020 er det gitt avdragsfrihet på statslånene, og nedbetalingen er forskjøvet med ett år. Det foreslås å budsjettere med et avdrag på 444,4 mill. kroner i 2022.

### 3.8 Kap. 5619 Renter av lån til Avinor AS

#### 3.8.1 POST 80 RENTER

Komiteen merker seg at renter av statens lån til Avinor AS er beregnet å utgjøre 14,5 mill. kroner for 2022.

### 3.9 Kap. 1315 Tilskudd til Avinor AS

#### 3.9.1 POST 70 TILSKUDD

Komiteen merker seg at pandemien har medført betydelig inntektstap for Avinor AS, og at Samferdsdepartementet utbetalte 3 670 mill. kroner i driftstilskudd til Avinor i 2020, inkludert 70 mill. kroner til Haugesund lufthavn. Komiteen merker seg at det per første halvår 2021 er utbetalt 2 487 mill. kroner i driftsstøtte til Avinor.

### 3.9.2 POST 71 TILSKUDD TIL PÅLAGTE OPPGAVER

Komiteen merker seg at det foreslås å bevilge 250 mill. kroner til planlegging av ny lufthavn ved Mo i Rana og i Bodø. Av dette er det satt av 50 mill. kroner til Mo i Rana og 200 mill. kroner til Bodø.

## 3.10 Kap. 1320 Statens vegvesen

Komiteen viser til at Statens vegvesen har sektoransvar for å følge opp nasjonale oppgaver for hele vei-transportssystemet.

### 3.10.1 POST 1 DRIFTSUTGIFTER

Komiteen merker seg at ny teknologi og tilgang på data gir muligheter for å utvikle transportsektoren. Statens vegvesen vil også i 2022 selge tjenester til fylkeskommunene for å sikre ivaretagelse av det fylkeskommunale veinettet.

Komiteen merker seg at i Prop. 1 S Tillegg 1 (2021–2022) foreslår regjeringen å redusere bevilgningen med 2,5 mill. kroner sammenlignet med Prop. 1 S (2021–2022). Dette knytter seg til bruk av konsulenttjenester.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til at det i budsjettforliket er foreslått å korrigere en rekke bevilgninger for virkningen av endrede jobbreisevaner, herunder bevilgningen til Statens vegvesen med 4 800 000 kroner. Flertallet viser også til at det i budsjettforliket er foreslått å redusere utgiftene til konsulenttjenester for organisasjonsutvikling og kommunikasjon hos Statens vegvesen med 1 250 000 kroner, og flertallet foreslår derfor at kap. 1320 post 1 reduseres med 6 050 000 kroner sammenlignet med regjeringens forslag.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til merknad under 3.1.1 Post 1 Driftsutgifter, om at disse medlemmer støtter flertallets forslag i budsjettforliket om et flatt kutt i alle statlige virksomheters driftsbudsjetter, som er i tråd med ABE-reformen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative budsjett for 2022 hvor det innløses en effektiviseringsgevinst på 123 mill. kroner i Statens vegvesens drift. Erfaringene med effektivisering og optimalisering i veisektoren har vist stort potensial i å hente effektiviseringsgevinster fra blant annet optimalisering av prosjektstyring. Fremskrittspartiet har lagt seg på en moderat effektiviseringsgevinst på 3 pst. for 2022 som omdisponeres til økte investeringer, blant annet til veiformål.

### 3.10.2 POST 22 DRIFT OG VEDLIKEHOLD AV RIKSVEIER

Komiteen merker seg at posten omfatter hovedsakelig entreprenør- og byggherreutgifter.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet mener det er like viktig å ta vare på den infrastrukturen vi har, samtidig som vi bygger nytt. Det totale vedlikeholdsetterslepet på riksvei (med unntak av tunneler) er beregnet til 30 mrd. kroner.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener derfor det er viktig å ta et krafttak for veivedlikehold og viser til Fremskrittspartiets alternative budsjett for 2022 hvor det foreslås å styrke avsetningen til vedlikehold av riksveier med 2 mrd. kroner.

Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets gjennomslag i statsbudsjettet for 2021 for 8 mill. kroner til bergingsbil til Rennfast i Rogaland. Behovet for bergingsbilen er fortsatt til stede, og vedtaket må følges opp. Statens vegvesen hadde praktiske og organisatoriske innvendinger mot å anskaffe bergingsbiltjenester. Disse medlemmer mener vegvesenet har misforstått Stortingets bestilling og mener ressursen må hentes inn ved at avsetningen brukes på å kjøpe tjenesten fra private bilbergingssselskaper. Derfor setter Fremskrittspartiet i sitt alternative budsjett av 8 mill. kroner til bergingsbil til Rennfast.

### 3.10.3 POST 28 TRAFIKANT- OG KJØRETØYTILSYN

Det foreslås i Prop. 1 S (2021–2022) bevilget 2 236,4 mill. kroner.

Komiteen merker seg at det prioriteres oppgaver innenfor målene for trafikksikkerhet og miljø i Nasjonal transportplan 2022–2033.

Komiteen viser til at antall utenlandske tunge kjøretøy øker hvert år. En samlet transportbransje er bekymret for utviklingen og virkningen dette har for trafikksikkerheten. Komiteen viser til behovet for økt kompetanse, nye og mer effektive systemer for kontroll og mer rekruttering og bedre samhandling. Dette krever et mer systematisk og langsiktig arbeid.

### 3.10.4 POST 29 OPS-PROSJEKTER

Det foreslås i Prop. 1 S (2021–2022) bevilget 1 773,4 mill. kroner på posten.

Komiteen merker seg at det dreier seg om kontraktfestede vederlag for tidligere etablerte OPS-prosjekt, og at det er en økning på posten fra bevilgning på 1 212 mill. kroner i 2020.

Komiteen registrerer at det settes av 1 mrd. kroner til det nye OPS-prosjektet rv. 555 Sotrasambandet i Vestland på en ikke rentebærende konto, og at det signaliseres at det på grunn av kostnadsøkninger foreslås å øke de økonomiske rammene til prosjektet.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til at såkalt OPS-finansiering pådrar skattebetalerne og den norske staten unødvendige ekstra kostnader. Den norske staten er den desidert mest økonomisk solide aktøren som kan finansiere vår infrastrukturbygging, samt vedlikehold og drift av denne. Den norske staten har de laveste rentene av alle aktuelle aktører. Når den tidligere høyreregjeringen av ideologiske grunner likevel har hentet inn privat finansiering som krever høyere rentepåslag, har det gitt unødvendige ekstrakostnader for staten og overføring av skattebetalernes penger til privat profitt og gjerne til utenlandsk kapital.

I land med svake statsfinanser og en usikker økonomisk nåsituasjon, som i utviklingsland, kan man muligens argumentere for at det ikke er feil å hente privat finanskapital med deres krav til risikopremie for å finansiere grunnleggende felles infrastruktur. Men i Norge med svært solide statsfinanser, blir dette beviselig feil.

Flertallet understreker at det er utbyggingsprosjekter slik som OPS på Sotrasambandet er kommet så langt at det skal gjennomføres i tråd med den avgåtte regjeringens budsjettforslag.

Flertallet viser uansett til at dette flertallet med framtidig politikk vil spare skattebetalerne og staten for penger ved at staten selv i større grad finansierer utbygging, vedlikehold og drift i stedet for at profitt helt unødvendig går ut til privat og/eller utenlandsk finanskapital.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til at det er gode erfaringer med bruk av offentlig-privatsamarbeid i Norge (OPS). Det gjelder både de prosjektene som ble gjennomført under den rød-grønne regjeringen, og de prosjektene som nå er under fullføring. Disse medlemmer mener kritikken fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser en total vegring mot å ta i bruk nye verktøy i utbyggingen av viktige veiprosjekter, og at kritikken mot OPS baserer seg på en manglende forståelse av de insentivene som er i denne gjennomføringsmetoden. Hovedgrepet er å se en lengre strekning under ett og at en entreprenør har hovedansvaret både for investering og drift og vedlikehold. Disse medlemmer viser til at erfaringene fra allerede gjennomførte prosjekter har gitt gode resultater i form av økt innovasjon, lavere kostnader og raskere gjennomføring. Det er også gjort grep i måten OPS-prosjektene blir strukturert på, som gjør at en større del av utbetalingene skjer når prosjektet fullføres, og

at den finansielle bindingen for entreprenøren dermed blir mindre. Disse medlemmer er opptatt av å bruke OPS som gjennomføringsmodell i prosjekter der det er hensiktsmessig.

### 3.10.5 POST 30 RIKSVEIINVESTERINGER

Komiteen viser til at det foreslås bevilget 12 800,5 mill. kroner på posten. I tillegg er det lagt til grunn om lag 2 500 mill. kroner i ekstern finansiering. Komiteen merker seg at bompenger fra prosjekter som ikke er lagt frem for Stortinget, ikke er inkludert i anslaget.

Komiteen merker seg at post 31 Skredsikring av riksveier fra 2022 inngår i post 30, og at posten i 2022 er delt inn i mindre investeringstiltak og byvekstavtaler.

I Prop. 1 S Tillegg 1 (2021–2022) foreslår regjeringen å redusere bevilgningen med 270 mill. kroner sammenlignet med Prop. 1 S (2021–2022). Reduksjonen gjelder mindre investeringstiltak med kostnadsanslag på under 1 mrd. kroner.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til at det i budsjettforliket er foreslått en bevilgningsreduksjon til riksveiinvesteringer på 10 mill. kroner. Flertallet viser også til budsjettforliket der det er foreslått å øke midlene til rassikring med 130 mill. kroner sammenlignet med regjeringens forslag. Flertallet viser til at av 130 mill. kroner til ras- og skredsikring skal halvparten gå til Lovraeidet–Rødsliane og det øvrige deles likt mellom ras- og skredsikring av riks- og fylkesveier med høy eller middels skredfaktor. Flertallet foreslår at kap. 1320 post 30 økes med 87,5 mill. kroner sammenlignet med regjeringens forslag. Flertallet har tidligere etterlyst en nasjonal gjennomføringsplan sammen med fylkene for å rassikre alle fylkes- og riksveistrekingene med høy og middels skredfaktor.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet viser til at regjeringen og Sosialistisk Venstreparti i budsjettforliket kutter til sammen 280 mill. kroner i riksveiinvesteringer. Reduksjonen gjelder mindre investeringstiltak med kostnadsanslag på under 1 mrd. krone, og omfatter blant annet utbedringer av dagens veier, tilrettelegging for gående og syklende og målrettede trafikksikkerhetstiltak. Disse medlemmer mener det er tydelig at veiene og bilistene er de største taperne i samferdselsbudsjettet som Senterpartiet vedtar sammen med Sosialistisk Venstreparti og Arbeiderpartiet. Videre er det bekymringsfullt at kuttene de gjennomfører vil i stor grad gå ut over viktige trafikksikkerhetstiltak som er avgjørende for trygge veier og arbeidet med å nå nullvekstmålet for drepte og hardt skadde.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til at Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti har redusert bevilgningen til post 30 Riksveiinvesteringer med 280 mill. kroner totalt, og plussset på 130 mill. kroner til ras- og skredsikring. Sammenlignet med Gul bok er derfor post 30 redusert med 182,5 mill. kroner. Disse medlemmer mener regjeringen her starter en glideflukt vekk fra rammene for Nasjonal transportplan 2022–2033. Et kutt på 280 mill. kroner vil utsette en rekke prosjekter, og etter disse medlemmers mening vil dette bryte med de rammene et bredt flertall på Stortinget var enige om når det gjelder riksveiinvesteringer i kommende planperiode.

Disse medlemmer viser til Høyre, Venstre og Kristelig Folkepartis alternative budsjett for 2022 der det foreslås at bevilgningen på post 30, riksveiinvesteringer, økes med 200 mill. kroner fra Gul bok.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative budsjett for 2022 som styrker riksveiinvesteringene med 2 mrd. kroner. Tempoet for utbygging av nye og tryggere veier har vært høyt siden 2013, og Fremskrittspartiet vil fortsette satsingen inn i 2022. Disse medlemmer viser til at styrkingen vil sikre fremdrift i porteføljen til Statens vegvesen, samt flere prosjekter som prioriteres spesielt og er omtalt under hver korridor.

Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets alternative budsjett for 2022 hvor det innløses en effektiviseringsgevinst på 375 mill. kroner i riksveiinvesteringer under Statens vegvesen. Erfaringene med effektivisering og optimalisering i veisektoren har vist stort potensial i å hente effektiviseringsgevinster fra blant annet optimalisering av prosjektstyring. Ofte er det anslått et potensial opp mot 20 pst. Fremskrittspartiet har lagt seg på en moderat effektiviseringsgevinst på 3 pst. for 2022 som omdisponeres til økte investeringer, blant annet til veiformål.

Disse medlemmer mener etablering og drift av rasteplasser og andre tiltak i forbindelse med Nasjonale turistveier må legges ut på anbud til private driftere. Reduksjon i aktivitet og gevinst fra anbudsutsettelsen foreslås i Fremskrittspartiets alternative budsjett til 75 mill. kroner og omdisponeres til andre formål under rammeområdet.

Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets alternative budsjett for 2022 hvor det foreslås å sette av totalt en halv mrd. kroner til ras- og skredsikring av veinettet, hvorav 250 mill. kroner mer til skredsikring på riksvei. Det skal inkludere igangsettelse av prosjektet rv. 13 Lovraeidet–Rødsliane i Rogaland.

Disse medlemmer har kjempet for oppstart av dette prosjektet i lang tid og fikk i 2017 sikret prioritering av det i Nasjonal transportplan. Disse medlemmer registrerer at prosjektet i budsjettforliket ligger

inne med 65 mill. kroner for 2022 og er glade for at forlikspartiene deler Fremskrittspartiets utålmodighet for å få rassikret denne veien.

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

#### *Rv. 282 Holmenbrua*

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative budsjett for 2022 som setter av 50 mill. kroner til prosjektet ny Holmenbrua på rv. 282 i Drammen. En samlet komité mente i behandlingen av innværende NTP at det er avgjørende at ny bru blir realisert. Disse medlemmer viser også til at det i komiteens merknader til innværende NTP ble lagt opp til at ny Holmenbrua skal realiseres med statlig fullfinansiering.

#### *Fv. 167 Ny Røykenvei*

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative budsjett for 2022 som setter av 10 mill. kroner til ny Røykenvei. Veien er i dag fylkesvei 167, men var før 2010 riksvei. Fremskrittspartiet legger opp til at veien omklassifiseres til riksvei.

#### *Larvik havn, utbedring av Øyakrysset*

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative budsjett for 2022 som setter av 50 mill. kroner til utbedring av Øyakrysset ved Larvik havn. Veianlegget har behov for økt kapasitet, og prosjektet vil sikre bedre trafikksikkerhet og bedre funksjon som forbindelse mellom by- og næringsområder.

#### *Ny vei til Arendal havn Eydehavn*

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative budsjett for 2022 som setter av 3 mill. kroner til planlegging av ny vei fra E18 til Arendal havn Eydehavn. Det er behov for utbedringer av fv. 415 og etablering av ny tilførselsvei til havnen.

#### *Ny tilknytning E39–Lindesnes*

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative budsjett for 2022 som setter av 3 mill. kroner til planlegging av ny tilknytning mellom E39 og Lindesnes. Veien er viktig for utvikling av næringslivet i regionen, og viktige reiselivsdestinasjoner vil også ha stor nytte av en bedre og sikrere veiforbindelse.

#### *Rv. 42 Eigerøy*

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative budsjett for 2022 som setter av 25 mill. kroner til utred-



ningsprosjektet rv. 42 Gamle Eigerøyveien–Hovlandsveien. Prosjektet er viktig for å sikre utbedring av veien og gi bedre tilgang til Eigerøy havn.

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

#### *E16 Fagernes sør–Hande*

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative budsjett for 2022 som setter av 50 mill. kroner til prosjektet E16 Fagernes sør–Hande. E16 er i dag den eneste øst-vest-forbindelsen som er vintersikker. Dette har ført til en sterk trafikkøkning gjennom Fagernes og behov for tiltak på strekningen som er siste store flaskehals i Valdres.

#### *E134 Bakka–Solheim*

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative budsjett for 2022 som setter av 50 mill. kroner til oppstart av prosjektet E134 Bakka–Solheim. Prosjektet er et viktig veiprojekt på E134 mellom Bakka i Etne kommune og Solheim i Vindafjord kommune. Prosjektet binder sammen en viktig nasjonal, regional og lokal veistrekning på en trygg, vintersikker og miljøvennlig måte mellom Østlandet og Vestlandet. Disse medlemmer viser til at det var bred enighet i behandlingen av NTP 2022–2033 om at prosjektet skulle igangsettes i første seksårsperiode.

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

#### *V23-krysset ved Gardermoen Næringspark*

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til behovet for utbygging av krysset V23 på E6 ved Gardermoen Næringspark. Det er gjennomført et planleggings- og prosjektarbeid av Statens vegvesen. Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets alternative budsjett for 2022 som setter av 45 mill. kroner til oppstart av prosjektet.

#### *E6 Klettkrysset*

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative budsjett for 2022 som setter av 45 mill. kroner til utbygging av en fullverdig kryssløsning i Klettkrysset. Disse medlemmer viser til at Klettkrysset i Trondheim kobler sammen E6 og E39. Krysset har blitt en flaskehals etter at det ble bygget nytt kryss på Klett som del av prosjektet E6 Jaktøya–Sentervegen.

### 3.10.5.4 Korridor 7 Trondheim–Bodø med armer til svenskegrensen

#### *E6 Helgeland Sør*

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative budsjett for 2022 som setter av 30 mill. kroner for å sikre utbygging av alle parseller i prosjektet E6 Helgeland Sør. Disse medlemmer mener det er særdeles viktig at utbyggingen i området gjøres ferdig og viser til at det vil være svært uheldig om parseller blir stående igjen. En utbygging av de siste parsellene vil unngå unødvendig trafikkfare og ulempe for trafikantene.

### 3.10.5.5 Korridor 8 Bodø–Narvik–Tromsø–Kirkenes med arm til Lofoten og armer til grensene mot Sverige, Finland og Russland

#### *E8 Lavangsdalen*

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative budsjett for 2022 som setter av 5 mill. kroner til å etablere midtdeler på E8 i Lavangsdalen. Disse medlemmer viser til at en samlet komité i behandlingen av NTP 2022–2033 poengterte i merknad at det må bygges midtdeler fra der midtdeler nå stopper, og frem til Kantornes.

### 3.10.6 POST 61 RENTEKOMPENSASJON FOR TRANSPORTILTAK I FYLKENE

Komiteen merker seg at det er lagt til grunn en renteforutsetning på 1 pst., og at det ikke foreslås ny låneramme for 2022.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative budsjett for 2022 hvor det foreslås å sette av totalt 500 mill. kroner til ras- og skredsikring av veinettet, hvorav 250 mill. kroner mer til skredsikring på fylkesvei. Det inkluderer igangsettelse av prosjektene på fv. 49 Tokagelet og ny tunnel på fv. 42 i Sirdal.

### 3.10.7 POST 64 UTBEDRING PÅ FYLKESVEIER FOR TØMMERTRANSPORT

Komiteen viser til at det sammen med fylkeskommunene og skog- og trenæringen er besluttet et program for bruer på fylkesveier, og vil påpeke at det er viktig at programmet følges opp med forutsigbare bevilgninger.

Komiteen viser til at «Bruprogrammet» er spesielt viktig for skognæringen, slikt at de kan kjøre lastebiler med totalvekt på minimum 60 tonn på fylkesveiene uten å møte dårlige bruer som blir til flaskehalser.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet foreslår i sitt alternative budsjett for 2022 å styrke avsetningen til bruiprogrammet slik at ambisjonene i programmet fra Nasjonal transportplan blir fulgt opp med god fart i fremdriften.

### 3.10.8 POST 65 TILSKUDD TIL FYLKESVEIER

Komiteen viser til at fylkesveinettet utgjør en stor del av den viktigste transportinfrastrukturen i landet. Fylkesveinettet består av 44 000 km vei og utgjør omtrent halvparten av all offentlig vei i Norge. Selv om tilskuddene siden 2013 har økt, er det fortsatt stort vedlikeholdsetterslep.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, understreker behovet for at det utarbeides en helhetlig og forpliktende plan for å redusere vedlikeholdsetterslepet på fylkesveier i samarbeid med fylkeskommunene. Flertallet viser til at regjeringen har styrket fylkeskommunenes økonomi, noe som er avgjørende for å få en bedre standard på fylkesveinettet.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til at tilskuddsordningen ble opprettet for å styrke transportårene på fylkesvei for fiskeri og havbruksnæringen, og at det i Nasjonal transportplan ble lagt opp til en ny øremerket tilskuddsordning til vedlikehold, fornying og utbedring av fylkesveiene.

Dette flertallet viser videre til at det ikke er eksakt avklart hvordan den nye tilskuddsordningen skal fordeles mellom fylkene.

Et tredje flertall, komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til Prop. 29 S (2021–2022) Endringer i statsbudsjettet 2021 under Samferdselsdepartementet. Post 65 Tilskudd til fylkesveger ble tildelt 100 mill. kroner i 2021, slik at posten hadde disponibelt 178 mill. kroner i 2021. Av dette står det igjen 88 mill. kroner ubenyttet. Det vil si at halvparten av midlene for 2021 ikke er tildelt fylkeskommunene, slik det også var for budsjettåret 2020.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til bevilgningen til tilskuddsordningen for fylkesvei, som er i tråd med Nasjonal transportplan 2022–2033. Satsingen er todelt og består av en ny tilskuddsordning og økt kompensasjon for tunnelsikkerhetsforskriften. Satsingen kommer i tillegg til det fylkeskommunene får gjennom det ordinære inntektssystemet. Tilskuddet skal fordeles til fylkeskommunene med utgangspunkt i ved-

likeholdsetterslepet på fylkesveiene, ved å benytte samme fordeling som i dag blir brukt i fordeling over tabell C opprustning og fornying. Fylkeskommunene skal selv prioritere veier til tilskuddsordningen. Det skal være to kriterier for veiene som velges: viktige næringsveier og forstørring av bo- og arbeidsmarkedsregioner. Det er en forutsetning at ordningen skal bidra til å redusere vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet foreslår i sitt alternative budsjett for 2022 å styrke bevilgningene til fylkesveier med 1 mrd. kroner. Samtidig legger Fremskrittspartiet opp til at statlige midler som bevilges til fylkesveier, øremerkes til veiformål. Disse medlemmer viser til at rød-grønne fylkespolitikere ikke har fulgt opp ansvaret sitt med oppfølging av fylkesveiene de forvalter og heller ikke benyttet statlige veimidler i sin helhet til vei.

Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiets styrkede avsetning til fylkesveier vil sikre fremdrift i flere viktige prosjekter, herunder fv. 353 «Gassveien», fv. 120 Enebakk–Rælingen, planlegging av ny Frøyatunnel, fv. 305 «Kodalsveien» og fullføring av resterende prosjekter i Listerpakken.

Disse medlemmer viser videre til at Fremskrittspartiet ønsker å omklassifisere flere viktige næringsveier og veier som ble fylkesveier i 2010 til riksveier. Det vil sørge for bedre kontroll, vedlikehold og opprusting av veiinfrastuktur som er viktig på tvers av landsdeler og fylker.

### 3.10.9 POST 66 TILSKUDD TIL TRYGGERE SKOLEVEIER OG NÆRMILJØER

Komiteen merker seg at det legges opp til å etablere en ny søknadsbasert tilskuddsordning til tryggere skoleveier og nærmiljøer basert på Barnas transportplan i Nasjonal transportplan 2022–2033.

I Prop. 1 S Tillegg 1 (2021–2022) foreslår regjeringen å redusere bevilgningen med 20 mill. kroner sammenlignet med Prop. 1 S (2021–2022). Forslaget til bevilgning blir dermed 20 mill. kroner.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til at statsbudsjettet økes slik at kommuner og fylker får en realvekst på 2,5 mrd. kroner i frie inntekter i 2022 ut over regjeringen Solbergs forslag til statsbudsjett. Det vil si at trafikksikkerheten for barn og unge også på kommunale og fylkeskommunale veier ikke står og faller på en ny søknadsbasert ordning over samferdselsbudsjettet slik de borgerlige partiene til nå har gått inn for.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet merker seg at regjeringen ikke

ønsker å prioritere Barnas transportplan, og at regjeringen foreslår å halvere bevilgningen på 40 mill. kroner. Disse medlemmer mener tiltak for å gjøre skoleveien tryggere, og å sette fokus på tiltak for å bedre trafikk-sikkerheten for barn og unge, er viktig, og vil opprettholde bevilgningen.

### 3.10.10 POST 72 KJØP AV RIKSVEIFERJEDRIFTEN

Komiteen merker seg at det foreslås å innføre bruttobudsjettering som innebærer at utgiftene og inntekter budsjetteres hver for seg. Komiteen mener det nå må stilles krav til null- eller lavutslippsteknologi i alle anbud for riksveiferjedrift.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, merker seg at fergetaksten ville steget med 12,7 pst. med forslaget til statsbudsjett i Prop. 1 S (2021–2022).

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til at i Prop. 1 S Tillegg 1 (2021–2022) foreslår regjeringen å øke bevilgningen med 489,8 mill. kroner sammenlignet med Prop. 1 S (2021–2022). Det vil gi fergetakstene en ytterligere reduksjon på 11,7 pst. i forhold til dagens nivå, og dermed ligge nominelt på 30 pst. under takstnivået som gjaldt 1. januar 2021.

Dette flertallet påpeker at med regjeringen Solbergs budsjettforslag ville fergetakstene vært 27,5 pst. høyere enn det dagens regjering legger opp til.

Dette flertallet viser til at regjeringen vil legge fram en proposisjon til Stortinget om fergebillettering til rask behandling med hensikt om å få på plass et nødvendig lovvedtak før 1. januar 2022.

Dette flertallet mener det er en viktig oppgave å sørge for et godt fergetilbud og sikre at overføringene til fylkeskommunal fergedrift samsvarer bedre med behovet de reisende og næringslivet har. Dette flertallet viser til at regjeringen nå har startet arbeidet med å få til en ordning med gratis ferge for øyer og andre samfunn uten veiforbindelse til fastlandet, og gjøre alle fergesamband med under 100 000 passasjerer årlig gratis.

Dette flertallet viser til at flere fergestrekninger er erstattet med bilførende hurtigbåter, og at disse i praksis er fergetilbudet for flere øysamfunn og kystsamfunn som ikke er koblet til øvrig veinett. Dette flertallet legger til grunn at regjeringen sikrer at også kjøretøy som bruker bilførende hurtigbåter får den varslede reduksjonen i fergepris som de øvrige fergebrukerne fra 1. januar 2022. Dette flertallet viser til at anbud i fylkeskommunal ferge- og båttrafikk så langt det lar seg gjøre skal baseres på nullutslippsteknologi, og at fylkes-

kommunene skal kompenseres for merkostnadene knyttet til dette.

Dette flertallet viser til at kompensasjonene til fylkeskommunene skal bidra til at tilbudet til de reisende ikke svekkes som følge av overgangen til nullutslippsteknologi.

Komiteens medlemmer fra Høyre merker seg at øysamfunn som bare har rutedrift med hurtigbåt, og ikke ferje eller bilførende hurtigbåter, ikke vil få takstreduksjoner med regjeringens opplegg. Dette vil føre til en diskriminering og skjevfordeling av goder der øysamfunn uten mulighet til korrespondanse med bil vil oppleve vesentlig større ulempe i forhold til øysamfunn som også har tilgang på bilførende ferjer og hurtigbåter. Disse medlemmer merker seg at det bare i Nordland er 79 steder der kun hurtigbåter kan legge til.

Disse medlemmer merker seg at det i tilleggsprosposisjonen kap. 1320, post 72 Tilskudd til riksveiferjedriften, foreslås bevilget 483 mill. kroner til takstreduksjoner i riks- og fylkesveiferjedriften, fordelt med en økning på kap. 1320 post 72 og kap. 572 post 60 og en inntektsreduksjon på kap. 4320 post 4. Videre merker disse medlemmer seg at det i regjeringens politiske plattform er et mål å halvere takstene på riks- og fylkesveiferjer i løpet av fireårsperioden. Disse medlemmer viser videre til at Statens vegvesen har fått i oppdrag å foreta en helhetlig gjennomgang av takst- og rabattstrukturen i ferjedriften og levere et forslag til Samferdselsdepartementet i 2022.

Disse medlemmer fremmer på bakgrunn av dette følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med et helhetlig opplegg for takst- og rabattstruktur for ferjedrift, både på riksvei- og fylkesveiferjer.»

Disse medlemmer vil likevel påpeke at det gjennom reduksjoner i ferjekostnader kan føre til konkurranseulempen for de øykommuner som bare har til løp fra hurtigbåt.

Disse medlemmer fremmer på bakgrunn av dette følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen vurdere hvordan konkurranseulempene for øysamfunn som bare har tilløp med hurtigbåt, kan utjevnes i forhold til øysamfunn som nå får reduserte transportkostnader i form av reduserte ferjepriser, og komme tilbake til Stortinget med en sak i revidert nasjonalbudsjett 2022.»

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet merker seg at billetteringsløsningene som ble innført under koronapandemien, er robuste, og de tekniske sidene ved løsningene fungerer

godt. Disse løsningene har vært basert på regulering i midlertidig lov om billettering på ferje som følge av utbrudd av covid-19. Den midlertidige loven oppheves 1. januar 2022.

Disse medlemmer fremmer på bakgrunn av dette følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen gå i dialog med ferjeselskapene med mål om å gjøre det midlertidige billetteringssystemet som har vært under pandemien, permanent.»

Komiteens medlemmer fra Høyre merker seg at det i forliket mellom regjeringspartiene og Sosialistisk Venstreparti er lagt inn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge til grunn at anbud i fylkeskommunal ferje- og båttrafikk så langt det lar seg gjøre skal baseres på nullutslippsteknologi, og kompensere fylkeskommuner for merkostnader knyttet til dette.»

Disse medlemmer forstår bransjen dithen at det nå er mulig å bestille nullutslippsfartøy både med batteri og med energibærere som hydrogen/ammoniak, og at det derfor ikke er tekniske begrensninger for å få nullutslippsfartøy på plass. Videre merker disse medlemmer seg at det ikke er lagt inn midler i budsjettet til å dekke opp kostnader som fylkeskommunene har med dette ut over det regjeringen Solberg har lagt til rette for.

Disse medlemmer fremmer på bakgrunn av dette følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen senest i revidert nasjonalbudsjett for 2022 gjøre rede for hvordan fylkeskommuner og riksveisamband skal kompenseres for merkostnadene ved å sette nullutslippsfartøy i bestilling.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative budsjett for 2022 som foreslår å halvere ferjetakstene på riks- og fylkesveiferjer sammenliknet med takstene 1. januar 2021. Til formålet settes det av 640 mill. kroner, fordelt på 1320.72, 4320.04 og 572.60.

Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet i revidert nasjonalbudsjett for 2021 fikk gjennomslag for å redusere ferjeprisene med 25 pst. ut året. Halveringen fra 1. januar 2022 er neste steg på opptrappingen mot gratis riks- og fylkesveiferjer.

### **3.10.11 POST 73 TILSKUDD FOR REDUSERTE BOMPENGETAKSTER UTENFOR BYOMRÅDENE**

Komiteen registrerer at det legges opp til at det settes av 580 mill. kroner til å videreføre den opprinnelige tilskuddsordningen, og at det legges opp til å redusere bompengandelen på tre prosjekter beskrevet i Prop. 1 S (2021–2022).

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative budsjett for 2022 som foreslår å innløse all nåværende bompengegjeld ved bruk av avsetningene i Infrastrukturfondet. Det vil fjerne bomstasjonene fra norske veier og gjøre hverdagen for både folk og næringsliv lettere. Som følge av at bomstasjonene nedbetales og fjernes, foreslår Fremskrittspartiet å omdisponere avsetningen til reduserte bompengetakster på 1,04 mrd. kroner til investeringer og vedlikehold på vei.

## **3.11 Kap. 4320 Statens vegvesen**

Komiteen registrerer at inntektssiden er beregnet til 1 763 mill. kroner fordelt på følgende poster:

- Post 1 Salgsinntekter m.m
- Post 2 Diverse gebyrer
- Post 3 Refusjoner fra forsikringsselskaper
- Post 4 Billettinntekter fra riksveiferjedriften

I Prop. 1 S Tillegg 1 (2021–2022) foreslår regjeringen å redusere post 4 Billettinntekter med 218 mill. kroner sammenliknet med Prop. 1 S (2021–2022), som en følge av reduserte fergetakster.

### **3.11.1 BILLETTINTEKTER FRA RIKSVEIFERJEDRIFTEN**

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative budsjett for 2022 som foreslår å halvere ferjetakstene på riks- og fylkesvei. Det foreslås der å redusere budsjetterte inntekter fra riksveiferjene med 285 mill. kroner som følge av takstreduksjonen. Viser til omtale under kap. 1320 post 72.

## **3.12 Kap. 1321 Nye Veier AS**

Komiteen viser til at i Gul bok 2022 foreslås det bevilget 6 435,5 mill. kroner på kap. 1321 Nye Veier AS. Det er en videreføring av aktivitetsnivået fra tidligere år, med tillegg på 500 mill. kroner på post 71. I 2022 består bevilgningen til Nye Veier AS av tilskudd til å bygge ut riksveiprosjekter i tråd med føringer i Prop. 1 S (2015–2016) og senere endringer, samt Ringeriksbanen og E16 Skaret–Høgkastet–Hønefoss (Fellesprosjektet) som er

overført fra Bane NOR SF og Statens vegvesen til Nye Veier AS.

### 3.12.1 POST 70 TILSKUDD TIL NYE VEIER AS

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet viser til bevilgningen til Nye Veier AS. Disse medlemmer mener at Nye Veier AS har innført en ny dynamikk i utbyggingen av veier i Norge, og at det også har vært viktig for utviklingen av Statens vegvesen. Nye Veier AS har synliggjort store gevinster ved å bygge etter nye prinsipper, og disse medlemmer vil sterkt advare mot å reversere utviklingen. I Hurdalsplattformen skriver regjeringens partiene:

«Utrede hvordan utbygging, drift og vedlikehold av veier skal organiseres, med bakgrunn i at stadig flere utbyggere og veieiere gir fare for økte kostnader, mer fragmenterte fagmiljøer og mindre sammenhengende utbygging.»

Disse medlemmer viser til at Nye Veier AS har vært en suksess og har bygget mer vei sammenhengende og raskt. Selskapet har redusert kostnadene med 19 pst. på sine prosjekter sammenlignet med kostnadsanslagene da de tok over strekningene. Nye Veier AS har med dette spart skattebetalingene og samfunnet for store summer og vist seg som en svært dyktig utbygger. Nye Veier AS har fått tilført flere prosjekter i sin portefølje samt at de etter hvert har driften på flere strekninger. Disse medlemmer mener dette viser behovet for reformer og ikke reverseringer innen samferdssektoren.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser videre til den foreslåtte bevilgning på 500 mill. kroner som vederlag til Nye Veier AS for Ringeriksbanen og E16 Skaret–Høgkastet–Hønefoss. Flertallet vil samtidig vise til at regjeringen i Prop. 2 S (2021–2022) foreslår å gi prosjektet driftskreditt på 1 000 mill. kroner i 2021. Driftskredittordningen skal bidra til at selskapet har tilstrekkelig likviditet til å håndtere løpende utbetalinger i gjennomføringsfasen, og at driftskredittordningen blir avviklet når Ringeriksbanen er ferdig og lånet innfridd før midlene blir tilbakeført til statskassen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Fremskrittspartiet i sitt alternative budsjett for 2022 foreslår å øke det årlige tilskuddet til Nye Veier med 1,5 mrd. kroner for å styrke utbyggingskapasiteten.

### 3.13 Kap. 1323 Vegtilsynet

Komiteen merker seg at Vegtilsynet gjennom tidligere tilsyn har sett at det er en utfordring for Statens

vegvesen at mange prosesser og rutiner er en følge av flere vegreformer. Komiteen merker seg videre at Vegtilsynet ikke fører tilsyn med fylkeskommunal vei, men at det legges opp til at de i 2022 skal være en pådriver for informasjons- og erfaringsdeling overfor fylkeskommunene.

Komiteen viser til at det er viktig at en totalt sett bidrar til et sikrere veinett, uavhengig av hvem som er veieier.

### 3.13.1 POST 1 DRIFTSUTGIFTER

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til at det i budsjettforliket er foreslått å korrigere en rekke bevilgninger for virkningen av endrede jobbreisevaner, herunder bevilgningen til Vegtilsynet med 22 000 kroner, og flertallet foreslår derfor at kap. 1323 post 1 reduseres med 22 000 kroner sammenlignet med regjeringens forslag.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til merknad under avsnitt 3.1.1 post 1 Driftsutgifter, om at disse medlemmer støtter flertallets forslag i budsjettforliket om et flatt kutt i alle statlige virksomheters driftsbudsjetter, som er i tråd med ABE-reformen.

### 3.14 Kap. 1330 Særskilte transporttiltak

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til at fylkeskommunene har opplevd en betydelig nedgang i antall reisende i kollektivtrafikken og reduserte billettinntekter som følge av dette. Flertallet viser til budsjettavtalen mellom Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti hvor det er satt av totalt 500 mill. kroner fordelt på 250 mill. kroner i 2021 og 250 mill. kroner i 2022, for å kompensere fylkeskommunene for tapte billettinntekter.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til at kollektivselskapene rapporterer om langt lavere trafikk enn nivået før pandemien. Det gjenstår å se om endringene i reisevanene er permanente eller midlertidige. Disse medlemmer mener kollektivtilbudet ikke kan bygges ned før vi vet om endringene i reisevaner er permanente eller ikke, og vil gi kollektivselskapene tid til å utvikle nye og fleksible billettløsninger tilpasset de endrede reisemønstrene. Disse medlemmer viser derfor til Høyre, Venstre og Kristelig Folkepartis alternative budsjett, der det legges inn 400 mill. kroner i kompensasjon til kollektivselskapene.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet og So-

sialistisk Venstreparti, registrerer at samferdselsministeren har sagt at han vil følge situasjonen og utviklingen tett fremover, også innenfor luftfarten og jernbanen. Dette flertallet understreker viktigheten av at dette tas på alvor.

### **3.14.1 POST 60 UTVIDET TT-ORDNING FOR BRUKERE MED SÆRSKILTE BEHOV**

Komiteen har merket seg at det foreslås en bevilgning på 308,4 mill. kroner til den utvidede ordningen. Dette er en økning fra 300,6 mill. kroner i forhold til saldert budsjett for 2021. Bevilgningsforslaget betyr at ordningen videreføres for de fylkene som nå er omfattet av den.

Komiteen mener det er viktig at brukerne opplever et likeverdig tilbud og får sine rettigheter ivaretatt uavhengig av hvor de bor, og at det må bli etablert gode ordninger som er kjent for brukerne i hele landet. Komiteen viser til at de som trenger tilrettelagt transport, er avhengige av en god ordning uansett hvor i landet de bor.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, mener at for en del vil det være behov for en omfattende TT-ordning selv om kollektivtilbudet er godt. Flertallet viser til innspill fra Blindeforbundet og mener departementet i det videre arbeidet bør vurdere hvordan tjenesten skal organiseres for å sikre brukerne et godt tilbud i hele landet.

Komiteens medlemmer fra Høyre legger til grunn at det jobbes videre med en fullfinansiering av TT-ordningen. Disse medlemmer er glad for at det nå legges til grunn at TT-ordningen skal utvides slik at den dekker hele landet, og at den skal overføres til fylkeskommunene gjennom rammetilskudd når den er fullfinansiert.

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

Komiteen merker seg at Hurtigruten AS og Havila Kyststruten AS er de to selskapene som skal seile langs kysten fra Bergen til Kirkenes. Dette er og har vært en viktig forbindelse med frakt av gods, turister og andre passasjerer.

Komiteen merker seg at begge selskapene har vært og er sterkt berørt av pandemien. Både i form av tapte passasjerinntekter og forsinkelser i ferdigstillelse av nye skip.

Komiteen merker seg at det har vært en økning i passasjertrafikken, og flere skip fra Hurtigruten AS er satt inn i drift.

### **3.14.3 POST 77 KJØP AV TJENESTER FRA ENTUR AS**

Komiteen merker seg at selskapet skal legge til rette for at de reisende skal kunne planlegge og kjøpe sine kollektivreiser på ett sted, noe som inkluderer billetter til både jernbaneoperatører og fylkeskommunalt kollektivtilbud.

### **3.14.4 POST 78 TETTERE SAMARBEID OM DATA**

Komiteens medlemmer fra Høyre merker seg at regjeringen reduserer forslaget til bevilgning på kap. 1330 post 78 med 5 mill. kroner sammenlignet med Gul bok 2022. Disse medlemmer mener det er viktig at nødvendig regelverk, kompetanse og infrastruktur er på plass for at Norge skal kunne utnytte potensialet som ligger i digitalisering og data som ressurs. Det er samtidig viktig at offentlig sektor legger til rette for mer deling av data til viderebruk, og at næringslivet finner frem til gode modeller for deling av data seg imellom. Disse medlemmer mener derfor det er viktig å legge til rette for tettere samarbeid om data i transportvirksomhetene, og at dette kuttet vil svekke dette arbeidet.

## **3.15 Kap. 4330 Særskilte transporttiltak**

Komiteen merker seg at det i Prop. 1 S (2021–2022) budsjetteres med en gebyrinntekt på 19,4 mill. kroner som samsvarer med kjøp av tjenester fra Entur AS (post 77).

## **3.16 Kap. 4331 Infrastrukturfond**

### **3.16.1 POST 85 AVKASTNING INFRASTRUKTURFOND**

Komiteen viser til at infrastrukturfondet ble etablert i samsvar med Sundvolden-erklæringen. Det overordnede målet med fondet er varig og forutsigbar finansiering av infrastruktur. Innskuddene i infrastrukturfondet i 2013–2016 som er på i alt 100 mrd. kroner, gir i 2022 en avkastning på 2 053 mill. kroner. Avkastningen foreslås fordelt i tråd med tidligere år på fornying av riksveinettet, Nye Veier AS, fornying av jernbanenettet, drift og vedlikehold av jernbanenettet, kystformål og for å finansiere reduksjon av Kystverkets sektoravgifter.

## **3.17 Kap. 1332 Transport i byområder mv.**

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til at målet med po-

litikken for transport i byområder bygger på disse hensynene:

«I byområder skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.»

Dette ligger til grunn for byvekstavtalene.

### 3.17.1 POST 63 SÆRSKILT TILSKUDD TIL STORE KOLLEKTIVPROSJEKTER

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, merker seg at dette er gjensidig forpliktende avtaler mellom staten, fylkeskommuner og kommuner, og at nullvekstmålet ligger til grunn for disse avtalene. Målet er å sikre bedre fremkommelighet og bedre bymiljø.

### 3.17.2 POST 66 TILSKUDD TIL BYOMRÅDER

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til budsjettforliket der det er foreslått å øke tilskuddet til transporttiltak i mindre byområder, og flertallet foreslår derfor at kap. 1352 post 66 økes med 30 mill. kroner sammenlignet med regjeringens forslag.

Komiteens medlemmer fra Høyre er tilfreds med at tilskuddet til mindre byområder er kommet inn igjen gjennom forliket med Sosialistisk Venstreparti. Disse medlemmer viser til at ordningen er etterspurt blant bykommunene som ikke er aktuelle for byvekstavtaler. Hensikten med tilskuddet er å legge til rette for økt bruk av kollektiv, sykkel og gange. Det er fem byområder som var kvalifiserte til støtte fra ordningen: Bodø, Ålesund, Haugesund, Arendal/Grimstad og Vestfoldbyen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative budsjett for 2022 som foreslår en rasjonalisering i utbyggingen av sykkelveier og annet ikke-veirelatert under post 66 Tilskudd til byområder. Rasjonaliseringen vil frigjøre 100 mill. kroner til bruk på andre samferdselsinvesteringer, samtidig som det ikke vil ha liten innvirkning på antall meter sykkel- og gangvei bygget ved at man velger mer rasjonelle løsninger og mindre kapasitet på anleggene.

Disse medlemmer viser til at regjeringen Støre i Prop. 1 S Tillegg 1 (2021–2022) kuttet 30 mill. kroner til den nye ordningen med tilskudd til mindre byområder utenfor byvekstavtalene. Disse medlemmer registrerer at midlene har blitt forhandlet tilbake i budsjett-

forliket. Den nye ordningen vil bety at flere områder og mange flere bilister vil bli påført belastningen fra bompenger i hverdagen. Disse medlemmer mener det er synd at Senterpartiet etter kort tid i regjeringkontorene ved første anledning bidrar til å øke bompengetrykket på den norske befolkning. Det er videre nedslående å registrere at hensynet til bilister i distriktene er noe av det første til å bli ofret av regjeringenspartiet Senterpartiet i samarbeidet med Sosialistisk Venstreparti.

## 3.18 Kap. 1352 Jernbanedirektoratet

Komiteen merker seg at regjeringens budsjettforslag for 2022 på i overkant av 31 mrd. kroner medfører en videreføring av nivået i saldert budsjett 2021 på Jernbanedirektoratets budsjettposter. Bevilgningsforslaget omfatter viktige satsinger på jernbanen.

Komiteen merker seg at koronapandemien og smitteverntiltak har forårsaket en stor nedgang i persontrafikken fra 2019 til 2020, mens godstrafikken i liten grad har vært påvirket av pandemien.

Komiteen registrerer at vedlikeholdsetterslepet på jernbane med det fremlagte budsjettforslaget vil øke med 1,1 mrd. kroner i 2022. Vedlikeholdsetterslepet vil med det fremlagte budsjettforslaget være på 24,4 mrd. kroner ved utgangen av året.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, er uenig i den jernbanepolitikken som har vært ført de siste årene med stadig oppsplitting og privatisering. Det er etablert en rekke nye selskaper og foretak i tillegg til et nytt direktorat. Dette har ikke ført til en bedre jernbane, mens utgiftene til å drifte en svært stor organisasjon har økt betydelig. Så langt har den såkalte jernbanereformen kostet flere milliarder kroner. Flertallet viser til Riksrevisjonens nylige undersøkelse av Bane NOR, som i realiteten er sterk kritikk av den forrige regjeringens jernbanepolitikk.

Flertallet viser til budsjettforliket som er inngått mellom partiene og som medfører endring fra regjeringen Solbergs forslag, i fullmaktene i romertall V, punkt 3. Denne fullmakten innebærer at bevilgningen til drift og vedlikehold, i tillegg til planlegging og investeringer vil bli utbetalt til Bane NOR uavhengig av foretakets aktivitet gjennom året (likviditetstilførsel). For å gi Bane NOR forutsigbarhet for framtidig likviditetstilførsel, har Samferdselsdepartementet inngått en avtale med Bane NOR der staten bl.a. forplikter seg til et minimumsnivå for likviditetstilførsel de fire neste årene etter budsjettåret.

Som et ledd i å redusere utslippene fra jernbane peker komiteen på at hydrogen kan være en aktuell energibærer og ber regjeringen vurdere om det kan være aktuelt å teste ut dette for eksempel gjennom ett

pilotprosjekt med hydrogentog på strekninger der det i dag er dieseldrevne lokomotiver.

#### *Persontransport med tog*

Komiteens medlemmer fra Høyre vil videreføre konkurranseutsettingen av persontogtransporten. De tre første trafikkpakkene innebærer et forbedret tilbud til kundene og en betydelig lavere kostnad for staten. Disse medlemmer viser til at disse trafikkpakkene er iverksatt i en tid der reiseaktiviteten har vært svært lav på grunn av koronapandemien, og at forventede tilbudsforbedringer og muligheten til å øke kundegrunnlaget ikke har vært til stede. Det neste året vil det imidlertid settes opp rundt 250 nye togavganger. De nye avgangene er initiert av togselskapene selv i konkurransen og er dermed en direkte konsekvens av jernbanereformen.

Disse medlemmer forundres av at regjeringen Støre vil stanse konkurranseutsettingen av Trafikkpakke 4 og 5, som er de mest attraktive områdene. Disse medlemmer viser til statsrådets svar den 3. november 2021 på skriftlig spørsmål om jernbanereformens økonomiske besparelser så langt og forventningene fremover. Statsråden bekrefter i sitt svar til Stortinget at det er anslått at jernbanereformen vil realisere en netto gevinst på om lag 12,4 mrd. 2022-kroner i perioden 2014–2028. Statsråden kunne også informere Stortinget om at den realiserte nettogevinsten så langt for perioden 2014–2021 er anslått til om lag 1,1 mrd. kroner. Disse medlemmer understreker at tilbudsforbedringene ved for eksempel nye avganger ikke gir ekstra kostnader for staten, og at dette kommer i tillegg til de prissatte gevinstene på om lag 12,4 mrd. kroner. Konkurranseutsettingen av trafikkpakkene utgjør en stor del av denne gevinsten, og det var forventet enda større innsparinger ved å konkurranseutsette trafikken på Østlandsområdet. Disse medlemmer stiller seg undrende til at regjeringen ikke ønsker å realisere denne gevinsten, men heller vil sende en høyere regning til skattebetalerne.

Disse medlemmer viser til Stortingets behandling av EUs fjerde jernbanepakke og venstresidens motstand og gjentatte forsøk på å hindre at dette regelverket blir implementert i Norge. Disse medlemmer viser til at formålet med EUs fjerde jernbanepakke er å tilrettelegge for mer togtrafikk på tvers av landegrensene i Europa, og at å flytte mer transport fra luft til bane er et positivt klimatiltak. Disse medlemmer ser det som selvfølgelig at Norge skal delta i dette samarbeidet.

Disse medlemmer viser til at jernbanen er en viktig del av kollektivtrafikken. Togtrafikken har stor betydning for bærekraftig mobilitet, som virkemiddel for bedre framkommelighet, reduserte klimagassutslipp, mindre lokal forurensning og mindre støy. Disse medlemmer viser videre til at passasjertallene med

tog økte kraftig til og med 2019, som følge av målrettet utbygging og drift av et godt togtilbud.

Disse medlemmer viser til at den pågående pandemien reduserer mobiliteten i samfunnet generelt, og reduserer bruken av kollektivtrafikk spesielt – siden de som fortsatt reiser, i større grad bruker privatbil. Lokaltogtrafikken er rammet på samme nivå som den fylkeskommunale kollektivtrafikken, med omkring 20 pst. svikt i passasjertallene. Langdistansetogene er enda hardere rammet, både fordi disse i motsetning til lokaltrafikken er nær fullstendig avhengig av billettinntektene, og fordi de har hele 30–40 pst. svikt i passasjertallene. I tillegg til at nordmenn bruker toget mindre under pandemien, er det fortsatt en betydelig svikt i turismen fra utlandet – som rammer flere av strekningene. Disse medlemmer merker seg at togoperatørene har signalisert at det kun er kutt i togtilbudet som vil gi kostnadskutt som mønner. Disse medlemmer mener jernbanen må inkluderes på lik linje med den fylkeskommunale kollektivtrafikken i vurderingen av kompensasjon som følge av pandemien.

#### **3.18.1 POST 1 DRIFTSUTGIFTER**

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til at det i budsjettforliket er foreslått å korrigere en rekke bevilgninger for virkningen av endrede jobbreisevaner, herunder bevilgningen til Jernbanedirektoratet med 440 000 kroner, og flertallet foreslår derfor at kap. 1352 post 1 reduseres med 440 000 kroner sammenlignet med regjeringens forslag.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til merknad under avsnitt 3.1.1 Post 1 Driftsutgifter, om at disse medlemmer støtter flertallets forslag i budsjettforliket om et flatt kutt i alle statlige virksomheters driftsbudsjetter, som er i tråd med ABE-reformen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative budsjett for 2022 hvor det innløses en effektiviseringsgevinst på 11 mill. kroner under Jernbanedirektoratet. Erfaringene med effektivisering og optimalisering innen samferdselssektoren har vist stort potensial i å hente effektiviseringsgevinster, ofte er det anslått et potensial opp mot 20 pst. Fremskrittspartiet har lagt seg på en moderat effektiviseringsgevinst på 3 pst. for 2022 som omdisponerer midlene til flere kilometer med skinnegang og mer vedlikehold.



### 3.18.2 POST 71 KJØP AV INFRASTRUKTUR TJENESTER – DRIFT OG VEDLIKEHOLD

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, vil understreke behovet for å ta igjen etterslepet på vedlikehold av jernbanen. Mangel på vedlikehold er en viktig årsak til mange forsinkelser og misnøye hos de reisende.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at vedlikeholdsetterslepet er i 2022 anslått til å øke med 1,1 mrd. kroner til 24,4 mrd. kroner ved utgangen av året. Fremskrittspartiet foreslår i sitt alternative budsjett for 2022 å sette av 1,1 mrd. kroner ekstra for å stoppe økningen i vedlikeholdsetterslepet. Disse medlemmer mener det er av stor viktighet å håndtere vedlikeholdsetterslepet på jernbanen. Tilstanden påvirker både person- og godstransporten negativt. Fremskrittspartiets andre grep innen jernbanesektoren vil på sikt frigjøre mer midler til jernbanen, blant annet gjennom opprettelsen av Nye Banner. Det vil muliggjøre en økt satsing på vedlikehold i årene som kommer så etterslepet kan reduseres.

### 3.18.3 POST 73 KJØP AV INFRASTRUKTUR TJENESTER – INVESTERINGER

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, vil sikre midler til planlegging av K5 mellom Arna og Stanghelle for å sikre at utbyggingen utvikles videre som et fellesprosjekt for både vei og bane. Med en ekstra bevilgning på 114 mill. kroner sammenlignet med regjeringen Solbergs budsjett får den felles planorganisasjonen til Statens vegvesen og Bane NOR midler til å opprettholde god framdrift. Midlene bevilges på Statens vegvesens investeringspost, kap. 1320 post 30, i tråd med finansieringsavtalen mellom Statens vegvesen og Bane NOR for finansiering av fellesprosjektet Vossebanen/E16 Stanghelle–Arna. Flertallet ber regjeringen sikre en fullverdig KVVU for Nord-Norgebanen som skal bli en del av grunnlaget for neste NTP.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til at det i alternativt budsjett fra Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti prioriteres rasjonell fremdrift i pågående utbyggingsprosjekter på InterCity-strekningene på Vestfoldbanen, Dovrebanen og Østfoldbanen. Forslaget muliggjør anleggsstart for prosjektet Sørli–Åkersvika på Dovrebanen. Når denne strekningen er ferdigstilt, vil det være dobbeltspor fra Oslo til Hamar. Dette vil

gjøre det mulig å gå fra ett til to tog i timen mellom Oslo og Hamar.

Disse medlemmer viser til at det i alternativt budsjett fra Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti er lagt til grunn at planlegging av fellesprosjektet Vossebanen/E16 går videre i 2022. Disse medlemmer forutsetter at det legges opp til en fremdrift som sikrer byggestart i tråd med forutsetningene i Nasjonal transportplan 2022–2033.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative budsjett for 2022 hvor det foreslås å styrke jernbaneutbygging og planlegging med 500 mill. kroner. Midlene skal gå til utbygging av prosjektene som ligger i porteføljen til Bane NOR og sikre raskere fremgang i tiltak som sikrer høyere frekvens og bedre punktlighet for både gods- og persontransport.

Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet setter av midler til videre fremgang i utbyggingen og planleggingen av Vestfoldbanen. Det er behov for fremdrift på InterCity-utbyggingen, som vil gi et mer effektivt tilbud på hele det sentrale østlandsområdet.

Disse medlemmer viser videre til at Fremskrittspartiets alternative budsjett setter av midler til oppstart av arbeidet med ny tog tunnel under Oslo. Prosjektet er et av de viktigste for å kunne realisere InterCity. Oslostunnelen må bygges ut for å kunne ta økt trafikk fra Dovrebanen, Østfoldbanen, Vestfoldbanen og Ringeriksbanen dersom man skal nå ambisjonene i InterCity med økt frekvens og redusert reisetid.

Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets alternative budsjett for 2022 hvor det innløses en effektiviseringsgevinst på 572 mill. kroner i kjøp av infrastruktur tjenester under Jernbanedirektoratet. Erfaringene med effektivisering og optimalisering av utbygginger og prosjekter innen samferdselssektoren har vist stort potensial i å hente effektiviseringsgevinster fra blant annet optimalisering av prosjektstyring, ofte er det anslått et potensial opp mot 20 pst. Fremskrittspartiet har lagt seg på en moderat effektiviseringsgevinst på 3 pst. for 2022 som omdisponerer midlene til flere kilometer med skinnegang og mer vedlikehold.

Disse medlemmer viser også til at Fremskrittspartiet ønsker å opprette utbyggingsselskapet Nye Banner AS etter samme modell som Nye Veier AS. Det vil føre til en mer fornuftig bruk av skattebetalernes penger, ved at det nye selskapet får bedre kostnadskontroll på jernbaneutbygging. Bedre kostnadskontroll og færre overskridelser vil resultere i at man får flere kilometer ny jernbane og mer vedlikehold for midlene som bevilges.

### Godstransport på bane

Komiteen viser til merknad om Sørilterminalen i Innst. 13 S (2020–2021), der en samlet komité ber Jernbanedirektoratet/Bane NOR raskt gå i dialog med aktuelle aktører for å utrede mulighetene for en utvikling av terminalen på Sørli. Komiteen erfarer at dette ikke er tilstrekkelig gjennomført og ber derfor departementet om å følge dette opp overfor Bane NOR. Komiteen understreker at for lite har blitt gjort for å sikre flerbruksterminalen. For at Sørli skal kunne utvikles som en flerbruksterminal, og som et industriområde for grønne næringer med stort eksportpotensial til resten av Europa, trengs starten av en sportilkobling til jernbanen litt lenger nord enn dagens avkjøring til den eksisterende tømmerterminalen. Første del av denne sportilkoblingen må lages samtidig som dobbeltsporet bygges for å forhindre at trafikken på jernbanen senere må stanses for å gjennomføre en så enkel operasjon. Utsettelse av å lage starten av sportilkoblingen vil gi ekstra og unødvendige kostnader ved enda en periode med trafikkstans og forsinkende eller tapte muligheter for viktig industri- og næringsutvikling.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til at det som del av prosjektet Sørli-Åkersvika skal bygges en vesentlig forbedret og kapasitetssterk avgreining til Sørilterminalen. Det nye dobbeltsporet vil ha avgreining fra begge spor, i begge retninger. Av- og påkjøring til terminalen vil bli fjernstyrt, og deler av dagens Dovrebane vil bli beholdt for å kunne kjøre inn fra nytt dobbeltspor, fra begge retninger. Dette sikrer at det nye dobbeltsporet blir minimalt blokkert ved togbevegelser inn og ut av Sørilterminalen, og løsningen gir muligheter for videreutvikling av selve terminalområdet.

#### 3.18.4 POST 75 TILSKUDD TIL

##### GODSOVERFØRING FRA VEI TIL JERNBANE

Komiteen viser til at for flere godstyper vil det være mer effektivt å sende godset på jernbanen enn å frakte det med tungtransport.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til at godspakken for jernbanen som ble vedtatt i NTP 2018–2029, har som mål å øke kapasiteten for godstransport på jernbanen.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til at regjeringen Solberg i sitt forslag til statsbudsjett hadde foreslått å redusere tilskudd til godsoverføring fra vei til bane. Dette flertallet viser til tilleggsproposisjonen hvor regjeringen

foreslår å øke tilskuddet med 10,3 mill. kroner slik at det videreføres på samme nivå som i 2021.

Dette flertallet viser til at stortingsflertallet gjennom å øke tilskuddet til godsoverføring fra vei til jernbane nå starter opp arbeidet for å styrke jernbanens konkurransekraft på godstransport. I behandlingen av NTP viste representanter for disse partiene til at «Stortingets vedtak om å overføre mer gods fra veg til sjø ikke i tilstrekkelig grad er innfridd, og at dette området er et viktig bidrag for å redusere miljøutslippene fra vegtransporten». Riksrevisjonens gjennomgang viser manglende måloppnåelse fra tidligere år for å nå Stortingets vedtatte godsoverførings mål. Dette er et resultat av at gods på jernbane har blitt nedprioritert i både små og store saker, og i utøvende beslutninger.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative budsjett for 2022 som vil prioritere 20 mill. kroner til oppfølgingen av godspakken på jernbane med å gjennomføre tiltak på Nyhavns sporet/Trondheim.

### 3.19 Kap. 1354 Statens jernbanetilsyn

Komiteen viser til at bevilgningene til Jernbanetilsynet i saldert budsjett for 2021 var på 96,7 mill. kroner, og at det i regjeringens budsjettforslag for 2022 er foreslått bevilgninger på 98 mill. kroner.

Komiteen vil understreke tilsynets viktige rolle i en tid med flere aktører innenfor jernbanesektoren, og vil påpeke at sikkerhet alltid må være første prioritet.

#### 3.19.1 POST 1 DRIFTSUTGIFTER

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til at det i budsjettforliket er foreslått å korrigere en rekke bevilgninger for virkningen av endrede jobbreisevaner, herunder bevilgningen til Statens jernbanetilsyn med 116 000 kroner, og flertallet foreslår derfor at kap. 1354 post 1 reduseres med 116 000 kroner sammenlignet med regjeringens forslag.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til merknad under avsnitt 3.1.1 Post 1 Driftsutgifter, om at disse medlemmer støtter flertallets forslag i budsjettforliket om et flatt kutt i alle statlige virksomheters driftsbudsjetter, som er i tråd med ABE-reformen.

### 3.20 Kap. 1370 Posttjenester

Komiteen har merket seg at det foreslås å bevilge 945,6 mill. kroner til kjøp av posttjenester. Dette er en økning på 205,4 mill. kroner i forhold til saldert budsjett 2021. Komiteen vil understreke at posttjenestene er en viktig del av infrastrukturen som bidrar til bosetting og næringsliv, og brukerne skal ha tilgang til gode post-

tjenester i hele landet, samtidig som teknologiutviklingen innebærer at mer og mer av kommunikasjonen skjer digitalt.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til at det er foreslått støtte for å sikre distribusjon av aviser med helårsvirkning. Flertallet påpeker at dette er en viktig ordning for demokratiet, for folks mulighet til å følge med på samfunnsdebatt og å kunne ytre seg og for at vi skal kunne ha mediemangfold i Norge.

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

### 4.1 Kap. 970 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.

Regjeringen foreslår i Prop. 1 S Tillegg 1 (2021–2022) å endre nummereringen på postene knyttet til Kystverket. Denne endringen skjer som følge av at Kystverket er flyttet til Nærings- og fiskeridepartementet.

Komiteens medlemmer fra Høyre vil fremheve regjeringen Solbergs store satsing på grønn skipsfart generelt og på null- og lavutslippsløsninger for ferger og hurtigbåter spesielt. Grønn skipsfart bidrar til å redusere norske utslipp, samtidig som satsingen skaper nye, lønnsomme arbeidsplasser i hele landet. Disse medlemmer viser til Meld. St. 10 (2020–2021) «Grønnere og smartere – Morgendagens maritime næring» samt Meld. St. 13 (2020–2021) «Klimaplan for 2021–2030», der det er lagt til rette for å innføre lav- og nullutslippskriterier i nye anbud for fergesamband i løpet av 2023 og i nye anbud for hurtigbåter i løpet av 2025. Disse medlemmer fremhever at regjeringen Solberg har hatt store satsinger rettet mot grønn omstilling i skipsfarten. Av dette er det bevilget midler spesifikt til fylkeskommunene for å støtte innfasingen av lav- og nullutslippsferger. Satsingen på 100 mill. kroner er videreført i budsjett for 2022. Det samme gjelder for fylkeskommunenes frie inntekter som er videreført med en satsing på 100 mill. kroner for å dekke økte utgifter med nye nullutslipps-anbud. Regjeringen Solberg har videre hatt en satsing på utslippsfrie hurtigbåter gjennom Kli-

masats og i budsjett for 2022 som en direktebevilgning til formålet.

#### 4.1.1 POST 1 DRIFTSUTGIFTER

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til at det i budsjettforliket er foreslått å korrigere en rekke bevilgninger for virkningen av endrede jobbreisevaner, herunder bevilgningen til Kystverket med 2 mill. kroner, og flertallet foreslår derfor at kap. 970 post 1 reduseres med 2 mill. kroner sammenlignet med regjeringens forslag.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til merknad under avsnitt 3.1.1 Post 1 Driftsutgifter, om at disse medlemmer støtter flertallets forslag i budsjettforliket om et flatt kutt i alle statlige virksomheters driftsbudsjetter, som er i tråd med ABE-reformen.

#### 4.1.2 POST 30 NYANLEGG OG STØRRE VEDLIKEHOLD

Komiteen mener havner og farleder er viktige for verdiskaping og bosetting langs kysten.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til at det i budsjettforliket er foreslått å bevilge 40 mill. kroner til havner og farleder i tiltakssonen, og flertallet foreslår derfor å øke bevilgningen på kap. 970 post 30 med 40 mill. kroner sammenlignet med regjeringens forslag.

Flertallet viser til at regjeringen har varslet en opprusting av havner og farleder slik at vi kan nå målene om å få mer gods fra vei til sjø og sikre videre utvikling av fiskeriavhengige kystsamfunn. Regjeringen vil derfor styrke satsingen på tiltak innen kyst, havn og farleder.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative budsjett for 2022 som styrker avsetningen til havner og farleder med 310 mill. kroner. Med en svært lang kystlinje med mye aktivitet, blant annet med den viktige godstransporten på sjøveien, må det derfor satses mer på kystinfrastruktur. Den økte avsetningen vil muliggjøre planlegging og oppstart av mange viktige tiltak langs kysten, herunder utdyping av Ballstad havn i Lofoten, utdyping av Karmsundet ved bortsprenging av Trollholmen, utbedring av innseilingen til Arendal havn og mudring av Borg havn i Hvaler, Fredrikstad og Sarpsborg.

#### *Stad skipstunnel*

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til at Stad skipstunnel er et viktig prosjekt for skipsfarten langs kysten og for regionalt næringsliv. Stortinget ved-

tok tidligere i år kostnadsramme for prosjektet. Videre merker disse medlemmer seg at Stad skipstunnel har forsinket fremdrift, og at bevilgningene derfor er redusert for 2022. Disse medlemmer forutsetter at prosjektet går videre som planlagt, og at Stortinget blir orientert fortløpende ved endringer i fremdrift.

#### *U-864: Ubåtvraket ved Fedje*

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, er fornøyd med at det jobbes grundig med grunnlagsdokumentet for U-864, og tar til etterretning den utsatte fristen og de økte kostnadene som nå er varslet for å få frem et dokument som angir alle forhold omkring vraket. Flertallet imøteser den nedsatte komiteens endelige sluttrapport og regjeringens konklusjoner til videre arbeid.

Komiteens medlemmer fra Høyre fremmer på bakgrunn av dette følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med et forslag til videre behandling av U-864 basert på den faglige vurderingen gjort av den nedsatte komiteen.»

#### **4.1.3 POST 60 TILSKUDD TIL FISKERIHAVNEANLEGG**

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, slår fast at fiskerhavnene skal være et statlig ansvar. For de fylkeskommunene som i dag har fått overført ansvar for fiskerhavnene, skal tilbakeføringen av ansvaret til staten skje i dialog med de berørte fylkeskommunene. Fiskerhavnene har stor betydning for verdiskaping og bosetting langs kysten. Dessverre ser vi at etterslepet på investeringer i fiskerhavnene er stort.

Komiteens medlemmer fra Høyre er positive til overføringen av fiskerihavner fra Kystverket til fylkeskommunene som ble gjort i forbindelse med regionsreformen. Dette har ført til fortløpende utbygging av fiskerihavner bl.a. i Vestland fylke med fiskerihavn i Langevåg. Disse medlemmer er derfor urolige for signalet i Hurdalsplattformen som går på å tilbakeføre ansvaret for fiskerihavnene til Kystverket og staten. Det vil medføre en sentralisering av oppgavene, og maktforflytting fra fylkeskommuner til staten.

#### **4.1.4 POST 71 TILSKUDD TIL EFFEKTIVE OG MILJØVENNLIGE HAVNER**

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til at det i budsjettforliket er

foreslått å bevilge 40 mill. kroner til tilskuddsordning for effektive og miljøvennlige havner, og flertallet foreslår derfor å øke bevilgningen på kap. 970 post 71 med 40 mill. kroner sammenlignet med regjeringens forslag.

#### **4.2 Kap. 3970 Kystverket**

Komiteen merker seg at denne posten omfatter refusjoner, eksterne inntekter og inntekter knyttet til statens beredskap mot akutt forurensning.

### **5. Oppfølging av Nasjonal transportplan 2022–2033**

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til Nasjonal transportplan 2022–2033 som ble lagt fram 19. mars 2021. Disse medlemmer viser videre til at prosjektporteføljen som ligger inne i regjeringen Solbergs forslag og totalrammen, hadde bred tilslutning i Stortinget. Disse medlemmer merker seg at statsråden også har stilt seg bak dette. Disse medlemmer viser samtidig til at det var bred tilslutning rundt de ekstra prosjektene som regjeringspartiene Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti la inn underveis i behandlingen i Stortinget, og at disse prosjektene derfor også har flertall bak seg.

Disse medlemmer viser til at statsbudsjettet for 2022 er det første i oppfølgingen av Nasjonal transportplan 2022–2033. I Prop. 1 S (2021–2022) setter regjeringen Solberg av 81,5 mrd. kroner til oppfølging av Nasjonal transportplan. Disse medlemmer merker seg at oppfølgingen av Nasjonal transportplan er dårligere etter Prop. 1 S Tillegg (2021–2022) og regjeringens budsjettforlik med Sosialistisk Venstreparti.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til Stortingets behandling av Nasjonal transportplan 2022–2033 – Meld. St. 20 (2020–2021), jf. Innst. 653 S (2020–2021) – som dessverre ikke klarte å samle et bredt flertall, hovedsakelig på grunn av stort sprik blant de daværende regjeringspartiene og Fremskrittspartiet til tross for at de hadde det parlamentariske flertallet. Bortsett fra noen få enkeltvedtak ble hele planen til slutt vedlagt protokollen, og flertallet viser i den forbindelse til vedtak 1236: Meld. St. 20 (2020–2021) – Nasjonal transportplan 2022–2033 – vedlegges protokollen.

## 6. Kommunal- og moderniseringsdepartementet – IKT-politikk. Budsjettkapitler og komiteens merknader til disse

### 6.1 Kap. 541 IT- og ekompolitikk

Komiteen merker seg at blant sentrale mål med IT- og ekompolitikken er å sikre likeverdig tilbud i hele Norge, og dermed et avgjørende grunnlag for næringsliv, verdiskaping og deltakelse for hele befolkningen. Dette politikkområde skal også bidra til at forvaltningen er åpen og har høy tillit blant innbyggerne.

#### 6.1.1 POST 22 UTVIKLING OG SAMORDNING AV IT- OG EKOMPOLITIKKEN

Komiteen viser til at bevilgningen skal benyttes til gjennomføring og videreutvikling av IT- og ekompolitikken. Regjeringen foreslår å bevilge 22 mill. kroner.

#### 6.1.2 POST 50 FORSKNINGSPROGRAMMER

Komiteen viser til at bevilgningsforslaget på 152,3 mill. kroner skal bidra til å dekke samfunnets behov for langsiktig kunnskapsbygging innenfor IT-forskning og forskning på elektronisk kommunikasjon i regi av Norges forskningsråd. Kunnskap om sikkerhet i digital kommunikasjon og velfungerende nett er blant målene for forskningen.

#### 6.1.3 POST 60 BREDBÅNDSUTBYGGING

Komiteen påpeker at digital infrastruktur som bredbånd og mobilnett binder Norge sammen, og er helt avgjørende for bosetting og arbeidsplasser i hele landet. I dagens samfunn er dette grunnleggende infrastruktur slik som strøm. Det er derfor et viktig politisk ansvar å bidra til å sikre at alle husstander med fastboende og bedrifter får tilgang på denne infrastrukturen så raskt som mulig.

Komiteen merker seg at staten gjennom bredbåndstilskuddet tar ansvar for bredbåndsutbygging i områder der det ikke er kommersielt grunnlag for utbygging. Ordningen forvaltes av fylkeskommunene.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, påpeker videre at virusutbruddet og nedstengningen av landet som ledet til behov for både hjemmeskole og hjemmekontor, viser at det er et paradoks at det fortsatt i 2021 er husstander som fortsatt mangler denne infrastrukturen på grunn av manglende utbygging i deler av landet.

Flertallet merker seg at bevilgningen til bredbåndsutbygging var foreslått redusert med 60 mill. kroner i Prop. 1 S (2021–2022). I Prop. 1 S Tillegg 1 (2021–2022) foreslår regjeringen å øke bevilgningen med 100 mill. kroner sammenlignet med Prop. 1 S (2021–2022). Forslaget til bevilgning blir dermed 304,6 mill. kroner.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til budsjettenigheten der det foreslås 100 mill. kroner ekstra til bredbåndsutbygging, og dermed starter opptrappingen for å sikre at alle husstander med fastboende får tilgang til høykapasitets internett.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til at det har vært en rivende utbygging av bredbånd i Norge de siste årene. Nkoms ferske tall for bredbånddekningen i Norge viser at 90 pst. av alle husstander nå har tilbud om bredbånd med nedlastningshastighet på minst 100 Mbit/s. 86,5 pst. har tilbud om bredbånd med nedlastningshastighet på minst 1 Gbit/s. Disse medlemmer vil peke på at markedet ivaretar det aller meste av utbyggingsbehovet i Norge, men at det er viktig å bidra med statlige midler hvor kommersielle aktører ikke finner lønnsomhet.

#### 6.1.4 POST 70 FORVALTNINGSUTVIKLING, IT- OG EKOMPOLITIKK (*kan nyttes under post 22*)

Komiteen viser til at på posten er det bevilgningsforslag til diverse tilskudd og kontingenter innenfor forvaltningsutvikling, IT- og ekompolitikk.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til at i det alternative budsjett fra Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti er satt av 13 mill. kroner til tilskudd til hjelpe- og veiledningstilbud til innbyggere med manglende eller lav digital kompetanse. Ordningen skal bygge på strategien «Digital hele livet». Disse medlemmer er opptatt av at flere skal inkluderes i det digitale fellesskapet. Når stadig mer foregår digitalt, er det også grunn til å være oppmerksom på at flere opplever å falle utenfor. Disse medlemmer merker seg at regjeringen har redusert bevilgningen til denne viktige ordningen med 5 mill. kroner. Det vil føre til at færre innbyggere gis mulighet til å bli digitalt kompetente til å kunne bruke digitale verktøy og tjenester fra offentlige og private aktører.

#### 6.1.5 POST 71 STARTOFF

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til at StartOff ikke styrkes som følge av at bevilgningen på 5 mill. kroner kuttes. Det vil dermed gjennomføres færre

prosjekter gjennom StartOff i 2022 enn det ellers ville blitt gjort. Kjernen i StartOff er at offentlige virksomheter formulerer utfordringer og behov som oppstartsmiljøer og andre innovative aktører utarbeider løsninger på. For å lykkes med dette, utvikles ny anskaffelsesmetodikk tilpasset de nye leverandørmarkedene. Interessen for programmet har vært stor i både statlige og kommunale virksomheter. Disse medlemmer mener det ligger et stort potensial i StartOff og er skuffet over at regjeringen kutter denne bevilgningen.

## 6.2 Kap. 542 og kap. 3542 Internasjonalt samarbeid

### 6.2.1 POST 1 DRIFTSUTGIFTER

Komiteen merker seg at bevilgningsforslaget dekker utgifter til lønn og drift for nasjonale eksperter til EU-kommisjonen som del av deltakelse i EU-programmene.

### 6.2.2 POST 70 INTERNASJONALE PROGRAM, kan overføres

Komiteen merker seg at bevilgningen dekker EU-programmer som Norge tar del i etter EØS-avtalen. Regjeringen foreslår å bevilge 238,2 mill. kroner.

### 6.2.3 KAP. 3542 POST 1 REFUSJON FRA UTENRIKSDEPARTEMENTET

Komiteen merker seg at bidrag i internasjonale organisasjoner godkjennes som offisiell utviklingshjelp, og at disse bidragene hører inn under kap. 3542. Regjeringen foreslår å bevilge 2,6 mill. kroner.

## 6.3 Kap. 543 og kap. 3543 Nasjonal kommunikasjonsmyndighet

Komiteen merker seg at Nasjonal kommunikasjonsmyndighet skal bidra til å sikre folk og brukere i hele landet gode, rimelige og framtidsrettede elektroniske kommunikasjonstjenester. Nasjonal kommunikasjonsmyndighet har et særskilt ansvar knyttet til sikkerhet og beredskap i ekomnett og for tilhørende tjenester.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til at det i budsjettforliket er foreslått å korrigere en rekke bevilgninger for virkningen av endrede jobbreisevaner, herunder bevilgningen til Nasjonal kommunikasjonsmyndighet med 366 000 kroner, og flertallet foreslår derfor at kap. 543 post 1 reduseres med 366 000 kroner sammenlignet med regjeringens forslag, jf. kap. 5570 post 70.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til merknad under avsnitt 3.1.1 Post 1 Driftsutgifter, om at disse medlemmer støtter flertallets forslag i budsjettforliket om et flatt kutt i alle statlige virksomheters driftsbudsjetter, som er i tråd med ABE-reformen.

## 7. Oppfølging av oppmodningsvedtak

### 7.1 Om oppmodningsvedtak

Komiteen peikar på at oppfølging av regjeringa si handsaming av oppmodningsvedtaka er ein viktig del av Stortinget sin kontroll med regjeringa sitt arbeid. Komiteen syner til Meld. St. 4 (2021–2022) Anmodnings- og utredningsvedtak i stortingssesjonen 2020–2021, som kontroll- og konstitusjonskomiteen handsamar. Komiteen syner til regjeringa si rapportering på ulike oppmodningsvedtak i budsjettproposisjonen. Komiteen tar i denne innstillinga ikkje stilling til realitetane i dei enkelte forslaga eller regjeringa Solberg sin konklusjon om vidare rapportering eller ikkje. Det vil bli gjort ved handsaming av Meld. St. 4 (2021–2022). Komiteen har motteke brev frå kontroll- og konstitusjonskomiteen med spørsmål om komiteen har merknader til dei oppmodningsvedtaka som sorterar under transport- og kommunikasjonskomiteen sitt område. Dei oppmodningsvedtaka komiteen har merknader til, vil bli omtalt i svarbrev til kontroll- og konstitusjonskomiteen.

## 8. Forslag fra mindretall

Forslag fra Høyre og Fremskrittspartiet:

*Forslag 1*

Stortinget ber regjeringen gå i dialog med ferjeselskapene med mål om å gjøre det midlertidige billetteringssystemet som har vært under pandemien, permanent.

Forslag fra Høyre:

*Forslag 2*

Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med et helhetlig opplegg for takst- og rabattstruktur for ferjedrift, både på riksvei- og fylkesveiferjer.

*Forslag 3*

Stortinget ber regjeringen vurdere hvordan konkurranseulempene for øysamfunn som bare har tilløp med hurtigbåt, kan utjevnes i forhold til øysamfunn som nå får reduserte transportkostnader i form av reduserte ferjepriser, og komme tilbake til Stortinget med en sak i revidert nasjonalbudsjett 2022.

*Forslag 4*

Stortinget ber regjeringen senest i revidert nasjonalbudsjett for 2022 gjøre rede for hvordan fylkeskommuner og riksveisamband skal kompenseres for merkostnadene ved å sette nullutslippstøytøy i bestilling.

*Forslag 5*

Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med et forslag til videre behandling av U-864 basert på den faglige vurderingen gjort av den nedsatte komiteen.

## 9. Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av komiteens medlemmer 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 2022 bevilges under:

Kap.	Post Formål	Kroner	Kroner
	Utgifter		
541	IT- og ekompolitikk		
	22 Utvikling, gjennomføring og samordning av IT- og ekompolitikken, <i>kan overføres, kan nyttes under post 70</i> .....	22 007 000	
	50 Forskningsprogrammer .....	152 302 000	
	60 Bredbåndsutbygging .....	304 648 000	
	70 Forvaltningsutvikling, IT- og ekompolitikk, <i>kan nyttes under post 22</i> .....	38 656 000	
542	Internasjonalt samarbeid		
	1 Driftsutgifter .....	4 851 000	
	70 Internasjonale program, <i>kan overføres</i> .....	238 178 000	
543	Nasjonal kommunikasjonsmyndighet		
	1 Driftsutgifter, <i>kan overføres</i> .....	237 486 000	
	45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i> .....	15 301 000	
	70 Telesikkerhet og -beredskap, <i>kan overføres</i> .....	153 510 000	
	71 Funksjonell internettilgang og telefontjeneste til alle, <i>kan overføres</i> .....	10 000 000	
970	Kystverket		
	1 Driftsutgifter, <i>kan nyttes under post 45</i> .....	2 071 500 000	
	21 Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres</i> .....	32 800 000	
	30 Nyanlegg og større vedlikehold, <i>kan overføres</i> .....	596 000 000	
	45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 1</i> .....	196 800 000	
	60 Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres</i> .....	35 200 000	
	70 Tilskudd for overføring av gods fra vei til sjø, <i>kan overføres</i> .....	32 400 000	
	71 Tilskudd til effektive og miljøvennlige havner, <i>kan overføres</i> .....	95 500 000	
	72 Tilskudd til kystkultur .....	11 700 000	
1300	Samferdselsdepartementet		
	1 Driftsutgifter .....	170 200 000	
	70 Tilskudd til internasjonale organisasjoner .....	29 300 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv. ....	77 100 000	
	72	Tilskudd til samferdselsberedskap .....	3 000 000	
1301		Forskning og utvikling mv.		
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv. ....	12 100 000	
	50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i> .....	135 500 000	
	70	Pilotprosjekter for fossilfrie anleggsplasser .....	62 000 000	
1310		Flytransport		
	70	Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan overføres</i> .....	828 500 000	
1313		Luftfartstilsynet		
	1	Driftsutgifter .....	268 784 000	
1314		Statens havarikommisjon		
	1	Driftsutgifter .....	89 394 000	
1315		Tilskudd til Avinor AS		
	71	Tilskudd til pålagte oppgaver .....	250 000 000	
1320		Statens vegvesen		
	1	Driftsutgifter .....	4 094 550 000	
	22	Drift og vedlikehold av riksveier, <i>kan overføres, kan nyttes under post 29 og post 30</i> .....	8 320 500 000	
	28	Trafikant- og kjøretøytilsyn, <i>kan overføres</i> .....	2 236 400 000	
	29	OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i> .....	1 773 400 000	
	30	Riksveiinvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 22 og post 29 og kap. 1332, post 66</i> .....	12 732 000 000	
	61	Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene .....	150 200 000	
	64	Utbedring på fylkesveier for tømmertransport, <i>kan overføres</i> .....	20 500 000	
	65	Tilskudd til fylkesveier, <i>kan overføres</i> .....	379 600 000	
	66	Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljøer, <i>kan overføres</i> .....	20 000 000	
	72	Tilskudd til riksveiferjedriften, <i>kan overføres</i> .....	2 693 400 000	
	73	Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene .....	1 041 500 000	
1321		Nye Veier AS		
	70	Tilskudd til Nye Veier AS .....	5 935 500 000	
	71	Tilskudd til særskilte infrastrukturprosjekter .....	500 000 000	
1323		Vegtilsynet		
	1	Driftsutgifter .....	19 178 000	
1330		Særskilte transporttiltak		
	60	Utvidet TT-ordning for brukere med særskilte behov, <i>kan overføres</i> .....	308 400 000	
	70	Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen-Kirkenes .....	888 900 000	
	76	Reiseplanlegger og elektronisk billettering, <i>kan overføres</i> .....	81 800 000	
	77	Kjøp av tjenester fra Entur AS .....	19 400 000	
	78	Tettere samarbeid om data .....	15 000 000	
1332		Transport i byområder mv.		
	63	Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter, <i>kan overføres</i> .....	2 200 400 000	
	65	Konkurransen Smartere transport, <i>kan overføres</i> .....	15 600 000	
	66	Tilskudd til byområder, <i>kan overføres</i> .....	3 024 100 000	
1352		Jernbanedirektoratet		
	1	Driftsutgifter .....	375 260 000	



Kap.	Post Formål	Kroner	Kroner
	21 Spesielle driftsutgifter – utredninger, <i>kan overføres</i> .....	147 000 000	
	70 Kjøp av persontransport med tog, <i>kan overføres, kan nyttes under post 71</i> .....	4 181 300 000	
	71 Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold, <i>kan nyttes under post 70</i> .....	7 593 300 000	
	73 Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer, <i>kan nyttes under post 74</i> .....	19 075 500 000	
	74 Tilskudd til togmateriell mv. ....	199 100 000	
	75 Tilskudd til godsoverføring fra vei til jernbane .....	92 300 000	
	76 Tilskudd til kulturminner i jernbanesektoren .....	23 600 000	
1354	Statens jernbanetilsyn		
	1 Driftsutgifter .....	97 884 000	
1370	Posttjenester		
	70 Kjøp av posttjenester, <i>kan overføres</i> .....	945 600 000	
	<b>Totale utgifter</b> .....		<b>85 375 889 000</b>

## Inntekter

3542	Internasjonalt samarbeid		
	1 Refusjon fra Utenriksdepartementet .....	2 634 000	
3543	Nasjonal kommunikasjonsmyndighet		
	1 Diverse gebyrer .....	300 000	
3970	Kystverket		
	2 Andre inntekter .....	13 400 000	
4300	Samferdselsdepartementet		
	1 Refusjon fra Utenriksdepartementet .....	500 000	
4313	Luffartstilsynet		
	1 Gebyrinntekter .....	162 700 000	
4320	Statens vegvesen		
	1 Salgsinntekter m.m. ....	167 300 000	
	2 Diverse gebyrer .....	484 800 000	
	3 Refusjoner fra forsikringsselskaper .....	122 100 000	
	4 Billettinntekter fra riksveiferjedriften .....	770 800 000	
4330	Særskilte transporttiltak		
	1 Gebyrer .....	19 400 000	
4331	Infrastrukturfond		
	85 Avkastning infrastrukturfond .....	2 053 000 000	
4352	Jernbanedirektoratet		
	1 Diverse inntekter .....	4 400 000	
4354	Statens jernbanetilsyn		
	1 Gebyrer for tilsyn med tau- og kabelbaner og fornøyelsesinnretninger .....	16 100 000	
5619	Renter av lån til Avinor AS		
	80 Renter .....	14 500 000	
	<b>Totale inntekter</b> .....		<b>3 831 934 000</b>

## II

*Merinntektsfullmakter*

Stortinget samtykker i at Kommunal- og distriktsdepartementet i 2022 kan:

overskride bevilgningen under kap. 543 post 1	mot tilsvarende merinntekter under kap. 3543 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.

## III

*Merinntektsfullmakter*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2022 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.

## IV

*Tilsagnsfullmakter*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2022 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
1320	Statens vegvesen	
	64 Utbedring på fylkesveier for tømmertransport	20 mill. kroner
	65 Tilskudd til fylkesveier	13 mill. kroner
	66 Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljøer	20 mill. kroner
1352	Jernbanedirektoratet	
	74 Tilskudd til togmateriell mv.	950 mill. kroner

## V

*Fullmakter til å pådra staten forpliktelser for investeringsprosjekter*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2022 kan:

1.

starte opp disse investeringsprosjektene:	innenfor en kostnadsramme på:
E8 Sørbotn–Laukslett	2 390 mill. kroner
Dovrebanen, Sørli–Åkersvika	7 609 mill. kroner
Kjøp av nye langdistansetog	8 054 mill. kroner
Ny lufthavn i Bodø	6 293 mill. kroner

Fullmakten gjelder også forpliktelser som inngås i senere budsjettår, innenfor kostnadsrammen for det enkelte prosjekt. Samferdselsdepartementet gis fullmakt til å prisjustere kostnadsrammene i senere år.

2.

gjennomføre dette tidligere godkjente investeringsprosjektet:	innenfor endret kostnadsramme på:
E134 Vågsli-, Haukeli- og Svandalsflonatunnelene	877 mill. kroner

Fullmakten gjelder også forpliktelser som inngås i senere budsjettår, innenfor kostnadsrammen for prosjektet. Samferdselsdepartementet gis fullmakt til å prisjustere kostnadsrammen i senere år.

3. forplikte staten for fremtidige budsjettår ut over gitt bevilgning inntil følgende beløp:

Kap.	Post Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år			
			2023	2024	2025	2026
1352	Jernbanedirektoratet 73 Investeringer	63 326 mill. kroner	17 273 mill. kroner	16 307 mill. kroner	15 351 mill. kroner	14 396 mill. kroner

4. forplikte staten for fremtidige budsjettår ut over gitt bevilgning for prosjekter som ikke er omtalt med kostnadsramme overfor Stortinget inntil følgende beløp:

Kap.	Post Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år			
			2023	2024	2025	2026
1320	Statens vegvesen 30 Riksveiinvesteringer	9 460 mill. kroner				4 260 mill. kroner

5. forplikte staten for fremtidige budsjettår ut over gitt bevilgning 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 Planlegging, forberedende arbeider og grunnerv, riksvei	750 mill. kroner

## VI

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

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2022 kan forplikte staten for fremtidige budsjettår ut over gitt bevilgning inntil følgende beløp:

a.

Kap.	Post Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år
1320	Statens vegvesen		
	22 Drift og vedlikehold	14 050 mill. kroner	4 250 mill. kroner

b.

Kap.	Post Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser		Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år			
		2023	2024	2025	2026		
1352	Jernbanedirektoratet						
	71 Drift og vedlikehold	25 040 mill. kroner	6 830 mill. kroner	6 450 mill. kroner	6 070 mill. kroner	5 690 mill. kroner	

## VII

*Fullmakt til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for kjøp av transporttjenester*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2022 kan forplikte staten for fremtidige budsjettår ut over gitt bevilgning inntil følgende beløp:

Kap.	Post Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år
1320	Statens vegvesen		
	72 Tilskudd til riksveiferjedriften	20 980 mill. kroner	3 000 mill. kroner
1352	Jernbanedirektoratet		
	70 Kjøp av persontransport med tog	32 630 mill. kroner	3 400 mill. kroner

## VIII

*Fullmakt til å pådra staten forpliktelser for Nye Veier AS*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2022 kan forplikte staten for fremtidige budsjettår ut over gitt bevilgning inntil følgende beløp:

Kap.	Post Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år
1321	Nye Veier AS		
	70 Tilskudd	23 600 mill. kroner	5 900 mill. kroner

## IX

*Fullmakt til å inngå kontrakt*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet kan inngå en OPS-kontrakt for prosjektet rv. 555 Sotrasambandet og gjennomføre arbeid som er knyttet til prosjektet i regi av Statens vegvesen, innenfor en revidert ramme for investeringer og drift av prosjektet på 23,1 mrd. kroner. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å foreta årlige prisjusteringer av rammene.

## X

*Fullmakt til bompengeneinnkreving*

Stortinget samtykker til at bompengeselskapet får tillatelse til bompengeneinnkreving og å ta opp lån for delvis finansiering av prosjektet rv. 555 Sotrasambandet i tråd med den reviderte finansieringsplanen i denne proposisjonen.

## XI

*Salg og bortfeste av fast eiendom*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2022 kan selge og bortfeste fast eiendom inntil en verdi av 50 mill. kroner i hvert enkelt tilfelle.

## XIV

*Merinntektsfullmakter*

Stortinget samtykker i at Nærings- og fiskeridepartementet i 2022 kan:

1.

overskride bevilgningen under kap. 970 postene 1 og 45

mot tilsvarende merinntekter under kap. 3970 post 2 og 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. 3970 post 2 til følgende formål under kap. 970 post 30:

- a. dekning av salgsomkostninger forbundet med salget.
- b. oppgradering og vedlikehold av fiskerihavner.

## XV

*Fullmakt til å overskride*

Stortinget samtykker i at Nærings- og fiskeridepartementet i 2022 kan overskride bevilgningen under kap. 970 Kystverket, post 21 Spesielle driftsutgifter, med inntil 70 mill. kroner per aksjon dersom det er nødvendig å sette i verk tiltak mot akutt forurensning uten opphold og før Kongen kan gi slikt samtykke.

## XII

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

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2022 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 8 548 mill. kroner.
- b. gi ytterligere restverdigaranti til oppgraderinger og nyinvesteringer innenfor en ramme på inntil 9 485 mill. kroner. Det legges til grunn 75 pst. restverdigaranti.

## XIII

*Fullmakt til postering mot mellomværendet med statskassen*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2022 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

*Tilsagnsfullmakter*

Stortinget samtykker i at Nærings- og fiskeridepartementet i 2022 kan gi tilsagn om tilskudd ut over gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

<b>Kap.</b>	<b>Post Betegnelse</b>	<b>Samlet ramme</b>
970	Kystverket	
	70 Tilskudd for overføring av gods fra vei til sjø	90 mill. kroner
	71 Tilskudd til effektive og miljøvennlige havner	50 mill. kroner

## XVII

*Fullmakt til postering mot mellomværendet med statskassen*

Stortinget samtykker i at Nærings- og fiskeridepartementet i 2022 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.

## XVIII

*Fullmakt til å pådra staten forpliktelser for investeringsprosjekter*

Stortinget samtykker i at Nærings- og fiskeridepartementet i 2022 kan forplikte staten for fremtidige budsjettår ut over gitt bevilgning for prosjekter som ikke er omtalt med kostnadsramme overfor Stortinget med inn-til følgende beløp:

<b>Kap.</b>	<b>Post Betegnelse</b>	<b>Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser</b>
970	Kystverket	
	30 Investeringer	510 mill. kroner

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 13. desember 2021

**Erling Sande**

leder og ordf. for proposisjonens kap. 3 Oppmø-  
dingsvedtak

**Terje Halleland**

ordf. for kap. 1300, 4300, 1321

**Liv Kari Eskeland**

ordf. for kap. 1301

**Erlend Larsen**

ordf. for kap. 1310, 4312, 1313, 4313, 1314,  
1315, 5619

**Kirsti Leitrø**

ordf. for kap. 1320, 4320, 1323

**Geir Inge Lien**

ordf. for kap. 1330, 4330

**Morten Stordalen**

ordf. for kap. 4331

**Trond Helleland**

ordf. for kap. 1332

**Tom Kalsås**

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

**Geir Adelsten Iversen**

ordf. for kap. 1360, 4360

**Mona Fagerås**

ordf. for kap. 1370

**Nils Kristen Sandtrø**

ordf. for kap. 541, 542, 3542, 543, 3543

VEDLEGG 1



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets Presidentskap  
Ekspedisjonskontoret  
Stortinget  
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

21/867-49

10. november 2021

**Rettelser i Prop. 1 S (2021-2022) for Samferdselsdepartementet**

Det er oppdaget noen feil i Samferdselsdepartementets fagproposisjon for 2021. Disse er redegjort for i vedlegget

Med hilsen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Jon-Ivar Nygård'.

Jon-Ivar Nygård

Vedlegg: 1

Kopi

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité

**På side 119, 2. spalte, 2. hele avsnitt under tabellen, står det:**

«Videre er det planlagt å bruke statlige midler og bompenger til forberedende arbeider til prosjektet E18 Lysaker–Ramstadsletta i Viken.»

*Dette skal være:*

«Videre er det planlagt å bruke statlige midler og bompenger til anleggsstart for prosjektet E18 Lysaker–Ramstadsletta i Viken.»

*Påpekning*

*Samferdselsdepartementet vil påpeke at arbeidene som ble startet opp for prosjektet E18 Lysaker–Ramstadsletta i Viken i november 2020, er å karakterisere som anleggsstart, ikke forberedende arbeider.*

**På side 120, 2. spalte, siste avsnitt, står det:**

«Forberedende arbeider startet i november 2020.»

*Dette skal være:*

«Anleggsstart for prosjektet var i november 2020.»

**På side 77, i tabell 6.1, 2. kolonne bak Rv. 13 Ryfast i Rogaland:**

«8 432»

*Dette skal være:*

«8 432\*»

\* Fotnote: Sluttkostnaden omfatter begge undersjøiske tunnelene, til sammen 20 km. »

**På side 78, i tabell 6.1, 2. kolonne bak Rv. 3/rv. 25 Ommangsvollen–Grundset/Basthjørnet i Innlandet:**

«973»

*Dette skal være:*

«973\*»

\* Fotnote: Utgifter til Statens vegvesens byggherreorganisasjon og byggherrestyrte entrepriser, dvs. utenfor OPS-kontrakten, budsjettert på post 30 Riksveiinvesteringer. I tillegg kommer en stor andel kostnader knyttet til OPS-kontrakten finansiert over post 29 OPS-prosjekter.»

**På side 186, 1. spalte, 2. avsnitt, står det:**

«Justert for dette beløpet øker bevilgningen med om lag 870 mill. kr på posten sammenliknet med saldert budsjett 2021.»

*Dette skal være:*

«Justert for dette beløpet øker bevilgningen med om lag 680 mill. kr på posten sammenliknet med saldert budsjett 2021.»



VEDLEGG 2



Til

Transport- og kommunikasjonskomiteen

Ved vedtak i Stortinget 2. desember 2021 er følgende netto sum vedtatt som ramme for de rammeområder komiteen skal behandle:

Ramme nr. 17           kr       81 543 955 000

Det gjøres oppmerksom på at i den videre behandling må eventuelle forslag i sum ikke avvike fra det vedtatte rammebeløp. Forslag som i netto rammesum avviker fra det som er vedtatt vil i henhold til reglene i Stortingets forretningsorden ikke bli tatt opp til votering, jf. § 43.

Videre må hvert forslag omfatte hele rammeområdet, dvs. alle kapitler og poster. Det betyr at en flertallsfraksjon eller en mindretallsfraksjon som fremmer forslag, må stå sammen om alle kapitler og poster innen rammeområdet.

Oslo, den 2. desember 2021

president





