



STORTINGET

Innst. 653 S

(2020–2021)

**Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen
om Nasjonal transportplan 2022–2033**

Meld. St. 20 (2020–2021)

Innhold

	Side
1. Sammendrag	1
1.1 Regjeringens forslag til ressursfordeling – hovedtall	1
2. Komiteens merknader	2
3. Generelle merknader	2
3.1 Generelle fellesmerknader fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti	2
3.2 Generelle merknader fra Høyre og Venstre	4
3.3 Generelle merknader fra Arbeiderpartiet	6
3.4 Generelle merknader fra Fremskrittspartiet	9
3.5 Generelle merknader fra Senterpartiet	30
3.6 Generelle merknader fra Sosialistisk Venstreparti	34
4. Grunnlag for meldingen og oppfylling av Nasjonal transportplan 2018–2029	36
4.1 Arbeidet med transportplanen	36
4.2 Globale og nasjonale utviklingstrekk	36
5. Målene for transportsektoren	37
6. Mer for pengene i transportsektoren	37
6.1 Optimalisering og porteføljestyring	38
6.2 Reformert og rammebetingelser	40
6.3 Samarbeid med leverandørbransjen og gode kontraktstrategier	44
6.4 Effektiv drift, vedlikehold og fornyelse	45
7. Bruk av ny teknologi	45
7.1 En mer digitalisert og datadrevet transportsektor	45
7.2 Transportvirksomhetenes økte innsats innenfor teknologi i planperioden	46
7.3 Forskning, pilotering og innovasjon	46
8. Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål	47
9. Nullvisjon for drepte og hardt skadde	52
9.1 Økt sikkerhet for veitransport	52
9.2 Økt sikkerhet for jernbanetransport	53
9.3 Økt sikkerhet for sjøtransport og fritidsbåter	53
9.4 Økt sikkerhet for luftfart	53
10. Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet	54
10.1 Ekspressbuss	55
10.2 Byvekst og mobilitet	55
10.3 Bydistribusjon	58
10.4 Næringslivets behov for godstransport	58
10.5 Nordområdene	64
10.6 Samfunnssikkerhet	66
10.7 Utviklingen av norsk luftfart	68
10.8 Seriøs transportbransje	70
11. Barnas transportplan	72

	Side
12. Økonomiske rammer og overordnede prioriteringer	73
12.1 Drift og vedlikehold	83
12.2 Virkninger av prioriteringene	83
12.3 Hovedprioriteringer riksveier	84
12.4 Bompenger som finansieringskilde i prosjekter	85
12.5 Tilskudd fylkesvei	86
12.6 Hovedprioriteringer byområder	87
12.7 Hovedprioriteringer jernbaneformål	88
12.8 Hovedprioriteringer kystforvaltning	90
12.9 Hovedprioriteringer lufthavner	93
12.10 Satsinger på tvers av transportsektorene	94
12.11 Nasjonale turistveier	94
13. Framtidens transport i byer og korridorer – prioritering av midler i planperioden	95
13.1 Nye Veier AS' portefølje	95
13.2 Korridor 0	96
13.3 Oslo–Svinesund/Kornsjø (korridor 1)	99
13.4 Oslo–Ørje/Magnor (korridor 2)	104
13.5 Oslo–Grenland–Kristiansand–Stavanger (korridor 3)	108
13.6 Stavanger–Bergen–Ålesund–Trondheim (korridor 4)	117
13.7 Oslo–Bergen/Haugesund, med arm via Sogn til Florø (korridor 5)	123
13.8 Oslo–Trondheim, med armer til Måløy, Ålesund og Kristiansund (korridor 6)	129
13.9 Trondheim–Bodø, med armer til svenskegrensen (korridor 7)	140
13.10 Bodø–Narvik–Tromsø–Kirkenes, med arm til Lofoten og armer til grensene mot Sverige, Finland og Russland (korridor 8)	145
13.11 De største byområdene	156
13.12 Grensekryssende transport	160
14. Forslag fra mindretall	161
15. Komiteens tilråding	171



STORTINGET

Innst. 653 S

(2020–2021)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Meld. St. 20 (2020–2021)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Nasjonal transportplan 2022–2033

Til Stortinget

1. Sammendrag

Meld. St. 20 (2020–2021) om Nasjonal transportplan 2022–2033 ble lagt fram av regjeringen Solberg den 19. mars 2021. Regjeringen fremhever at målsettingene for meldingen er å utvikle et godt transportsystem som gir friheter og muligheter for alle, øker livskvaliteten, bidrar til verdiskaping, beskytter og redder liv, og bidrar til bedre helse, miljø og klima.

Med bakgrunn i at barn og unge er både dagens og framtidens trafikanter er det lagt inn en egen Barnas transportplan i meldingen. Målet med Barnas transportplan er ifølge regjeringen å sikre barn og unge god mobilitet, samtidig som det skal være trygt å ferdes i trafikken. Det vises til at langsiktig arbeid med å redusere trafikkulykker har gitt spesielt gode resultater når det gjelder barn og unge.

Regjeringen legger i meldingen til grunn en samlet økonomisk ramme på om lag 1 200 mrd. kroner i plan-

perioden, fordelt med 1 076 mrd. kroner i statlige midler og 123 mrd. kroner i bompenger.

Regjeringen viser til at ressursbruken i det enkelte budsjettår vil bli tilpasset det samlede økonomiske opplegget i statsbudsjettet, innenfor rammene som følger av handlingsregelen og tilstanden i norsk økonomi. Videre vises det til at endringer i det budsjettmessige handlingsrommet vil kunne påvirke innføring og gjennomføring av planen. Det forventes at handlingsrommet framover vil bli mindre, slik at tiltak i større grad må finansieres innenfor eksisterende rammer.

Videre vises det til at det siste tiåret er investeringer i transport prioritert særlig høyt. Siden 2003 er nivået mer enn doblet målt som andel av økonomien. Regjeringen legger i meldingen opp til bruk av nye virkemidler; optimalisering og porteføljestyling. Det foreslås at transportetatene skal arbeide videre med optimalisering av alle nye prosjekter. Innføringen av porteføljestyling skal ifølge regjeringen bidra til at prosjekter som lykkes best med optimaliseringen, vil kunne gjennomføres først. Med porteføljestyling kan virksamhetene underveis i planperioden foreslå rekkefølge og omfang på prosjekter og tiltak som gjennomføres innenfor rammen av Nasjonal transportplan 2022–2033.

1.1 Regjeringens forslag til ressursfordeling – hovedtall

Totale rammer fordelt på formål. Statlige midler og annen finansiering. Årlig gjennomsnitt. Mill. 2021-kroner

Område	Budsjett 2021	Årlig gjennomsnitt	Årlig gjennomsnitt
		NTP 2018–2029	NTP 2022–2033
Riksveier ¹	36 431	43 204	42 496
Tilskudd fylkesvei	2 913	2 789	4 370
Byområder	6 458	6 070	6 672

Område	Budsjett 2021	Årlig gjennomsnitt NTP 2018–2029	Årlig gjennomsnitt NTP 2022–2033
Jernbaneformål	27 154	29 578	28 850
Kystforvaltning ²	1 592	2 674	2 740
Lufthavner	-	364	388
Satsinger på tvers av transportsektorene	79	100	252
Sum statlige midler, ekskl. kjøp av persontransport med tog	74 627	84 778	85 768
Kjøp av persontransport med tog ³	3 910	-	3 900
Sum statlige midler	78 537	-	89 667
Anslag annen finansiering	8 800	12 000	10 300

- 1 Mindre investeringstiltak i byområdene utført av Statens vegvesen inngår i summen Byområder, og tilskuddsordninger til fylkesvei på Statens vegvesens budsjett inngår i summen Tilskudd fylkesvei.
- 2 Midler til beredskap mot akutt forurensning med unntak av midler til den statlige slepeberedskapen er nå inkludert i de økonomiske rammene og inngår i sammenlikningsgrunnlaget i 2021/2018–2029. Midler til Kystverkets los- og sjøtrafikksentraltjenester som er brukerfinansierte, midler til håndtering av vraket U-864 og andre spesielle driftsutgifter er ikke del av den økonomiske planrammen.
- 3 Kjøp av persontransport med tog inngikk ikke i Nasjonal transportplan 2018–2029. I saldert budsjett for 2021 er 650 mill. kroner til tilleggsavtaler i forbindelse med koronapandemien holdt utenfor.

Det overordnede og langsiktige målet for transportsektoren gjennom meldingen er et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050. Det er utviklet fem likestilte mål som gir retningen for ressursbruken. Regjeringens delmål er:

- Mer for pengene
- Effektiv bruk av ny teknologi
- Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål
- Nullvisjon for drepte og hardt skadde
- Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet.

I meldingen gjøres det deretter rede for utfordringer knyttet til målene, og hvordan regjeringen ser for seg å jobbe for å nå disse.

2. Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Øystein Langholm Hansen, Kirsti Leitrø, Sverre Myrli og Ingalill Olsen, fra Høyre, Solveig Sundbø Abrahamsen, Jonny Finstad, Nils Aage Jegstad og lederen Helge Orten, fra Fremskrittspartiet, Åshild Bruun-Gundersen, Bård Hoksrud og Tor André Johnsen, fra Senterpartiet, Bengt Fasteraune og Siv Mossleth, fra Sosialistisk Venstreparti, Arne Nævra, og fra Venstre, Jon Gunnes, viser til Meld. St. 20 (2020–2021) Nasjonal transportplan 2022–2033, som ble lagt fram i statsråd den 19. mars 2021. Dette er den sjette helhetlige transportplanen som er fremmet. Videre viser komiteen til høringer som ble avholdt 12.–13. april 2021, der et stort antall fylkeskommuner, organisasjoner og interessegrupper deltok og ga sine innspill til komiteens behandling av meldingen.

3. Generelle merknader

3.1 Generelle fellesmerknader fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti 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. Disse medlemmer 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 derfor ivaretas.

Disse medlemmer viser til at en robust infrastruktur med god standard også vil bedre trafikk sikkerheten og gjøre at transportsystemet i størst mulig grad kan benyttes av alle. Disse medlemmer viser til at økt fremkommelighet, bedre sikkerhet og miljøhensyn må ligge til grunn for samferdselspolitikken. Klimarendringene får konsekvenser for veier og jernbane, og det må sikres mot flere og hyppigere skred. Disse medlemmer viser til at det er store behov for skred- og tunnelsikring på både fylkes- og riksvegnettet.

Disse medlemmer er opptatt at samferdselsutbyggingene har stor betydning ut over de resultatene som skapes i form av veier, baner eller bygninger. Disse medlemmer mener ringvirkninger i form av fagopplæring, rekruttering, næringsutvikling, utvikling av ny miljøteknologi og innenlands verdiskapning er faktorer som i alt for liten grad gis betydning i regjeringens samferdselspolitikk. Disse medlemmer viser til at mange samferdselsprosjekter under denne 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. Disse medlemmer 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.

Disse medlemmer 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 disse medlemmer er bekymret over at transportbransjen under denne regjeringen utvikler seg til et marked preget av svart arbeid, useriøsitet og svakere tilknytning til det ordinære arbeidsmarkedet. Disse medlemmer peker på SSB-rapporten Godstransport med lastebil publisert 4. februar 2021, som viser at norskregistrerte lastebiler fraktet 47,4 pst. av godset ut av landet, mens av importen hadde norske lastebiler en markedsandel på bare 18,1 pst. i 2020. Sammenlignet med 2011 viser SSBs rapport at andelene for eksport og import med norske transportører var på henholdsvis 62,8 og 27,8 pst. Disse medlemmer mener vilkårene for norske transportører må styrkes og tilsyns- og kontrollvirksomheten må intensiveres for å opprettholde akseptable arbeidslivsstandarder i den norske transportbransjen. Disse medlemmer mener presset på arbeidsforhold og lønninger allerede peker mot et nivå hvor sjåføryrket i fremtiden blir umulig å leve av. Denne utviklingen ønsker disse medlemmer å stanse.

Disse medlemmer konstaterer at 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. Disse medlemmer 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. Disse medlemmer konstaterer at regjeringspartiene og Fremskrittspartiet tar det gammeldagse løsarbeidersamfunnet tilbake. Disse medlemmer er motstandere av en slik politikk fordi det skaper større forskjeller, og heller ikke bidrar til et bedre transporttilbud for befolkningen.

Disse medlemmer peker på at forskning og erfaringer fra land der behovsprøvingen er opphevet, viser at et frislipp i antall løyver gir en risiko for overetablering, økte priser i enkeltkundemarked, lavere kvalitet på tjenestene og sentralisering av tjenesten geografisk og med hensyn til konsentrasjon av taxitilbud på visse tider av døgnet. Disse medlemmer konstaterer at regjeringens drosjepolitikk ikke fører til et bedre tilbud til publikum, ikke fører til lavere priser, ikke fører til flere trygge arbeidsplasser, ikke fører til bedre lønnsomhet i næringen, ikke gir forutsigbare eller kontrol-

lerbare skatteinntekter til samfunnet, og at det ikke blir et bedre transporttilbud for syke, eldre og bevegelseshemmede i distriktene.

Disse medlemmer er motstandere av den såkalte jernbanereformen. Disse medlemmer konstaterer at regjeringspartiene og Fremskrittspartiet fører 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. Disse medlemmer kan ikke se at den såkalte jernbanereformen har ført til annet enn fragmentering av ansvar, flere direktørstillinger, utrygghet for de ansatte og dårligere vilkår for frakt av gods på jernbane. Disse medlemmer konstaterer at den såkalte jernbanereformen betyr at vår felleseide norske jernbane må konkurrere med private, utenlandske aktører om persontrafikken, og eventuelt leie tog og skinner og billett-system hvis de vinner konkurransen, noe som ikke fremmer en enhetlig jernbanesatsing. Disse medlemmer vil påpeke at den såkalte jernbanereformen har kostet milliardbeløp, noe som er feil anvendte penger når vi vet at stadig flere ønsker å reise med tog.

Disse medlemmer er kritiske til at kysten har blitt systematisk nedprioritert av 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. Disse medlemmer minner om regjeringens ambisjon om å overføre 30 pst. av gods som transporteres over 300 km, fra veg til sjø og bane innen 2030. Disse medlemmer viser til en gjennomgang av de tre siste NTP-ene, som Menon Economics har gjort på vegne av Norske Havner, Rederiforbundet og Kystrederiene, som dokumenterer at det siden 2014 konsekvent er bevilget mindre til sjøtransporten over statsbudsjettet enn den vedtatte rammen i NTP. Disse medlemmer viser til Riksrevisjonens undersøkelse av overføring av godstransport fra vei til sjø og bane – Dokument 3:7 (2017–2018) – hvor regjeringen kritiseres for at målet om overføring av godstransport fra vei til sjø og bane er ikke nådd. Disse medlemmer konstaterer at regjeringen også får kritikk i denne rapporten for at den ikke har klart å styrke konkurranseevnen til sjøtransporten sammenlignet med vegtransporten, og at den har iverksatt svært få tiltak for å nå målet om å få mer godstransport over fra veg til sjø.

Disse medlemmer mener at bedre veger 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 veginvesteringer 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.

Disse medlemmer er bekymret for standarden på distriktsveier over hele landet. Regjeringen har i alt for 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. Disse medlemmer 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.

Disse medlemmer 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. Disse medlemmer 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. Disse medlemmer 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.

3.2 Generelle merknader fra Høyre og Venstre

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre vil bygge framtidsrettet infrastruktur i hele landet. Det gir folk større bevegelsesfrihet og legger til rette for næringsutvikling. Disse medlemmer vil fortsette den store satsingen på samferdsel og samtidig ferdigstille det viktige reformarbeidet som er satt i gang.

Disse medlemmer er opptatt av at Nasjonal transportplan skal være ambisiøs og svare på landets utfordringer. Samtidig må planen være realistisk slik at den gir forutsigbarhet for næringsliv og lokalsamfunn.

Disse medlemmer viser til at den årlige gjennomsnittlige statlige rammen for Nasjonal transportplan 2022–2033 har en realvekst på 1,2 pst. sammenlignet med Nasjonal transportplan 2018–2029, basert på sammenlignbare størrelser. Disse medlemmer viser videre til at det er tatt nye grep i denne planen for å få enda mer samferdsel ut av hver investerte krone, blant annet porteføljestyring. Det betyr at prosjektenes omfang og rekkefølge kan endres i gjennomføringen hvis det gir mer nytte for midlene. Det betyr også at virksomhetene skal jobbe videre med prosjektene for å gjøre

re dem bedre. Disse medlemmer understreker at prosjekter som i sin helhet ligger i første seksårsperiode, skal fullføres først, med mindre prosjektene endres.

Disse medlemmer mener det er avgjørende at Nasjonal transportplan bidrar til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål, og at planen bygger opp om ambisjonen om å halvere utslippene i transportsektoren. Disse medlemmer mener svaret ligger i å ta i bruk mulighetene teknologien gir for bedre transportløsninger, ikke i å begrense innbyggernes bevegelsesfrihet. Disse medlemmer viser videre til at Nasjonal transportplan og klimaplanen henger tett sammen. Disse medlemmer viser til at det er gjort beregninger som viser utslippseffekt fra en rekke prosjekter i Nasjonal transportplan, men at metodene er under utvikling. Disse medlemmer mener derfor at disse metodene må videreutvikles for å gi et bedre bilde av de samlede utslippene fra samferdselssektoren. Samtidig må det jobbes videre med å redusere utslipp både fra byggingen og bruken av transportinfrastruktur.

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

Disse medlemmer viser til det viktige løftet for fylkesveier som tas i Nasjonal transportplan 2022–2033. Satsingen er todelt og består av en ny tilskuddsordning og økt kompensasjon for tunnelsikkerhetsforskriften. Samlet er satsingen 18 mrd. kroner, som kommer i tillegg til det fylkeskommunene får gjennom det ordinære inntektssystemet. For disse medlemmer har det vært viktig at ordningen er målrettet, og at næringsveier og bo- og arbeidsmarkedsregioner prioriteres. Midlene fordeles basert på størrelsen på vedlikeholdsetterslepet, og fylkeskommunene vil selv kunne prioritere hvilke veier som skal bygges innenfor kriteriene i ordningen. Det stilles krav om en egenandel som minst tilsvarer den statlige delen, altså et spleiselag mellom stat og fylke på 50/50.

Disse medlemmer mener det er riktig å prioritere utbedring av fylkesveinettet, samtidig som det er behov for å videreføre høye ambisjoner for riksveiene. Disse medlemmer viser i den forbindelse til at det legges opp til en fortsatt satsing på riksveinettet med 510 mrd. kroner til riksveier for å utvikle veinettet i hele landet. Disse medlemmer er tilfreds med at bompengeandelen er lavere enn den var i Nasjonal transportplan 2018–2029.

Disse medlemmer viser til at opprettelsen av Nye Veier AS har vært en suksess. Disse medlemmer viser videre til at deres portefølje i Nasjonal transportplan 2022–2033 utvides med flere strekninger i tillegg til at det foreslås å overføre Fellesprosjektet Ringebu og E16. Med det vil Nye Veier for første gang få et jernbaneprosjekt. På vei får selskapet nå en tilstedeværelse i alle deler av landet, i tillegg til flere typer prosjekter, blant annet utbedring og rassikring. Disse medlemmer mener at utvidelsen av porteføljen vil bidra til å utvikle selskapet videre, og at nye typer prosjekter vil utløse et behov for å videreutvikle prioriteringskriteriene selskapet bygger virksomheten på.

Disse medlemmer er fornøyd med at jernbansatsingen fortsetter. De største investeringene gjennomføres på InterCity på Østlandet og Bergensbanen, i tillegg til mange tiltak for å øke kapasiteten, utvikle terminaler og legge til rette for hyppigere togavganger. I løpet av planperioden vil styrings- og signalsystemet være digitalisert, noe som vil øke sikkerheten, punktligheten og regulariteten i norsk jernbane betydelig, samtidig som det frigjør kapasitet.

Disse medlemmer viser til at kostnadene til utbygging av InterCity har blitt langt høyere enn tidligere lagt til grunn. Disse medlemmer viser til at det derfor har vært nødvendig å revurdere valget om å bygge sammenhengende dobbeltspor helt til Halden, Skien og Lillehammer. Disse medlemmer understreker at ambisjonene om å realisere flere og raskere tog også til disse byene fortsatt står ved lag.

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 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 vi når målet. Disse medlemmer viser til at nullvekstmålet for personbiltrafikken kan by på utfordringer for nullvisjonen for trafikksikkerhet. Disse medlemmer understreker derfor viktigheten av å ivareta de myke trafikantenes sikkerhet i og utenfor byene. I arbeidet med trafikksikkerhet må nullvekstmålet for personbiltrafikken ses i sammenheng med nullvisjonen for hardt skadde og drepte i trafikken.

Disse medlemmer viser til at det er satt av 500 mill. kroner til Barnas transportplan i første seksårsperiode. Disse medlemmer viser videre til alle innspillene som er kommet fra barn i arbeidet med Nasjonal transportplan, om hvordan de kan få en enklere og tryggere reisehverdag. Disse medlemmer viser til at mange av grepene som får størst betydning for barn og unge, er lokale gang- og sykkelveitiltak, og vil oppfordre

kommuner og fylkeskommuner til å ta meg seg innspillene i sitt arbeid.

Disse medlemmer viser til at luftfarten er en sentral del av det norske transportsystemet. Disse medlemmer er opptatt av at innbyggere og næringsliv over hele landet skal ha et godt flytilbud, og viser til at dette blant annet sikres ved kjøp av regionale flyruter. Disse medlemmer mener Avinor-modellen fungerer godt og bidrar til å sikre landet et velfungerende lufthavnsnett. Samtidig er det noen ganger nødvendig å gå inn med ekstraordinære statlige midler til utbyggingen av særskilt viktige prosjekter, slik det gjøres i Nasjonal transportplan 2022–2033 ved å bygge ut ny lufthavn i Mo i Rana og flytte lufthavnene i Bodø.

Disse medlemmer viser til at luftfarten har hatt særlige utfordringer i koronapandemien, og det er stor usikkerhet knyttet til utviklingen av luftfarten i etterkant av pandemien. Nye selskaper ser ut til å etablere seg i det norske markedet samtidig som det er forventet at pandemien kan gi varige endringer i folks etterspørsel etter reiser. Disse medlemmer er fornøyd med at det skal utarbeides en egen stortingsmelding som skal legge til rette for en luftfartsstrategi i etterkant av koronapandemien, som også må vurdere omfanget av FOT-rutene og tilbudet på kortbanenettet.

Disse medlemmer mener en konkurransedyktig, effektiv, sikker og miljøvennlig sjøtransport med effektive havner og transportkorridorer er svært viktig. Disse medlemmer viser til at det er satt av midler til farvannsutbedringer og tiltak i innseilingen til en rekke havner langs kysten, spesielt i Nord-Norge. Disse medlemmer viser videre til nærskipsstrategien som ligger i Nasjonal transportplan 2022–2033, og ambisjonen om samfunnsøkonomisk overføring av gods fra vei til sjø. Disse medlemmer er fornøyd med at satsingen på sjøtransport økes, og at det legges opp til at vedlikeholdsetterslepet på navigasjonsinfrastruktur fjernes i planperioden. I tillegg satses det betydelig på utdyping og utbedring i tilknytning til viktige havneområder og utbygging av Stad skipstunnel, som vil bedre sjøsikkerheten forbi et svært værhardt område.

Disse medlemmer viser til at en av de viktigste utfordringene i de største byområdene er dårlig framkommelighet på vei og i kollektivtransporten. Det rammer både privatpersoner og næringslivet. Disse medlemmer viser til at satsingen på byvekstavtaler fortsetter i Nasjonal transportplan 2022–2033. De inngåtte byvekstavtalene skal følges opp, i tillegg legges det opp til å inngå byvekstavtaler med de fem mindre byområdene. Disse medlemmer vil peke på at satsingen på kollektivtransport også økes ytterligere. Disse medlemmer merker seg at satsingen på kollektivtransport virker. Med unntak av det siste året, som har vært preget av koronapandemien og endringer i reisemønstre, tar stadig flere tog, buss og bane. Samlet passasjertall i kollek-

tivtransporten økte med 28 pst. totalt sett fra siste kvartal i 2013 til siste kvartal i 2019. Disse medlemmer mener det er viktig at det som er oppnådd på kollektivområdet, ikke går tapt når vi etter pandemien skal bevege oss mot en normalsituasjon.

Disse medlemmer har tro på at ny teknologi og nye mobilitetsløsninger vil bidra til nye og bedre løsninger for framtiden. Det er viktig at denne utviklingen reguleres på en måte som støtter opp under utviklingen og de fordelene den kan gi for kapasitetsutnyttelse i eksisterende infrastruktur, trafiksikkerhet, klima og miljø. Disse medlemmer viser til at satsingen på sek-

torovergripende forskning, innovasjon og pilotering økes med 120 mill. kroner årlig i Nasjonal transportplan 2022–2033.

Disse medlemmer viser til de innspill som er gitt i høringene og tilbakemeldinger etter fremleggelsen av Nasjonal transportplan 2022–2033, og ønsker primært å styrke satsingen på prosjekter som er viktige for godstransporten og bedrer trafiksikkerheten. Disse medlemmer vil be regjeringen øke den samlede rammen for Nasjonal transportplan med 5 mrd. kroner og prioritere oppstart av følgende prosjekter i første seksårsperiode:

Prosjekt	Sum statlige midler	2022–2027	2028–2033
Rv. 282 Holmenbrua, fullfinansiering	500	500	
Rv. 15 Strynefjellet	4 400	500	3 900
E134 Bakka–Solheim	2 044	500	1 000
E39 Vågsbotn–Klauvaneset	1 500	1 000	500
E8 Lavangsdalen (utbedring/trafiksikkerhetstiltak)	500	500	
E14 Stjørdal–Storlien	5 000	500	4 500
Tiltak på jernbane	2 500	1 500	1 000

Disse medlemmer viser til at dersom oppstart av prosjekter i første periode som vist i tabellen, gir en binding i andre periode, kan dette løses innenfor det handlingsrommet som ligger i andre periode av Nasjonal transportplan. Videre ber disse medlemmer regjeringen vurdere om E14 bør legges inn i porteføljen til Nye Veier AS, dersom det er rom for det innenfor de økonomiske rammene til selskapet.

Disse medlemmer viser til at rv. 282 Holmenbrua er i dårlig forfatning og at den er moden for utskifting. Holmenbrua er tilkomsten til et viktig havneområde, og disse medlemmer legger inn statlig fullfinansiering av dette prosjektet for å sikre god fremdrift. Disse medlemmer vil samtidig presisere at dersom Buskerudbyen ønsker etablert en byvekstavtale, må kravene til nullvekstmålet oppfylles.

Disse medlemmer viser til at det er satt av 2,5 mrd. kroner ekstra til jernbanetiltak, hvorav 1,5 mrd. kroner i første seksårsperiode. Det prioriteres tiltak som kan styrke godsfrøring på jernbanen, deriblant midler til tømmerterminal i Kongsvinger og godsterminal på Heggstadmoen. For å sikre fremdrift i planleggingen og legge til rette for god byutvikling settes det av midler til planlegging av IC-strekningene i Larvik og Fredrikstad.

3.3 Generelle merknader fra Arbeiderpartiet

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet mener målene om økt fremkommelighet, bedre sikkerhet og miljøhensyn skal ligge til grunn for Norges samferdselspolitikk, slik at folk og varer kommer raskt og trygt frem, ansattes lønns- og arbeidsvilkår

ivaretas og klimagassutslippene reduseres. Disse medlemmer mener det offentlige må sørge for god infrastruktur som skaper levende lokalmiljøer og legger grunnlaget for lønnsomme arbeidsplasser.

Disse medlemmer legger følgende mål til grunn for arbeidet med Nasjonal transportplan 2022–2033:

- Utslippene fra transportsektoren skal ned, slik at vi når våre internasjonale klimaforpliktelser
- Vi skal bygge sterkere bo- og arbeidsregioner og styrke rammebetingelsene for norsk næringsliv
- Vi skal nå målene i visjonen om null drepte og hardt skadde i trafikken.
- Vi skal bekjempe sosial dumping i transportsektoren, et seriøst arbeidsliv er et av Norges viktigste konkurransefortrinn.
- Samferdselsinvesteringer skal styrke norske bedrifter med norske lønns- og arbeidsvilkår.

Disse medlemmer ønsker en offensiv jernbanepolitikk for fremtiden, men konstaterer at de fire borgerlige partiene har splittet opp jernbanesektoren i mange selskaper, og på flere strekninger er persontrafikken satt ut på anbud. Disse medlemmer mener en slik utvikling gjør det vanskeligere for det offentlige å sikre et helhetlig jernbanetilbud, og for mange reisende er det blitt mer komplisert og dyrere å reise med tog. Disse medlemmer vil stanse konkurranseutsettingen og oppsplittingen samt gjennomgå selskapsstrukturen i jernbanen med sikte på en mer helhetlig og oversiktlig organisering. Disse medlemmer vil ikke konkurranseutsette drift, vedlikehold og beredskap.

Disse medlemmer mener det skal gjennomføres en konseptvalgutredning for Nord-Norgebanen i løpet av planperioden, slik at jernbaneutbygginger i nord kan vurderes ved neste rullering av Nasjonal transportplan. Disse medlemmer mener det må utarbeides en langsiktig plan for å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på jernbanen, og at allerede vedtatte jernbaneutbygginger skal ferdigstilles.

Disse medlemmer peker på at veger, jernbane, havner og flyplasser binder Norge sammen og er helt avgjørende for bosetting og arbeidsplasser, og mener det offentlige må ha hovedansvaret for at denne infrastrukturen fungerer godt. I dette perspektivet er det etter disse medlemmers oppfatning nødvendig med en nasjonal gjennomføringsplan for skredsikring av alle strekninger med høy og middels skredfaktor på riks- og fylkesveinettet.

Disse medlemmer mener det er behov for et kraftig vedlikeholdsløft på fylkesveiene, og mener Nasjonal transportplan må bidra til at fylkeskommuner er i stand til å ruste opp fylkesveinettet.

Disse medlemmer mener staten, i samarbeid med fylkeskommunene, skal utarbeide en helhetlig og forpliktende plan for å redusere vedlikeholdsetterslepet på fylkesveier. Disse medlemmer ønsker i tillegg å gjennomgå garantiinstituttet for bygging av veg for å sikre en rimelig fordeling av ansvar og risiko mellom nasjonale og regionale myndigheter.

Disse medlemmer viser til at ansvaret for fiskerihavnene ble flyttet fra staten ved Kystverket til fylkeskommunene, fra 1. januar 2020. Disse medlemmer var imot denne overføringen og fryktet at det ville føre til flere års forsinkelse i planlegging og utbygging av fiskerihavnene. Fylkeskommunene Møre og Romsdal, Trøndelag, Nordland og Troms og Finnmark har helt opptil behandling ny Nasjonal transportplan ikke skrevet under på at de overtar dette ansvaret, fordi regjeringen ikke har avsatt tilstrekkelige midler til dette formålet.

Disse medlemmer peker på havnenes betydning for verdiskaping og bosetting langs kysten, og viser til at etterslepet på investeringer i havnene er stort og at det er behov for en økt satsing. Disse medlemmer vil ruste opp havner og farleder slik at vi kan få mer gods fra vei til sjø og sikre videre utvikling av fiskeriavhengige kystsamfunn. For disse medlemmer er det en viktig oppgave å sørge for et godt ferjetilbud og sikre at overføringene til fylkeskommunal ferjedrift samsvarer bedre med behovet de reisende og næringslivet har. Disse medlemmer vil halvere fergetakstene i samarbeid med fylkeskommunene, og dessuten senke inngangskostnaden for å kunne benytte Autopass på ferge.

Norge er avhengig av det desentraliserte rutetilbudet for flytrafikk, noe Avinor-modellen er med på å sikre. Disse medlemmer går inn for å beholde Avinor-modellen for å drifte og videreutvikle flyplasser i hele

landet. Disse medlemmer er opptatt av å opprettholde et godt, desentralisert nett med kortbaneflyplasser og sørge for at disse brukes i arbeidet med elektrifisering av luftfarten. Disse medlemmer vil jobbe for et regelverk som sikrer ansatte hele og faste stillinger direkte hos flyselskapet, tydeliggjøre at hjemmebasereglene klart definerer arbeidsgiveransvaret, og hindre at norske og europeiske ansatte på norskregistrerte fly i interkontinental trafikk byttes ut. Disse medlemmer mener det er viktig at Luftfartstilsynet har tilstrekkelig med ressurser til å kunne ivareta et høyt sikkerhetsnivå i luftfarten, og at Luftfartstilsynet og Arbeidstilsynet gjennomfører tilsyn med alle selskaper som opererer i Norge.

Disse medlemmer viser til at transportsektoren står for en betydelig del av de norske utslippene av klimagasser. Skal vi nå Norges mål om utslippskutt, er disse medlemmer opptatt av at utslippene fra sektoren skal ned. Disse medlemmer viser til den vellykkede satsingen på elbiler og elferger i Norge, som viser at endringer er mulig. Disse medlemmer vil øke bruken av klimavennlig teknologi i næringstransporten, som står for to tredjedeler av utslippene fra transportsektoren.

Disse medlemmer går inn for at staten i større grad skal bidra til utbygging av kollektive transportløsninger i og rundt de store byene for å oppnå lavere klimautslipp, mindre kø og bedre byluft. Disse medlemmer mener det må stilles utslippskrav i forbindelse med store samferdselsutbygginger, slik at bygg og anlegg reduserer klimagassutslipp og bidrar til Norges klimamål. Disse medlemmer vil stille krav om at all bynær busstrafikk skal gå på nullutslippsløsninger eller biogass innen 2028. Disse medlemmer mener staten skal stimulere til at klimavennlige energibærere som hydrogen og ammoniakk utvikles for tungtransport og store skip. Disse medlemmer mener en viktig oppgave i samferdselspolitikken er å bygge ut lade-stasjoner for elbil i hele landet.

Disse medlemmer mener staten skal bidra til å styrke kollektivtilbudet i flere byområder, og at nullvekstmålet legges til grunn i disse byområdene.

Disse medlemmer konstaterer at mange som jobber i samferdselssektoren, opplever press på lønns- og arbeidsvilkår, enten det gjelder yrkessjåfører på norske veier, norske sjøfolk eller ansatte i luftfarten. Disse medlemmer mener dette skaper dårlig sikkerhet og fører til tilstander i arbeidslivet vi ikke ønsker i Norge. Disse medlemmer mener arbeidet mot sosial dumping og dårlige lønns- og arbeidsforhold i transportsektoren må intensiveres. Målet er å sikre et arbeidsliv med gode standarder og sunn rekruttering til sjåfør- og speditoryrkene. Disse medlemmer mener forslag til tiltak bør utformes i samarbeid med næringsaktørene og de ansattes organisasjoner i transportbransjen.

Disse medlemmer vil fremme en politikk for et godt drosjetilbud i hele landet og vil derfor stoppe høyrepartienes liberalisering av drosjenæringen. Flere steder ses nå de negative virkningene av denne liberaliseringen. Disse medlemmer mener det bør være fylkeskommunal antallsregulering av drosjeløyver med kvalifikasjons- og vandelskrav til løyvehaver. Drosjepolitikken bør være basert på kontroll- og innrapporteringssystemer med samme funksjonalitet som dagens taksameter-ordning, samt tilknytningsplikt til drosjesentral og generell driveplikt. Disse medlemmer ønsker ikke en utvikling der utenlandske app-selskaper skal styre drosjemarkedet. Endringer i drosjepolitikken må gjøres i samarbeid med arbeidsgivere og ansatte i drosjenæringen.

Disse medlemmer peker på at flere norske bedrifter bør få oppdrag innenfor utbygging av samferdselsprosjekter. Disse medlemmer mener det er avgjørende at den store offentlige satsingen på infrastruktur bidrar til lokale og regionale arbeidsplasser. Disse medlemmer vil sørge for at det i offentlige anbud stilles krav om faste ansettelser, fagarbeidere, lærlinger, ryddige lønns- og arbeidsvilkår og at det settes krav om maksimalt antall kontraktsledd. Disse medlemmer er opptatt av at store samferdselsutbygginger organiseres på en slik måte at nasjonalt, regionalt og lokalt næringsliv kan delta i konkurransen om oppdrag.

Disse medlemmer peker på at staten nå har flere aktører som står for vegbygging. I tillegg til Statens vegvesen og Nye Veier er det også flere OPS-selskaper som står for utbygging og drift av riksveger. Disse medlemmer mener det bør gjennomføres en utredning av hvordan statlig vegbygging skal organiseres og gjennomføres, slik at vi får en mest mulig effektiv og hensiktsmessig organisering. Det bør også ses nærmere på drift og vedlikehold av våre veier, i tillegg til forvaltningskompetanse, kontrolltiltak for kjøretøyer og infrastruktur og ikke minst trafikksikkerheten.

Disse medlemmer vil øke innsatsen for å skape trygge veier i hele Norge. Nullvisjonen for drepte og skadde i trafikken må gis høyeste prioritet i samferdselspolitikken. Midtdelere og autovern skal settes opp på ulykkeutsatte strekninger. Det skal utarbeides en tidsbestemt plan for utbedring og sikkerhetsoppdatering av særlig skredutsatte strekninger. Sykkel- og gangveger forutsettes ved alle større samferdselsprosjekter.

Disse medlemmer ønsker en markant satsing på godsoverføring fra veg til sjø, og mener dagens tilskuddsordning for godsoverføring forvaltes halvhjertet og uten entusiasme fra regjeringens side. Disse medlemmer er åpne for flere løsninger som vil kunne bidra til å styrke sjøtransporten.

Disse medlemmer viser til Arbeiderpartiets alternative NTP-opplegg, der det over 12-årsperioden foretas omprioriteringer på 9 mrd. kroner. I tillegg til

økt satsing på fylkesveger på 2,4 mrd. kroner gjennom rammeoverføringene til fylkeskommunene og økt NTP-ramme på 3,6 mrd. kroner frigjør dette til sammen 15 mrd. kroner til nye satsinger.

Arbeiderpartiets endringer:

Inntektsside

	12 år (mrd. kroner) – endringer i regjeringens forslag
Økt ramme til fylkeskommunene	
– andel til fylkesveger	2,4
Enklere organisering av jernbanen	
– færre selskaper	2,4
Lavere innkrevingskostnader for bompenger ved bruk av ny teknologi – samme nivå på innbetaling	3,0
Mer bruk av 2-/3-felts veg i stedet for 4-felts veg	3,6
Økt ramme	3,6
Til sammen	15,0

Utgiftsside

	12 år (mrd. kroner) – tillegg til regjeringens forslag
Fylkesveger	+2,4
Fiskerihavner	+1,8
Jernbane	+2,0
Byvekstavtaler/kollektivinvesteringer	+3,0
Rassikring	+3,0
Riksvegprosjekter	+2,8
Til sammen	+15,0

Disse medlemmer viser til de fire høyrepartienes tidligere beslutning om at de statlige fiskerihavner skulle overføres til fylkeskommunene, en overføring Arbeiderpartiet var imot. Disse medlemmer registrerer at regjeringen ikke i tilstrekkelig grad har finansiert fiskerihavnene, og at fire fylkeskommuner ennå ikke har skrevet under avtale om overtakelse av fiskerihavner (per mai 2021). Etter disse medlemmers syn bør det etableres en ordning der fylkeskommunene kan søke om midler til opprusting av fiskerihavner gjennom en «engangspott» på 1,8 mrd. kroner. Disse midlene må kunne stilles til disposisjon både for fylkeskommuner som har overtatt fiskerihavner, og de fylkeskommunene som foreløpig ikke har overtatt fiskerihavner. For Arbeiderpartiet er det viktig å styrke satsingen på kyst og sjø, og i en slik sammenheng er fiskerihavnene svært viktige.

Disse medlemmer registrerer at regjeringen i sin NTP i totalrammen på 1 200 mrd. kroner regner med

deler av bevilgningene som er fordelt til fylkesveger gjennom rammetilskuddet til fylkeskommunene. Disse medlemmer viser i så måte til Arbeiderpartiets alternative opplegg for kommunesektoren der det hvert år prioriteres mer midler til kommunesektoren, både til kommuner og fylkeskommuner. Disse medlemmer legger til grunn at av økningen i bevilgningene til fylkeskommunene vil anslagsvis 200 mill. kroner hvert år kunne stilles til disposisjon før økt satsing på fylkesveger, til sammen 2,4 mrd. kroner over 12-årsperioden.

Disse medlemmer er kritiske til at regjeringen går bort fra ambisjonen om InterCity-utbyggingen på Østlandet. Etter disse medlemmers syn må ambisjonen om InterCity-satsingen på Dovrebanen, Østfoldbanen, Vestfoldbanen og Ringeriksbanen stå ved lag. Disse medlemmer ønsker derfor å styrke jernbanesatsingen fremover ved at det legges inn mer midler til videre planlegging av InterCity-utbyggingen. I tillegg mener disse medlemmer det er behov for en større satsing på tiltak for godstransport på jernbane. Arbeiderpartiet ønsker å styrke jernbanebudsjettet med 2 mrd. kroner over 12-årsperioden.

Disse medlemmer mener regjeringens satsing på byvekstavtaler og kollektivtiltak er positiv, men mener satsingen ikke er tilstrekkelig. Disse medlemmer mener staten bør bidra med inntil 70 pst. av investeringskostnadene i store kollektivprosjekter i storbyområdene. Arbeiderpartiet vil øke satsingen på byvekstavtaler, kollektivprosjekter og andre kollektivsatsinger på til sammen 3 mrd. kroner over 12-årsperioden.

Disse medlemmer viser til det store behovet for rassikring av vegnettet vårt. Arbeiderpartiet mener det i samarbeid med fylkeskommunene må utarbeides en nasjonal rassikringsplan for både fylkesveger og riksveger, og vil øke satsingen på rassikring med 3 mrd. kroner i 12-årsperioden.

Disse medlemmer registrerer at det er mange vegprosjekter som regjeringen ikke har funnet rom for å starte opp i første planperiode i NTP (2022–2027). Det er flere prosjekter både fra regjeringen Stoltenbergs NTP i 2013 og regjeringen Solbergs NTP i 2017 som ennå ikke er startet opp. Disse medlemmer mener en del viktige vegprosjekter som regjeringen ikke har funnet rom for, derfor bør planlegges videre og startes opp i første planperiode (2022–2027), med fullføring i andre planperiode (2028–2033). Disse medlemmer viser til at regjeringen ikke har lagt inn prosjekter med oppstart i andre planperiode, noe som betyr at handlingsrommet her er større. Disse medlemmer mener det bør settes av 2,8 mrd. kroner til videre planlegging og oppstart av viktige vegprosjekter. Disse prosjektene kommer i tillegg til prosjektene som ligger i regjeringens NTP.

Etter Arbeiderpartiets mening bør følgende vegprosjekter planlegges videre og startes opp i første planpe-

riode (2022–2027) med fullføring i andre planperiode (2028–2033):

- E134 Bakka–Solheim
- E134 Vågsli–Røldal
- E39 Vågsbotn–Klauvaneset
- rv. 13 Ullensvang
- rv. 13 Vikafjellet
- rv. 15 Strynefjellet
- rv. 4 Gjøvik–Oslo, inkludert nytt tunnellop i Hagan-tunnelen
- E16 Fagernes sør–Hande
- E6 Klettkrysset
- E14 Stjørdal–Storlien
- E10 Fiskebøl–Nappstraumen
- E6 Sennalandet

3.4 Generelle merknader fra Fremskrittspartiet

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener god infrastruktur er grunnpilaren i et moderne samfunn og at Nasjonal transportplan er avgjørende i arbeidet med å utvikle dette i hele Norge. Landet er langstrakt med store forskjeller i topografi, grunnforhold, befolkningstetthet, vær og årstider, bare for å nevne noe. Felles for alle deler er at folk flest ønsker å bevege seg raskt mellom bolig, arbeid, og fritidsaktiviteter. Mobilitet må sikres for både innbyggere og næringsliv.

Veier, motorveier og høyhastighetsveinett

Disse medlemmer mener den store mangelen i det norske veinettet er at vi ikke har et fungerende høyhastighetsveinett som binder landsdelene sammen. Bilen er vårt viktigste transportmiddel både når det gjelder person og varetransport. Disse medlemmer vil fremheve at mer enn 80 pst. av persontransporten foregår med bil, og at dette er økende. For de fleste av oss er bilen det mest fleksible transportmiddelet og det som gjør at hverdagen henger sammen.

Disse medlemmer mener transportpolitikken må ta utgangspunkt i at bilen er vårt mest brukte og fleksible transportmiddel. For et land med spredt bosetting vil bilen være det viktigste transportmiddelet, og trafikken vil fortsette å øke i tiden som kommer.

Disse medlemmer viser til at Motorveiplanen av 1962 med målsettinger om utbygging av motorveier på Østlandet frem til 1980 aldri ble realisert. Disse medlemmer vil vise til at Fremskrittspartiet i regjering satte motorveiplanen på kartet igjen, og at det snart ble bygget ut like mange kilometer med motorvei som den opprinnelige planen. Disse medlemmer vil videreutvikle motorveiplanen gjennom utvikling av et effektivt høyhastighetsveinett som binder landet sammen innen 2050. Det må etableres gjennomgående høyhastighetsveiruter fra nord til sør og øst til vest, herunder E6 og E134.

Disse medlemmer vil øke investeringene i veinettet betydelig og samtidig legge til rette for mer vei for pengene som investeres enn det som har vært tilfelle til nå. Veinormalene må forenkles, og det må legges til grunn et standardnivå for utbygging som er på linje med landene rundt oss. Disse medlemmer mener nye veinormaler vil gi raskere utbygging til lavere kostnad. For trafikksikkerhet er det viktigst at det blir mer møtefri vei. Disse medlemmer mener nivået på fartsgrensene i Norge må bringes mer i pakt med veiens standard. Dette gjelder i særlig grad hovedveinettet. Norge må få et nivå på fartsgrensene tilsvarende nivået i Sverige og Danmark. Disse medlemmer vil at det etableres en ny fartsgrensestrategi. Nye fartsgrenser for møtefri vei samt der det er forsterket midtoppmerking, bør være som følger: 90 km/t på tofelts vei, 100 km/t på to- og trefelts vei, 110 km/t på smal firefelts vei og 130 km/t på full standard firefelts vei.

Konkurranse og effektiv utbygging

Disse medlemmer vil ha konkurranse om utbygging av infrastruktur. Dette er allerede etablert i veisektoren, der Statens vegvesen og Nye Veier er konkurrenter. Dette bidrar til raskere og sammenhengende utbygging til lavere kostnader. Det samme må gjøres i jernbanesektoren ved å gi Nye Veier sin jernbaneavdeling tilsvarende oppgave, der de konkurrerer om utbygging av ny jernbane. Modellen bør også utvides til å omfatte store utbyggingsprosjekter i byområdene knyttet til kollektivtransporten. Utbygging av store nye infrastrukturprosjekter som t-banelinjer, trikk og bussveier skal være et statlig finansielt ansvar, og disse medlemmer vil ha tilsvarende konkurranse om utbyggingen her som i ordinære vei- og baneprosjekter.

Disse medlemmer mener jernbanenes viktigste bidrag til persontransporten vil være rundt byområdene der skal bygges ut flersporskapasitet og høy fart. Moderne spor og høy kapasitet vil gjøre toget til et mer attraktivt daglig transportmiddel for flere enn i dag. På de lengre togstrekningene mener disse medlemmer det er godstransporten som skal prioriteres. Det må bygges ut et tilstrekkelig antall lange kryssningsspor samt elektrifisering, tilsvinger og utvikling av terminaler som dagens Godspakke vil ivareta. Videre må vedlikeholdsetterslepet bort skal jernbanene være et konkurransedyktig alternativ. Disse medlemmer mener at det verken for gods- eller persontransport er en offentlig oppgave å drive transporttjenestene. Her skal det være et mangfold av aktører som konkurrerer om å gi togkundene og transportørene det beste tilbudet.

Jernbaneutbygging

Jernbanesektoren står foran store utbygginger og et betydelig vedlikeholdsetterslep som skal hentes inn. Disse medlemmer viser til at utbygging av Intercity

med dobbeltspor og høy hastighet har vært planlagt over flere tiår. Det har dessverre manglet på gjennomføringsevne, og fortsatt er ikke den indre delen av nettverket ferdig. Disse medlemmer mener at Samferdselsdepartementet må ta et større eierskap til både utbygging og utvikling av jernbanesektoren. Dette innebærer at Jernbanedirektoratet som byråkratisk mellomledd kan avvikles.

Disse medlemmer vil fremheve at det må tas lærdom av grepene som er gjort i veisektoren, der opprettelsen av det selvstendige Nye Veier har skapt ny dynamikk og satt søkelys på større sammenhengende utbygging med kostnadseffektive standardkrav. Derfor mener disse medlemmer Nye Veier også få rollen som utbyggingselskap for jernbane for å skape den samme dynamikken som konkurranse mellom flere aktører har skapt i veisektoren.

Godsfrakt og næringstransport

Disse medlemmer viser til at godsfrakt på bil er dominerende på kortere strekninger, og vil etter disse medlemmers oppfatning også være dette i fremtiden. Veitransport er den mest fleksible transportformen og godt tilpasset et land med spredt bosetting. Utslipp er det største ankepunktet mot dagens godstransport på vei. Over tid vil disse utslippene forsvinne når ny teknologi inntar tungbilparken. I tillegg vil et veisystem med høy kapasitet bedre både fremkommelighet og sikkerheten. Disse medlemmer legger til grunn at gods-trafikk på vei vil vokse, og det må legges godt til rette med ny infrastruktur for å møte denne veksten på en god måte for både nærings- og persontransporten. Det viktigste blir utviklingen av høyhastighetsveinettet, som vil skape effektive hovedruter mellom byområder og gjør at alle deler av landet vil få tilgang til effektive og trafikksikre flerfeltsveier.

Luftfart

Flytrafikken vil vokse videre både innenlands og med utenlandstrafikk. Disse medlemmer mener at infrastrukturen må legge til rette for dette, og private aktører må trekkes med for å skape et beste mulig tilbud til reisende på infrastrukturensiden. Innenfor rammen av Avinor-modellen kan flere oppgaver løses av private aktører på vegne av det offentlige. I takt med at veginfrastrukturen blir bedre, kan flyplassinfrastrukturen konsentreres om knutepunkt som gir et bedre markedsgrunnlag, større fly og mulighet for direkteforbindelser til utlandet fra flere destinasjoner i Norge.

Disse medlemmer vil fremheve at det er et offentlig ansvar med organisering og utvikling av infrastruktur for lufttransport. Det blir en viktig oppgave å bedre integrere private lufthavner i den totale flyplassinfrastrukturen. Disse medlemmer mener det er en betydelig ulempe med Avinor-modellen som er et luk-

ket system. Avinors interne subsidiesystem fremmer ikke innovasjon og konkurranse. Mange av Avinors tjenester bør derfor kunne drives av private aktører etter konkurranse.

Kysten

Den største godsandelen i Norge fraktes sjøveien, men dette gjelder de lange transportene. Disse medlemmer vil at det legges til rette for bedre konkurransekraft sjøveien også for kortere varetransport. Lavere avgifter, større havner og flere knutepunkt der flere transportformer integreres, vil alle bidra til å gjøre sjøfrakt til et bedre alternativ.

Disse medlemmer viser til at sjøtransporten er preget av mange små havner og få effektive knutepunkt som begrenser mulighetene for nærskipslåten. Veldig mange havner har kommunalt eierskap. Utstrakt bruk av havnesamarbeid og støtteordninger for å fremme mer godstransport kan ikke kompensere for mangler i infrastrukturen. Disse medlemmer mener flere knutepunkthavner, der det offentlige sørger for at flere transportformer er godt integrert, er nødvendig for å gi sjøtransport på kortere strekninger mer konkurransekraft.

Det er store behov for utbedring av innseilinger og farleder skal flere havner fortsatt være et konkurranse-dyktig alternativ for godstrafikken. Disse medlemmer mener dette er et arbeid som skal prioriteres og forseres.

Skal sjøfrakt bli et mer attraktivt alternativ, mener disse medlemmer det må det utvikles effektive tilførselsveier til havnene. Gods fraktes frem til sluttbruker på vei, og da må det for flere viktige havner sørges for flerfeltsveier som binder havneinfrastrukturen til hovedveinettet.

Teknologiutvikling

Det vil de nærmeste årene skje mye utvikling på transportteknologi, og disse medlemmer mener det er viktig at utbygging av infrastruktur ikke bindes til en teknologi som i det lengre løp vil vise seg å være feil. Eksempelvis kan videre elektrifisering av jernbanene være et dyrt og dårlig valg dersom hydrogen og hybrid-løsninger vil gi mer stabile og driftssikre løsninger med også lavere kostnader. Disse medlemmer vil at det blir slutt på subsidiering av transportformer som over tid ikke er konkurransedyktige når konkurrerende transportformer kan greie seg selv og over tid ha like lave utslipp.

Kollektivtransport i byene

Kollektivtransport har stor betydning i byområder, men er lite praktisk for landet som helhet. Dette er en transportform som er dyr og mottar store subsidier. Planlegging og utbygging av skinnegående kollektiv-

transport må gjøres som større prosjekter med sammenhengende utbygging. Disse medlemmer vil ha en ny finansieringsreform for kollektivtransport i by-områdene. Disse medlemmer legger til grunn at staten skal ha ansvaret og bilistene skal fritas fra å finansiere andre trafikanters transporthverdag. Disse medlemmer vil fremheve at kollektivtransportens manglende beredskapsegenskaper viser hvor problematisk det er å ha denne transportformen som hovedsatsing også i områder som er tett befolket.

Forvaltning

Disse medlemmer viser til at oppgaver i samferdselssektoren er delt mellom forvaltningsnivåene. Disse medlemmer mener at fylkeskommunen skal utvikles og at derfor stat og kommune skal ha ansvaret for oppgavene i samferdselssektoren. Dagens fylkesveier med høy andel tungbiltrafikk og med status som næringsvei skal overføres staten. Forvaltningsreformen som fra 1. januar 2010 overførte ansvaret for en lang rekke riksveier til fylkeskommunene, var et feiltrinn. Framskrittspartiet var mot reformen den gang, og er mot den nå.

Statens ansvar og oppgaver i veisektoren er for alle formål delegert til Vegdirektoratet og Statens vegvesen. Disse medlemmer mener at denne byråkratiske maktkonsentrasjonen er uheldig og har vært det over tid. Disse medlemmer vil at Samferdselsdepartementet selv må ta et større ansvar for veisektoren både når det gjelder retningsvalg for veisektoren samt standarder for veiutbygging, krav til trafikkgrunnlag og fartsgrenser. Dette betyr at Vegdirektoratet som byråkratisk mellomledd kan utvikles. Driften av kjøretøytekniske tjenester som i dag leveres av Statens vegvesen, overføres privat sektor, som vil gi bedre tilgjengelighet for tjenestene over hele landet. Disse medlemmer mener at Statens vegvesen sin utbyggingsdel bør skilles fra resten av oppgavene som er tillagt vegvesenet. Denne utbyggingsdelen skal få konkurrere på like vilkår med Nye Veier om utbyggingsprosjekter.

Staten har det formelle og økonomiske ansvaret for veisektoren. Det er et offentlig ansvar med utbygging og vedlikehold, men disse medlemmer mener at staten ikke skal produsere tjenester som private kan levere. Konkurranse gir innovasjon og mer igjen for pengene. Disse medlemmer vil fremheve at det økonomiske ansvaret for utbygging og vedlikehold er offentlig og ikke skal overføres til den enkelte trafikant. Bompenger og veiprising avvises som finansieringsform.

Det norske veibyråkratiet og forskningen er preget av små miljøer med lite nytenkning og meningsbrytning. Disse medlemmer mener at dette er usunt, og ønsker flere miljøer og mer åpen debatt om temaer knyttet til vei og kjøretøy. I dette perspektivet er etableringen av Nye Veier og deres rolle som premissgiver for

utviklingsgrunnlag viktig. Disse medlemmer mener at dagens struktur med Statens vegvesen og Vegdirektoratet i for lang tid har hatt et monopol på premisene for utviklingen av norsk veisektor, og disse medlemmer vil utvikle Nye Veier til en likeverdig premissleverandør for Samferdselsdepartementet.

Høyhastighetsveinettet

Disse medlemmer vil fremheve at motorveier knytter folk sammen og reduserer næringslivets avstandsulemper. En rekke land bygde derfor tidlig et nasjonalt motorveinett. Samtidig mener disse medlemmer at trafikksikkerhetsgevinsten knyttet til trygge firefeltsveier er meget stor. Det tok imidlertid svært lang tid før Norge skulle få noe som minnet om et nasjonalt motorveinett mellom de største byene. I 1962 la samferdselsminister Trygve Bratteli frem en motorveiplan om bygging av 785 kilometer firefelts motorvei i Sør-Norge innen 1980. Disse medlemmer viser til at planen imidlertid aldri ble gjennomført, og så sent som i 1990 hadde Norge bare 73 kilometer motorvei.

Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet var i en årrekke nærmest alene om å ville satse på et nasjonalt motorveinett med trygge firefeltsveier, og det store gjennomslaget kom først da Fremskrittspartiet gikk i regjering høsten 2013 etter at det kom inn i regjeringsplattformen fra Sundvolden at regjeringen skulle utarbeide en motorveiplan. Disse medlemmer vil bemerke at Sundvolden-plattformen ble fulgt opp, og regjeringsdeltakelsen i perioden 2013–2020 førte til en massiv økning i norsk veibygging. I perioden ble det åpnet så mye som 280 km firefelts riksvei. Den helhetlige motorveiplanen som var bebudet i Sundvolden-plattformen, inngikk som del av Nasjonal transportplan 2018–2029.

Disse medlemmer vil fremheve at når man skal utarbeide en helhetlig nasjonal motorveiplan, er man nødt til å gjøre klare prioriteringer der det er alternative ruter. I enkelte transportkorridorer er det åpenbart hvilke veier som skal være motorvei, og dette gjelder for eksempel strekningen E18/E39 Oslo–Kristiansand–Stavanger. I enkelte andre transportkorridorer finnes det flere alternative ruter, og dette gjelder for eksempel Oslo–Vestlandet og Oslo–Trondheim. I motorveiplanen Fremskrittspartiet la frem som del av NTP 2018–2029, valgte man E134 fremfor alternative veier mellom Oslo og Vestlandet, og E6 Oslo–Trondheim fremfor alternative veier mellom Oslo og Trondheim. Disse medlemmer vil bemerke at andre strekninger som dekker tilvarende behov som E16, rv. 7/52 og rv. 3 skal også videreutvikles, men ikke til høyhastighetsstandard. Til forskjell fra forrige NTP vil vi også prioritere trygg firefeltsvei på fjellovergangene slik at det blir en gjennomgående standard.

Disse medlemmer vil utvikle den særnorske standarden med 2/3-feltsveier som har lav kapasitet,

med etablering av en firefelts motorveiklasse med lave breddekrav. Videre mener disse medlemmer at man i utbygging av motorvei må legge realistiske trafikkprognoser til grunn. Det er all grunn til å tro at transporten med bil vil fortsette å øke, og derfor må dette også legges til grunn for utbyggingsplaner. Disse medlemmer mener at utbygging av sammenhengende standard er bra både for kapasitet og sikkerhet. Selv om deler av en viktig transportrute ikke har høyt nok trafikkgrunnlag for motorveiutbygging, skal ikke det være til hinder for utbygging av sammenhengende fullverdig motorvei. Disse medlemmer viser til at samfunnsøkonomisk lønnsomhet av veiutbygginger henger blant annet sammen med finansieringsform. Bruk av bompenger skyver trafikk over på alternative ruter og svekker bruken av den nye veien. Bruken av bompenger kan gjøre ellers nyttige investeringer ulønnsomme. Derfor sier vi nei til bruk av bompenger.

Disse medlemmer mener at trafikkprognosene for vekst tradisjonelt har lagt alt for lave ambisjoner til grunn for biltrafikken. Dette har medført feilinvesteringer der nye veier etter bare få år har sprengt kapasitet og man må gjøre nye utbygginger. Disse medlemmer vil at det nå legges realistiske trafikkprognoser til grunn for utbygging, og selv om deler av en transportkorridor inntil videre ikke oppfyller kravene til årsdøgnstrafikk, så skal ikke dette forhindre sammenhengende utbygging av høyhastighetsvei.

Disse medlemmer vil videre vise til at tradisjonelt har det meste av oppmerksomheten for områder med høyt trafikkgrunnlag vært å få etablert møtefri firefelts vei. Trafikkveksten tilsier at behovet på mange av de mest trafikkerte veiene tilsier at flere motorveier må utvides til 6-felt. Fremskrittspartiet mener at denne jobben skal iverksettes og at slike kapasitetsutvidelser ikke skal gå på bekostning av hastigheten på veiene.

Internasjonale forbindelser og korridorer

Disse medlemmer viser til at Norge ikke er en isolert øy i verden, men tvert imot inngår i et langt større transportnett som inkluderer store deler av verden. Samferdselsinvesteringer i både nære og fjerne land har stor påvirkning på transportstrømmene inn og ut av Norge, og Norge er som storeksportør av fersk sjømat særlig avhengig av å kunne få varene raskt frem til de store markedene.

Disse medlemmer mener at de viktigste forbindelseslinjene vi har på veisiden til det europeiske markedet som Svinesund, Ørje og Magnormoen, skal bygges ut til fullverdig flerfeltsstandard som sørger for effektiv varetransport.

Disse medlemmer viser til at Norge inngår i det transeuropeiske transportnettverket TEN-T – et EU-prosjekt igangsatt på 1980-tallet for å knytte landene sammen gjennom veier, jernbane, luftfart og sjø med

betydelig EU-støtte. Skandinavia er knyttet sammen gjennom en del av TEN-T som tidligere har blitt omtalt som «det nordiske triangelet» mellom de nordiske hovedstedene, men den delen av triangelet som gikk mellom Oslo og Stockholm, har nå blitt fjernet slik at vi sitter igjen med en nordisk V, Oslo–København–Stockholm. Mye av godstransporten til Norge fra andre kontinenter går via store havner som Nederland og Belgia, og deretter videre på vei eller tog. Disse medlemmer viser til at selv om Norge ikke er medlem av EU, er TEN-T viktig for Norge fordi strekningene som strekes opp, indikerer hvilke prosjekter utenfor våre grenser som vil kunne få EU-støtte.

(U1) Oslo–København–Tyskland

Disse medlemmer viser til at Norges desidert viktigste landbaserte internasjonale forbindelse er transportkorridoren som går fra Oslo til Svinesund og videre mot København og Tyskland, og halvparten av veitrafikken som krysser grensen, går over Svinesund. Korridoren er særlig viktig for tungtransporten, og dette er også den viktigste internasjonale transportkorridoren for jernbanen.

Viktigheten av denne internasjonale transportkorridoren betyr at investeringer i korridoren i våre naboland Sverige, Danmark og Tyskland vil kunne ha stor påvirkning på trafikkmengde og varestrømmer for Norges del. Siden dette er den eneste landbaserte strekningen der Norge inngår i TEN-T-nettet, må man også kunne forvente at EU-midler kan bli investert i utbedringer på strekningen.

VEI

Disse medlemmer viser til at det nå er sammenhengende motorvei fra Oslo til København, og denne veien har god standard. Disse medlemmer mener det imidlertid er gode muligheter for at trafikkevæksten fremover tilsier at veien bør oppgraderes til sammenhengende seksfeltsvei på norsk side.

Danmark har gitt klarsignal til byggingen av den 18 kilometer lange Femern Bælt-tunnelen med firefelts motorvei og dobbeltsporet jernbane til erstatning for fergeforbindelsen Rødbyhavn–Puttgarden. Denne utbyggingen kan gi noe økning i trafikken over Svinesund.

JERNBANE

Disse medlemmer viser til at det per i dag ikke er sammenhengende dobbeltsporet jernbane av høy kvalitet mellom Oslo og København via Gøteborg. Oslo–Halden inngår imidlertid i det norske intercity-triangelet med jernbanelinjer av høy standard, og på den svenske siden av grensen finnes det jernbanelinjer av tilsvarende kvalitet mellom Gøteborg og Malmö.

Disse medlemmer mener det er en målsetting å bygge en effektiv jernbanelinje mellom Oslo og København.

Jernbanestrekningen Svinesund–Gøteborg har foreløpig vært lavt prioritert av svenske myndigheter, og disse medlemmer mener det derfor vil kunne ta svært lang tid før man får fullverdig jernbane på hele strekket. Strekningen inngår imidlertid i TEN-T.

Utbygging av den 18 kilometer lange Femern Bælt-tunnelen mellom Danmark og Tyskland vil antakeligvis kunne medføre økt jernbanetrafikk også i Norge, men restkapasiteten i Norge er liten så lenge byggingen av Østfoldbanen pågår.

(U2) Havner og flyplasser

OSLO LUFTHAVN GARDERMOEN

Disse medlemmer viser til at Oslo Lufthavn Gardermoen er Norges største og viktigste flyplass, og forbindelser fra denne flyplassen regnes sammen med en del av havnene våre som en egen internasjonal transportkorridor. Denne flyplassen er ikke bare viktig for persontransporten, men er også viktig for flybåren varetransport.

Disse medlemmer vil legge til rette for videre vekst på Gardermoen i takt med økt flytransport og økt bruk av flyplassen til varetransport. Siden Avinor-systemet er selvfinansierende, er det viktigste man kan gjøre fra politisk hold, å ikke legge hindringer i veien, men derimot følge opp flyplassens behov gjennom nødvendige vedtak.

(U3) Jyllandskorridoren

Disse medlemmer mener at Jyllandskorridoren er en utenlandsforbindelse som ofte blir undervurdert i transportsammenheng. Det er per i dag fergeforbindelser fra både Larvik og Kristiansand til havnebyen Hirtshals, som med motorveitilknytning til E39 og E45 sørover gjør det mulig å kjøre til grensen mellom Danmark og Tyskland på 3,5 timer. Det er også ferge mellom Gøteborg og Fredrikshavn som muliggjør bruk av transportkorridoren fra store deler av Sverige.

Disse medlemmer mener at det takket være Fremskrittspartiet har blitt gjennomført betydelige oppgraderinger til motorveistandard på E18 mellom Kristiansand og Oslo, som bidrar til å gjøre korridoren konkurransedyktig, og det er viktig at tempoet på disse investeringene holdes oppe. Selv om det bygges et meget godt motorveinett på norsk side, har det i enkelte tilfeller vært dårlig planlegging knyttet til sammenkobling av havner og motorveinettet. Dette vil disse medlemmer ta tak i.

(U4) Oslo–St. Petersburg og videre østover

E18

Disse medlemmer mener at E18 er ikke bare en viktig vei i Norge, men knytter Norge til Stockholm, Helsingki og St. Petersburg. Fra St. Petersburg er det videre god veiforbindelse til Moskva og videre sørøstover. Disse medlemmer viser til at eventuelle investeringer øst for Norge, og da særlig i Sverige, vil kunne påvirke trafikken på norsk side.

Nordøstpassasjen

Disse medlemmer viser til at de aller fleste skip som seiler mellom Europa og Asia, går i dag enten via Suez-kanalen fra Middelhavet til Indiahavet, eller eventuelt hele veien rundt Afrikas sørspiss og Kapp det gode håp. Nordøstpassasjen, som er sjøveien mellom Europa og Asia langs Russlands nordkyst, er imidlertid i mange tilfeller vesentlig kortere. Det er for eksempel 37 pst. kortere for skip å seile via Nordøstpassasjen mellom Yokohama i Japan til Rotterdam i Nederland enn gjennom Suez-kanalen. Disse medlemmer viser til at trafikken gjennom denne ruten imidlertid hittil har vært liten grunnet dårlig infrastruktur, sjøis mesteparten av året og krav til isbryter som følgebåt. Det er imidlertid forventet at Nordøstpassasjen i fremtiden vil være isfri større deler av året, og det spekuleres også i om man på lang sikt vil kunne bruke en transpolar sjørute over Nordpolen som er enda kortere enn Nordøstpassasjen.

Disse medlemmer mener at Norge er i en unik posisjon til å kunne ha glede av større trafikk gjennom Nordøstpassasjen, og det er fra Kirkenes omtrent like kort til Behringstredet som til Middelhavet. Dette gjør at Norge er det landet i Vest-Europa som er nærmest Kina, noe som gir oss store muligheter som transittland for godstransport.

Disse medlemmer viser til at det har vært stor interesse knyttet til jernbaneforbindelser i Nord-Norge, og særlig den delen av Nord-Norge med havnemuligheter nærmest Nordøstpassasjen. Disse medlemmer viser til at i 2010 fremmet Fremskrittspartiet representantforslaget Dokument 8:66 S (2009–2010) om utredning om jernbaneforbindelse fra Sør-Varanger/Kirkenes til det russiske jernbanenettet. Senere har det vært betydelig interesse knyttet til å koble isfrie havner i Nord-Norge sammen med Rovaniemi/Finland og Sentral-Europa gjennom en tunnel mellom Helsingfors og Tallinn, blant annet gjennom møter mellom Fremskrittspartiets daværende samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen og den finske transportministeren Anne Berner.

Disse medlemmer mener at Norge må ha en positiv grunnholdning til både økt trafikk gjennom Nordøstpassasjen, en positiv grunnholdning til ulike initiativer som handler om å knytte isfrie havner i Nord-

Norge til godstransport på det europeiske jernbanenettet, og en positiv grunnholdning til opprustning av havner som kan brukes til slik godstransport. Disse medlemmer mener det imidlertid ikke er gitt at staten skal bruke penger på slike prosjekter, men derimot gjøre jobben knyttet til reguleringer og lignende.

Veiklasser, standard og fartsgrenser

Disse medlemmer mener at når man bygger nye veier, er det fordi enklere transport, redusert reisetid, mer forutsigbar reisetid og større arbeidsmarkedsregioner gir både enkeltpersoner og norske arbeidsplasser store gevinster. Når ulike prosjekter skal veies opp imot hverandre, er det derfor viktig at man på forhånd har designet prosjektene slik at den samfunnsøkonomiske gevinsten i hvert enkelt prosjekt blir størst mulig. Derfor mener disse medlemmer det blant annet er viktig at bompenger som finansieringsform avvises. Disse medlemmer viser til at Statens vegvesen utarbeider norske veistandarder, og disse er langt strengere enn hos nabolandene våre, noe som er kostnadsdrivende og som kan medvirke til at gode veinprosjekter gjøres ulønnsomme. Vanlig praksis er at det dispenseres fra mange krav etter tidkrevende byråkratiske prosesser. Disse medlemmer vil ha slutt på denne typen forvaltning og mener at det skal etableres veinormaler som er på linje med våre naboland som gir grunnlag for effektiv sammenhengende utbygging og mer vei for pengene. Disse medlemmer mener at enklere veinormaler vil gjøre at utbyggingsprosessene kan startes raskere og at man slipper å bruke tid og krefter på intern brevskriving.

Fartsgrenser og samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Disse medlemmer viser til at høyere fartsgrenser gir kortere reisetid i analysene for samfunnsøkonomisk lønnsomhet, og det betyr at det kan være mer lønnsomt for samfunnet å bygge nye dyre motorveier med fartsgrense 130 km/t istedenfor å bygge nye dårligere veier med lavere fartsgrense.

Den samfunnsøkonomiske lønnsomheten av eksisterende veier kan økes gjennom å øke fartsgrensene, og dette kan ofte være mulig med relativt små investeringer i for eksempel forlengelse av eksisterende akselerasjonsfelt.

Disse medlemmer mener at fartsgrensene skal økes betydelig på hovedveinettet slik at vi kommer på linje med våre naboland.

Når kjøreforholdene er vanskelige som ved tåke, glatt veibane og plutselig kø kan det brukes variable fartsgrenser og elektroniske varslingskilt.

Rimelige og effektive løsninger

Det finnes dessverre mange eksempler i Norge på at veinprosjekter inneholder unødvendig dyre løsninger

som svekker den samfunnsøkonomiske lønnsomheten. Disse medlemmer mener at det er flere grunner til at det blir slik, som landskapsarkitektoniske utforminger, arkeologiske utgravinger samt tilpasning til bier, frosker og plassbygde viltunderganger. Siden samfunnsøkonomisk lønnsomhet handler om å få mest mulig nytte per investerte krone, fører unødvendig dyre løsninger til at lønnsomheten blir lavere. Disse medlemmer mener at det er viktig at staten ikke legger føringer som drar opp kostnadene.

2/3-felts vs. firefeltsvei

Disse medlemmer viser til at det i Norge i mange år ble bygd nye veier som hadde for lav veistandard, særlig 2/3-felts løsninger på mange hovedveier. Disse medlemmer vil fremheve at Fremskrittspartiet i en årrekke påpekte at det var galt å bygge underdimensjonerte veier når man først skal investere i nye prosjekter. Disse medlemmer vil i denne sammenheng vise til at flere 2/3-felts veier de siste årene har blitt erstattet av trygge firefeltsveier som har vesentlig større kapasitet, av typen full firefelts eller smal firefelts. Prisforskjellen mellom 2/3-felts og firefelts er de fleste steder minimal, og flertallet i Stortingets transport- og kommunikasjonskomité sluttet seg til følgende merknad i Innst. 272 S (2019–2020):

«Et tredje flertall, komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Venstre, er av den oppfatning at transportløsningene må dimensjoneres ut fra behovet. Det er ikke god samfunnsøkonomi å bygge veier som er underdimensjonert, der det etter få år må iverksettes nye tiltak. Det finnes flere eksempler på veiprosjekter som har blitt bygd med 2/3-felt, som kort tid etter ferdigstilling har måttet omgjøres til firefelts veier for å håndtere kapasitetsbehovet. Det har ført til unødvendige ulemper for de reisende og unødvendig økte kostnader for staten.

Dette flertallet gjør også oppmerksom på at Statens vegvesen har utredet smal firefelts vei som et alternativ til 2/3-felts veier, og flertallet er positive til at det bør etableres som en egen standard i veinormalene. Det er dette flertallets syn at forventet langsiktig utvikling og behov i trafikken legges til grunn når veiene skal dimensjoneres, og det forutsettes selvfølgelig at trafikksikkerheten ivaretas, og at samfunnsnyttene i prosjektene bedres. Dette flertallets tilnærming bygger på at veiene må dimensjoneres ut fra et langsiktig behov.»

Disse medlemmer mener at man alltid bør ta høyde for fremtidig trafikkvekst når man bygger nye veier, fordi det er rimeligere å gjøre jobben riktig første gangen enn å jevnlig bygge ny vei etter hvert som trafikken tar seg opp.

Modulvogntog

Disse medlemmer mener at store modulvogntog på 25,25 meter gjør tungtransporten på vei mer effektiv, mer miljøvennlig og reduserer antall vogntog på

vei. Slike vogntog var lenge forbudt å bruke, men det ble gradvis åpnet opp for bruk på utvalgte strekninger. Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet i regjering fikk gjennomslag for at alle nye nasjonale hovedveier skal dimensjoneres slik at de er fremkommelige for modulvogntog, og dette står nå i Statens vegvesens reviderte håndbok N100 om vei- og gateutforming. Disse medlemmer mener videre det er viktig å legge opp til økning i tillatt totalvekt for tungbil i pakt med den tekniske utviklingen og på linje med hva som gjøres i nabolandene våre. Dette er nødvendig skal den norske transportnæringen være konkurransedyktig. Disse medlemmer mener det derfor blir viktig å forberede en rekke veistrekninger for kjøretøy med høyere vekt på både riks- og fylkesveinett. Særlig er det mange broer som har behov for forsterkning, skal det legges til rette for tyngre kjøretøy. I denne sammenheng vil disse medlemmer vise til forslag om å føre alle veier som i forvaltningsreformen ble overført fra riksvei til fylkesvei, tilbake til riksvei.

Vedlikehold og trygghet

VEDLIKEHOLDSETTERSLEP OG RASSIKRING

Disse medlemmer vil fremheve at det skal bygges mer vei, og kapasiteten på dagens veinett skal økes for å oppnå bedre fremkommelighet og sikkerhet. Staten skal ha ansvaret for en forsvarlig veiutbygging i landet og skal ikke skyve det finansielle ansvaret over på bilistene. Disse medlemmer mener det ikke skal kreves inn bompenger, veipricing eller annen brukerbetaling for bruk av det offentlige veinettet.

Disse medlemmer vil fremheve at veinettet er selve fundamentet for at folk og gods kommer seg trygt og effektivt frem. I tillegg til mesteparten av innenlandsk godstransport går hele 88 pst. av all persontransport på vei.

Disse medlemmer viser til at det per i dag er ett stort vedlikeholdsetterslep på norske veier. Dette gjelder alle kategorier vei, både riks- og fylkesveier samt veier i kommunale porteføljer. Over tid har skiftende regjeringer ikke prioritert vedlikehold av etablerte veier, og et etterslep av store dimensjoner har fått vokse frem. Disse medlemmer mener dårlig veikvalitet skaper de største sikkerhetsutfordringene for veitrafikken.

Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet i regjering satte søkelys på det omfattende vedlikeholdsetterslepet og startet arbeidet med å hente dette inn. Vedlikeholdsetterslepet på riksveiene ble redusert i hvert av regjeringsårene.

Disse medlemmer mener at staten har det overordnede ansvaret for transportsikkerheten i landet og har følgelig et overordnet ansvar for at veinettet holder en forsvarlig standard. Dette gjelder alle veikategorier, og først og fremst riksveiene. Staten skal styrke bevilgningene til vedlikehold av riksveinettet og planlegge

for innhenting av vedlikeholdsetterslepet. Manglende vedlikehold av offentlige veier utgjør etter disse medlemmers oppfatning også en risiko for kjøretøyene som benytter veiene. Statens Vegvesen er som forvalter av statens ansvar for veiene fritatt for erstatningsplikt for mangelfull veikvalitet. Disse medlemmer mener at for fremtiden må Statens vegvesen ansvarliggjøres for skader som påføres kjøretøy som følge av manglende vedlikehold, dårlig veikvalitet eller mangelfull merking.

Vegtilsynet er Samferdselsdepartementets fagenhet som fører tilsyn med krav til trafikksikkerhet på riksveiene. Det utgjør per i dag om lag 10 pst. av det offentlige veinettet i Norge. Tilsynets fagkompetanse gjør det spesielt egnet til å følge opp de påpekninger det gjør når det kommer til trafikksikkerheten på veinettet.

Disse medlemmer mener at Vegtilsynet burde få en utvidet oppgaveportefølje slik at det også fører tilsyn med fylkesveier, i tillegg til riksveier og andre sentrale veier i landet. Trygghet og trafikksikkerhet er svært viktig, og det offentlige veinettet i landet har et klart behov for nøyere tilsyn. Tilstanden på veiene og vedlikeholdsbehovet er naturlig at blir fulgt opp i Vegtilsynets tilsynsvirksomhet.

Disse medlemmer vil fremheve at også for kommunenes del av veinettet er vedlikeholdsetterslepet betydelig. Beregninger fra 2018 viste at et utvalg på 10 kommuner inkludert Oslo hadde et totalt vedlikeholdsetterslep på vei på 6,49 mrd. kroner. Disse medlemmer mener dette tydeliggjør forsømmelsen av vedlikehold og behovet for at ansvarlige kommuner selv snur slik at de igjen vil prioritere vei.

Kommunenes frie inntekter har de siste årene blitt styrket betydelig. Disse medlemmer mener at det må forventes at kommunene selv prioriterer veiformål i sine budsjetter.

Disse medlemmer mener at det er et stort behov for rassikring av både riks- og fylkesveinettet. Skal det gjennomføres en helhetlig rassikring av riks- og fylkesveier, kan behovet være så stort som 70 mrd. kroner. Disse medlemmer vil fremheve at dette er en utfordring i store deler av landet, og mange mennesker ferdes daglig på strekninger med rasfare som skaper både frykt og usikkerhet. Finansieringstakten i NTP hittil av ras- og skredsikring er for lav i forhold til det store behovet. Disse medlemmer vil prioritere nedbygging av etterslepet på behovet for rassikring av vei. Det må videre komme på plass behovsrapporter for skredsikring hvert 4. år for både riks- og fylkesveg.

DAGENS FYLKESVEINETT

Disse medlemmer viser til at fylkeskommunene i dag har ansvaret for det omfattende fylkesveinettet som utgjør en svært viktig del av samferdselsinfrastrukturen. Det er om lag 44 600 km med fylkesveier over hele

landet, dette utgjør rett i overkant av halvparten av all offentlig vei i Norge.

Med forvaltningsreformen ble det fra 2010 overført om lag 17 200 km med riksvei til fylkene. Veiene ble omklassifisert til fylkesveier, og fylkeskommunene fikk ansvaret for drift og vedlikehold. Disse medlemmer mener at fylkeskommunene over tid har slitt med et stort vedlikeholdsetterslep på veiene, og tillegget av nye kilometer har ikke blitt fulgt av økt satsing fra de ansvarlige fylkeskommunene.

Disse medlemmer mener derfor at veier som ble omgjort til fylkesveier med forvaltningsreformen, skal tilbakeføres som riksveier, og vil sette av betydelige ressurser for å oppgradere disse veiene i forbindelse med tilbakeføringen. Det finnes i dag flere viktige eksportveier rundt om i Norge som er klassifisert som fylkesveg. Disse medlemmer mener at viktige eksportveier og andre veier med høy trafikkbelastning med mye tungtrafikk bør være et statlig ansvar og klassifiseres som riksvei.

Disse medlemmer viser til at etterslepet på fylkesveinettet kan være så mye som 90 mrd. kroner. Underfinansieringen på drift og vedlikehold av fylkesveinettet er på om lag 2,4 mrd. kroner årlig. Det er avgjørende at ansvaret for drift og vedlikehold blir ivaretatt av veieier, det burde derfor også stilles krav til dette.

Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet i regjering satte søkelys på det store vedlikeholdsetterslepet i veisektoren og startet arbeidet med å bygge dette ned, dette gjaldt også for fylkesveiene.

Staten er med på å ta det finansielle ansvaret for fylkesveiene gjennom de årlige overføringene til fylkeskommunene over statsbudsjettet. Disse medlemmer forventer at fylkeskommunene følger opp sitt ansvar som veieier og sørger for tilstrekkelig vedlikehold av eget veinett.

Trygghet, samfunnssikkerhet og beredskap

Staten har det overordnede ansvaret for trygghet, samfunnssikkerhet og beredskap. Disse medlemmer mener staten skal ha større del av finansieringsansvaret for myndighetspålagte tiltak knyttet til sikkerhet og beredskap.

Stortingsflertallet har lagt en kurs for å få flest mulig kjøretøy over på elmotor i tiårene som kommer. Dette gir en spesiell utfordring på samfunnsnivå når belastningen for strømnettet tas med i beregningen. Disse medlemmer viser til at man allerede har sett i flere av landets hyttekommuner at det må innføres restriksjoner for når på døgnet elbiler kan lades ved storinnrykk av elbilkjørende hytteiere.

Disse medlemmer mener at skal enda større deler av bilparken og deler av nyttetransporten i Norge over på ladbare elmotorer, vil det bety en stor påkjenning på det eksisterende elektrisitetsnettet i landet, og i

svært mange områder vil det mest sannsynlig måtte bygges betydelig ut. Dette utgjør ikke bare en stor samfunnskostnad, men utgjør samtidig også en sårbarhet.

Skal transportsektoren gjøre seg avhengig av kun elektrisitet som drivstoff, mener disse medlemmer at det vil gjøre hele transportsektoren utsatt og kan skape betydelige problemer for samfunnets infrastruktur i krisetider. Av blant annet beredskapshensyn er det viktig at flere energiformer fortsetter å være alternativer i praktisk bruk. Disse medlemmer mener at arbeidet med hydrogen som et reelt og bredt drivstoffalternativ må fortsette, samtidig som tradisjonelle bensin- og dieselmotorer kan fortsette å bruke veinettet.

Når en stadig større andel av bilparken blir elbiler, er det viktig at det er brukervennlig ladeinfrastruktur over hele landet. For områder med mindre kommersiell interesse mener disse medlemmer at staten skal bidra til å utvikle ladekapasitet også av beredskapsgrunner.

Disse medlemmer mener at koronapandemien i 2020 tydeliggjorde en annen stor sårbarhet ved det moderne transportsystemet. Over hele landet og spesielt i byområdene er folk daglig avhengig av kollektivtransport. I en smitteutsatt situasjon er det spesielt viktig at man unngår ansamlinger av mange mennesker på samme sted. Kollektivtransporten viste seg raskt å være et av de mest utsatte enkeltobjektene under et smitteutbrudd. Disse medlemmer vil bemerke at vi opplevde at den transportformen det satses på i byområder som den primære transportform, falt bort som reelt transportalternativ grunnet smittefaren.

Når kollektivtransport faller bort som alternativ, vil ikke transportbehovet forsvinne. Disse medlemmer mener det er viktig at samfunnet har gode alternativer som raskt kan tas i bruk som erstatning. Koronautbruddet gjorde det tydelig at privatbilen var svært nyttig som et alternativ, i tillegg til nytten den allerede har for folk i både distrikter og byområder. Pandemien i 2020 påvirket også godstransporten, særlig på tvers av landegrensene.

Disse medlemmer mener derfor at det for fremtiden skal legges planer og etableres beredskap som kan hindre en stans i transporten og flyten av gods.

Grenseoverskridende kriminalitet med utgangspunkt i transportbransjen er etter disse medlemmers oppfatning et økende problem. Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet i sin regjeringstid tok viktige initiativ for å styrke den tekniske kontrollen med utenlandske tungbiler på norske veier. Det er imidlertid mange sider ved grenseoverskridende transport som ikke fanges opp gjennom teknisk kontroll. Derfor mener disse medlemmer at det må etableres et eget transportpoliti som kan føre kontroll med kjøretøyene, men som samtidig kan ta tak i deler av kriminalitetsbildet rundt grenseoverskridende transport. Dette kan gjøres

ved at man omdisponerer ressurser allerede øremerket til veitrafikk og prioriterer dette til tungbil og transportkriminalitet over landegrensene.

En viktig del av infrastrukturen i samfunnet er bredbånd som bygges ut for det meste i privat regi. Disse medlemmer mener det er et offentlig ansvar at grunnleggende infrastruktur er på plass i hele landet, og derfor må det offentlige bidra mer til å bygge ut bredbåndskapasitet der det ikke er kommersiell interesse, og langs vei- og banestrekninger.

Disse medlemmer mener det er et statlig ansvar å sikre utbygging og finansiering av god infrastruktur i Norge, dette må også gjelde mobil- og internettdekning langs riksveiene. Det forventes i dag at det er slik dekning der folk ferdes, og mange er avhengig av det i forbindelse med jobbspending. Derfor mener disse medlemmer det er naturlig at staten gjennom sitt ansvar for riksveiutbygginger tar inn krav til mobil- og internettdekning i alle utbyggingskontrakter. Disse medlemmer mener at både Nye Veier og Statens vegvesen må stille krav om full mobil- og internettdekning i utbyggingskontrakter for alle riksveiprosjekter. Slik sikres det at det sammen med ferdig utbygde veier også er god mobil- og internettdekning.

Trafikksikkerhet

Disse medlemmer mener at trafikksikkerhetsarbeidet for fremtiden først og fremst må innrettes mot veikapasitet og veikvalitet. Veiens kvalitet har den største betydningen for sikkerheten. Veier må dimensjoneres etter trafikkgrunnlag og bygge på et utgangspunkt om trafikkvekst. Møtefrie veier, god merking og skikkelig vedlikehold er etter disse medlemmers oppfatning de viktigste grepene for å unngå møte- og utforkjøringsulykker. I tillegg til dette er modernisering av bilparken med ny teknologi av betydning, med vridningen i nybilsalget i retning av større biler med bedre sikkerhet. Disse medlemmer mener at i for lang tid har trafikksikkerhetsarbeidet vært knyttet til moralisering over bilistene, regulering og kontroll. Statens vegvesen, Trygg Trafikk og TØI har i for lang tid hatt definisjonsmakten i sektoren og fremhever sine egne byråkratiske prosesser som avgjørende for sikkerheten på veiene.

Disse medlemmer mener at et eksempel på dette er innføringen av den kontroversielle kontrollformen S-ATK der alle bilister filmes. Kontrollformen skaper et kunstig trafikkbilde og skaper særlig problemer for tungbiltrafikken. Disse medlemmer viser til at effektene på trafikksikkerheten av S-ATK er svake og at dette er en dårlig bruk av ressurser knyttet til trafikksikkerhet. Disse medlemmer vil avvikle S-ATK og vil at trafikksikkerhetsressursene skal brukes på grep som gir dokumenterbar effekt, og dette er først og fremst knyttet til kvaliteten på veien.

For at vi skal ferdes trygt, mener disse medlemmer at det også er viktig med god kjøreopplæring. Det stilles i dag mange krav til opplæringen av nye sjåførere. Både erfaring og gode holdninger er viktig for nye sjåførere slippes ut i trafikken på egen hånd.

For å styrke trafikksikkerheten mener disse medlemmer at høyhastighetsveinettet bør bygges ut som trygg møtefri firefeltsvei med full standard. Det skal videre sørges for mer firefelts vei også på strekninger med et lavere trafikkgrunnlag til erstatning for den særnorske løsningen med 2/3-feltsvei. Dette er en veistandard som er problematisk, da det skapes køutfordringer og et uryddig trafikkbilde på de deler av strekningen med flere felt ved høy trafikk.

Vedlikeholdsetterslepet i veisektoren må reduseres skal vi få veier med gode sikkerhetsegenskaper.

Fremskrittspartiet vil fjerne engangsavgiften ved nybilkjøp, som gjør at flere vil få anledning til å velge en trafikksikker bil. Disse medlemmer vil ha slutt på skatt på trafikksikkerhet når vektavgiften på person- og varebiler avvikles.

Disse medlemmer mener at fartsgrensene må bringes i pakt med veienes standard og på linje med våre naboland. Dette vil øke forståelsen og respekten for de grensene som settes. Disse medlemmer viser til at under halvparten av oss holder i dag fartsgrensene. Dette er et systemproblem og skyldes at over tid har veimyndighetene brukt fartsgrensesystemet politisk for å presse farten ned. Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet i regjering sørget for at høyeste tillatte fartsgrense ble økt til 110 km/t. Dette har medført at flere nå holder fartsgrensen på motorveien samtidig som ulykkestallene fortsetter å gå ned.

Disse medlemmer viser til at stadig flere får anledning til å skaffe seg motorsykkel, og dette er en god utvikling der Fremskrittspartiet har bidratt med redusert avgiftsnivå som gjør MC oppnåelig for flere. Det er få ulykker med MC i forhold til den store utviklingen som har vært i antall sykler på veiene, men det er grunn til å ha ekstra oppmerksomhet rundt grep på veiene som bidrar til bedre sikkerhet for MC. I denne sammenheng vil disse medlemmer fremheve godt vedlikehold av veidekket, som er viktig for alle, men spesielt viktig for MC. Videre må det satses på bruk av tilpasset autovern som kan forhindre utforkjøring.

Samferdselsnettet i byområder

Disse medlemmer mener at transportløsningene for landets største byer – Oslo, Stavanger, Bergen og Trondheim – er avgjørende for hele landets transportnett og derved for verdiskaping over hele landet. Det er et stort behov for modernisering av transportnettet rundt og inn til storbyene. Dette gjelder både for persontransport og godstransport samt vei- og jernbaneløst. Det er i tillegg behov for å utvikle gode transport-

knutepunkt nettopp i storbyene; knutepunkt der flere transportformer kobles direkte sammen. Disse medlemmer mener at staten årlig bør kjøpe kollektivtransporttjenester i alle disse storbyene for å modernisere og effektivisere persontransporten.

Infrastrukturutviklingen for de større byområdene er i dag organisert gjennom bypakker og bymiljøavtaler. Dette er avtaler som bygger på premisser om at det er bilistene som skal finansiere utbyggingen gjennom bompenger, samtidig som bilen som transportmiddel skal motarbeides.

Disse medlemmer vil avvikle disse avtalene. Bilen skal være en integrert del av byenes infrastruktur, og befolkningen skal fritt kunne velge bil som transportmiddel i både by og bygd. Utslippene fra bilparken fases gradvis ut, og det er ingen grunn til at biltrafikken ikke skal øke i takt med økt aktivitet ellers.

Utfordringen med bruk av kollektivtransport er at man gjerne må kombinere flere delreiser for å komme seg dit man ønsker. Disse medlemmer viser til at dette ofte er upraktisk og gjør at mange velger bort kollektivtransport for lengre reiser. Den tekniske utviklingen gjør at det blir mange flere muligheter for kombinert mobilitet der eksempelvis reiser med tog kan kombineres enklere med andre transportformer i byområdet. Disse medlemmer viser til at dette er en utvikling som drives frem i privat sektor og der det offentliges viktigste rolle blir å legge til rette areal og sørge for å rydde opp i utdatert og formyndersk regelverk. Disse medlemmer vil fremheve at et viktig grep er å sørge for nok areal for parkering i tilknytning til togstasjoner, men også i bykjernene som legger til rette for de nye mobilitetsløsningene.

Disse medlemmer mener at staten har et særlig ansvar for å finansiere moderniseringen av transportnettet i de største byene. Det haster med å gjennomføre nødvendig utbygging av veier og jernbane og sørge for at havn, flyplass, jernbane og vei kobles mest mulig direkte til hverandre. Disse medlemmer mener at det er feil at denne nødvendige moderniseringen i dag base- res på bompengefinansiering. Det kan ikke lengre være bilisten som skal finansiere andre trafikanter transporthverdag. Det må bli en slutt på at bompenger i byområder kan brukes på annet enn utbedring av veikapasitet. Disse medlemmer mener at dagens bompengeregulering skal avvikles.

Disse medlemmer mener at vegloven skal endres slik at inntekter fra bompenger ikke kan benyttes til sykkelveier, kollektivtrafikk, byutvikling og annet som ikke er direkte relatert til vei. Det er naturlig at de som betaler, skal ha direkte nytte av tiltaket de betaler for, samtidig som endringen vil redusere insentivet lokale myndigheter har til å sette opp bompengeringer som finansieringskilde for annet enn vei.

Disse medlemmer mener at det som en erstatning for dagens avtaler og pakker skal opprettes nye tilskuddsordninger med statlige midler til kollektivtrafikk som forutsetter at fylkeskommunene/kommunene ikke benytter inntekter fra bompenger i den lokale delen av finansieringen. Dette skal gjelde både investering og drift.

Disse medlemmer mener det er nødvendig med et godt kollektivtilbud, særlig i de større byene, og at staten har et ansvar for kjøp av kollektivtransporttjenester. Kollektivtrafikk er den mest sentrale delen av transporttilbudet innad i våre større byområder. Det er imidlertid slik at for veldig mange også i byene er bilen det grunnleggende transportmiddelet, og disse medlemmer mener det er en feil utvikling at disse også skal ha det finansielle ansvaret for de kollektivreisendes transporthverdag.

Disse medlemmer mener det er ønskelig med en overordnet planlegging av kollektivtransporten som ser ut over det enkelte fylket. Dette burde foregå som et samarbeid mellom fylkeskommunene/kommunene i en region, og staten. Prisbildet på kollektivtjenester fremstår i dag tilfeldig, og især gjelder dette om man skal krysse fylkesgrenser og faller utenfor etablerte takst-samarbeid.

Kvantitative begrensninger og prisnivået i kollektivtrafikken må fastsettes av markedet. Disse medlemmer mener at omfanget av subsidier og overføringer må reduseres, blant annet gjennom bruk av konkurranse. Det er også viktig å arbeide for ordninger som gir større bruk av hydrogen, andre typer gass og annen energiteknologi for kollektivtransport, spesielt i byene.

Disse medlemmer vil også bygge ut mer sykkelvei, men da spesielt knyttet til skoleveier for å bedre trafiksikkerheten. Sykkelveier må bygges ut etter standarder som er sammenliknbare med nabolandene våre, slik at det blir mer sykkelvei for midlene som investeres enn hva som er tilfellet i dag. Disse medlemmer mener at enklere standarder for blant annet gang- og sykkelveier vil frigjøre ressurser som kan brukes på veinettet ellers for å bedre veikvalitet og hente inn vedlikeholdsetterslep.

MC har en viktig rolle i bytransporten

Disse medlemmer mener det er på tide å etablere MC som en viktig integrert del av transportinfrastrukturen i byområder. MC er effektivt, tar liten plass på veien og krever lite parkeringsareal. MC er også praktisk og smidig som fremkomstmiddel der det ellers er mye trafikk.

Disse medlemmer mener at MC i dag er en glemt mulighet i byinfrastrukturen der all oppmerksomhet rettes mot tradisjonell sykkel og kollektivtrafikk. MC er også på lik linje med personbilen et smitte-

fritt transportalternativ, som er et viktig perspektiv for bytransporten og av beredskapsgrunner.

Disse medlemmer vil legge til rette for mer bruk av MC i byområdene. For å få til dette må det tilrettelegges for egne parkeringsplasser og en definert plass i trafikkbildet. Disse medlemmer ønsker at flere skal få anledning til å skaffe seg MC, og vil derfor redusere engangsavgift og gi folk med førerrett til bil også retten til å kjøre lett MC med et enkelt tilleggskurs. I tillegg til dette vil disse medlemmer øke tillatt hastighet på moped og vil innføre ny førerkortklasse og høyere fart for ATV.

Samferdselsnettet i fjordområder og ferger

Disse medlemmer mener hoveddelen av transporten er og vil i fremtiden også være bilbasert. Fergedrift er en naturlig del av det offentlige veinettet og følger et offentlig ansvar. Imidlertid bør private fergeselskaper stå for selve driften etter anbudsprinsippet. Det burde være full konkurranse om fergedrift.

Disse medlemmer mener at riksveifergene utgjør en integrert del av det nasjonale riksveinettet, og i mange distrikter en avgjørende faktor for samferdselen generelt og for næringslivets transport og transportkostnader spesielt.

Disse medlemmer mener at ordningen med fergeavløsningsmidler skal utvides fra 40 til 50 år slik at flere av dagens fergesamband kan erstattes med broløsninger.

Alternativ til ferge for fjordkrysninger er under planlegging mange steder. Disse medlemmer mener at slike fjordkrysninger for fremtiden bør legges opp med broalternativer og ikke undersjøiske tunneler. Disse medlemmer mener slike tunneler har betydelige usikkerhetsmomenter ved seg når det gjelder sikkerhet, og store vedlikeholdskostnader over tid, og for tungtrafikken utgjør de en betydelig utfordring i praktisk bruk.

Disse medlemmer mener det må være samsvar mellom hvilke standardkrav staten setter som vilkår for fergedrift og midlene som bevilges til driften av fergesamband. Disse medlemmer mener at fergestrekningen er en del av veien og at ferger på både riks- og fylkesveier skal være gratis.

Hurtigbåter er mange steder i landet avgjørende for kollektivtrafikken, og dette tilsier at hurtigbåter må likebehandles med annen kollektivtransport når det gjelder fordeling av kollektivmidler.

Jernbanen og fordeling person- og godstrafikk

Disse medlemmer mener at jernbanen skal utvikles til å bli et bedre alternativ for persontransport i befolkningstette områder, og til godstransport over lange avstander.

Kollektivt transporttilbud skal utføres av private bedrifter gjennom sunn konkurranse mellom transport-selskapene og reelle priser. Der det ut fra samfunns-
messige årsaker er viktig å opprettholde ruter som ikke er lønnsomme etter markedsøkonomiske prinsipper, men disse medlemmer at strekningene alltid bør legges ut på anbud. Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet har bidratt til at flere persontogstrekninger nå er åpne for konkurranse om å levere det beste tilbudet til togkundene. Det er grunn til å anta at bruk av konkurranse på flere persontogstrekninger over en tiårsperiode vil spare staten for om lag 12 mrd. kroner.

Disse medlemmer viser til at det over tid er god erfaring med bruk av konkurranse på Gjøvikbanen. Godstrafikken på bane har i lengre tid vært åpen for at flere aktører kan utvikle et transporttilbud.

Disse medlemmer vil ikke prioritere høyhastighetstog, men heller ha et høyhastighetsveinett som kan dekke en større del av transportbehovet for hele landet. Disse medlemmer stiller seg imidlertid positive til eventuelle forslag om privatfinansiert utbygging av høyhastighetsbane i Norge.

Disse medlemmer vil imidlertid ha høyere fart på det ordinære jernbanenettet, og for å sørge for dette vil vi ha fortgang i utbyggingen av intercity-nettverket inkludert Ringeriksbanen. På de lengre jernbanestrekningene vil disse medlemmer prioritere utbygging av kryssningsspor som både vil øke kapasiteten og bidra til høyere fart på strekningene.

Disse medlemmer viser til at Jernbanereformen har bidratt til å klargjøre ansvarsforholdene i togsektoren og legger bedre til rette for at flere aktører kan få være med å gjøre jernbanene i Norge til et enda mer attraktivt tilbud for de reisende. Imidlertid viser det seg at mange jernbaneprosjekter tar både mye lengre tid å utbygge og bli langt dyrere enn det som har vært forutsatt. Disse medlemmer vil ta med oss tenkningen fra veisektoren med veiselskapet over til jernbane. Konkurransen om utbygging av jernbanestrekninger vil kunne gi oss både raskere gjennomføring og mer bane for pengene. Disse medlemmer mener at Nye Veier AS også skal få anledning til å bygge ut og drifte jernbanestrekninger. Videre mener disse medlemmer at Bane NOR også for en rekke jernbaneprosjekter skal få muligheten til porteføljestyring på lik linje med veisel-skapet.

Disse medlemmer vil legge bedre til rette for historiske jernbaner, gamle tog og jernbanemuseet som tar vare på en viktig del av vår kulturhistorie.

Disse medlemmer mener at det er behov for å utvikle terminaler for jernbanebasert godstransport i Trondheim, Stavanger og Bergen, og at disse må integre-res bedre med andre transportformer skal gods på bane bli et attraktivt alternativ. Disse medlemmer mener at godsterminalen for Oslo-området som i dag er Alna-

bru, burde flyttes sør for Oslo. Dette vil være et mer ef-fektivt alternativ for godstransporten og frigjøre viktige arealer i Oslo.

Kollektivtrafikk

Disse medlemmer mener at ansvaret for utvikling og drift av kollektivtransporten er delt mellom for-valtningsnivåene, og i de store byene er deler av finansi-eringen også overlatt til bilistene gjennom bompenge-ordningen.

Disse medlemmer mener at organisering og fi-nansiering av grunnleggende kollektivtransport skal være et statlig ansvar og at det ikke skal være adgang til å bruke bilistenes penger til drift av kollektivtjenester.

Kollektivtrafikk er spesielt viktig i byområdene, men også et godt supplement til bilbaserte transport-system i resten av landet.

Ensidig satsing på kollektivbasert transportsystem i byene skaper problemer for beredskap og i krisesitua-sjoner. Disse medlemmer viser til at pandemiperi-oden har vist oss at kollektivtrafikk utgjør en betydelig smitterisiko og at bytransport må baseres på flere typer transportmidler. Disse medlemmer mener at bilen skal være et transportmiddel for hele landet, både by og land.

Buss er en effektiv og miljøvennlig form for kollek-tivtransport. Ekspressbusser har et rekordlavt energifor-bruk per personkilometer, og er faktisk mer miljøvenn-lige enn elektriske tog når man tar høyde for indirekte energiforbruk og energitap i kraftproduksjonen. Disse medlemmer vil videre fremheve at ekspressbusser har en bedre flatedekning med flere stoppesteder sam-menlignet med tog.

Drosjen er et viktig supplement til kollektivtrafik-ken. Drosjene har en spesielt viktig rolle innenfor syke-transport, TT-reiser og tilknytnings- og bestillingstra-fikk til og fra kollektivtransporten i distriktene. Det er viktig at drosje er med i helhetsvurderingen i utviklings-prosjekter for kollektivtransport i distriktene. Disse medlemmer vil fremheve at drosjenæringen er et ek-sempel på et monopol vi har fått brutt opp den tiden vi satt i regjering. Næringen kan nå i større grad tilpasse seg markedets behov, og det blir enklere for flere å eta-blere seg i næringen. Disse medlemmer mener at endring i regelverket her har blitt helt nødvendig av hensynet til utviklingen i samfunnet, samtidig som vårt tidligere regelverk har blitt sterkt kritisert av ESA. Dis-se medlemmer viser til at det er blitt et friere marked i de større byområdene ved at behovsprøvingen er fjer-net som har vært et hinder for at nye aktører skulle kun-ne etablere seg i næringen. Distriktene ivaretas gjen-nom muligheten til å tildele eneretter for drosjetrans-port. Disse medlemmer mener at nye rammebe-tingelser for drosjenæringen vil gjøre at flere kan etable-

re seg, og mer konkurranse gir bedre kundetilpasning og lavere priser.

Disse medlemmer mener at Fremskrittspartiet i regjering fikk til mye bra for jernbanen gjennom blant annet jernbanereformen, høyere investeringer, flere avganger og togsett samt videre utbygging av Intercity-nettverket. Disse medlemmer mener at kollektivtransporten skal utvikles uten at man samtidig skal begrense befolkningens mulighet til å velge bil som transportmiddel.

Disse medlemmer viser til at byvekstavtaler og bypakker er basert på at bilistene skal bære en betydelig del av kostnadene for andre trafikanters transporthverdag, både investeringer og drift. I tillegg til å finansiere pakkene skal bilisten oppleve at transporthverdagen forringes når adgangen til bilbruk begrenses. Disse medlemmer mener at disse avtaleordningen skal oppheves og erstattes av statlige bidrag til byområdene gjennom tilskuddsordninger. Det skal være et premiss at infrastruktur for alle transportmidler skal videreutvikles. Disse medlemmer mener at bilen er kjernen i landets transportinfrastruktur, og folk skal ha anledning til å velge bil til hverdagstransporten i både bygd og by.

Mikromobilitet

Teknologien er i stadig utvikling, noe som i høyeste grad også gjelder transportsektoren. Ny teknologi bringer både nye muligheter og nye transportmidler inn i hverdagen vår. Disse medlemmer mener det er det offentliges ansvar å legge til rette for at dette skjer på en sikker og trygg måte, men samtidig sørge for at forholdene ligger til rette for både utvikling og bruk av ny teknologi.

Innen mikromobilitet har utviklingen gått raskt de senere årene, noe som har resultert i flere nye og spennende transportmidler. Disse medlemmer viser til at spesielt i byområder har alternativene innen mikromobilitet blitt mange og tydelige i gatebildet. Eksempelvis er elsparkesykler nå et vanlig syn i de fleste byområdene i Norge.

Disse medlemmer mener at elsparkesykler er et godt og fleksibelt fremkomstmiddel, som når den brukes riktig, med den aktsomhet og forsiktighet som man bør utvise, er et verdifullt tilskudd til mobiliteten i byområder.

Elsparkesykler er en positiv nyvinning, og det er viktig at de som bruker transportmiddelet, viser nødvendig aktsomhet og hensyn i trafikken. Disse medlemmer mener at dette ikke bør skje gjennom forbud og reguleringer, men derimot oppfordring til god trafikkultur. El-sparkesyklene og andre tohjulinger i seg selv skal ikke forbys, eller pålegges så strenge restriksjoner at de blir upraktiske å benytte seg av.

Disse medlemmer mener det først og fremst er de kommersielle aktørene selv som må gjøre grep for å lette på de problematiske sidene ved utleie av el-sparke-sykler.

Flyplasstruktur og organisering

Flyrutene i Norge er av avgjørende betydning for mobilitet i befolkningen, og flyrutene er det eneste landsdekkende kollektivtilbudet. Disse medlemmer mener det er viktig å opprettholde et landsdekkende nett av lufthavner og flyruter, tilpasset de alternative transportformene som bane og vei i de enkelte områder.

Luffarten gjennom hele virksomhetskjeden må baseres på konkurranse for å gi passasjerene det beste tilbudet til lavest mulig pris.

Etter hvert som høyhastighetsveinettet og mer av transportbehovet dekkes av moderne veier, mener disse medlemmer at behovet for flyplasser bli redusert.

Disse medlemmer mener staten skal legge til rette for mest mulig konkurranse i luftfarten. Dagens kortbanenett har i så måte mange svakheter, derfor bør man satse på større regionale lufthavner som har større nedslagsfelt og blir mer lønnsomme.

Ved en eventuell nedleggelse av en flyplass vil disse medlemmer innføre en ordning der statens reduserte kostnader til rutekjøp ved flyplassen i 50 år kan brukes til å finansiere annen infrastruktur, som for eksempel veier, etter modell av fergeavløsningsordningen.

Der markedet alene ikke leverer et tilfredsstillende flytilbud, viser disse medlemmer til at Samferdselsdepartementet kjøper flytjenester gjennom en offentlig konkurranse blant flyselskapene, som setter noen krav til pris, kapasitet og frekvens. Kontrakten tildeles som regel det flyselskapet som gir lavest pris for staten, som da får enerett på den aktuelle flyruten i kontraktsperioden. Disse FOT-rutene er hovedsakelig i Nord-Norge og på Vestlandet. Disse medlemmer mener at mer konkurranse mellom regionslufthavner som får større passasjergrunnlag, vil være med på å redusere behovet for FOT-ruter og gjøre ordningen overflødig. Det skal være et mål at flest mulig flyruter kan opereres kommersielt.

Disse medlemmer mener at avgifter som rammer luftfarten, må fjernes og reduseres. Eksempelvis bidrar flypassasjeravgiften til å gjøre ruter ulønnsomme, dette gjelder også CO₂-avgift på innenlands flyreiser. CO₂-avgiften er en særnorsk avgift på luftfarten som i praksis er en skatt på å fly.

Disse medlemmer mener at staten bør finansiere hoveddelen av de myndighetspålagte tiltak knyttet til sikkerhetstiltak, spesielt krav til rullebane og taksebane samt sikkerhetsområde rundt rullebanen. I perioder med redusert trafikk kan krav om full brukerfinansiering av slike infrastrukturtiltak medføre forsterket tra-

fikkreduksjon dersom redusert inntekt fører til utsatt gjennomføring av myndighetspålagte sikkerhetskrav.

For mindre ikke-statlige flyplasser mener disse medlemmer at det burde etableres en søknadsordning for utbedring av flyplassene. Ordningen burde være lagt opp slik at flyplassen kan planlegge utbedringer som forlenging av rullebane og sette av egne midler til dette, deretter søke staten om tilskudd som blir gitt som en fordobling av det flyplassen selv setter av.

For å styrke det kommersielle grunnlaget ved utvalgte flyplasser som har nærhet til høy produksjonsaktivitet, mener disse medlemmer de burde kunne utvides til å være en eksportflyplass også for utenlandsfly.

Kyst og havn

Disse medlemmer viser til at Norge har lange tradisjoner som sjøfartsnasjon. Med en svært lang kystlinje er det naturlig at en del av godstransporten over lengre avstander fraktes sjøveien. Det må derfor satses på infrastruktur når det gjelder havner. Disse medlemmer mener at offentlige og private havner skal likebehandles og at havneavgifter kun skal kreves inn etter selvkostprinsippet.

Disse medlemmer viser til at sjøen i motsetning til motorveier og jernbane er en gratis transportåre uten store investeringsbehov, men stiller krav til effektive havner og godt utbygget landbasert infrastruktur.

Det er viktig å sikre sjøtransporten gode betingelser. Derfor mener disse medlemmer at Norge skal ha et skattesystem som legger til rette for at redere kan ansette norske sjøfolk, blant annet gjennom en nettolønnsordning. Det er også viktig å sette sikkerhet på sjøen høyt, derfor må det en økt satsing til på etablering av farleder og vedlikehold av disse. Gjennom konkurranse vil det frigjøres ekstra midler til dette.

Disse medlemmer viser til at i tråd med regionreformen ble ansvaret for fiskerihavner overført til fylkeskommunene. Det er også vedtatt en ny havne- og farvannsløp som gjør at statens ansvar for utbedringer av havner begrenses til farledene.

Disse medlemmer mener Redningsselskapet gjør en svært viktig innsats for å redde mennesker og materiell fra ulykker på sjøen. Redningsselskapet bidrar hvert år ved en rekke havarier langs kysten, og Redningsselskapet er også en del av ryggraden i oljevernberedskapen langs kysten.

Disse medlemmer viser til at hurtigruta har stor betydning for gods- og persontransport, i tillegg til betydningen den har for både lokalsamfunn langs kysten og for turisme. Det er fortsatt slik at veiforbindelser kan være både mangelfulle og sårbare på mange steder langs kysten. I disse tilfellene er og blir hurtigruta en svært viktig forbindelse. Disse medlemmer mener

det må opprettholdes et statlig kjøp av kapasitet for å sikre kystruten.

Bilens plass i samferdselsnettet

INGENTING KAN MÅLE SEG MED PERSONBILEN I ET TYNT BEFOLKET LAND

Disse medlemmer viser til at Norge er et tynt befolket land som har den nest laveste befolkningstettheten i Europa etter Island. Mens Norge har 14 innbyggere per kvadratkilometer har Island 3,5, Finland 16, Sverige 23 og Danmark 135. Den norske befolkningen er også spredt utover hele landet. Disse medlemmer viser til at for at kollektivtransport skal være effektiv, må man ha en viss befolkningstetthet for å oppnå tilstrekkelige stordriftsfordeler, og det er derfor vanskelig å se for seg hvordan personbilen skal kunne bli erstattet av andre transportmidler. Disse medlemmer mener at personbilen har en fleksibilitet som andre transportmidler ikke kan måle seg med, fordi man kan komme seg fra A til B uten å måtte se hen til hvor politikerne har vedtatt at det skal være kollektivruter, eller hvor det er lønnsomt for private tilbydere å tilby dette. Disse medlemmer vil bemerke at bilen er vårt desidert viktigste transportmiddel som dekker mer enn 80 pst. av personreisene, og bilens andeler er fortsatt økende.

VEINETTET ER UNIVERSELT UTFORMET

Disse medlemmer viser til at universell utforming handler om tilrettelegging for personer med funksjonsnedsettelse, og mange tenker umiddelbart på for eksempel bygging av nye togstasjoner. Disse medlemmer vil fremheve at veinettet er det eneste transportnettet som allerede i utgangspunktet er universelt utformet, og som lar folk med ulike funksjonsnedsettelser komme seg frem gjennom bruk av personbil, taxi eller spesialtilpassede kjøretøy. Disse medlemmer viser til at bygging av et universelt utformet kollektivnett mange steder er langt dyrere enn å tilby personer med funksjonsnedsettelser egnet kjøretøy til å kunne benytte seg av veinettet.

MINDRE POTENSIAL FOR GODSOVERFØRING

Disse medlemmer viser til at mye gods fraktes av lastebiler og varebiler på norske veier, og det har av miljøhensyn vært igangsatt en rekke ulike tiltak for å få flyttet mer av godstransporten over på enten nærskipsfart eller tog. Disse medlemmer mener slike tiltak dessverre ofte i liten grad har vært forankret i den virkelige verden. Veitransport er ekstremt fleksibelt, og man kan gjennom bruk av veitransport frakte varer fra dør til dør internt i Norge og mellom Norge og utlandet. Dersom varene skal over på tog eller skip, innebærer transporten i begge ender uansett ofte omlasting og bruk av varebil. Både skip og tog krever dessuten et visst transportvolum, og jernbanetransport krever dessuten dedi-

kert infrastruktur langs hele transportstrekningen. Disse medlemmer mener at i praksis er potensialet for godsoverføring fra vei til sjø og jernbane veldig begrenset.

Når det er klima som er begrunnelsen for godsoverføringstiltak, mener disse medlemmer at man må spørre seg om hvorvidt dette fortsatt vil være et gyldig argument når det på sikt blir mest elektrisk og/eller hydrogendrevet tungtransport på vei. Det vil etter disse medlemmers oppfatning også kunne være mer effektivt å bruke offentlige penger på elektrifisering av tungtransporten på vei istedenfor godsoverføring med begrenset godsoverføringspotensial.

KJØRETØY SOM KULTUR

Disse medlemmer vil fremheve at bilen er utrolig viktig i folks hverdag, og mange har et lidenskapelig forhold til biler, motorsykler og andre kjøretøy som handler om mer enn hverdagstransport. Bil og kjøretøy er også en viktig del av nyere norsk historie, og historiske kjøretøy er en viktig del av den norske kulturarven. Disse medlemmer viser til at mange legger ned betydelig tid og krefter i å ivareta kulturarven og sørger samtidig for et viktig mangfold av kjøretøy i trafikk. Disse medlemmer vil fremheve at bil er frihet til å kunne reise hvor man vil på hvilket tidspunkt man ønsker. Bilen som hverdagstransportmiddel har vært en frihetsrevolusjon for alle lag av befolkningen. Bilen er i dag en viktig del av vår personlige frihet. Mange politikere og byråkrater ønsker å legge begrensninger på denne friheten for folk flest. Disse medlemmer vil beskytte retten hver enkelt av oss har til å kjøpe, eie og bruke egen bil.

Disse medlemmer vil fremheve at Fremskrittspartiet i regjering kjempet igjennom en rekke forenklinger og avgiftslettelser for kjøretøyentusiaster, for eksempel fikk Fremskrittspartiet fritatt amatørbygde kjøretøyer for engangsavgift, fjernet engangsavgift for veterankjøretøy, fjernet trafikkforsikringsavgift (tidligere årsavgiften) på campingvogn, fjernet båtmotoravgiften, kuttet omregistreringsavgift og innførte betydelige forenklinger knyttet til import fra USA og Canada. Fortsatt er det imidlertid slik at kjøretøy som kultur er pålagt særskilte avgifter og offentlige kontrollordninger. Disse medlemmer mener at alle kjøretøy som er 20 år og eldre skal defineres som veterankjøretøy. Kjøretøykulturen skal være fri for særavgifter og kontrollordninger, og disse medlemmer vil derfor fjerne trafikkforsikringsavgiften og pålegg om EU-kontroll for alle veterankjøretøy.

Disse medlemmer vil fremheve at Fremskrittspartiet også i fremtiden vil legge vekt på behovene til bil- og motorsykkeleniustusiaster der kjøretøy brukes til fritid og hobby. Det er flere forhold det er viktig å få klarhet i med tanke på å ivareta den viktige kulturhistorien

på veien og sikre et levende miljø for kjøretøy også i fremtiden.

Disse medlemmer mener at det må sikres drivstoff tilgjengelig i hele landet som kan brukes av alle kjøretøy. Det var lenge et krav for hele Europa at bensin uten etanolinnblanding skulle være tilgjengelig. Når dette har bortfalt, er det en utvikling der det nå blir færre muligheter for å fylle ren bensin. Dette er et problem for en betydelig del av kjøretøyparken. Disse medlemmer vil ha på plass krav om sikringskvalitet slik at bensin uten etanol skal være et tilgjengelig produkt i hele landet og slik at alle har anledning til å bruke kjøretøyet sitt.

Kjøretøyteknologien går raskt fremover, og muligheten til systemer for selvkjørende biler er det mange som jobber for både i industrien og byråkratiet. Intelligente kjøretøy er bra, og disse medlemmer ønsker å fjerne reguleringer som gjør bruken av slik teknologi umulig i Norge, som informasjon om trafikale forhold. Disse medlemmer vil imidlertid beskytte retten til å kjøre egen bil, og mener at kjøretøyteknologi først og fremst skal være et supplement og til hjelp for den ansvarlige sjåfør.

Disse medlemmer er motstandere av både lokale og nasjonale forbud samt begrensninger på bruken av konvensjonelle kjøretøy. Den teknologiske utvikling løser utslippsutfordringene, og over noe tid vil det meste av hverdagstransporten på vei være utslippsfri. Disse medlemmer vil bemerke at slike forbud og reguleringer først og fremst vil ramme dem av oss som må bruke eldre kjøretøy til hverdagstransporten, og bruken av historiske kjøretøy.

FINANSIERING OG KJØRETØYAVGIFTER OG TEKNOLOGI

Disse medlemmer vil bemerke at tidligere var statens inntekter fra bilrelaterte avgifter vesentlig lavere enn det offentlige brukte på vei, for eksempel betalte bilistene i 2013 nesten 11 mrd. kroner mer i avgifter enn det offentlige brukte på vei. Dette snudde fra 2015 til 2016, og det offentlige bruker nå mer på veiinvesteringer og vedlikehold enn statens inntekter fra bilavgifter. Disse medlemmer mener dette er en riktig utvikling.

Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet har programfestet at avgiftsnivået på bil skal reduseres og vris over på bruk. Det betyr at de bruksuavhengige avgiftene som engangsavgift skal bort, og at omregistreringsavgift settes til selvkost med et fast beløp. Samtidig mener disse medlemmer det er svært positivt at ny teknologi har ført til at statens inntekter fra bilavgifter som helt eller delvis begrunnes med miljø- og klimahensyn, herunder bruksuavhengige avgifter som veibruksavgift på bensin og autodiesel, faller i takt med den teknologiske utviklingen.

Inntil engangsavgiften har falt helt bort som følge av den teknologiske utviklingen, støtter disse medlemmer en utvikling der avgiften gradvis vris over på bilens utslipp. Det betyr at vektkomponenten i engangsavgiften, som har liten sammenheng mellom CO₂- og NO_x-utslipp, må bort.

Disse medlemmer mener det er viktig at lav- og nullutslipp defineres ut fra reelt utslipp, og ikke låses til gitte typer energibærere eller drivlinje. Eksempelvis er biogass som drivstoff en verdifull teknologi som kan spille en viktig rolle i målet om utslippskutt fra transportsektoren. Målet er utslippskutt, og ikke valg av en teknologi fremfor en annen. Derfor mener disse medlemmer det er viktig at elektrisitet, hydrogen, bio- og naturgass, og andre energibærere innen lav- og nullutslipp gis like rammebetingelser ut ifra det reelle utslippet de representerer.

FORDELINGSPROFIL AV AVGIFTER

Disse medlemmer vil fremheve at skatt etter evne er et viktig prinsipp, for eksempel betaler en be-

drift en andel av overskuddet sitt i selskapsskatt, og en arbeidstaker betaler en andel av lønnen sin i inntektskatt. Inntektsavhengige skatter oppleves som mer rettferdige og gir en bedre fordelingsprofil enn skatter der sammenhengen mellom skatt og skatteevne er svak eller fraværende. Disse medlemmer vil her fremheve som eksempler den gamle arveavgiften som var høyest i andel av inntekt blant arv- og gavemottakere i lavinntektsgruppene, eller formuesskatten som rammer norske eiere og må betales enten bedriften man eier går med underskudd eller overskudd.

Disse medlemmer mener avgifter rammer lavinntektsgruppene hardt. Engangsavgiften rammer for eksempel ikke bare dem som kjøper nye biler, men også alle som kjøper bruktbiler, der engangsavgiften har gjort bruktbilprisene unødvendig høye. Disse medlemmer mener det dessuten er vanskelig å se for seg at en person med 50 mill. kroner i årsinntekt skal bruke en like høy andel av inntekten på bil- og drivstoffavgifter som en gjennomsnittlig person med 500 000 i årsinntekt.

Korridor 0

Prosjekt	Formål	1. periode	2. periode	Total Utbygger
Plattform- og stasjonstiltak Ski–Stabekk og Spikkestad–Lillestrøm	Bane	946	-	946
Banestrømtiltak på Østlandet	Bane	971	-	971
Ny rutemodell Østlandet	Bane	5 593	4 199	9 792
Oslo-navet, ny regiontogtunnel under Oslo				Bane NOR-prosjekt
Total utenfor korridor		7 510	4 199	11 709

Utenfor korridor

Prosjekt	Formål	1. periode	2. periode	Total Utbygger
Ferdigstille diverse godstiltak (binding)	Bane	493		493
Infrastruktur for nytt togmateriell (binding)	Bane	1 105		1 105
Tilskudd Fornebubanen (binding)	Kollektiv/ bypakker	6 618		6 618
Tilskudd Metrobuss (binding)	Kollektiv/ bypakker	990	191	1 181
Tilskudd Bussveien (binding)	Kollektiv/ bypakker	4 071		4 071
Tilskudd Bybanen til Fyllingsdalen (binding)	Kollektiv/ bypakker	334		334
Bybanen til Åsane (tilskudd) og E39 Fløyfjellstunnelen	Kollektiv/ bypakker	2 780	4 926	7 706
Bedre nettdækning	Bane	2 600		2 600
Kombitransport Oslo–Narvik via Sverige	Bane	865	1 583	2 448
Bybanen til Åsane (tilskudd) og E39 Fløyfjellstunnelen (foreslått av regjeringen)	Kollektiv/ bypakker	2 780	4 926	7 706

Utenfor korridor					
Prosjekt	Formål	1. periode	2. periode	Total	Utbygger
Ikke gi statlig tilskudd: Bybanen til Åsane (tilskudd) og E39 Fløyfjellstunnelen	Kollektiv/ bypakker	-2 780	-4 926	-7 706	
Regjeringens tilskudd til byvekstavtaler i mindre byområder, avvikles	Kollektiv/ bypakker	600		600	
Avvikle tilskudd til byvekstavtaler i mindre byområder	Kollektiv/ bypakker	-600		-600	
Total		19 856	6 700	26 556	
Total alle korridorer		140 139	39 450	179 589	

Korridor 1					
Prosjekt	Formål	1. periode	2. periode	Total	Utbygger
Rv. 22 Glommakryssing	Vei	1 587	1 365	2 952	
Fv. 118 Sarpsbro (inkluderer også toglinje på broen)	Vei	500	500	1 000	
Borg Havn	Kyst	756		756	
Dobbeltspor Sandbukta–Moss–Såstad (binding)	Bane	8 724		8 724	
Follobanen (binding, igangsatt prosjekt)	Bane	4 720		4 720	
Togparkering sør for Moss	Bane	186	1 000	1 186	
E6 Oslo Øst	Vei				SVV-prosjekt
Østfoldbanen Moss–Fredrikstad, Haug–Seut	Bane				Bane NOR-prosjekt
Total		16 473	2 865	19 338	

Korridor 2					
Prosjekt	Formål	1. periode	2. periode	Total	Utbygger
E16 Eggemoen–Jevnaker–Olum (binding)	Vei	548		548	
E18 Oslo–Riksgrensen					Nye Veier
E16 og rv. 2 Gardermoen, (Kurudsand) Kongsvinger til Magnormoen helhetlig utbygging					Nye Veier
Rv. 35, Hokksund–Åmot					Nye Veier
Total		548	-	548	

Korridor 3					
Prosjekt	Formål	1. periode	2. periode	Total	Utbygger
Rv. 282 Holmenbrua	Vei	906		906	
Rv. 42 Eigerøy bru (Gamle Eigerøyveien–Hovlandsveien)	Vei	337		337	
Rv. 41/Rv. 451 Timenes–Kjevik (Kjevikveien)	Vei	350	-	350	
Fv. 460 Spangreidveien, Lindesnes til E39	Vei	600		600	
E18 Bommestad–Sky	Vei	10		10	
Rv. 509 Sør-Tjora–Kontinentalvegen (binding)	Vei	606		606	
Rv. 509 Kontinentalveien–Sundekrossen	Vei	239		239	
E18 Grimstad–Kristiansand Binding (binding OPS)	Vei	1 922	1 480	3 402	
E39 Lyngdal–Flekkefjord Binding (binding OPS)	Vei	941	632	1 573	
Vestfoldbanen Kobbervikdalen og gods					Godspakke

Korridor 3					
Prosjekt	Formål	1. periode	2. periode	Total	Utbygger
Togparkering Vestfoldbanen	Bane	2 068		2 068	
Dobbeltspor Nykirke–Barkåker og Drammen–Kobbervikdalen	Bane	11 320		11 320	
Jærbanen trinn 2: Timinuttersintervall Stavanger–Skeiane	Bane	175	62	237	
Jærbanen trinn 1: Fire tog/t Stavanger–Ganddal (binding)	Bane	278		278	
Farled Kragerø	Kyst	107		107	
Torsbergrenna	Kyst	284		284	
Farled Arendal; Galtesund og Eydehavn havn	Kyst	60		60	
Gullknapp. Flytårntjenester	Luft	10		10	
Notodden flyplass 50/50 ordning med fylket	Luft	30		30	
Rv. 19 Moss	Vei				Nye Veier
E18 til Larvik havn	Vei				Nye Veier
Fv. 410 Arendal havn til E 18	Vei				Nye Veier
E39 Ålgård–Hove					Nye Veier
Vestfoldbanen Ytre IC Vestfoldbanen, Stokke–Torp–Sandefjord Ytre IC					Nye Veier
Grenlandsbanen, planlegging innenfor ramme					Bane NOR-prosjekt
E18 Vestkorridoren					Nye Veier
E134 Øst, Blant annet Elgsjø–Saggrenda, Seljestad–Vågsli samt Dagslet–E18					SVV-prosjekt
Total		20 243	2 174	22 417	

Korridor 4					
Prosjekt	Formål	1. periode	2. periode	Total	Utbygger
E39 Volda–Furene, Voldatunellen	Vei	453	559	1 012	
E39 Lønset–Hjelset (binding)	Vei	816		816	
E39 Ørskogfjellet (binding)	Vei	14		14	
E39 Klett–Bårdhaug (binding)	Vei	817	262	1 079	
E39 Sveгатjørn–Rådal (binding)	Vei	611		611	
E39 Betna–Vinjeøra–Stormyra (binding)	Vei	1 528		1 528	
E39 Myrmel–Lunde (binding)	Vei	404		404	
Rv. 555 Sotrasambandet (Bindig OPS)	Vei	6 964	1 725	8 689	
Rv. 13 Hardangerbrua, alt. bruk av ferjetilskudd (binding)	Vei	30	10	40	
Rv. 9 Setesdal	Vei	500	245	745	
Furneset fergekai	Kyst	13		13	
Karmsundet, Trollholmen	Kyst	15		15	
Tananger Indre Havn	Kyst	15		15	
Stad skipstunnel	Kyst	2 707		2 707	
Gjøesund	Kyst	63	42	105	
Fosnavåg	Kyst	65	44	109	
Røyrasundet–Svædet	Kyst	125		125	
E39 Smiene–Harestad					Nye Veier
E39 Ålesund–Molde/Romsdalsaksen/Blindheim–Breivika					Nye Veier

Korridor 4					
Prosjekt	Formål	1. periode	2. periode	Total	Utbygger
E39 Ringvei Øst					SVV-prosjekt
E39 Rogfast					SVV-prosjekt
E39 Hordfast					SVV-prosjekt
E39 Bokn–Stord					SVV-prosjekt
Rv. 13 Vikafjellet					SVV-prosjekt
Total		15 140	2 887	18 027	
Korridor 5					
Prosjekt	Formål	1. periode	2. periode	Total	Utbygger
E134 Damåsen–Saggrenda (binding)	Vei	115		115	
E16 Hylland–Slæen (skredsikring)	Vei	1 502		1 502	
Rv. 36 Skjelsvik–Skyggestein	Vei	1 450	3 844	5 294	
Rv. 36 Bø–Seljord (binding)	Vei	84		84	
E16 Bjørum–Skaret (binding)	Vei	2 395	1 186	3 581	
E16 Kvamskleiva (binding)	Vei	332		332	
Rv. 5 Kjosnesfjorden (binding)	Vei	347		347	
Rv. 5 Erdal–Naustdal (skredsikring)	Vei	508	1 599	2 107	
Rv. 41 Treungen–Vrådal	Vei	263		263	
Rv. 13 Lovraeidet–Rødsliane (skredsikring)	Vei	200	696	896	
Rv. 52 Gol–Vestlandgrense	Vei	453		453	
Rv. 7 Ørgenvika–Svenkerud	Vei	500	300	800	
Ulriken tunnel (dobbeltspor Arna–Fløen) (binding)	Bane	774		774	
Fra halvtimes til kvarters intervall Arna–Bergen	Bane	259		259	
Ny rutemodell Vossebanen	Bane	363	1 342	1 705	
Kombitransport Oslo–Bergen (legges inn i Godspakke)	Bane				
E16 Fagernes Sør–Hande	Vei				SVV-prosjekt
E134 Vest med arm til Bergen, herunder Bakka–Solheim, Vågsli–Seljestad	Vei				Nye Veier
E16 kryss ved Helgelandsmoen (FRE16)	Vei/Bane				Nye Veier
E16 Eggemoen–Nymoen (FRE16)	Vei/Bane				Nye Veier
E16 Høgstet–Hønefoss (FRE16)(Felles prosjekt jernbane)	Vei/Bane				Nye Veier
E16 Arna–Stanghelle (felles prosjekt med jernbane)	Vei/Bane				Nye Veier
Total		9 545	8 967	18 512	

Korridor 6					
Prosjekt	Formål	1. periode	2. periode	Total	Utbygger
Rv. 3 Østerdalen	Vei	553	500	1 053	
Rv. 3 Østerdalen tillegg	Vei	500	500	1 000	
E6 Vindåsliene–Korporalsbrua (binding)	Vei	210		210	
Rv. 4 Roa–Gran grense inkl. Jaren–Amundrud/ Almenningsdelet–Lygnebakken (binding)	Vei	1 598		1 598	
Rv. 70 til Ålvundfjorden	Vei	400		400	
Rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger, refusjon (binding)	Vei		787	787	
Rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger (binding)	Vei	578		578	
Rv. 3/rv. 25 Ommangsvollen–Grundset/Bast- hjørnet (binding OPS)	Vei	986	825	1 811	
Tilbudsforbedringer på Gjøvikbanen (binding)	Bane	317		317	
Togparkering Dovrebanen (binding)	Bane	504		504	
Dobbeltspor Venjar–Eidsvoll–Langset (bin- ding)	Bane	2 670		2 670	
Dobbeltspor Kleverud–Sørli (binding)	Bane	6 334	370	6 704	
Kombitransport Oslo–Trondheim (legges inn i Godspakke)	Bane				
Indre IC Dovrebanen: To tog/t Oslo–Hamar, Parsell Sørli–Åkersvika	Bane	5 508	277	5 785	
Ottadalen, utredning av flyplass	Luft	0,5		0,5	
Rv. 25, helhetlig utbygging Hamar–Løten–Try- sil. Rv. 3 Løten–E6 Stange/Romedal					Nye Veier
E6 Dombås–Ulsberg					Nye Veier
Klett kryss. E6/E393					Nye Veier
E6 Sokndalentunnelen					Nye Veier
Rv. 4 Biri–Raufoss					Nye Veier
Rv. 4 Raufoss–Oslo (Sinsenkryss) inkludert fv. 22 Hvam–Gjelleråsen (omklassifiseres)					SVV- prosjekt
Rv. 15 Otta–Måløy–Strynefjellet med arm til Geiranger rv. 4 Raufoss–Oslo (Sinsenkryss) inkludert fv. 22 Hvam–Gjelleråsen (omklassifiseres)Vei Korridor Dovrebanen, Indre og ytre IC					SVV- prosjekt Bane NOR- prosjekt
Total		20 158,5	3 259	23 418	

Korridor 7					
Prosjekt	Formål	1. periode	2. periode	Total	Utbygger
Rv. 80 Atkomst ny Bodø Lufthavn	Vei	274		274	
E6 Helgeland sør (uten opsjonsstrekninger) (binding)	Vei	1 363		1 363	
E6 Helgeland Sør siste parseller	Vei	450		450	
E6 Grong–Nordland	Vei	959	1 958	2 917	
To tog/t på Trønderbanen	Bane	1 566	340	1 906	

Korridor 7					
Prosjekt	Formål	1. periode	2. periode	Total	Utbygger
Trønder- og Meråkerbanen: Elektrifisering, togparkering og plattformer (binding)	Bane	1 853		1 853	
Kombitransport Trondheim–Bodø (legges inn i Godspakke)	Bane				
Bodø Lufthavn (flytting)	Luft	2 850	-	2 850	
Ny lufthavn Mo i Rana	Luft	1 800	-	1 800	
Mo i Rana havn, innseiling	Kyst	114		114	
E6 Åsen–Asphaugen (Forlengelse av Åsen–Steinkjer)					Nye Veier
Rv. 80 og E6 Bodø–Fauske med omlegging av rv. 80 og E6 ut av Fauske sentrum					Nye Veier
E14 mellom Stjørdal og svenskegrensen					Nye Veier
Total		11 229	2 298	13 527	

Korridor 8					
Prosjekt	Formål	1. periode	2. periode	Total	Utbygger
E6 Strømmen bro	Vei	750	-	750	
E6 Alta bru–parsell 2	Vei	360		360	
E6 Alta Parsell 1–Avlastningsvei/Ny E6	Vei	300		300	
E6 Transfarelvbru (Bevilget 20 mill. oppstart i 2021–Ferdigstillelse 2022)	Vei	80		80	
E6 Tana Bru–Skipagurra G/S langs eksisterende					
E6 ca. 5 km	Vei	100		100	
E8 Lavangsdalen	Vei	500		500	
E8 Sørbotn–Laukslett	Vei	1 961			
E8 Flyplasstunnelen (Kuttforslag, kostnader spares inn)	Vei	610	1 190	1 800	
Kutte prosjektet E8 Flyplasstunnelen	Vei	-610	-1 190	-1 800	
E45 Kløfta (skredsikring)	Vei	1 124		1 124	
E45 Eiby – trafikkssikker løsning som gir bedre framkommelighet på E45 gjennom eller forbi Eiby (i sammenheng med Kløfta).	Vei	100		100	
Tromsø: Kvaløyforbindelsen via Håkøya	Vei	1 200	300	1 500	
Rv. 83 Fauskevåg–Harstad	Vei	1 000		1 000	
Utbedringsstrekninger rv. 94 (Mollstrand–Grøtnes og Akkarfjord–Jansvannet)	Vei	990		990	
E6 Saltfjellet og Bjørnfjell (Utbedringer)	Vei	350		350	
Hålogalandsveien (E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukt)	Vei	4 780	3 473	8 253	
E6 Hålogalandsbrua (binding)	Vei	17		17	
Hålogalandsveien (E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukt)–forberedende arbeider (binding OPS)	Vei	210	380	590	
E10 Nappstraumen–Å	Vei	170	1 000	1 170	
E10 Fiskebøl–Nappstraumen	Vei	1 200		1 200	
E6 Narviktunnelen	Vei	343	607	950	
E6 Ballangen sentrum (binding)	Vei	25		25	
E69 Skarvberg tunnelen (binding)	Vei	230		230	

Korridor 8					
Prosjekt	Formål	1. periode	2. periode	Total	Utbygger
Mehamn, utdypning	Kyst	40		40	
Sørvær havn	Kyst	30		30	
Andenes, innseiling	Kyst	440		440	
Røst, innseiling	Kyst	165		165	
Gamvik (Er forskutteringsmidler)	Kyst	43	29	72	
Kamøyvær (Er forskutteringsmidler)	Kyst	20	14	34	
Senjahopen	Kyst	76	51	127	
Engenes	Kyst	57	38	95	
Vardø, innseiling (Må fremskyndes til første periode)	Kyst	65	135	200	
Årviksand, innseiling	Kyst	67		67	
Køllefjord, innseiling	Kyst	208		208	
Værøy, innseiling	Kyst	300	74	374	
Leirpollen, innseiling					
(kompensasjonsmidler ifbm. arb. avg. 2013)	Kyst	109		109	
Svolvær–Raftsundet	Kyst	143		143	
Bognes–Tjeldsundet–Harstad	Kyst	284		284	
Longyearbyen	Kyst	406		406	
Ballstad havn	Kyst	200		200	
Brønnøyleiden	Kyst	60		60	
Cruise- og flerbruk ska i Alta	Kyst	200		200	
Banak lufthavn	Luft	83		83	
Leknes lufthavn Lofoten	Luft	50		50	
Kryssningsspor Fagerlia/Søsterbekk (Ofotbanen)	Bane	600		600	
E6 Fauske–Bognes					SVV-prosjekt
Total		19 436	6 101	25 537	

3.5 Generelle merknader fra Senterpartiet

Infrastruktur som vei, jernbane, havner, ferger, båter, flyplasser, bredbånd og mobilnett binder landet sammen og er en uunnværlig del av hverdagslivet for folk og bedrifter. Det er en grunnleggende målsetting å satse på samferdselstiltak slik at Norge får sikker, effektiv og miljøvennlig infrastruktur. Hovedmålet er å sikre transport- og kommunikasjonstilbudet på en måte som forenkler hverdagen til folk i hele landet og øker lønnsomheten og utjevner konkurransevilkårene for næringslivet gjennom å redusere avstandsulemper.

Økt vedlikehold og bygging av ny infrastruktur er nødvendige tiltak for å øke sysselsettingen i alle deler av Norge. Utbygging og vedlikehold av veier, jernbane, havner og flyplasser er et offentlig ansvar, der staten må ta det største finansielle ansvaret. Utbyggingen av bredbånd og mobiltelefoni er en del av den grunnleggende infrastrukturen i et moderne samfunn, og må prioriteres.

Vei

Det meste av trafikken vil også i framtida gå på veinettet. Opprusting av de gjennomgående stamveiene

nord–sør og øst–vest skal prioriteres høyt. Vi vil i tillegg redusere flaskehalser på riks-, fylkes- og kommuneveier. Senterpartiet vil utarbeide nye vurderingskriterier for hva som er hensiktsmessig veistandard på nye og gamle veier. Det er store forskjeller på kvaliteten på veinettet i landet. Enkelte steder er det firefelts vei, andre steder mangler gul stripe. For Senterpartiet er det viktig å sikre at alle har trygge og sikre veier, uansett hvor de bor i landet. Senterpartiet mener det må tas helhetlige hensyn når det besluttes hvilken standard veiene skal bygges etter. I slik vurderinger må det tas hensyn til fremføring av gods, utbyggingskostnader og naturinngrep i tillegg til ÅDT. Senterpartiet mener det må utredes om dagens organisering av veisektoren er hensiktsmessig. Med stadig flere utbyggere og veieiere er det en fare for økte kostnader, mer fragmenterte fagmiljø og mindre sammenhengende utbygging. Fylkeskommunene har ansvar for cirka 44 000 kilometer vei. Fylkene har vist seg å være gode veieiere etter at de overtok store deler av det statlige veinettet. Fylkene har innenfor sine rammer prioritert veibygging og vedlikehold høyt. Mye av veinettet som fylkene overtok, var i dårlig stand, med stort vedli-

keholdsetterslep. Fylkesveiene har over år fått et så omfattende vedlikeholdsetterslep at det er vanskelig å se for seg at det kan utbedres tilstrekkelig uten et større statlig bidrag. Flere rapporter om tilstanden til fylkesveinettet viser det samme bildet, at vedlikeholdsetterslepet har økt de siste årene på denne delen av veinettet. Flere analyser viser også at det er store forskjeller i kvalitet på veinettet fra fylke til fylke, og mellom fylkes- og riksveinettet. I rapporten Trafikksikkerhetsutviklingen 2017 vises det til at risikoen for å bli drept eller hardt skadd på fylkesveinettet er 67 pst. større enn på riksveinettet. Tunnelsikkerhetsdirektivet (2004/54/EC) som ble innført for fylkesveinettet i 2014, har også bidratt til at fylkeskommunenes utgifter til fylkesveinettet har økt.

Jernbane

Senterpartiet vil skape et attraktivt og moderne togtilbud for passasjerer og gods og arbeider ut fra en langsiktig målsetting om at toget skal kunne konkurrere med fly og veigående trafikk om å være et attraktivt transporttilbud mellom landsdelene. Jernbanestrekningene må rustes opp slik at de på sikt kan knytte regionene sammen i et klimavennlig, driftssikkert og raske togtilbud. For å styrke godstrafikken og regulariteten i persontrafikken vil Senterpartiet arbeide for å bygge flere kryssningsspor, godsterminaler og nye signalsystem. Vi vil også vedlikeholde banestrekningene slik at regulariteten på jernbanenettet kan bli bedre. Senterpartiet er bekymret for de stadige kostnadsøkningene i jernbanesektoren. Store kostnadsøkninger på enkeltprosjekt gjør at andre viktige jernbaneprosjekt må utsettes eller skrotes. Senterpartiet mener organiseringen av jernbanesektoren må gjennomgås, med sikte på å få tydeligere ansvarsforhold.

Kyst

Norges nett av farleder og havner må utnyttes til fulle, spesielt i næringsssammenheng. Senterpartiet vil at staten skal bidra til havneutvikling og vedlikehold av havner og farleder. Senterpartiet vil legge til rette for å flytte mer av godstransporten fra land til sjø. Dette er en viktig del av omlegginga til en mer miljøvennlig samferdselssektor. Senterpartiet vil legge til rette for havneutbygging i nord for å møte de mulighetene en framtidig åpning av Den nordlige sjørute vil gi. Staten skal fortsatt medfinansiere kommunale fiskeri- og tømmerhavner. Senterpartiet vil flytte ansvaret for fiskerihavnene fra fylkeskommunene til staten og hente inn vedlikeholdsetterslepet. Senterpartiet vil ha en satsing på fornying av nærskipsfarten/kysttransporten. Dette vil både styrke verfts- og leverandørindustri, gi lavere klimautslipp fra havgående transport og gi teknologiutvikling som kan gi grunnlag for lønnsomme eksportmuligheter.

Kortbanenettet

Kortbanenettet er helt avgjørende for at folk og næringsliv skal komme seg fram i et langstrakt land som Norge. Det var bakgrunnen for at regjeringen Borten startet utbyggingen av kortbanenettet på 60-tallet, og det er like viktig i dag. Senterpartiet vil sørge for et godt flytilbud i hele landet også i framtiden. Gjennom reduserte avgifter og økt kjøp av offentlige flyruter kan det bli lagt til rette for flere avganger og billigere flybilletter i Distrikts-Norge. Dessverre har regjeringens avgiftsøkninger de siste årene gjort det vanskeligere å opprettholde et godt flytilbud, og flere flyruter er nedlagt. Når det kuttes i rutetilbudet på kortbanenettet er det en viktig del av kollektivtransporten i store deler av Norge som rammes. Senterpartiet mener at flere flyavganger og billigere flybilletter på kortbanenettet er viktige distriktpolitiske tiltak. Høye priser på flybilletter i distriktene gjør det mindre attraktivt å bo og arbeide der, og reduserer muligheten innbyggerne der har til å delta i det norske samfunnet på lik linje med alle andre. De store avstandene i Norge og mangel på alternative transportformer gjør at store deler av distriktene er avhengig av fly. Hyppige flyforbindelser er avgjørende for helsereiser, arbeidsreiser, og priser på et rimelig nivå er viktig for fritidsreiser og turister.

Drosje

Senterpartiet har hele tiden advart mot endringene i regelverket for drosje. Vi advarte fordi lovendringene fører til sosial dumping og et dårligere drosjetilbud for folk i hele landet. Dagens regjering har opphevet sentraltilknytningsplikten for drosjer. Med driveplikt og krav om sentraltilknytning hadde drosjesentralene ansvar for at det er drosjer tilgjengelig hele døgnet. Sentraltilknytningen gjorde det også mulig for det offentlige å forholde seg til en gruppe sjåfører som kan levere transport av både funksjonshemmede, pasienter og skoleelever når, og der, det er behov for det. Regjeringens rasing av drosjenæringa har nå satt dette i spill. Med mange nye sjåfører, blir det færre turer per drosje, og i et provisjonsbasert yrke som drosjenæringen betyr det bare en ting, at lønningene presses ned. Regjeringen legger opp til at det å være drosjesjåfør ikke lenger skal være et heltidsyrke. Senterpartiet vil sørge for at å kjøre drosje fortsatt skal kunne være et levebrød, altså heltidsjobb. Senterpartiet vil fortsatt jobbe for en seriøs, bærekraftig drosjenæring. Drosjene skal fortsatt være en del av det samlede kollektivtransporttilbudet med geografisk dekning over hele landet. Taxitilbud over hele landet forutsetter rammevilkår som kan gi forutsigbarhet og stabilitet for taxinæringa. Vi mener offentlig regulering av løyver, strenge kvalitets-, sikkerhets- og miljøkrav samt regulering av takster gjør tjenesten transparent, trygg og profesjonell.

Ferge og hurtigbåt

Høye utgifter til ferge og hurtigbåt rammer skeivt, både sosialt og geografisk. Innbyggerne langs kysten rammes urimelig hardt. Ettersom billettene på ferge og hurtigbåt ikke differensieres etter inntekt, er dette nok et eksempel på en kostnad som rammer de med lavest inntekt hardest. Senterpartiet ønsker lavere priser på ferge og hurtigbåt, og et bedre tilbud for fastboende og pendlere. Gratis eller billigere ferge er et viktig distriktspolitisk tiltak. Fylkeskommunenes utgifter til drift av ferge og hurtigbåt er underfinansiert gjennom dagens inntektssystem, og prisene har etter hvert blitt svært høye enkelte steder. Mange innbyggere langs kysten er helt avhengige av ferge og båt for å komme seg på jobb, skole, sykehus eller fritidsaktiviteter. For næringslivet langs kysten, som trenger å få fraktet sine varer effektivt, er også ferge- og hurtigbåttilbudet helt avgjørende. Det handler både om fisken og arbeidsfolkene som må komme seg fram. Et velfungerende, godt utbygd og stabilt båt- og fergetilbud er en av de viktigste suksessfaktorene for kystnæringslivet. Dessverre har fylkeskommunene fått en stor ekstraregning når fergetransporten skal omstilles til fossilfrie løsninger. Det er særlig stor usikkerhet knyttet til kostnadene ved investeringene i fergeinfrastruktur, da det er begrenset med tidligere erfaringer fra batteriferge og stor variasjon som følge av lokale forhold. Dette gjør at det er større risiko for uforutsette utgifter for fylkeskommunene enn med mer konvensjonell drift. Konsekvensene blir økte billettpriser og kutt i fergeavganger. Store deler av båt- og fergetilbudet blir gjennomgående dyrere – og i flere tilfeller dårligere. Det grunnleggende problemet er at staten ikke kompenserer for de merutgiftene til ferge og båt som flere kystfylker har. Slik rammes en helt nødvendig

infrastruktur i Distrikts-Norge, og det blir lagt nye, store byrder på dem som er avhengige av dette tilbudet.

Bredbånd

Senterpartiet vil sørge for et godt bredbåndstilbud i hele landet. Ingen skal måtte bekymre seg for om de har godt nok internett til å være med på nettmøter, undervisning eller se en film. Det er grunnleggende urettferdig at folk ikke har tilgang til ordentlig internett fordi de bor på feil sted. God bredbånddekning over hele landet er en forutsetning for at vi skal etablere og utvikle arbeidsplasser i hele landet. Å sørge for at alle i hele landet har tilgang til ordentlig bredbånd er en investering i fremtiden. Senterpartiet vil bruke mer penger på bredbåndsutbygging. Utbygging av bredbånd er en del av den grunnleggende infrastrukturen i et moderne samfunn, og må prioriteres. Vi vil sikre hele landets befolkning tilgang til raskt bredbånd (minimum 100 Mbit/s symmetrisk bredbåndskapasitet) og innføre offentlig leveringsplikt for bredbånd i de områder hvor det ikke er grunnlag for kommersiell utbygging.

Økt ramme og finansiering

I Senterpartiets alternativ for NTP økes den totale rammen med 5 mrd. kroner. Disse midlene benyttes til en økt satsing på fylkesvei. Senterpartiet har også valgt å konkretisere flere prosjekt vi mener bør prioriteres i første og andre periode. I stedet for at fagetatene internt skal jobbe fram en prioriteringsliste, basert på store ufordelte midler i andre periode, så har Senterpartiet valgt å synliggjøre en prioritering av flere konkrete prosjekt, og dermed redusert på potten «ufordelte midler». Med Senterpartiet sitt alternativ gjenstår det fortsatt midler som er ufordelt i andre periode, slik at fagetatene med utgangspunkt i det kan jobbe fram nye prosjekt fram mot neste rullering av NTP.

Finansiering

	2022–2027	2028–2032
Omfordeling fra «ufordelte midler andre periode SVV»	7 861	10 835
Omfordeling fra «ufordelte midler andre periode JDIR»		35 020
Omfordeling fra «ufordelte midler andre periode Kystverket»		200
Økt ramme NTP	3 000	2 000

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til Senterpartiets opplegg for NTP, der følgende satsinger og prioriteringer foretas:

Nye tiltak, veg (mill. kroner)

Korr.	Prosjekt	2022–2027	2028–2032
2	Rv. 350 kryss med avkjøring til fv. 287		200
2	E16 Nymoen–Eggemoen		700
6	Rv. 4 Hagantunnelen		700
4	E16 Fagernes Sør-Hande	1 000	1 200
5	Rv. 15 Strynefjellet	1 000	3 400

Korr.	Prosjekt	2022–2027	2028–2032
4	Rv. 13 Vikafjellstunnelen	500	2 600
4	E39 Strekningsvise utbedringer Byrkjelo-Sandane	500	487
4	E39 Ringveg Øst (Vågsbotn–Klauvaneset)	500	1 000
5	E134 Bakka–Solheim	500	1 544
4	E 39 Astad–Bjerkeset	500	
7	E14 Stjørdal–Meråker	800	4 200
7	E6 Helgeland Sør (de to parsellene lengst sør i Grane)	460	
8	E6 Ulsvågskaret	300	1 000
8	E10 Lofoten	100	1 500
8	Åpne vinterveger E6 Sennalandet/E6 Saltfjellet/E10 Bjørnfjell	500	
8	E6 Brandvollbakken	100	
8	E6 Ny kryssløsning Olsborg	100	
8	E8 Lavangsdalen	500	
8	Rv. 282 Holmenbrua	500	
Sum, nye tiltak veg		7 860	18 531

Endringer, veg (mill. kroner)

Korr.	Prosjekt	2022–2027	2028–2032
4	E39 Ådland–Svegatjørn (Hordfast)		-7 000
4	Rv. 13 Lovraeidet–Rødsliane	696	-696
1	Rv. 22 Glommakryssing	55	
5	Vossebanen (K5)	250	
Sum, endringer veg		1 001	-7 696

Fylkesvei, tillegg (mill. kroner)

Korr.	Prosjekt	2022–2027	2028–2032
Alle	Tilskudd til fylkesvei	2 000	2 000

Nye tiltak, bane (mill. kroner)

Korr.	Prosjekt	2022–2027	2028–2032
3	Grenlandsbanen	50	
1	Planlegging/Oppstart Haug–Seut	500	8 000
1	Planlegging dobbeltsporparsell Fredrikstad–Halden		500
0	Godspakke Innlandet (Elektrifisering Kongsvinger–Elverum–Hamar)	700	1 650
(2 og 8)	Tilsving Kongsvinger, Elverum, terminaltiltak		
6	Dobbeltspor Åkersvika, Hamar	500	1 500
6	Dobbeltsporstrekning Brumundal–Moelv, Moelv–Lillehammer	1 000	8 000
6	Elektrifisering Rørosbanen		1 000
3	Vestfoldbanen Tønsberg–Stokke	300	8 000
	Elektrifisering Trønderbanen, Stjørdal–Steinkjer		1 000
	Oppgradering Tinnosbanen		300
	Godsanalyse Trøndelag	20	
Sum, nye tiltak bane		3 070	29 950

Endringer, bane (mill. kroner)

Korr.	Prosjekt	2022–2027	2028–2032
0	Effektpakke Ny rutemodell Østlandet togparkering Ski	-2 450	2 450
1	Hensetting Gon (Rygge) Østfoldbanen	-940	940
	Styrking av effektpakke kombitransport		2 000
Sum, omfordeling og kutt bane		-3 390	5 390

Nye tiltak, kyst (mill. kroner)

Prosjekt	2022–2027	2028–2032
Ballstad havn	200	
Sum nye tiltak kyst	200	

3.6 Generelle merknader fra Sosialistisk Venstreparti

Nasjonal transportplan skal selvsagt først og fremst dekke landets transport gjennom gode og gjennomtenkte løsninger. Men transportsektoren har også et viktig ansvar for å svare på de to eksistensielle truslene som FN advarer menneskeheten mot, nemlig klimændringene og tap av naturmangfold og verdifulle arealer.

Dette er en plan som tar nok et steg i feil retning for klimaet og for naturen i Norge. I alle avgjørelser vi nå tar, må hensyn til klima, ressursbruk og arealnedbygging tillegges avgjørende vekt. Det speiler ikke dette forslaget til ny Nasjonal transportplan.

God infrastruktur er viktig for næringsliv, bosetting og folks daglige liv, men planen velger feil løsninger. Denne planen viderefører satsingen på gigantiske motorveiprojekt og nedprioriterer jernbane, viktige bruksveier i distriktene, vedlikeholdsetterslep på fylkesveiene, rassikring, sykkelveier og kollektivtransport.

Klima

Transportsektoren står for om lag en tredel av alle klimagassutslipp i Norge, og disse skal halveres innen 2030. For å få til dette mener Sosialistisk Venstreparti at det er behov for en radikal endring av transportsektoren framover. Det er nødvendig å prioritere miljøvennlig transport, sette høyere miljøavgifter og kutte i miljøfiendtlige motorveiprojekter. Tiden er inne for å intensivere arbeidet med å fase ut fossilt drivstoff både på vei, sjø og skinner. Gjennom regler, avgiftspolitik og støtte-tiltak vil Sosialistisk Venstreparti fremskynde omstillingen av hele transportsektoren til nullutslipp.

Veier

Det er nødvendig å vri de store summene fra klimafiendtlige motorveier og prestisjepregete riksveiprojekter til jernbane og andre kollektivløsninger, og til gang- og sykkelveier. Etterslepet på vedlikehold av fylkesveier et svært stort, og utkastet til NTP viser alt for dårlig satsing på dette. Det er kartlagt at behovet er på

rundt 70 mrd. kroner for å dekke etterslepet – da hjelper økningen på 15,9 mrd. kroner dessverre for lite. Nye motorveier skaper mer privatbilisme og økte klimagassutslipp og er arealkrevende og dyre. Nedskalering av unødvendige motorveiprojekt og utbedring av eksisterende vei og trafikkisikring av riks- og fylkesveier i distriktene, samt prioritering av kollektivtransport i hele landet er sentralt for Sosialistisk Venstreparti.

Prosjekt som fører til mer trafikk og økte klimagassutslipp, som fergefri E39 – med Hordfast, må straks stoppes. Både med hensyn til miljø, sikkerhet, turistnæring og norsk, maritim industri må vi satse på hyppige nullutslippsferger i stedet. De enorme midlene som bindes opp i disse prestisjeprosjektene, som flere forskningsmiljøer setter store spørsmålstegn ved, burde dirigeres til utbedring av smale riks- og fylkesveier, rassikring og vedlikehold.

Vi har nå fått noen års erfaring med virksomheten til det statseide selskapet Nye Veier AS. Regjeringspartiene har hyllet selskapets arbeidsmåter, at de har fått kostnadene ved bygging av motorveier ned, at utbyggingstida har blitt kortet ned med mer. Imidlertid har også skyggesidene ved selskapets arbeidsmetoder kommet tydelig fram. For å få til nettopp billigere veier og kortere behandlingstid, har dette gått på bekostning av verdifulle arealer og lokaldemokrati.

Utarbeidelsen av konseptene for utbyggingene, dvs. valg av veistandard og trasé, blir ofte fastsatt av en mindre gruppe politikere (typisk ordførere fra flere kommuner) og representanter for Nye Veier. Når kommunestyrene får sakene, så vil valgmulighetene rundt rammene være svært begrenset, og det blir ofte et valg mellom å støtte den nye veien eller å forkaste den. Dette blir selvsagt forsterket gjennom Nye Veiers egen prioritering av porteføljen. Det betyr at selskapet lett kan sette kommuner opp mot hverandre ved at de kan «true» med å prioritere andre strekninger for ny vei om ikke kommunen er samarbeidsvillig.

De siste årenes erfaringer viser at Nye Veier har blitt et utmerket redskap for dem som ønsker nye firefelts motorveier, enten trafikkgrunnlaget krever det eller

ikke. Selskapet velger i stor grad arealkrevende løsninger i jomfruelig terreng, for det blir oftest billigst og gir høyest samfunnsnytte ifølge modellene som benyttes. Men også mest nedbygging av natur og dyrka mark.

Dette er noen av grunnene til at Sosialistisk Venstreparti mener at Nye Veier AS bør avvikles.

Jernbane til persontransport og gods

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, samtidig som kortbanenettet i Nord-Norge må skjermes, der det er store avstander og manglende alternativer til fly.

Denne NTP-en legger igjen opp til at det er motorveier som skal bygges før moderne, tospora jernbane i viktige korridorer. I beste fall skal de bygges samtidig. Det er et sikkert grep for å slå vekk mye av grunnlaget for jernbanen.

Sosialistisk Venstreparti vil på sikt erstatte flytrafikk mellom de store byene i Norge med høyhastighetstog. En ny høyhastighetsutredning må på plass. Men foreløpig vil dette medlem peke på Stortingets vedtak om at Intercity-strekningene på jernbanen må bygges slik at de kan inngå som del av en framtidig høyhastighetsbane. Intercity-triangelen må fullføres og dobbeltspor bygges til Lillehammer, Skien og Halden.

Stortingets mål om mer gods over på bane og kjøp blir stadig mer fjernt, og denne NTP-en underbygger dette. Mer og mer gods vil havne på veiene våre, med alt det betyr av miljøproblemer og utrygghet på veiene. Miljøstøtteordningen for gods fra vei til bane må bli permanent og utvides.

Sjø

Økt bruk av sjøtransport kan bidra til å begrense utslipp fra transportsektoren samtidig som tilbudet til befolkning og næringsliv blir bedre. Norge med sin lange kystlinje og spredte bosetting vil kunne tjene på å bruke sjøen som transportåre, både for persontransport og gods. For å hente ut potensialet er det behov for økte investeringer både i havner, farleder og tilknyttet infrastruktur på land. Støtteordningene for gods fra vei til sjø må økes betydelig i årene som kommer.

Øvrig 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.

Derfor er det skuffende at ikke framlagte NTP har en skikkelig, nasjonal sykkelstrategi. Vi registrerer at statsråden går ut i mediene og kaller innholdet i NTP-en for tidenes sykkelstrategi. Han henviser til det langsiktige målet om en sykkelandel på 20 pst. i byområdene og 8

pst. på landsbasis. Mål er bra, men virkemidler for å nå målet er langt viktigere. Det er vanskelig å se noen kraftfulle grep og noen helhetlig plan for en slik satsing.

Det henvises til byvekstavtalene for å få opp andelen sykkel og gange. Det er bra, men Sosialistisk Venstreparti vil utvide statens tilbud om byvekstavtaler og kollektivstøtte til flere byer. Staten må ta et større ansvar i byene og ta hensyn til lokale mål om nullvekst ved transportprosjekt i byene. Dessuten må det selvsagt også satses på sykkelveier mellom byene.

Sammenhengende sykkelveier både på riks- og fylkesveier må bygges slik at dette kan være reelle transportalternativ, i tillegg til å dekke fritidsbruk. Med el-sykkels inntreden er sykkel virkelig blitt et transportmiddel å regne med.

Elektrisk transport

Selv med en storstilt kollektivsatsing vil mange fremdeles trenge bil. Elektriske biler har etter hvert stor rekkevidde og kommer i så mange varianter at de er reelle alternativer både som privat- og varebil. For at elbiler skal kunne være et aktuelt alternativ, må ladestrukturen være godt utbygd. Dette gjelder langs veinettet over hele landet, men også i byene, i borettslag og sameier.

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 kan omstillingen av hele transportsektoren mot nullutslipp fremskyndes. Fylkeskommunene bør kompenseres for de økte utgiftene en overgang til nullutslippsferger innebærer.

Norge har gode forutsetninger til å sitte ved spakene og være i front for elektrifisering av luftfarten. Vi har ideelle avstander mellom de største byene våre for bruk av elfly når teknologien er ferdig utviklet. Det er de mindre flystørrelsene som først kan innfase elektrisk drift. Da er kortbanenettet vårt ideelt. Dermed kan Norge få et nytt utstillingsvindu for elektrifisering av transporten. Fra før har vi bilparken og fergene. Forutsetningen for dette er at vi tar grep allerede nå som gir næringen klare og forutsigbare rammebetingelser for dette, både gjennom fysiske tilrettelegginger på flyplassene, stimulering av forskningsmiljøene og gjennom økonomiske insentiver for en overgang.

Hydrogen innenfor transportsektoren

Det er lite å spore av offensiv hydrogensatsing i planen. 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. Vi må sna-

rest vedta pilotprosjekt for hydrogendrevne tog på minst en togstrekning. Fyllestasjoner bør også sees i sammenheng med mulighetene for hydrogen som energibærer til skipstrafikken og tungtransport på vei.

Privatisering, anbudsutsettinger og sosial dumping innenfor transportsektoren

Samtidig som denne planen legges fram, er regjeringen i ferd med å gjennomføre en jernbanereform som betyr en fullstendig rasering av jernbanen slik vi kjenner den. Sosialistisk Venstreparti har vært en konstant motstander av jernbanereformen og av regjeringens planer om å gjøre anbudssystemet obligatorisk gjennom EUs fjerde jernbanepakke.

Sosialistisk Venstreparti mener at viktig infrastruktur skal eies og driftes av det offentlige. Tanken bak dette er naturligvis at den som har skoen på, vet best hvor den trykker. Allerede da ansvaret for togene og skinnene skilte lag, merket man skyggesidene ved dette. Når sig-

nalanellegget var årsak til forsinkelser, var det naturligvis daværende NSB som fikk skylda, selv om de overhodet ikke hadde noe ansvar for vedlikeholdet lenger. Nå er ansvaret for forvaltningen av jernbanen splittet opp i en rekke nye selskaper, som skal kjøpe og selge tjenester til hverandre i god New public management-ånd. Fagmiljøet forvitrer når det fordeles på utallige etater og private selskaper. På toppen av det hele blir også passasjermarkedet på togstrekninger nå satt ut på anbud.

Når selskapene skal bruke samme skinner, samme tog, samme billettsystem med mer, er det hovedsakelig ett område selskapene kan påvirke for å vinne konkurranser og tjene penger: dårligere lønns- og arbeidsforhold for de ansatte. Vi har sett dette skje i luftfarten. Nå står jernbanen for tur.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti vil gjøre følgende prioriteringer i planperioden:

	Budsjett 2021 mrd.	Årlig gj. snitt, gammel NTP, mrd.	Årlig gj. snitt, ny NTP mrd.	SVs forslag mrd. pr. år	SV, påplussing 12 år	SV inndekning
Riksveier	36,4	43,2	42,4	33,15 (-9.25)		109,2
Tilskudd fylkesvei	2,9	2,7	4,3	5,3 (+1)	12	
Rassikring rv. og fv.			2,3	3,3 (+1)	12	
Byområder	6,4	6,0	6,6	8,2 (+1,6)	19,2	
Jernbane med godssatsing	27,1	29,6	28,9	36,9 (+8)	96	
Kyst	1,6	2,7	2,7	3,7 (+1,0)	12	
Lufthavner	-	0,4	0,4	(-0,5)		6
Bompenger til jernbane, og mulige godsavgifter på vei				3		36
Total					151,2	151,2

4. Grunnlag for meldingen og oppfylling av Nasjonal transportplan 2018–2029

4.1 Arbeidet med transportplanen

Komiteen registrerer at arbeidet med transportplanen har vært organisert på en ny måte, der Samferdselsdepartementet har tatt en tydeligere styring i planprosessen. Målet har vært å sikre en mer overordnet og strategisk plan. I stedet for at transportvirksomhetene har levert et grunnlagsdokument for Nasjonal transportplan, har Samferdselsdepartementet i flere runder gitt oppdrag til transportvirksomhetene. Næringsliv og organisasjoner, forskningsmiljøer, fylkeskommunene, de største bykommunene og Sametinget har levert sine innspill til de viktigste utfordringene.

Komiteen viser til at transportvirksomhetenes svar på oppdragene og innspillene fra regioner, næringsliv og organisasjoner var på høring våren 2020. Komiteen merker seg det store engasjementet, noe som også ble synliggjort i komiteens egen høring, og

setter pris på innspillene til bedre samferdselsløsninger i hele landet.

4.2 Globale og nasjonale utviklingstrekk

Komiteen viser til at befolkningsutvikling, bosetting, økonomisk vekst og nærings- og handelsmønstre er viktige drivere for transportbehovet. Selv om langsiktig transportplanlegging har usikkerhet knyttet til seg, har disse driverne stort sett utviklet seg stabilt og gitt grunnlag for relativt forutsigbare framskrivninger for transporttetterspørselen.

Komiteen understreker at flere utviklingstrekk nå gjør denne usikkerheten større enn tidligere. Koronapandemien, ny teknologi, forsterket klimapolitikk og miljøhensyn, endrede samfunnsikkerhetsutfordringer og skift i verdensøkonomien vil kunne prege transportsektoren framover, og kan innebære brudd i de lange trendlinjene for transporttetterspørselen.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet,

Senterpartiet og Venstre, merker seg at det introduseres flere nye grep i Nasjonal transportplan 2022–2033, blant annet kontinuerlig optimalisering, porteføljestyling og porteføljeutvikling, som skal bidra til å takle økende usikkerhet.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti savner en større gjennomgang fra regjeringens side om både de langsiktige, eksistensielle utfordringene uttrykt gjennom Klimapanelets og Naturpanelets konklusjoner og hvilke internasjonale grep som er gjort og vil bli gjort for å møte disse utfordringene.

Dette medlem mener at luftfarten alt for lenge har vært fredet internasjonalt fra miljøavgifter som monner.

Dette medlem vil i den forbindelse peke på de viktige FN-organisasjonene IMO og ICAO, innen henholdsvis maritim sektor og luftfart, og mangel på grep for å få internasjonale avtaler for kraftige reduksjoner av klimagassutslipp og forberedelser til et grønt skifte. Dette medlem etterlyser en enda mer aktiv rolle fra Norges side, ikke minst siden regjeringen i alle sammenhenger understreker hvor viktig internasjonalt samarbeid er på dette feltet.

5. Målene for transportsektoren

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, slutter seg til det overordnede målet om et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Venstre, viser til at utbygging av samferdselsprosjekter innebærer stort potensial for verdiskaping ut over den aktuelle investeringen, og gir ringvirkninger for lokalt næringsliv. Det er særlig store ringvirkninger i bygg- og anleggsrelaterte virksomheter gjennom anskaffelser, men også all annen leveranse av varer og tjenester som følger av aktiviteten i anleggene, gir ringvirkninger og skaper merverdi.

Et tredje flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til at Oslo Economics (2021) i en ringvirkningsanalyse av lokale og nasjonale virkninger i utbyggingsfasen av fire delstrekninger på E39 og E18 utført av Nye Veier, fant at virkningene av veiprojektene er klart størst lokalt. Så mye som 70 pst. av omsetningen tilfalt fylkene prosjektene bygges i, og de fire prosjektene som ble analysert, understøttet samlet 2 500 årsverk blant lokale leverandører. Infrastrukturprosjekter har altså stor betydning lokalt, også i gjennomføringsfasen. Dette flertallet

mener dette er en underkommunisert virkning av samferdselsinvesteringene, og mener disse effektene bør kartlegges og måles på en bedre måte enn i dag.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at transportsystemet frem mot 2050 må ta utgangspunkt i at vei og bil vil være det viktigste transportmiddelet. Disse medlemmer mener at målsettingen må være å bygge ut hovedveinettet slik at vi fortsatt kan ta hele landet i bruk. Et utbygd hovedveinett vil sikre et effektivt og sikkert transportsystem, og den teknologiske utviklingen vil gi lave utslipp uten at trafikantenes valgfrihet innskrenkes.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til at Norge har en lav andel av transportarbeidet på jernbane (4,8 pst. av persontransporten og 9,3 pst. av godstransporten sammenliknet med vei (SSB sine tabeller). Ut fra målsettinger om sikkerhet, ressursbruk og miljøbelastning mener dette medlem at det må settes klare mål for å øke all transport på jernbane i forhold til veitransport. EUs gjennomsnittstall er hhv. 7,8 pst. og 17,6 pst. (i forhold til vei, elv og kanal).

På denne bakgrunn fremmer dette medlem følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen innarbeide i alle relevante sammenhenger en målsetting om minst å nå EU-gjennomsnittet for andel togtransport sammenliknet med veitransport i løpet av planperioden.»

6. Mer for pengene i transportsektoren

Komiteen mener at fellesskapets midler bør forvaltes på best mulig måte. I en tid med raske teknologiske endringer er det viktig at vi ikke låser oss til gårdsdagens svar og gjør feilinvesteringer.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til at det i arbeidet med planen har vært et mål å få mer igjen for pengene, og at det er gjennomført store og omfattende reformer i samferdselssektoren.

Flertallet legger til grunn at alle veier må planlegges og bygges ut fra en langsiktig behovsvurdering, og at prosjektene blir optimalisert ut fra kost og nytte. Flertallet er videre opptatt av at det planlegges ut fra en helhetlig og strekningsvis tilnærming, og at det er en fordel om veistandarden er mest mulig enhetlig av hensyn til trafiksikkerhet og fremkommelighet.

Flertallet registrerer at Sosialistisk Venstreparti mener at fergefri E39 er overdimensjonert. Det er en påstand det ikke er grunnlag for, da prosjektene på E39 planlegges ut fra forventet trafikkutvikling. Flertallet vil understreke at dette er prosjekter som er viktig for å bygge sammen Vestlandet, og at det vil ha stor betyd-

ning for å bygge sammen viktige bo- og arbeidsmarkeder og legge til rette for økt verdiskaping og bosetting. Statens vegvesen har gjort en god jobb med å redusere kostnadene for fergeavløsningsprosjektene på E39. Flertallet vil påpeke at disse prosjektene har høy nytte og vil bidra til å redusere reisetiden på E39 vesentlig.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti mener at regjeringen nettopp har låst seg i gårdsdagens svar gjennom kolossale feilinvesteringer i prestisjeprosjekter som Fergefri E39 og regjeringens motorveiplan. Mange fagfolk i veisektoren og i forskningsmiljøene, for ikke å snakke om i miljøbevegelsen, har reagert på at regjeringen har fremmet prosjekt etter prosjekt der veien synes fullstendig overdimensjonert etter behovet. Det siste og mest grelle eksempelet er strekningen E18 Dørdal–Tvedestrand, men også deler av E39 mellom Kristiansand og Stavanger og E6 nord for Trondheim, for å nevne noen.

Dette er virkelig å prioritere feil ut fra framtidens behov for bærekraft og for prioritering av midler og ut fra framtidens teknologi. Dette siste åpner utvilsomt for økt tetthet på veiene og lettere trafikkavvikling når bilene kommuniserer med hverandre. Dette er bare ett eksempel.

Dette medlem vil likevel peke på en teknologi som er gammel, men likevel framtidsrettet, nemlig jernbanen. Ingen teknologi vi nå kjenner, kan frakte like mye gods over lange avstander og like mange passasjerer like fort som tog. I tillegg er jernbane mindre arealkrevende å bygge enn firefelts motorveier, og elektriske tog har null utslipp, de er energivinnere, og det er en behagelig reisemåte. Dette medlem vil understreke at valg av veikonsept og fartsgrenser slett ikke er tekniske spørsmål som bare ingeniører skal befatte seg med. Både vegnormaler, hastigheter og håndbøker er viktig politikk, styrt av sittende regjeringens politiske føringer. Gale valg her vil slå ut kolossalt på kostnader og enda mer alvorlig, på miljøsidene av prosjektene.

Mange stiller seg spørsmålet om hvorfor kravet/behovet for firefelts motorvei slår inn ved så lav ÅDT som 12 000, mens en studie fra NTNU (Arvid Aakre, 2014) viser at to- og trefeltsvei brukes for trafikkmengder opp til ÅDT 14 000 i Finland, ÅDT 20 000 i Sverige og ÅDT 25 000 i Tyskland.

Statsråden svarer på spørsmål fra Sosialistisk Venstreparti i komiteen følgende om valg av konsepter:

«Statens vegvesen har nylig, på oppdrag fra Samferdselsdepartementet, sett på hvilken standard som bør bygges på veier med ÅDT mellom 6 000 og 20 000. Utredningen viste at for veier med ÅDT under 12 000 var to-/trefeltsveier generelt sett mer samfunnsøkonomisk lønnsomt enn smal firefelts motorvei. Utredningen viste at for veier med ÅDT under 12 000 var to-/trefeltsveier generelt sett mer samfunnsøkonomisk lønnsomt enn smal firefelts motorvei. Årsak til dette er i

hovedsak at investeringskostnadene er lavere for to-/trefeltsvei enn motorvei, på grunn av mindre krav til bredde og linjeføring».

Statsråden oppgir også gjennomsnittskostnader for to- og trefelts vei på 175 000 kr/lm, mens smal firefelts motorvei har en gjennomsnittskostnad på 300 000 kr/lm.

Ut fra dette er det nærmest uforståelig at regjeringen har valgt å bygge ut firefelts motorveier i den grad vi har vært vitne til.

Dette medlem vil peke på det enorme behovet vi har for å bruke milliardene på å skape et riksveinett med gul midtstripe, ta igjen det enorme etterslepet på vedlikehold og trygge veiene mot ras.

På denne bakgrunn fremmer dette medlem følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen endre føringene for veibygging slik at det ikke bygges firefelts motorveier med 110 km/t på strekninger der det i gjennomsnitt er under 15 000 ÅDT, men heller velger løsninger med to- og trefelts vei med midtdeler og fartsgrense på 90 km/t på de mest trafikkerte strekningene under 15 000 ÅDT.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at det alltid skal tas høyde for fremtidig trafikkvekst når man bygger nye veier. Disse medlemmer mener at det over mange år ble bygd nye veier som hadde for lav veistandard på hovedveinettet. Disse medlemmer vil erstatte løsningen med 2/3-felts veier med smal firefelts vei. Disse medlemmer mener at man da får en fremtidsrettet, effektiv og sikker veiløsning som har kapasitet til å håndtere fremtidig trafikkvekst. Disse medlemmer vil i denne sammenheng vise til E18 i Telemark som eksempel på vei som har blitt bygget ut med for lav kapasitet. E18 Landgangen–Rugtvedt ble først bygget ut med 2/3-feltsstandard, men som bare få år senere ikke lenger reflekterte trafikkgrunnlaget på strekningen.

6.1 Optimalisering og porteføljestyring

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, og Venstre, viser til at det med denne planen er innført porteføljestyring av investeringene, slik at virksomhetene kan foreslå omfang og rekkefølge av prosjektene. Alle virksomhetene skal jobbe videre med å optimalisere sine prosjekter. Flertallet registrerer at det betyr at omfang og rekkefølge på prosjektene kan endre seg gjennom planperioden. Hvis et prosjekt blir optimalisert, og får økt samfunnsøkonomisk lønnsomhet, kan det rykke fram i køen og få raskere oppstart. Kutt i kostnader kan gjøre det mulig å bygge ut prosjekter raskere, noe som kan åpne for andre prosjekter. Samtidig kan økte kostnader være krevende for framdriften i et prosjekt, og prosjektet kan da bli utsatt.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti konstaterer at det finnes flere fordeler med bruk av porteføljestyring i samferdselsprosjekter, blant dem er lengre strekningsvisse parsellutbygginger og bedre arbeidsflyt i prosjektene. Disse medlemmer registrerer imidlertid at det fremkommer alvorlig kritikk av metodemodellen som også må tas på alvor.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at avkritikken mot porteføljestyring som arbeidsmetode har disse medlemmer blant annet merket seg:

- Anklager om demokratisk underskudd.
 - Lokalpolitikere føler seg ofte overkjørt av utbygger og påpeker at de lokale behovene og ønskene i prosjektene ikke blir tillagt vekt. De etterlyser større mulighet til lokaldemokratisk innflytelse.
- «Samfunnsøkonomisk lønnsomhet».
 - Dette er et omstridt begrep utenfor de ingeniørfaglige miljøene, og det eksisterer heller ikke en god og felles forståelse av hva begrepet innebærer, hvordan det regnes ut, hvilke faktorer som hører med – eller burde høre med, eller hvilken betydning det skal ha for prioriteringen av utbyggingsrekkefølgen.
- Store anbudskontrakter.
 - Det er en tydelig tendens at porteføljestyrte utbyggingsprosjekter fører til større anbudskontrakter, noe som gjør det vanskelig eller umulig for mindre entreprenører å hevde seg. Norske entreprenører er i hovedsak sunne og seriøse bedrifter og må gis bedre mulighet til å konkurrere på like og rettferdige vilkår med utenlandske selskaper om samferdselsprosjekter.
- Manglende tidsplan.
 - Utbygger har ofte ikke en tilfredsstillende og tydelig tidsplan for utbygging av parseller i de porteføljestyrte prosjektene, noe som kan gjøre det vanskelig for lokalsamfunnene å tilpasse seg eller å drive egen arealplanlegging.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, og Venstre, peker på at porteføljestyring viser seg å gi bedre måloppnåelse for en rimeligere penge. Flertallet viser til at jernbanen er særlig egnet for porteføljestyring fordi det er et komplekst sammenhengende system der alle deler av infrastrukturen må fungere i fellesskap. Flertallet viser til at kompleksiteten er en del av jernbanens vesen, og at god koordinering av investeringene er avgjørende for at pengene som bevilges, skal ha ønsket effekt. Flertallet peker på at porteføljestyring gir god sam-

handling og optimal koordinering av investeringene, og viser til at planprosesser i kommunene, anskaffelser av togsett, banestrøm, hensetting, utbedring av flaskehalser på banenettet og kapasitet i entreprenørmarkedet er blant løpende faktorer som avgjør når det er optimalt med oppstart og fullføring av prosjekter. Flertallet peker på Nye Veiers resultater på området og ser at modellen gir nasjonale samferdselsmyndigheter bedre muligheter til å oppnå målene raskere og med mindre pengebruk. Flertallet viser til at Statens vegvesen kan oppnå de samme resultatene forutsatt at det legges til grunn forutsigbar finansiering, økt fleksibilitet i planlegging og gjennomføring av prosjektene og klare incentiver til å gjennomføre prosjektene på kostnad og tid. Flertallet vil påpeke at gevinster ved porteføljestyring og bedre organisering vil bety at flere prosjekter kan gjennomføres raskere og til en lavere kostnad for samfunnet, og vil bidra til at ambisjonsnivået i Nasjonal transportplan kan nås innenfor de rammene som er satt.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti stiller seg tvilende til at regjeringens ønske om en sunn konkurranse mellom prosjekter gir den beste samfunnsøkonomiske gevinsten. Et samferdselsprosjekt bør prioriteres ut fra andre kriterier enn konkurranse. Disse medlemmer peker på at bruken av porteføljestyring som virkemiddel bør evalueres. Videre mener disse medlemmer at det er viktig at transportetatene har like og forutsigbare rammevilkår, og at de samferdselsprosjektene de får i oppdrag å planlegge, blir realisert.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti ser åpenbare skyggesider av porteføljestyringen dersom denne praktiseres som Nye Veier AS har gjort. Det har vist seg at dersom det har vært gevinst på sparte penger og tid, så har det gått på bekostning av noe. Gevinstene har i stor grad kommet gjennom å ta snarveier, både fysisk over natur og dyrka mark og over lokaldemokratiet. Dersom porteføljestyring skal være normen for nye prosjekter innen norsk samferdsel, må dette i langt større grad sikres politisk styring, blant annet av prioriteringene.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at etableringen av veiselskapet Nye Veier AS har vært en suksess og skapt en ny dynamikk i norsk veiutbygging. Disse medlemmer viser til at Nye Veier bygger ut sin oppstartsportefølje sammenhengende og raskt samtidig som kostnadene går ned, slik at vi får mer vei for pengene. Disse medlemmer mener at Nye Veiers måte å drive utbyggingsprosjekter på vei på, også skal innføres på jernbanene. Derfor mener disse medlemmer at Nye Veier også skal få an-

svaret for utbygging av jernbaneprosjekter i sin portefølje, herunder viktige prosjekter på InterCity. Disse medlemmer mener videre at rammebetingelser med større grad av frihet og stabil finansiering også bør innføres for Statens vegvesen og Bane NOR. Disse medlemmer vil i denne sammenheng vise til forslag om opprettelse av Statens vegvesen prosjektavdeling og Bane NOR prosjektavdeling som skal ha tilsvarende rammebetingelser og stabil finansiering som Nye Veier AS.

Dessuten mener komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti at kriteriene for de samfunnsøkonomiske analysene må endres slik at både tidsfaktoren reduseres og karbonprisen økes, og vi må få større vektlegging av nedbygde arealer i de såkalte ikke prissatte konsekvensene.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre vil understreke at ingen aktører har mulighet til å ta snarveier i samfunnsplanleggingen. Disse medlemmer er opptatt av at det skilles mellom effektive planleggingsprosesser og det Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti beskriver som snarveier. Alle aktører innenfor samferdselsområdet må forholde seg til plan- og bygningsloven og andre lover og regler som gjelder i det norske samfunnet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Senterpartiet mener kriteriene for de samfunnsøkonomiske analysene i større grad må vektlegge verdien av godstransport. Disse medlemmer mener at strekninger med lav persontrafikk og høy godstrafikk kommer urimelig dårlig ut i de samfunnsøkonomiske analysene.

6.2 Reformers og rammebetingelser

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til at det siden 2013 er gjennomført flere reformer i alle deler av samferdselssektoren. Reformene, sammen med regionreformen, som har endret arbeidsdelingen mellom stat og fylkeskommuner, og de teknologiske endringene sektoren går gjennom, gir større behov for samordning mellom de ulike delene av sektoren. Flertallet mener derfor at vi må tenke mer helhetlig om hvordan vi løser transportbehovet framover, uavhengig av transportform. Disse endringene kan også endre sektorens kompetansebehov.

Flertallet vil vise til at de fire partiene Høyre, Fremskrittspartiet, Venstre og Kristelig Folkeparti fra 2013 har stått sammen om en historisk satsing på samferdsel. Samferdselsbudsjettet er mer en dobbelt, ny teknologi er tatt i bruk, og store reformer er gjennomført. Ny teknologi går både på autonomi og omstilling til mer miljøvennlige transportmidler. Etableringen av

Nye Veier AS har gitt oss erfaringer om hvordan vi kan bygge veier bedre, raskere og billigere. Jernbanereformen er et viktig grep for å få en mer strømlinjeformet organisasjon, blant annet med en klar avgrensing mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre vil påpeke at det fortsatt gjenstår en del før Bane NOR SF har fått det tiltenkte handlingsrommet. Allikevel tar regjeringen et nytt grep ved å tildele Nye Veier AS et jernbaneprosjekt. Det vil være riktig å trekke erfaringer av disse grepene før en lanserer nye grep når det gjelder Bane NOR SF.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til at de rød-grønne partiene fortsetter sin kritikk av viktige reformer i samferdselssektoren, til tross for at disse reformene har gitt gode resultater. Nye Veier har vist at det er mulig å tenke nytt og planlegge og gjennomføre prosjektene til en lavere kostnad og med høyere nytte. Flertallet registrerer at Nye Veier har redusert kostnadene på de prosjektene de har gjennomført, med 19 pst. sammenlignet med opprinnelig kostnadsanslag. Flertallet vil påpeke at regjeringen ønsker å legge til rette for at de gode erfaringene fra Nye Veier også kan overføres til Statens vegvesen og Bane NOR. Tilrettelegging for tidlig involvering og porteføljestyring er eksempler på det.

Flertallet vil videreføre konkurranseutsettingen av persontogtransporten. De tre første trafikkpakkene legger til grunn et forbedret tilbud til kundene og en betydelig lavere kostnad for staten. Flertallet 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. Flertallet forventer en positiv utvikling når samfunnet begynner å normalisere seg og folk igjen øker reiseaktiviteten.

Flertallet mener det er feil når de rød-grønne partiene hevder at det er de ansattes lønns-, arbeids- og pensjonsforhold som utgjør konkurransefaktoren i regjeringens jernbanepolitikk. Det er lagt til grunn virksomhetsoverdragelse for togpersonellet i anbudene, og alle selskapene må forholde seg til norske lover og regler. Flertallet vil påpeke at hovedforskjellen i de tre trafikkpakkene som er gjennomført, i første rekke handlet om forskjellig tilnærming til inntektsgrunnlaget og prognosene for kundegrunnlaget de neste ti årene. Flertallet mener det er en positiv konkurranse som vil bidra positivt til at alle selskapene strekker seg litt lenger for at enda flere skal ta toget. Det er derfor ikke noen grunn til å hevde at det er et «kunstig og oppkonstruert konkurransemarked», men heller være for-

nøyd med at selskapene har tro på at toget vil være en attraktiv transportform i tiden som kommer.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti er imot konkurranseutsetting, oppsplitting og privatisering av jernbanen. Disse medlemmer mener norsk jernbane eger seg dårlig for dogmatisk markedstenkning, men konstaterer at det borgerlige flertallet likevel har tvunget fram ideologisk motivert konkurranseutsetting og privatisering uten å ha troverdig eller faglig dokumentasjon på at dette fører til et bedre togtilbud eller en positiv utvikling for jernbanen. Disse medlemmer viser til at denne politikken frem til nå ikke har ført til annet enn økt usikkerhet blant jernbaneansatte, personalmangel i selskapene, forsinkelser og kanselleringer av togavganger, dårligere regularitet, mer byråkrati samt at store utbyggingsprosjekt stadig skyves frem i tid. Disse medlemmer viser til at veksten i passasjerantall på jernbanen begynte lenge før den såkalte jernbanereformen trådte i kraft. Disse medlemmer kan ikke se at den politiske høyresiden kan godtgjøre at en videre passasjerantallvekst blir møtt med en tilsvarende og nødvendig kapasitetsvekst på jernbanen. Disse medlemmer mener den såkalte jernbanereformen i hovedsak handler om å bygge ned en felles eid jernbane gjennom å skape et kunstig og oppkonstruert konkurransemarked. Disse medlemmer konstaterer at det i virkeligheten er de jernbaneansattes lønns-, arbeids- og pensjonsforhold som utgjør konkurransefaktoren i regjeringens jernbanepolitikk.

Disse medlemmer peker på det store taktskiftet for samferdselsutbygging i Norge som startet med den rød-grønne regjeringens samferdselspolitikk fra 2005.

Disse medlemmer viser til at det borgerlige regjeringsflertallet har opprettet et nytt statlig vegselskap uten å gjøre rede for konsekvensene det får for Statens vegvesen. Disse medlemmer er kritiske til hvordan regjeringen har håndtert viktige fagmiljø og kompetansemiljø i den opprinnelige etaten, og er kritiske til de store kuttene som regjeringen har påført Statens vegvesen. Disse medlemmer går imot regjeringens og Fremskrittspartiets forslag om nedleggelse av trafikkstasjoner over hele landet. Disse medlemmer vil heller ta vare på de ansatte i etaten, styrke deres kompetanse, handlingsrom og arbeidsmiljø, og dessuten gå inn for å redusere den storstilte bruken av eksterne konsulenter som regjeringen har sørget for å gjøre nødvendig for opprettholde etatens funksjonsnivå. Disse medlemmer vil gå inn for en samfunnsmessig evaluering av fullførte samferdselsprosjekt for å høste kunnskap som styrker fremtidig organisering og gjennomføring av nye prosjekt. Disse med-

lemmer mener kritisk infrastruktur må underlegges politisk styring og offentlig eierskap.

Disse medlemmer stiller seg kritisk til de udokumenterte, men ofte framsatte påstandene fra høyresiden om at et nyopprettet vegselskap har spart staten og norske skattebetalere for store milliardbeløp. Disse medlemmer viser til Nye Veiers mål om å redusere utbyggingskostnadene med 20 pst. for oppstartporteføljen og mener selskapet skal måles på dette. Disse medlemmer viser til statsråd Hareides svar på skriftlig spørsmål om hvorvidt det er riktig at Nye Veier har spart samfunnet for 59 mrd. kroner, jf. Dokument 15:1191 (2020–2021):

«Det er riktig som spørsmålsstilleren antyder at dette er mål og således ikke er besparelser som fullt ut er realisert.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet konstaterer at regjeringens partiene stadig utvider porteføljen til Nye Veier, men ser med bekymring på at det fra de samme partier ikke følger midler med som tilsvarer økningen i prosjektporteføljen. Disse medlemmer påpeker at dette er en uansvarlig forvaltningspraksis som i fremtiden kan skape konflikter, overskridelser og misforståelser for å oppnå en kortsiktig populistisk gevinst her og nå.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, mener det er naturlig å utvide porteføljen til Nye Veier i takt med at selskapet fullfører viktige veiprosjekter. Når selskapet i tillegg reduserer kostnadene på prosjektene i porteføljen, betyr det at eksisterende portefølje blir gjennomført raskere enn forutsatt. Flertallet mener at en utvidelse av porteføljen til Nye Veier er en nødvendig og naturlig utvikling av selskapet.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre viser til at dersom regjeringen ikke hadde lagt til rette for en utvidelse, ville det i praksis bety en nedbygging av selskapet.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Venstre, mener at både Statens vegvesen og Nye Veier AS vil spille en viktig rolle i bygging av vei de neste årene. De to aktørene må i større grad behandles likt og få like vilkår.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til at Statens vegvesen og fylkeskommunene må sikres mer langsiktig finansiering for å kunne bygge effektivt og sammenhengende. Nye Veiers styringsmodell og mandat må revideres for å sikre en bedre prioritering og samfunnsmessig styring.

Disse medlemmer viser til statsbudsjettet for 2020, der vi kan lese 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. Disse medlemmer er bekymret for at regjeringen har splittet opp ansvaret i vei-sektoren uten at det samtidig blir tatt grep som hindrer store kostnadsøkninger.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti er alvorlig bekymret for hva den samtidige gjennomføringen av flere såkalte reformer innen samferdselssektoren har ført til. Ikke minst gjelder dette for veisektoren.

Disse medlemmer vil særlig framheve ett poeng som har blitt en følge av oppsplittingen av fagmiljøet innen veisektoren, nemlig kampen om de dyktige fagfolkene. De må nå deles mellom fylkeskommunene, Statens vegvesen, Nye Veier AS og de voksende konsulent-selskapene.

Disse medlemmer vil minne om at ca. 1 500 årsverk ble overført fra Statens vegvesen til fylkeskommunene pr. 1. januar 2020. Deretter var det ca. 1 600 ansatte i SVV som valgte å slutte, dels grunnet uro, dels ødelagte fagmiljø og selvsagt at konsulentbransjen lokket med høye lønninger.

Mye av den opparbeidede etatskompetansen som Statens Vegvesen har hatt, går nå tapt når egne ansatte blir byttet ut med innleide. Innleide representerer en flyktig kompetanse som forsvinner ut av etaten den dagen konsulentfirmaet har fått oppgjøret sitt. En ansatt tar kompetansen med seg fra prosjekt til prosjekt og overfører kompetanse til kollegaer og ikke minst til nyansatte i etaten.

Disse medlemmer vil trekke fram at Statens vegvesen brukte ca. 4 mrd. kroner på lønn og ca. 3,7 mrd. kroner på konsulenter i 2019. En innleid koster ofte tre ganger mer enn det en egen ansatt koster.

Det blir flere og flere eksempler på at SVV og fylkeskommuner overbyr hverandre i lønn for å sikre seg kompetente medarbeidere. Slike konkurranser om ettertraktet arbeidskraft tapper både SVV og fylkeskommunene for store midler.

Disse medlemmer vil peke på at konkurranseutsetting av samfunnskritiske oppgaver og viktig infrastruktur truer både kvalitet og sikkerhet. Samfunns-sikkerhet og beredskap må være et offentlig ansvar.

Dette har også LO blitt alvorlig bekymret for. I sin uttalelse fra representantskapsmøtet 6. mai 2021 siteres dette utdraget:

«ABE-kutt, sentralisering, privatisering og konkurranseutsetting har svekket staten og virksomheter med offentlig tilknytning sin evne til å beskytte innbyggerne ved alvorlige hendelser.

Samfunnssikkerhet og beredskap må være det offentlige sitt ansvar. Dette ansvaret må styrkes, samt samordningen og samarbeidet mellom offentlige etater og andre virksomheter.

Et sterkt offentlig eierskap med politisk styring og kontroll over naturressurser, infrastruktur og viktige selskaper må opprettholdes.»

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen umiddelbart ta initiativ til en uavhengig gjennomgang og evaluering av de ulike reformene og omorganiseringenes innvirkning på de faglige miljøene innenfor veisektoren.»

«Stortinget ber regjeringen gjennomføre en utredning av hvordan vegbygging skal organiseres og gjennomføres, slik at den får en mest mulig effektiv og hensiktsmessig organisering.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener det er bra at det er flere arbeidsgivere som konkurrerer om ettertraktet arbeidskraft i veisektoren, og at det at medarbeidere får en god lønn, ikke kan karakteriseres som at fylkeskommunene eller Statens vegvesen tappes for midler.

Kabotasje

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til at det utføres vesentlig kabotasjevirkosomhet i turbussnæringen i Norge, og at kabotasje er i ferd med å utkonkurrere norske turbusselskaper. Flertallet viser til komiteens behandling av statsbudsjettet for 2020 jf. Innst. 13 S (2019–2020) hvor flertallet blant annet foreslo å begrense kabotasjekjøring for utenlandske busser i Norge etter modell fra Danmark, å styrke kontrollen av allmenngjøringen i turbussmarkedet og at utenlandske turbussoperatører pålegges å registrere seg i mva.-registeret fra første krone.

Et annet flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til den betydelige innsatsen som ble gjort for å få bedre kon-

troll med utenlandske vogntog på norske veier siden 2013. Kontrollaktiviteten av tunge kjøretøy ble økt betydelig, det ble innført strengere krav til dekk og utstyr samt at retten til å holde tilbake kjøretøy som ikke tilfredsstiller norske krav, ble styrket. Dette flertallet vil at det skal tas i bruk flere grep for å styrke kontrollen med transportbransjen og legge til rette for likeverdige konkurransevilkår. En viktig ordning som dette flertallet vil vise til, er innføring av krav om elektronisk fraktbrev.

Regulering – luftfarten

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at luftfarten er en viktig del av transporttilbudet i Norge, og at bransjen samtidig er arbeidsplass for tusenvis av ansatte over hele landet. Disse medlemmer viser til Representantforslag 57 S (2020–2021) fra Arbeiderpartiet om tiltak for en seriøs og bærekraftig luftfart, jf. Innst. 194 S (2020–2021), hvor disse medlemmer blant annet foreslår å utarbeide tiltak som stanser utviklingen av sosial dumping og arbeidslivskriminalitet i luftfartssektoren, utrede om det kan settes minstepris for flybilletter etter modell fra Østerrike, legge til rette for en luftfart med faste stillinger med direkte ansettelser og krav om at flyselskaper som flyr i Norge, aksepterer fagorganisering, tydelige hjemmebaseregler som klart definerer arbeidsgiveransvaret, hindre bruk av bekvemmelighetsflagg, reversere forskriftsendringen som gjør det mulig å bytte ut norske og europeiske ansatte på norskregistrerte fly i interkontinental trafikk, en målsetting om å forby «pay to fly» internasjonalt, flere uanmeldte tilsyn fra Luftfartstilsynet og Arbeidstilsynet, gjennom statens virksomhetsstyring av Avinor sørge for at konkurranseutsetting av drifts- og beredskapstjenester stanses, samt at virksomhetsoverdragelse legges til grunn ved skifte av underleverandører innen luftfartens bakketjenester etter samme mal som for andre deler av transportsektoren.

Styrking av norsk anleggsbransje

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, vil understreke at det er viktig at de store investeringene som gjøres i samferdselssektoren, i størst mulig grad bidrar til å utvikle norsk anleggsbransje, og at det er viktig med en stor innenlandsk anleggskapasitet for å håndtere et fortsatt høyt investeringsnivå. I tillegg er det betydelige kontrakter knyttet til drift og vedlikehold, som også i stor grad håndteres av norske leverandører. Flertallet vil i tillegg peke på at fylkeskommunene bruker i overkant av 20 mrd. kroner per år på investeringer og drift og vedlikehold innenfor samferdselssektoren og er en viktig aktør som oppdragsgiver for norsk anleggsbransje. Flertallet mener det er viktig at det fortsatt

legges til rette for en høy andel norske leveranser ved utbygging og drift og vedlikehold av samferdselsinfrastrukturen, samtidig som det er positivt at også utenlandske virksomheter finner det interessant å delta i det norske markedet.

Flertallet viser til at andelen norske leveranser ved utbygging av samferdselsprosjekter er høy, noe som viser at norske bedrifter i anleggssektoren er konkurransedyktige. Hovedtyngden av kontraktene som blir til delt fra Statens vegvesen og Nye Veier, går til norske leverandører. Samtidig er de norske underleveransene betydelige der utenlandske aktører har vunnet kontraktene.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti påpeker at flere av utbyggingsprosjektene innen norsk samferdsel blir for store til at norske entreprenører har mulighet til å delta i rettfærdige anbudskonkurranser, og peker på at en dominans av multinasjonale utbyggingselskaper på det norske anleggsmarkedet vil kunne føre til økt fare for sosial dumping og arbeidslivskriminalitet. Når Norge bygger nye veger, skal vi også bygge et seriøst arbeidsliv. Disse medlemmer viser til Dokument 8:38 S (2019–2020) fra Senterpartiet om styrking av norsk anleggsbransje, jf. Innst. 263 S (2019–2020), hvor de rød-grønne partiene går sammen om å foreslå en rekke tiltak, blant annet at det ved offentlige innkjøp er en anskaffelsesstrategi som legger til rette for lokale, regionale og nasjonale arbeidsplasser, at kunnskap om klima og topografi vektlegges ved offentlige anskaffelser, at store kontrakter etter markedsdialog deles opp i delkontrakter i henhold til forskrift om offentlige anskaffelser § 19-4, og at henholdsvis Hålogalandsvegen og Sotrasambandet deles opp i mindre delkontrakter, slik at norske aktører har en reell mulighet til å konkurrere om prosjektene.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at Arbeiderpartiet vil etablere en nasjonal seriositetsmodell for offentlige innkjøp, hvor oppdragene utelukkende går til aktører som har egne faste ansatte, fagarbeidere og lærlinger. Det skal videre føres tilsyn med at kravene overholdes.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at Forvaltningsreformen i 2010 med omfattende omklassifisering av riksvei til fylkesvei har medført en betydelig oppsplitting av veisektoren og at mange viktige næringsveier med et høyt trafikkgrunnlag er preget av dårlig vedlikehold. Disse medlemmer mener at veiene som ble omklassifisert til fylkesvei i forbindelse med forvaltningsreformen, skal tilbakeføres til riksvei, og viser til forslag om å sette av 20 mrd. kroner til oppgradering av disse veiene i forbindelse med tilbakeføring til riksvei.

Innhenting av opplysninger om lønns- og arbeidsvilkår

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til Stortingets behandling av Prop. 60 L (2019–2020) om endringer i allmenngjøringsloven (innhenting av opplysninger om lønns- og arbeidsvilkår), jf. Innst. 293 L (2019–2020), hvor det etter forslag fra de rød-grønne partiene ble oppnådd flertall for et forslag om å utrede innføring av et objektivt juridisk og økonomisk medansvar for at lønns- og arbeidsvilkårene er oppfylt for transportkjøpere og transportbestillere, samt en vurdering av behovet for et register med virksomheter som oppfyller kravene til å drive med transporttjenester, etter modell av Renholdsregisteret.

Drosje

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti ser med bekymring på utviklingen i drosjenæringen etter at det nå er innført et system hvor nær sagt alle som ønsker det, får lov til å drive persontransport mot vederlag. For alle praktiske formål betyr dette fri etableringsrett i byene, og ingen er lenger pålagt å være tilknyttet en drosjesentral. Disse medlemmer viser til Prop. 70 L (2018–2019) Endringer i yrkestransportlova – oppheving av behovsprøvingen for drosje mv., og konstaterer at regjeringen har satt døren til det norske drosjemarkedet på vid gap for utenlandske selskaper hvor forretningsmodellen er appformidling av turer som utføres av privatbilister med privatbiler. Disse medlemmer frykter at økt konkurransepress og reduserte krav til løyvehavere vil kunne føre til et dårligere, dyrere og mer useriøst transporttilbud for publikum.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til at det fremdeles er krav til løyve og kjøreseddel for å drive drosjevirkomhet, og at dette er gjort for å sikre tilstrekkelig kvalitet og seriøsitet i bransjen. Samtidig er antallsbegrensningen opphevet, og det er heller ikke lenger krav om å være tilknyttet en drosjesentral. Flertallet mener dette er nødvendige endringer for å utvikle norsk drosjenæring. Det skjer en spennende utvikling også innenfor denne delen av transportnæringen, og de tilpasningene som er gjennomført, vil gjøre det enklere å ta i bruk ny teknologi og lage nye forretningsmodeller som kan gi et bedre tilbud til kundene. Flertallet vil understreke at norske lover og regler gjelder, og at det ikke er fritt fram slik Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti forsøker å gi inntrykk av. Det er også etablert en enerettsmodell som fylkeskommunene kan ta i bruk dersom de mener det er riktig og nødvendig for å sikre et godt drosjetilbud i distriktene.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet er opptatt av å legge til rette for god og velfungerende konkurranse i drosjemarkedet. Disse medlemmer viser til at reformen av rammebetingelsene for drosjemarkedet gjør at næringen nå i større grad kan organisere seg som den selv ønsker, noe som også kan gi nye løsninger for formidling av drosjetjenester. Disse medlemmer mener at forbrukeren vil nyte godt av at det er flere aktører som konkurrerer, og at det blir mer innovasjon, lavere priser og et mer kundetilpasset tilbud. Disse medlemmer mener også at de som kritiserer at det er gjort reformer, peker på at disse ikke har gitt et bedre tilbud. Disse medlemmer vil her peke på situasjonen vi har stått midt oppe i med en pandemi som har medført store utfordringer for drosjenæringen som for veldig mange andre næringer. Disse medlemmer mener derfor at man må avvente før man er så kategorisk og bastant som disse medlemmer opplever de rød-grønne partiene er i sin argumentasjon.

6.3 Samarbeid med leverandørbransjen og gode kontraktstrategier

Komiteen er opptatt av å legge til rette for et bærekraftig stabilt leverandørmarked med tilstrekkelig kompetanse. Godt samspill med et velfungerende leverandørmarked er en forutsetning for vellykket prosjektgjennomføring.

Komiteen viser til at det legges til rette for å gi Statens vegvesen og Nye Veier AS likere rammevilkår, ved blant annet tidlig involvering av entreprenører. Komiteen merker seg at dette vil endre noe på forutsetningene ved at prosjektet kan legges fram tidligere i prosjektfasen, og hvor kvalitetssikring fase 2 (KS2) vil være basert på større usikkerhet.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til at de aller fleste av både Statens vegvesens og Nye Veier AS' kontrakter de siste årene har gått til norske entreprenører, selv om utenlandske entreprenører også får tildelt store veiprosjekter i Norge.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti deler målsettingen om kostnadseffektive utbygginger innenfor samferdselssektoren, men mener det er problematisk at en uforholdsmessig høy andel av kontraktene nå går til multinasjonale og utenlandske entreprenører fordi norske selskaper ikke har mulighet til å konkurrere om anbudene. Hvis et ensidig mål om kostnadseffektivitet fører til at vegprosjektene bygges med utenlandsk, billig arbeidskraft, vil dette føre til et press på norske lønns- og arbeidsforhold, noe disse medlemmer vil advare sterkt imot. Disse med-

le m m e r p e k e r d e s s u t e n p å a t s t a t e n h a r e t s e l v s t e n d i g a n s v a r s o m u t b y g g e r o g m a r k e d s a k t ø r f o r å i k k e f o r s t e r k e d e k o s t n a d s d r i v e n d e m a r k e d s m e k a n i s m e n e i n n e n f o r a n l e g g s b r a n s j e n . D i s s e m e d l e m m e r p å p e k e r a t e n u a n s v a r l i g p o l i t i k k m e d u k r i t i s k b r u k a v s t a t s f i n a n s e n e i s e g s e l v f ø r e r t i l h ø y e r e p r i s e r o g h ø y e r e k o s t n a d e r i s a m f e r d s e l s u t b y g g i n g e n e .

6.4 Effektiv drift, vedlikehold og fornyelse

Komiteen viser til at tilstrekkelig midler til drift og vedlikehold er viktig. Samtidig kan ny teknologi også på dette området gi mer for pengene.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til det store udekkede behovet for vedlikehold på landets veinett, ikke minst fylkesveiene, og mener bevilgningene bør økes vesentlig. Dette medlem mener det mest hensiktsmessige både for klima, natur og statsbudsjett er å utbedre og vedlikeholde eksisterende infrastruktur framfor å bygge nytt.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil i denne sammenheng vise til forslag om å tilbakeføre veier som i forbindelse med forvaltningsreformen ble omklassifisert til fylkesvei. Disse medlemmer viser til at mange viktige næringsveier med et høyt trafikkgrunnlag er preget av dårlig vedlikehold. Disse medlemmer viser til forslag om å sette av 20 mrd. kroner til oppgradering av veiene i forbindelse med tilbakeføring til riksvei.

7. Bruk av ny teknologi

Komiteen mener vi må utnytte mulighetene som ligger i ny teknologi for å utvikle bærekraftig mobilitet. Komiteen viser til at automatisering, elektrifisering og intelligente transportsystemer er noen av driverne i det smarte grønne skiftet.

7.1 En mer digitalisert og datadrevet transportsektor

Komiteen viser til at nye teknologiske muligheter og intelligente transportsystemer (ITS) byr på både muligheter og utfordringer. Komiteen viser videre til Meld. St. 22 (2020–2021) Data som ressurs – Datadrevet økonomi og innovasjon, der regjeringen legger fram sin politikk for verdiskaping med data som ressurs. Datatilfanget vokser i alle samfunnssektorer. For samferdselsektoren ligger det store muligheter knyttet til analyse, innsikt og prediksjon ved hjelp av kunstig intelligens. Det kan blant annet gi bedre planlegging, mer avanserte og proaktive løsninger for trafikkstyring og påvirkning av trafikal atferd, bedre informasjon til de reisende, mer målrettet drifts- og vedlikeholdsinnsett og et bedre grunnlag for forskning.

Komiteen mener det er viktig å sikre en god og effektiv dataforvaltning, og merker seg i den forbindelse at arbeidet med å legge til rette for bedre og mer bruk av data i transportsektoren, både innad i og på tvers av virksomhetene og mellom forvaltningsnivåene skal styrkes.

Komiteen viser til at en mer digitalisert og datadrevet transportsektor forutsetter god infrastruktur også for mobil- og bredbåndsdekning. Komiteen viser til Meld. St. 28 (2020–2021) Vår felles digitale grunnmur – Mobil-, bredbånds- og internettjenester og Innst. 511 S (2020–2021), der Stortinget ber regjeringen innføre krav om full mobil- og internettdekning i alle nye riksveiprosjekter. Det vil være en viktig start for å sikre at vi har infrastrukturen på plass for å legge til rette for effektiv bruk av ny teknologi og de stadig økende mengdene data som genereres i transportsektoren. Samtidig er det viktig å kartlegge dekningshull langs eksisterende riksveinett i tråd med målene i Meld. St. 28 (2020–2021).

Komiteen mener det er viktig at lovverk ikke står i veien for innovasjon, og at det legges til rette for at det utvikles og tas i bruk ny teknologi. Komiteen viser til at internasjonalt samarbeid er viktig for både kunnskapsinnhenting og påvirkning, slik at europeiske og internasjonale standarder tar høyde for norske forhold.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, mener digital infrastruktur blir avgjørende for å bygge landet videre i fremtiden. Digitalisering og automatisering vil medføre store og krevende endringer i arbeidslivet, men flertallet mener likevel at god bredbåndsdekning blir vårt fremste våpen mot sentralisering.

Komiteen er opptatt av at alle skal kunne nyttiggjøre seg de muligheter digitaliseringen gir. Ikke minst er det viktig for mange småbedrifter og lokalt næringsliv utenfor tettbygde strøk at bredbåndskapasiteten ikke legger begrensninger på vekstpotensialet. Komiteen viser til at erfaringene fra pandemien viser til fulle hvor viktig digital infrastruktur er for skole, utdanning, helsevesen og for arbeidslivet. Komiteen viser til at intelligente og autonome transportsystemer er i ferd med å revolusjonere samferdselsektoren. Komiteen ser store muligheter i digitalisering og ny teknologi som kan skape et betydelig tryggere, mer effektivt og mer miljøvennlig transportsystem.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til Nkoms årlige bredbåndsundersøkelse høsten 2020 som viser at 89 pst. av befolkningen nasjonalt har tilgang til bredbånd på 100 Mbit/s, men også at det fremdeles er forskjeller på regionalt nivå. I rapporten slår Nkom også

fast at det fortsatt er vesentlige forskjeller i bredbåndstilbudet mellom by og land, og viser til at rundt 96 pst. av husstander i tettbygde strøk har tilbud om høykapasitetsbredbånd, mens bare 56 pst. av husstandene i grisorienterte strøk har tilsvarende tilbud.

Flertallet har gjentatte ganger advart mot at manglende bredbåndskapasitet kan føre til digitale klaseskiller og økende forskjeller. Derfor vil flertallet sette fart på bredbåndsutbyggingen. Flertallet går inn for å bygge ut alternative bredbåndslinjer flere steder for å gi mer stabil internettdekning i distriktene.

Et annet flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til Meld. St. 28 (2020–2021) og merker seg at regjeringen vil videreføre hovedlinjene i bredbåndspolitikken som har vært ført til nå, og at det innebærer en markedsbasert tilnærming hvor offentlig tilskudd er begrenset, av hensyn til best mulig utnyttelse av samfunnets ressurser.

Et tredje flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, merker seg videre at Stortinget har vedtatt mål om at alle husstander og virksomheter skal ha tilgang til høyhastighetsbredbånd, og at 100 pst. av husstandene og virksomhetene i Norge skal ha tilbud om minst 100 Mbit/s nedlastingshastighet og minst 10 Mbit/s opplastingshastighet innen utgangen av 2025. Dette flertallet viser til at utbygging av bredbåndsinfrastruktur ikke inngår i rammene for Nasjonal transportplan.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre viser til Lovvedtak 66 (2018–2019), der det ble vedtatt endringer i postloven, med postombæring annenhver dag begrunnet i samfunnets reduserte bruk av posttjenester og effektiv bruk av samfunnets ressurser. Videreføring av en ordning med postomdeling fem dager i uka vil koste staten minst 1 mrd. kroner i 2025.

7.2 Transportvirksomhetenes økte innsats innenfor teknologi i planperioden

Komiteen viser til at virksomhetenes teknologisatsing presenteres på et overordnet nivå i planen.

Komiteen viser til at teknologisatsingen på vei-sektoren innrettes langs følgende innsatsområder: innsamling, forvaltning og deling av data, transportstyring gjennom informasjon, overvåking av veinettet, styring og kontroll, og utvikling av systemer for overvåking, oppfølging og utvikling av infrastruktur gjennom kommunikasjon langs veien.

Komiteen viser til at det databaserte signalsystemet ERTMS i planperioden vil utgjøre grunnmuren i den digitale transformasjonen av jernbanen i Norge. Komiteen merker seg at det er lagt opp til at det skal investeres nesten 19 mrd. kroner i å innføre ERTMS på

jernbanenettet. Det skal redusere antallet innstillinger og forsinkelser og gi bedre og raskere informasjon til de reisende.

Komiteen viser til at Kystverkets satsing særlig vil handle om videreutvikling av meldings- og informasjonssystemer og utvikling av brukerrettede digitale løsninger i tråd med e-navigasjonsstrategien. Det vil også satses på drift og videreutvikling av BarentsWatch som digital plattform for informasjonsdeling og samhandling på tvers av myndigheter.

Komiteen viser til at prioriterte områder for Avinor vil være å legge til rette for autonome kjøretøy på flyplassene, fjernovervåking og fjernstyring av trafikk og å legge infrastrukturen til rette for elektrifisering. Komiteen viser videre til at håndtering av utviklingen innenfor dronefeltet også vil være viktig for Avinor AS i planperioden.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre merker seg at regjeringen vil ta i bruk ny teknologi der det kan bidra til å styrke sjøsikkerheten og/eller effektivisere los- og sjøtrafikksentraltjenestene.

7.3 Forskning, pilotering og innovasjon

Komiteen merker seg at det er lagt opp til en styrket satsing på tverrsektoriell FoUI i planperioden. Satsingen skal videreføre retningen som ble utpekt i Nasjonal transportplan 2018–2029, herunder økt pilotering og mobilisering av næringslivet gjennom Pilot-T. Komiteen viser til at satsingen skal bidra til å følge opp de viktigste tilrådingene i strategiprosessen Transport21 og bidra til å nå målene i Nasjonal transportplan.

Komiteen viser til at det etableres en egen satsing på pilotering av fossilfrie anleggsplasser i transportsektoren.

Komiteen viser til at det legges opp til å fullføre konkurransen Smartere transport, som ble introdusert i Nasjonal transportplan 2018–2029.

Komiteen ønsker en økt satsing på forskning og utvikling innen transportsektoren og ber regjeringen vurdere en senterordning for transportsektoren hvor det legges til rette for oppretting av sentre for tverrfaglig og langsiktig kunnskaps- og teknologiutvikling på tvers av transportformer. Komiteen er kjent med et spennende teknologisk og innovativt utviklingsarbeid som pågår som et forskningsprosjekt, knyttet til å erstatte stål i brokasser med aluminium. Deltakere i prosjektet er bl.a. Norsk Hydro ASA, Leirvik AS, SINTEF, NTNU og dipl. Ing. Olav Olsen.

Komiteen registrerer at arbeidet er kommet langt, og at første pilotprosjekt kan startes allerede neste år. Dette er svært positivt fordi aluminium har mange fordeler. Det er mindre energikrevende å produsere. Ved gjenbruk/resirkulering vil også utslippene reduseres ytterligere. Aluminium har betydelig lavere egen-

vekt, som kan medføre at andre elementer i brokonstruksjonen kan reduseres. Aluminium er også tilnærmet vedlikeholdsfritt (for korrosjon) og kan redusere vedlikeholdskostnadene for broer.

Komiteen syns også det er spennende at dette representerer en industrisatsing som kan gi mange hundre nye industri- og teknologiarbeidsplasser og bli et viktig eksportprodukt for Norge i framtida, basert på norsk vannkraft, norsk aluminium og unik opparbeidet og enestående norsk kompetanse og teknologi.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til målet og behovet for mer gods fra vei til sjø og bane. Det er i den forbindelse behov for en bedre samhandling på forskning, utvikling og kompetanse på å utvikle nye gode godsløsninger. Disse medlemmer viser til utviklingsprosjektene Trøndelag fylkeskommune har igangsatt sammen med næringsliv, Sintef og NTNU for å løse godsutfordringene med bylogistikk og manglende terminalkapasitet. Disse medlemmer mener staten må bidra i dette arbeidet.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, viser til at forskning på og utvikling av nullutslippsfly blir viktig i årene framover. Det norske kortbanenettet er godt egnet for testing og bruk av nullutslippsfly. Flertallet mener nullutslippsfly i framtiden blir viktig for å sikre bedre framkommelighet i distriktene, og derfor må Norge ta en ledende rolle i forskning på og utvikling av nullutslippsfly.

8. Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, viser til at regjeringens klimaplan, Meld. St. 13 (2020–2021) Klimaplan for 2021–2030, legges til grunn for Nasjonal transportplan 2022–2033. Flertallet viser videre til at måltallene for nullutslippskjøretøy fra Nasjonal transportplan 2018–2029 videreføres.

Flertallet mener at Nasjonal transportplan skal bygge opp under ambisjonen om å halvere utslippene fra transportsektoren innen 2030 og bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre viser til at Stortinget nylig har behandlet Meld. St. 13 (2020–2021) Klimaplan for 2021–2030. Regjeringen har levert en konkret og realistisk klimaplan

som viser hvordan Norge skal nå klimamålene for 2030. Disse medlemmer merker seg at klimaplanen er et historisk taktskifte i norsk klimapolitikk. For første gang legges det frem en troverdig, helhetlig plan for å få ned utslippene i alle sektorer og øke CO₂-opptaket. Det skal lønne seg å kutte utslipp.

Disse medlemmer viser til at NTP bygger på ambisjonen fra klimaplanen om å halvere utslippene fra transportsektoren innen 2030. Transport står for rundt 60 pst. av de ikke-kvotepliktige utslippene. Uten en kraftig reduksjon i utslippene fra sektoren er det ikke mulig å nå målet om 45 pst. kutt i ikke-kvotepliktige utslipp innen 2030. Disse medlemmer mener at for å halvere utslippene i transportsektoren skal det fremdeles lønne seg å velge utslippsfrie kjøretøy. Elbilandelen i nybilsalget er høy for personbiler. Fremover skal nullutslippskjøretøy bli det naturlige valget også innenfor de tyngre kjøretøyene. Biodrivstoff skal bidra til å redusere utslipp fra biler som kjører på fossilt drivstoff. Samtidig skal det bli enda enklere å gå, sykle eller reise kollektivt. I tillegg skal satsingen på grønn skipsfart fortsette.

Disse medlemmer mener at i 2030 skal folk ha gode alternativer for utslippsfri transport. Uansett vil det i lang tid fremover være eldre fossilbiler på norske veier. De må forurenses minst mulig. Bærekraftig biodrivstoff i stedet for fossil energi på tanken er med på å redusere utslippene fra disse bilene. I dag har vi et omsetningskrav for biodrivstoff i veitrafikken. Etter hvert som andelen elbiler går opp, vil det bli brukt mindre flytende drivstoff, og effekten av omsetningskravet blir mindre. I klimaplanen varsles det at regjeringen vil beholde dagens volum på biodrivstoff ved å gradvis øke omsetningskravet. I tillegg tas det sikte på å innføre omsetningskrav for biodrivstoff i anleggsdiesel og i skipsfarten fra 2022.

Disse medlemmer viser til at regjeringen ønsker økt bruk av klimakrav i offentlige innkjøp. Videre foreslår klimaplanen å stille krav om lav- og nullutslipps teknologi når teknologien legger til rette for det. Dette gjelder krav om nullutslipp for personbiler, mindre varebiler og bybusser og krav om lav- og nullutslipp for ferger og hurtigbåter.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet og Venstre, viser videre til at det brukes store mengder klimaintensive materialer som stål, betong og asfalt når det bygges vei, jernbane, havner og flyplasser i Norge. Flertallet er kjent med at norske bedrifter utvikler materialer og løsninger med lavere utslipp enn det som i dag er bransjestandard. Her mener flertallet at samferdselsinvesteringer kan bidra til norsk næringsutvikling og utvikling av nye grønne løsninger. For å bygge opp under dette er det viktig at regelverket ikke har for spesifikke krav til hvilke løsninger som kan benyttes. Et

regelverk som er teknologispesifikt, kan fort bli et hinder for nye løsninger. Flertallet viser til at det jevnlig gjøres revisjoner av veinormalene. Flertallet vil i den forbindelse påpeke betydningen av å ha et regelverk for veiutbygging som er funksjonsbasert og muliggjør klimaeffektive løsninger ved veiutbygging, uten at det skal gå på bekostning av sikkerhet og andre viktige funksjoner ved utbyggingen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at den norske klimadebatten er preget av symboler og for liten tro på markedet. Disse medlemmer vil motsette seg en politikk som først og fremst innebærer å gjøre hverdagen vanskeligere for folk med symbolpolitikk som har liten påvirkning på globale utslipp. Disse medlemmer mener det ikke er nødvendig å plage folk med forbud, reguleringer og påbud for at utslippene skal gå ned.

Disse medlemmer vil her vise til utviklingen i bilparken som et godt eksempel. Lavere engangsavgift på nye biler siden 2013 har gjort at flere kan kjøpe seg en nyere bil med lavere utslipp og bedre sikkerhet. Disse medlemmer mener dette viser at lavere utslipp oppnås gjennom lavere avgifter og å la folk ta egne valg fremfor regulering og forbud. Disse medlemmer mener det er bra at mange velger biler med lave utslipp, men dagens elbiler dekker ikke alle transportbehov.

Disse medlemmer vil fremheve at bilen er vårt viktigste transportmiddel som er praktisk i hele landet. Disse medlemmer mener at vi skal ha en kjøretøypark for alle, og det er ikke alle som kan bruke elbil med eksempelvis begrensninger på rekkevidde og lademuligheter. Disse medlemmer støtter derfor ikke et forbud mot salg av nye bensin- og dieslbiler etter 2025 og mener at folk selv skal få velge hva slags bil de har behov for, og ikke politikere og byråkrater.

Disse medlemmer mener at bilen skal kunne velges som transportmiddel i både by og bygd, og motsetter seg derfor det etablerte nullvekstmålet for byområdene. Disse medlemmer viser til at nullvekstmålet ble etablert som del av Klimaforliket i 2012 og hadde som intensjon i første rekke å redusere utslipp. Siden den gang har det skjedd betydelige endringer i bilparken, og nybilsalget består nå først og fremst av kjøretøy som helt eller delvis bruker en alternativ energikilde. Disse medlemmer viser til at bilparken på kort tid er på vei mot lave utslipp, noe som gjør at hovedbegrunnelsen for nullvekstmålet bortfaller.

Disse medlemmer mener at elbilen i praktisk bruk et betydelig steg tilbake sammenliknet med tradisjonelle bilers rekkevidde og tiden det tar med energipåfyll. Dårlige vintereregenskaper er også en utfordring i hverdagen for elbileiere, der rekkevidden kan halveres på kalde dager fra et i utgangspunktet lavt nivå.

For mange bilister er ikke elbilen et alternativ uten at man gjør hverdagen betydelig vanskeligere, særlig i deler av landet med lange reiseavstander. Disse medlemmer viser til at Stortinget allikevel har satt en målsetting om at det bare skal selges kjøretøy med alternativ energi fra 2025. For folk bosatt utenfor byområdene vil dette ikke være mulig. Disse medlemmer er videre opptatt av konkurranse og mener at teknologimonopol ikke er veien å gå. Forskjellige teknologier må få konkurrere, og så kan den enkelte få treffe sine valg uten politisk ensretting.

Disse medlemmer vil også motsette seg høyere avgifter på bensin og diesel. Avgifter rammer først og fremst dem som har lavere inntekter. Det er videre slik at høyere drivstoffpriser vil ramme dem som ikke kan bruke elbil og har lange reiseavstander. Disse medlemmer mener at bilistene betaler for høye avgifter, og at drivstoffavgiftene derfor bør reduseres.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti har merket seg at regjeringen ikke tar et helhetlig grep om klimapolitikken, og viser til at Nasjonal transportplan og klimameldingen ble lagt fram med få ukers mellomrom. Disse medlemmer mener at disse plandokumentene er gjensidig avhengige av hverandre dersom man skal lykkes med å nå klimamålene. Disse medlemmer mener at regjeringen burde lagt til rette for en mer helhetlig og samkjørt prosess der mål og virkemidler i klimapolitikken og transportpolitikken ses og forstås i sammenheng.

Disse medlemmer viser til at tiltakene i transportsektoren blir avgjørende for å lykkes med å redusere Norges klimagassutslipp. For å skape reelle alternativer og valgmuligheter må det bygges ut en helhetlig ladeinfrastruktur på land og i havner og etableres fyllestasjoner for hydrogen og biodrivstoff langs de viktigste transportårene. Det trengs en langt mer offensiv politikk for å få mer av godstransporten over på sjø og bane. Disse medlemmer viser til at dagens ordninger som skal stimulere til godsoverføring, virker halvhjertede og i liten grad følges opp av regjeringen. Disse medlemmer konstaterer at regjeringen ved en rekke anledninger har foretatt reelle kutt i bevilgningene i statsbudsjettet til formålet.

Disse medlemmer mener at krav til innovasjon bør inngå som en av grunnbetingelsene i anbudsregelverket, både for å styrke norsk entreprenørbransje, men også for å utvikle norsk kompetanse som mulig eksportvare på vegen mot klimamålene.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at nullvekstmålet ble vedtatt som en del av Klimaforliket i 2012 og innebærer at veksten i persontransporten i by-

områdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. En samordnet areal- og transportplanlegging er avgjørende for å nå Norges klimamål, og disse medlemmer viser til at byvekstavtaler er et virkemiddel for utslippsreduksjon. Bymiljø- og byvekstavtalene er et viktig virkemiddel for å nå målet, hvor det inngås forpliktende samarbeid mellom staten, fylkeskommune og kommune om arealbruken i tråd med regionale eller interkommunale areal- og transportplaner.

I denne sammenheng viser disse medlemmer til Klimakur, hvor det er beregnet utslippsreduksjoner på 0,76 millioner tonn CO₂-ekvivalenter mot 2030. For at vi skal sikre realisering av disse klimakuttene, mener disse medlemmer at staten bør inkludere muligheten for å forsterke og utvide nullvekstmålet til flere byvekstavtaler med byområdene. Disse medlemmer mener at forpliktende avtaler på tvers av forvaltningsnivåer bør innføres for flere byområder og tettsteder med sikte på kompakt arealplanlegging, økt kollektivtransport, sykkel og gange. Disse medlemmer mener at nullvekstmålet må opprettholdes, at forpliktende avtaler på tvers av forvaltningsnivåer også må innføres for mindre og mellomstore byområder og tettsteder, og at dette må følges opp videre.

Disse medlemmer mener det er avgjørende med god tilgang til effektiv lading for mest mulig reduksjon av utslipp fra transport. I tillegg til en markedsbasert utbygging mener disse medlemmer det trengs mer målrettede tiltak. I distriktene med stor variasjon i etterspørsel er det behov for ny nettleiestruktur som gjør det mulig å etablere lønnsomme ladetilbud. Disse medlemmer mener at Enovas støtteordninger må tilpasses utfordringer med høye anleggskostnader der det er stor avstand fra strømmnett til vegnett eller havner.

Disse medlemmer vil understreke betydningen av en offensiv satsing på utbygging av nødvendig infrastruktur for lading i byene. Nok hurtigladere, god ladeinfrastruktur for lading i borettslag og tilstrekkelige muligheter for gatelading er avgjørende for å sikre at alle har en reell mulighet til å skifte til nullutslippsteknologi.

Disse medlemmer registrerer at det er gitt mye støtte til etablering av ladepunkter i havner, men det har ikke blitt støttet opp under en helhetlig infrastruktur for de viktigste godshavnene.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til at det i klimameldingen varsles at omsetningskrav for drivstoff skal utvides til å omfatte anleggsdiesel og sjøfart og tilpasses slik at totalmarkedet for biodrivstoff minst opprettholdes på dagens volum, og at regjeringen vil vurdere opptrapping i luftfart i lys av erfaringer med dagens krav. Dette medlem vil også påpeke at biomasse er en fornybar ressurs som er en viktig bru i overgangen til andre alternativer blir tilgjengelige. Samtidig er det viktig å understreke at det-

te er en begrenset ressurs som både må forvaltes og utnyttes bærekraftig, men som også i størst mulig grad bør prioriteres brukt i de sektorene hvor alternativene er vanskeligst tilgjengelige.

Dette medlem registrerer at det i klimadebatten brukes begrepet biodrivstoff, som omfatter både biodiesel og biogass. I klimapolitikken er det hensiktsmessig å omhandle de hver for seg, fordi det er to ulike energiformer og hver sin verdikjede. Biogass kan benyttes i gassmotorer og erstatte LNG, men også i gassdrevne kjøretøy. Biodiesel blandes inn i bensin eller diesel etter fastsatte innblandingskrav og kan benyttes i eksisterende kjøretøy. Dette medlem mener at bærekraftig biogass spiller en viktig rolle for å redusere klimautslipp for skip og tungtransport der det ikke er utviklet modent nullutslippsdrivstoff.

Dette medlem mener at for at høyinnblandet biodrivstoff skal bli et attraktivt alternativ, må det utarbeides en plan for fyllestasjoner i havner og langs de viktigste transportårene for gods. Dette medlem mener at Enovas støtteordninger for tunge biogasskjøretøy, anleggs- og skogsmaskiner bør økes.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at en av de største utslippskildene i Norge er transportsektoren. Derfor mener disse medlemmer at det er avgjørende at vi har en klimapolitikk for transportsektoren som både gir utslippskutt, og som på samme tid er geografisk og sosialt rettferdig. Disse medlemmer mener det er avgjørende for å kutte klimagassutslipp fra transporten å legge bedre til rette for at alle, uansett hvor de bor, kan velge miljøvennlig. Det handler for eksempel om en storstilt utbygging av ladeinfrastruktur.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, viser til at nullvekstmålet ble lagt til grunn av Stortinget i Klimaforliket i 2012 og innebærer at veksten i persontransporten i byområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Flertallet påpeker at dette nullvekstmålet senere ble lagt til grunn i Nasjonal transportplan 2014–2023 og Nasjonal transportplan 2018–2029. Flertallet mener byvekstavtalene er statens viktigste virkemiddel for å nå nullvekstmålet som vi i fellesskap har forpliktet oss til.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti sier et tydelig nei til en utvanning av kravet om null vekst i biltrafikk. Disse medlemmer viser forøvrig til sine partiers politiske målsetting om at staten skal bidra med inntil 70 pst. av investeringskostnadene i store kollektivutbygginger i de store byene.

Disse medlemmer legger til grunn målsettingen i NTP om at samferdselsutbygginger ikke skal legges til vernede naturområder, og at det skal stilles strenge utslippskrav til anleggsvirksomheten i utbyggingene som gjennomføres.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til at denne nasjonale transportplanen ikke vil bidra til å oppfylle Norges klima- og miljømål. Alle prosjekt i denne planen bør ha et klimabudsjett som setter et tak på hvor store utslipp prosjektet kan ha.

Dette medlem viser til høringsinnspillet fra Naturvernforbundet, som peker på at regjeringens mål om å halvere sektorens klimagassutslipp innen 2030, sett i forhold til 2005, tilsvarer en reduksjon på bare 35 pst. når det sees i forhold til 1990-nivået. Det er langt unna behovet for reduksjon, som er på 53 pst. I tillegg bør NTP ha tilsvarende ambisjoner for å kutte utslipp fra internasjonal luft- og sjøtransport til og fra Norge. Videre må også utslipp fra infrastrukturutbygging adresseres, og NTP må prioritere prosjekter som bidrar til utslippskutt og ikke det motsatte.

I dag undervurderer regjeringen klimaeffekten av veiutbygging. Regjeringen har for eksempel ikke lagt inn klimaeffekten av nedbygging av myr i tilstrekkelig grad og legger ikke inn utslipp fra anleggsfasen.

I motorveiprojektet E39 la man ikke til grunn at dagens ferger snarlig vil erstattes med utslippsfrie, noe som feilaktig ga Rogfast samfunnsøkonomisk nytte i regjeringens beregning, fordi man forventet nullutslippsbiler når tunnelen er ferdig, men fortsatt bruk av fossilferger.

Regjeringen har i tillegg valgt å sette karbonprisen ved utslipp fra anleggsvirksomhet svært lavt. Det er brukt en karbonpris på kun 1 500 kroner per tonn CO₂. Det fører til at klimagassutslipp får liten betydning i valg av samferdselsprosjekter. Til sammenlikning er regjeringens eget forslag til CO₂-avgift i 2030 på 2 000 kroner per tonn CO₂, og det er rart de ikke har brukt en verdsetting på liknende nivå også i NTP. I Sverige brukes en karbonpris på 7 000 svenske kroner per tonn CO₂. Det gjør at klimavennlige samferdselsprosjekter favoriseres framfor klimabombene.

Dette medlem vil peke på transportvirksomhetenes og Miljødirektoratets rapport om klimakonsekvenser av nye prosjekter, datert 1. desember, som viser at de vurderte nye utbyggingene bare fra bygging og arealendringer vil gi utslipp tilsvarende godt over 4 millioner tonn CO₂. I tillegg kommer utslipp fra prosjekter som anses som bundet gjennom tidligere transportplaner, men som ennå ikke er igangsatt.

Dette medlem vil sitere dette fra planen:

«Miljødirektoratet og transportvirksomhetene fikk høsten 2020 i oppdrag å anslå utslippene fra arealbeslag fra en rekke utbyggingsprosjekter. Utslippene som følge

av arealbeslag ble anslått å ligge i størrelsesorden 2 til 4 mill. tonn CO₂-ekvivalenter. Dette anslaget er basert på en litt annen prosjektportefølje enn den som ligger inne i Nasjonal transportplan.»

Dessuten står det eksplisitt:

«Det er derfor ikke mulig å angi det totale utslippet av klimagasser fra anleggsfasen for prosjektene i Nasjonal transportplan 2022–2033.»

Dette medlem er bekymret for at det ikke foreligger noen plan om en total og mer nøyaktig beregning av klimagassutslippene fra utbyggingsprosjektene i Norges største transportplan, som skal være en rettesnor for flere år framover. Arealbeslaget totalt sett for påtenkte prosjekter er enda dårligere oppsummert og vurdert.

På denne bakgrunn fremmer dette medlem følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med fullstendige klima- og arealbudsjett for alle utbyggingsprosjekter som foreslås i NTP, samt vedtatte, men ikke fullførte prosjekter, senest ved framleggelse av statsbudsjettet for 2022.»

«Stortinget ber regjeringen innføre tiltak for å øke lønnsomhet for bruk av nullutslippsdrivstoff, særlig rettet mot tungtransport og skip.»

«Stortinget ber regjeringen om å utrede, med tanke på å innføre, forbud mot salg og import av fossilbiler etter 2025.»

Dette medlem viser til at miljørabatt ved bompassering er viktig for å sikre grønn omstilling i vegtransporten. Videre viser dette medlem til at det er en sammenheng mellom andel av nullutslippskjøretøy og bruk av miljørabatt for elbil i bom.

Dette medlem viser til at innenfor den nasjonalt bindende regelen om at elbiler maksimalt skal betale 50 pst. av taksten for konvensjonelle kjøretøy, har man i en del bomringer og bompengeprosjekter vedtatt å innføre betaling for elbil. Dette medlem viser til at elvarebil konkurrerer dårligere i nybilsalget enn elbil i personbilmarkedet, og at dette kan bli et alvorlig hinder for å nå målet om at 100 pst. av nybilsalget av personbiler og lette varebiler skal være nullutslipp i 2025.

Dette medlem mener derfor det bør innføres en nasjonal regel om nullsats i bom for elvarebiler fram til de utgjør 25 pst. av varebilpasseringene i det aktuelle bomsnittet. Dette medlem peker videre på at en skjerpet miljøprofil for engangsavgiften for varebiler samt støtteordninger også kan bidra. Videre peker dette medlem på at ENOVA fra 19. mai 2021 reduserer støttesatsen på 40 pst. av merkostnadene i forhold til en

fossildrevet varebil, til kun 30 pst., hvilket dette medlem ikke mener er i tråd med 2025-målsettingen.

På denne bakgrunn fremmer dette medlem følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen etablere en nasjonalt bindende regel om at elvarebil får 100 pst. miljørabatt fram til de utgjør 25 pst. av varebilpasseringene i det aktuelle bompengeprojekt.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, mener at det bør utarbeides en nasjonal ladestrategi. Ladestrategien må kartlegge hvor mye utbygging av infrastruktur som trengs, og adressere hvordan vi løser de kjente utfordringene rundt nettariffer, anleggsbidrag, mangel på tilgjengelig areal og lang saksbehandlingstid. Ladestrategien må sikre bedre koordinering mellom offentlige myndigheter. Dette gjelder spesielt veg- og energimyndighetene. Arbeidet må omfatte alle transportsegmenter som skal elektrifiseres, slik at utbyggingen kan skje til lavest mulig kostnad.

Flertallet viser til at det i dag er svært uoversiktlig, vanskelig og lite brukervennlig for elbilister å finne og betale for hurtigladetjenester. Lading må gjøres enklere gjennom at det blir mulig å betale med kort direkte ved hurtigladeren og med et system som gjør prismodellene forståelige for forbrukerne.

På denne bakgrunn fremmer flertallet følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen om å utarbeide en nasjonal ladestrategi i løpet av 2022 for å sikre koordinering mellom offentlige myndigheter og sikre nok ladeinfrastruktur. Ladestrategien må være bruker-vennlig.»

Flertallet mener det er et stort behov for mer ladeinfrastruktur med den store økningen i antallet elbiler. Flertallet mener at når det offentlige i så stor grad legger opp til at folk skal velge elbil, er det også viktig at staten tar et større ansvar for utvikling av ladeinfrastruktur. For områder med mindre kommersiell interesse må staten bidra til å utvikle ladekapasitet også av beredskapsgrunner. Flertallet viser i denne sammenheng til at dagens elbiler har lav rekkevidde sammenliknet med konvensjonelle biler, og på vinteren kan rekkevidden halveres.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til at Norge ved statsministeren, sammen med en rekke land, høsten 2020 erklærte naturkrise der behovet for «øyeblikkelig handling» understrekes. Naturkrisen er i all hovedsak forårsaket av vårt enorme arealforbruk, og dette medlem mener derfor re-

duert arealforbruk med mål om arealnøytralitet må bli et fundament for Nasjonal transportplan – en plan som er svært arealkrevende. Dette medlem mener alle samferdselsutbygginger må fremlegge et arealregnskap, slik at vi får et nøkternt kunnskapsgrunnlag om hvilke naturverdier som kan gå tapt ved den enkelte utbygging, og at det stilles krav om restaurering av tilsvarende naturområder.

På denne bakgrunn fremmer dette medlem følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at det igangsettes et arbeid med arealregnskap for naturtyper i de enkelte samferdselsutbygginger, inkludert utbyggingenes effekt på naturlige karbonlagre.»

«Stortinget ber regjeringen gjennomføre flere pilotprosjekter med arealnøytral samferdselsutbygging, hvor utbygger pålegges å i minst mulig grad beslaglegge nye naturområder, og restaurere tilsvarende naturområder, i de utbygginger hvor ny natur beslaglegges.»

«Stortinget ber regjeringen sørge for at det stilles krav i alle kommende samferdselsutbygginger som har vesentlige konsekvenser for naturen, om å restaurere større naturområder enn den verdifulle naturen som går tapt, i utbyggingens nærområder.»

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til at spørsmålet ikke er hvorvidt vi skal ha klimapolitikk, men hvilken klimapolitikk som virker best. Disse medlemmer mener at dette må innebære en politikk som gjør at vi kan bruke de fordelene vi har i Norge, samtidig som den må være tuftet på et prinsipp om rettferdig geografisk, sosial og økonomisk fordeling av fordeler og byrder. Disse medlemmer viser til at Senterpartiet lenge har pekt på at avgifter som legges på dem som ikke har alternativer, for eksempel økte drivstoffavgifter for dem som ikke har råd til elbil eller mulighet til å bruke kollektivtransport, ikke er god klimapolitikk. Disse medlemmer mener en god klimapolitikk må ta hensyn til de forskjellene som er i landet vårt, og legge til rette for at alle får tilgang til klimavennlige løsninger og teknologi. Disse medlemmer viser til at dette er viktig for klimapolitikkenes legitimitet og oppslutning i befolkningen. Disse medlemmer mener at det å lykkes i klimapolitikken også handler om at alle drar i samme retning og får til de kuttene som Norge trenger å gjøre, og vil understreke at vi fortsatt skal være et land med spredt befolkning og aktivitet og utvikling i distriktene.

Disse medlemmer vil påpeke at det handler om politisk vilje hvorvidt klimapolitikken gjør det mulig å nå utslippsmålene våre på en måte som er praktisk gjennomførbar, rettferdig og basert på mulighetene som ligger i naturressursene våre. Disse medlem-

mer er enige i de internasjonalt fastsatte og avtalte målene om utslipp som Norge har forpliktet seg til, men mener at hvert land må kunne ha en selvstendig politikk og fremgangsmåte for å nå disse.

Disse medlemmer vil i den sammenheng peke på at avgifter som legges på dem som ikke har alternativer, slik som økte drivstoffavgifter for de som ikke har råd til elbil eller annet nullutslippsalternativ, ikke har mulighet til å bruke kollektivtransport eller tilgang på ladeinfrastruktur i sitt boområde, er eksempler på hva som ikke er god og samlende klimapolitikk. Disse medlemmer vil understreke at man ikke må straffe folk for ikke å benytte klimavennlige alternativ der dette ikke finnes, eller hvor dette er så vanskelig å gjennomføre i praksis at det ikke fremstår som et faktisk alternativ. Disse medlemmer viser til at Senterpartiet vil jobbe for en klimapolitikk der det er enkelt å velge klimasmart uten virkemidler som gjør hverdagen dyrere og vanskeligere for folk. Det har etter disse medlemmers syn aldri vært viktigere å dyrke frem de grønne alternativene enn det er akkurat nå.

9. Nullvisjon for drepte og hardt skadde

Komiteen støtter nullvisjonen for drepte og hardt skadde.

9.1 Økt sikkerhet for veitransport

Komiteen viser til at utviklingen i trafikksikkerhetsarbeidet over flere år har gått i riktig retning. I 2020 var det for første gang siden 1947 færre enn 100 mennesker som omkom i veitrafikken.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Venstre, viser til målet for trafikksikkerhet som ble vedtatt av Stortinget i 2001. Nullvisjonsmålet innebærer at transportsystemet utformes for å fremme mest mulig trafikksikker adferd. De største utfordringene for menneskelige feilhandlinger er størst innen veisektoren, og flertallet viser til en jevn reduksjon i antall drepte i trafikken. Ambisjonene både på kortere og lang sikt tilsier en fortsatt satsing på trafikksikkerhetsarbeidet. Konkrete tiltak som møtefri vei, breddeutvidelse og forsterket oppmerking vil gi en betydelig trafikksikkerhetsgevinst. En jevn og god veistandard er viktig for trafikksikkerheten for alle trafikanter, og tilrettelegging for sårbare grupper som fotgjengere, syklistene og motorsyklistene bør særlig vektlegges.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet og Venstre, påpeker viktigheten av det forebyggede arbeidet og kontrollarbeidet som politiet står for. Særlig

Utrykningspolitiet spiller en særskilt rolle i trafikksikkerhetsarbeidet. Også trafikk kontroll, fartsmåling, nasjonale fartskampanjer og retningslinjer for fartsgrenser er sentrale tiltak i arbeidet. Dette flertallet viser til at regjeringen vil vurdere bruk av alkohol der det er hensiktsmessig. Ruspåvirkning var en medvirkende årsak i 22 pst. av dødsulykkene i perioden 2010–2019. Trafikksikkerhetsarbeid rettet spesielt inn mot ungdom er viktig for å skape gode holdningskampanjer, særlig rettet mot ruskjøring. Ung i trafikken – Ingen venner å miste gjør et viktig arbeid innenfor dette viktige satsingsområdet.

Dette flertallet viser til samarbeidsmodellen der spesielt Statens vegvesen, fylkeskommunene og Trygg Trafikk er sentrale aktører. Ved kunnskapsbasert trafikksikkerhetsarbeid gjør man det mulig å gjennomføre effektive tiltak som gir resultater på ulykkesstatistikken.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at trafikksikkerhetsressursene skal konsentreres om veisektoren. Disse medlemmer vil peke på viktigheten av trafikksikkerhet og at den beste måten å sikre at ulykkene fortsetter å gå ned, er ved at vi etablerer møtefri veier og redusere vedlikeholdsetterslep på veinettet. Investeringer og vedlikehold av veinettet er noe av det viktigste vi kan gjøre for å bedre sikkerheten for alle trafikanter.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti setter nullvisjon for drepte og hardt skadde i trafikken som et av sine viktigste mål i samferdselspolitikken. Disse medlemmer mener kontrollvirksomhet på vegene og ved grensen må intensiveres for å stoppe utenlandske dødstrailere før de raser inn på norske vinterveger. Kampen mot sosial dumping i transportbransjen er, etter disse medlemmers oppfatning, i virkeligheten en kamp også for bedre sikkerhet i trafikken. Disse medlemmer ser også sammenhengen mellom de relativt lave dødstallene i trafikken og den restriktive alkoholpolitikken i Norge. Disse medlemmer mener hastighetskontroller på vegene bør intensiveres fra myndighetenes side.

Disse medlemmer merker seg at det blir færre ulykker med dødsfall og skader som involverer motor kjøretøyer, men registrerer samtidig en økning når det gjelder ferdsel på sykkel, elsparkesykkel og lignende fremkomstmidler. Disse medlemmer mener det er nødvendig å rette mer oppmerksomhet mot ferdselen blant såkalte myke trafikanter i trafikksikkerhetsarbeidet samt å sikre gode innrapporteringsrutiner for å unngå eventuelle mørketall i fremtidige utviklingstrekk.

Disse medlemmer viser til Trygg Trafikk høringsinnspill, der de uttrykker bekymring for at hoved-

målet om mer vei for pengene utfordrer nullvisjonen for drepte og hardt skadde fordi det inneholder drivere i retning av lavere sikkerhetsstandard og høyere fartsgrense, dette fordi tidsbesparelser vektet høyt i samfunnsøkonomiske analyser, mens liv og helse verdsettes lavt, både sammenlignet med tidligere og med andre land.

Disse medlemmer mener faktorene i de samfunnsøkonomiske beregningene bør vurderes på nytt, slik at påvirkning på liv, helse, klima og natur vektet tynge.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, understreker viktigheten av at den brede satsingen på veiutbygging og utbedring er helt avgjørende for å nå målet om færre ulykker. Kostnadseffektiv veiutbygging endrer ikke på målet om sikre og gode veier.

Komiteen viser til at flere bussjåfører har omkommet eller har blitt hardt skadet som følge av møteulykker med buss. Det er dokumentert at kollisjonssikkerheten i buss ikke er god nok, og det hevdet også at kollisjonssikkerheten i dagens busser er dårligere enn tidligere. Dersom nullvisjonen om hardt skadde og drepte i trafikken skal nås, er det komiteens syn at kollisjonssikkerheten ved førerplass i buss bør skjerpes.

Komiteen mener innsatsen for trafikksikkerhet og nullvisjonen om ingen hardt skadde eller drepte i trafikken må styrkes ytterligere. Busser har i dag dokumentert svakere kollisjonsbeskyttelse enn andre kjøretøy som godkjennes for bruk i Norge. Myndighetenes arbeid med å utforme og innføre ECE-krav til kollisjonssikkerhet også ved førerplass i buss må etter komiteens syn prioriteres høyere. Norske samferdselsmyndigheter må legge press på og søke allianser med internasjonale aktører for å få fortgang i arbeidet med å få på plass en slik standard, slik at nullvisjonen bedre kan oppnås.

Uansett er det komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, sitt syn at kravet til kollisjonssikkerhet i buss uansett må være det til enhver tid beste tilgjengelige utstyr på markedet uavhengig av produsent. Dette bør også inn som nasjonale krav ved kontrakts- og anbudsutlysninger i kollektivtrafikken.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til tidligere merknader i Innst. 281 S (2020–2021) om at det er vel så trygt for trafikantene å kjøre på to- og trefeltsveier med midtdele som på smale firefelts motorveier.

9.2 Økt sikkerhet for jernbanetransport

Komiteen viser til at risikoen knyttet til norsk jernbanetransport er meget lav og redusert ytterligere gjennom systematisk arbeid og tekniske barrierer.

Komiteen viser til at norsk jernbane er blant de sikreste i Europa. Likevel er det viktig at arbeidet med forebygging av skred-, ras- og flomhendelser fortsetter. Sikring av planoverganger er også tiltak som bør prioriteres.

9.3 Økt sikkerhet for sjøtransport og fritidsbåter

Komiteen viser til at sjøsikkerheten i norske farvann er gjennomgående høy, men at det er nødvendig å videreutvikle sjøsikkerhetstiltakene til forventet økning i skipstrafikk og økende bruk av lav- og nullutslippsløsninger og automatisering.

9.4 Økt sikkerhet for luftfart

Komiteen viser til at det er et høyt sikkerhetsnivå i norsk luftfart, og merker seg at regjeringen vil arbeide for å opprettholde og videreutvikle dette.

Komiteen viser til Nasjonal transportplan pkt. 7.4 Økt sikkerhet for luftfarten, og er enig i at det generelt er god sikkerhet i norsk luftfart. Komiteen viser imidlertid til at det er noen utfordringer som må løses. Innenfor offshore helikoptertransport er det et svært høyt sikkerhetsnivå, og i denne sektoren er det en nullvisjon. Innenfor innenlands helikoptertrafikk er imidlertid situasjonen annerledes. Her har det vært mange ulykker, selv om det har vært en positiv utvikling de senere årene. Komiteen mener derfor at det burde være mulig å være noe mer ambisiøs for denne sektoren enn det regjeringen legger opp til i Meld. St. 20. Regjeringen mener at målet bør være under én ulykke per 100 000 landinger i perioden 2017–2021. Dette tallet har vært synkende de siste årene og er nå alt under én i perioden 2016–2020. Samtidig står vi overfor en utvikling der det blir mer vanlig å bruke droner til en del av de oppgavene som blir utført av bemannede helikopter i dag. Derfor mener komiteen at målet for ulykker innenfor innenlands helikopterflyging må være atskillig mer ambisiøs. Komiteen viser til at LO og Norsk Flygerforbund ønsker at målet for antall ulykker for neste periode skal være mindre enn 0,2 ulykker per 100 000 landinger.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet og Senterpartiet, viser til at det er viktig at brann- og redningstjenesten på flyplassene fungerer etter hensikten. Framtidens praksis må ta høyde for at Avinors mannskaper kan utføre røykdykkertjeneste ved røykutvikling og eventuell brann i fly og bygninger på flyplassområdene. Beredskapen må være slik dimensjonert at det er mulig å for luftambulans og redningshelikopter-tjenesten å benytte flyplassene døgnet rundt, herunder

ivareta muligheten for etterfylling av drivstoff under søk- og redningsaksjoner som utføres av den norske redningstjenesten.

10. Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet

Komiteen viser til at transportsystemet bidrar til verdiskaping ved å gi mulighet til høy arbeidsdeltakelse, gode bo- og arbeidsmarkedsregioner, bærekraftig bruk av Norges ressurser og handel med verden rundt oss.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til Dokument 8:97 (2020–2021) og merknadene i Innst. 277 S (2020–2021) om at nyere forskning fra TØI og andre tyder på at befolkningen vil endre reise- og jobbvaner etter pandemien. Statsråden viste i sitt svar på forslaget til at det i Nasjonal transportplan 2022–2033 vil tas høyde for usikkerheten om hvorvidt pandemien vil føre til varige endringer i reise- og jobbvaner. Disse medlemmer mener at dette ikke er gjort i tilstrekkelig grad.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti understreker betydningen av at mulige effekter tas inn i planleggingen av transportsystemet fremover, og at samferdselsplanleggingen endres i tråd med dette. Endringer i reisevaner kan gi oss en gyllen mulighet til å nedskalere overdimensjonerte prosjekt og spare både penger, klima og natur.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre viser også til merknadene i Innst. 277 S (2020–2021), der et flertall i komiteen var enige om at det er for tidlig å si hva de langsiktige konsekvensene av pandemien vil være for transportsektoren. Konsekvensene vi ser nå, er kortsiktige. De langsiktige konsekvensene vil bli tydeligere framover. Disse medlemmer viser i den forbindelse til systemet med porteføljestyring som er innført i ny Nasjonal transportplan, og at vurdering av usikkerhet, inkludert teknologirisiko, skal utgjøre en del av grunnlaget for fagetatenes prioriteringer.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at bilen er vårt viktigste og mest fleksible transportmiddel som er anvendelig over hele landet. Disse medlemmer mener at veksten i trafikkmengde også i tiden som kommer vil være knyttet til bil og vei. Disse medlemmer mener derfor at nye veiprosjekter må ha dette som utgangspunkt, og at det derfor må satses på møtiefrie firefeltsveier på hovedveinettet som vil gi oss et effektivt og sikkert høyhastighetsveinett.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti mener at slik kunnskap umiddelbart bør inkluderes i utviklingsarbeidet i samferdselssektoren og burde vært tatt hensyn til allerede i foreliggende plan.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til sine merknader og forslag i forbindelse med behandlingen av Dokument 8:118 S (2019–2020) om et reelt likestilt og universelt utformet samfunn, jf. Innst. 47 S (2020–2021). Disse medlemmer vil minne om at gjennom norsk ratifisering av CRPD er Norge forpliktet til å utforme samfunnet slik at det fremmer likestilling.

Komiteen viser til at universell utforming er en obligatorisk del av planleggingen i samferdselssektoren. Det kreves bred og tverrfaglig innsats for å oppnå universell utforming av sammenhengende reisekjeder. For å oppnå dette er det avgjørende at de ulike samferdselssektorene finner frem til helhetlige og riktige løsninger.

Komiteen viser til at selv om universell utforming er et lovfestet prinsipp for utformingen av våre bygde omgivelser for at flest mulig skal kunne oppleve god mobilitet og tilgjengelighet og leve selvstendige liv, tas dette ikke i tilstrekkelig grad til følge hverken i lokal, regional eller nasjonal transportplanlegging. Komiteen understreker at det fremdeles er langt igjen før det er en universelt utformet samferdselsløsning i Norge, med sammenhengende reisekjeder der alle innbyggere har likeverdig tilgang til transport.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til undersøkelsen «Transportordninger og arbeidsdeltakelse. Transport og arbeid blant personer med nedsatt funksjonsevne» (SINTEF, 2015), som viser at 46 pst. av mennesker med funksjonsnedsettelse mener transport er en utfordring i hverdagen, og 50 pst. har vansker med å reise med buss uten ledsager. Flertallet mener det er nødvendig at universell utforming igjen blir et overordnet mål i Nasjonal transportplan, slik at samferdselssektorene må finne forpliktende og gode løsninger også på tvers av alle samferdselssektorer. Det er behov for økte bevilgninger og økt kompetanse i samferdselssektoren på dette feltet.

På denne bakgrunn fremmer komiteen følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen gjøre nødvendige endringer for å sikre at universell utforming av samferdselssektoren innarbeides som et overordnet mål i all transportplanlegging for å oppnå at Norge blir universelt utformet innen 2035.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sikre at det stilles krav om universell utforming av alle samferdselsprosjekt, og at nødvendige midler avsettes slik at universell utforming blir innarbeidet i planleggingsprosessen i alle enkeltprosjekt.»

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser videre til merknader fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti i Innst. 13 S (2020–2021).

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti forventer at alle innbyggere som har behov for TT-tjenester, får samme rettighet uavhengig av hvor de bor, og at det blir etablert gode ordninger som er kjent for brukerne i hele landet.

10.1 Ekspressbuss

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Venstre, viser til at ekspressbustilbudet mange steder er det eneste fylkeskryssende kollektivmiddelet, og andre steder er ekspressbussene et viktig supplement til toget.

Et annet flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, er tilfreds med at den kommersielle ekspressbusstrafikken er liberalisert, og at unødig behovsprøving er fjernet.

Komiteen viser til at ekspressbussvirksomheten normalt driver uten noen former for offentlig støtte, men har samme rett til fremkommelighet på det ordinære vegnettet. Komiteen mener ekspressbussene bør gis tilgang til kollektivfelt og dedikerte traseer som øvrig kollektivtrafikk, samt gis tilgang til kollektivknutepunkter der det er naturlig i ruteproduksjonen.

10.2 Byvekst og mobilitet

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, viser til at de største utfordringene i de store byene våre er dårlig framkommelighet og forsinkelser i veinettet og kollektivsystemet, noe som rammer både privatpersoner og næringslivet. Flertallet viser videre til at veitrafikken er en av de største kildene til luftforurensing og støy i byområdene. Flertallet merker seg at nullvekstmålet fortsatt skal ligge til grunn: klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, kollektiv og gange.

Flertallet registrerer at de inngåtte byvekstavtalene for Osloområdet, Bergensområdet, Trondheimsområdet og Nord-Jæren følges opp, og at det legges til rette for inngåelse av byvekstavtaler i de fem byområdene Kristiansand, Buskerudbyen, Grenland, Nedre Glomma og Tromsø. Flertallet merker seg også at det etableres et nytt tilskudd for å styrke satsingen på kollektivtransport, sykling og gange i mindre byområder.

Flertallet viser til at det legges til rette for økt satsing på sykling gjennom byvekstavtalene, ny tilskuddsordning for mindre byer og utbygging av gang- og sykkelveier langs riksveiene i landet for øvrig. Flertallet viser videre til at det langsiktige målet er en sykkelandel på 20 pst. i byområdene og 8 pst. på landsbasis.

Flertallet viser til at varedistribusjonen i bysentre skal være tilnærmet utslippsfri innen 2030. Flertallet mener bylogistikk i økt grad må integreres i kommunal planlegging for å oppnå helhetlige løsninger.

Flertallet er opptatt av at ordningen med byvekstavtaler utvikles videre, og fremhever derfor at det er positivt at det vil legges til rette for byvekstavtaler med fem nye byområder, med en enklere styringsmodell enn den som gjelder for de største byområdene. Videre er det positivt med den nye satsingen på ytterligere fem mindre byområder i form av et statlig fireårig tilskudd.

Flertallet fremhever behovet for utvikling av flere gang- og sykkelveier i tettsteder og andre befolkningsentre med trafikkert skolevei, og at det på sikt bør etableres en søknadsbasert ordning for dette slik at flere befolkningsentre kan tilrettelegge for mer gange og sykkelbruk og tryggere skoleveier.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet og Venstre, viser til at det etableres et nytt tilskudd for å styrke satsingen på kollektivtransport, sykling og gange i mindre byområder. Det tas høyde for totalt 600 mill. kroner over fire år tidlig i planperioden. Tilskuddet avgrenses geografisk til byområdene Bodø, Ålesund, Hauge, Arendal/Grimstad og Vestfoldbyen (Tønsberg, Sandefjord og Larvik). Målet er å legge til rette for en klima- og miljøvennlig byutvikling og god framkommelighet også i disse byområdene. Dette flertallet mener det er naturlig å vurdere en utvidelse av ordningen til flere byområder ved neste rullering av Nasjonal transportplan.

Dette flertallet viser til at strenge smitteverns tiltak førte til en umiddelbar nedgang i reiser med kollektivtransport, og at kollektivselskapene har hatt en drastisk nedgang i inntektsgrunnlaget. Det er for tidlig å si hva de langsiktige virkningene av pandemien vil bli for reisevaner, men disse mener det er viktig at det som er oppnådd på kollektivtrafikkområdet, ikke går tapt når vi etter pandemien skal bevege oss mot en normal-

situasjon. Det krever tett dialog mellom myndighetsnivåer, kollektivtransporten og andre aktører som kan bidra til å minske og snu den negative utviklingen som av smittevern hensyn har vært helt nødvendig.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, viser i den forbindelse til samarbeidet Grønn Tur, initiert av Den Norske Turistforening, som har som mål å utvikle et helhetlig og sømløst nett av bærekraftige reise- og turmuligheter, innkvartering, transporttilbud, utstyr og informasjon for reiser i Norge både i framtiden og i dagliglivet.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet mener regjeringens satsing på byvekstavtaler og kollektivtiltak er positiv, men mener satsingen ikke er tilstrekkelig. Disse medlemmer mener staten bør bidra med inntil 70 pst. av investeringskostnadene i store kollektivprosjekter i storbyområdene. Arbeiderpartiet vil øke satsingen på byvekstavtaler, kollektivprosjekter og andre kollektivsatsinger på til sammen 3 mrd. kroner over 12-årsperioden.

Disse medlemmer legger til grunn at en slik økning også ville kunne lagt grunnlag for større statlige bidrag til utbyggingen av Majorstuen stasjon. Disse medlemmer legger videre til grunn at Baneløsning Nedre Romerike (Romeriksbanen) kan inngå i den såkalte 50/50-ordningen, slik det tidligere har vært lagt opp til. Dette blir da i tillegg til Fornebubanen, ny T-banetunnel i Oslo, Bybanen i Bergen, Metrobuss i Trondheim og Bussveien på Nord-Jæren. Disse medlemmer presiserer at Arbeiderpartiet mener at staten kan dekke inntil 70 pst. av investeringskostnadene i disse prosjektene, forutsatt at prosjektene bidrar til å nå fastsatte mål om utslippsreduksjoner og en mer effektiv arealpolitikk.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til målet i gjeldende NTP om at 20 pst. av personreiser i byområdene og 8 pst. på landsbasis skal foregå på sykkel. Disse medlemmer mener satsing på aktiv transport må økes, og vil særlig fremheve utbygging av sammenhengende sykkelveger som et tiltak som må vies prioritet. Utbygging av sammenhengende, separat sykkelvegnett bør gis prioritet i byvekstavtalene, og fremgå tydelig av fremdrifts- og investeringsplanen.

Disse medlemmer viser til at det er store variasjoner i behovet for løsninger i kollektivtilbud mellom de store, de mellomstore, de små byene våre og i distriktet. Fylkeskommunen er gitt en viktig oppgave med å sy dette sammen og gi alle innbyggerne et tilstrekkelig kollektivtilbud. Disse medlemmer mener vi trenger ulike løsninger for de ulike behovene, og at forpliktende

byvekstavtaler ikke er løsningen for alle regioner og utfordringer, men at en også øker fylkeskommunens frie midler, slik at de blir gjort bedre i stand til å tilpasse behovet etter sin geografi.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet er imot byvekstavtalene og premissene om nullvekstmål og bruk av bompenger som ligger til grunn for avtalene. Disse medlemmer viser til at det er en målsetting med byvekstavtalene å legge begrensninger på bilistene, både fysisk og økonomisk, slik at de direkte og indirekte tvinges til å la bilen stå. Målet fra det politiske flertallet er at det ikke skal bli flere biler, og at folk flest i stedet skal presses til å velge alternativer som kollektiv, sykkel eller gange. Dette er en politikk som disse medlemmer tar sterkt avstand fra. Bilen er et gode som gir folk flest frihet og fleksibilitet i hverdagen. Disse medlemmer finner det helt absurd at det politiske flertallet i Norge av prinsipp definerer bilen som et problem, uavhengig av utslipp eller ikke.

Disse medlemmer viser til at det er uaktuelt for Fremskrittspartiet å innføre forbud, påbud eller andre begrensninger på bruk av bil. Disse medlemmer er imidlertid opptatt av valgfrihet og mener derfor det er viktig å legge til rette for at bilistene kan få alternativer, slik som et godt utbygd kollektivtilbud, vanlige sykkel- og gangveger, elsparkesykler, motorsykler etc. Disse medlemmer mener at et av problemene med de såkalte byvekstavtalene er at bilistene blir tvunget til å betale for tiltak som ikke bare skal redusere bilbruken, men rett og slett gjøre det umulig å kjøre eller parkere bilen. Resultatet av denne bilfiendtlige politikken er at folk flest i de større byene blir tvunget til å selge bilene sine. Dette er en politikk som disse medlemmer tar sterkt avstand fra.

Disse medlemmer mener også at det er en merkelig dobbeltmoral i disse byvekstavtalene, siden bilen er definert som et problem og bilistene blir tvunget til å finansiere store deler av disse avtalene med bompenger. Bompenger som skal brukes til å redusere og fjerne bilene.

Disse medlemmer konstaterer også at det prioriteres å bruke store ressurser på å ødelegge og bygge om velfungerende, grønne og vakre gater, til unødig dyre og eksklusive «pyntegater» eller såkalte miljøgater. Videre brukes det store summer på unødig store og breie sykkel- og gangveger, med en bredde på hele seks meter. Disse medlemmer konstaterer at flere av de nye såkalte ekspresssykkel- og gangvegene som bygges nå i dag, er dyrere, bredere og vesentlig bedre enn flere av våre fylkesveier.

Disse medlemmer mener at det brukes unødig mye penger på byvekstavtalene. Disse medlemmer foreslår derfor at rammen reduseres fra 80 til 50 mrd. kroner. Disse medlemmer foreslår som alternativ

at det etableres nye tilskuddsordninger for investeringer i store kollektivprosjekter og til drift av kollektivtrafikk i byområdene.

Disse medlemmer mener at ordningen med byvekstavtalene hindrer mobilitet for innbyggere som ikke har gode alternativ til bil. Disse medlemmer ser svært negativt på regjeringens nye satsing på at ytterligere fem mindre byområder skal innlemmes i en tilsvarende ordning. I mindre byområder er det ikke realistisk å overføre all trafikk fra bil til kollektiv, sykkel og gange. Disse medlemmer fremhever at lokal bomring ikke har lokal forankring i de mindre byområdene som er beskrevet i regjeringens NTP, og at bymiljøpakke i Arendalsregionen ble nedstemt i kommunestyret i både Grimstad og Arendal senest mai 2019. At regjeringen likevel ønsker å etablere en belønningsordning for å sikre ny politisk debatt om etablering av bymiljøavtale for denne regionen, er overraskende. Disse medlemmer viser til ordfører i Arendal, Robert Cornells Nordli fra Arbeiderpartiet, som var negativ til dette da diskusjonen var oppe lokalt, og begrunnet dette i mediene med at «Nok er nok når det gjelder bompenger». Disse medlemmer mener at regjeringen og Arbeiderpartiet burde respektert lokaldemokratiets avgjørelse i dette spørsmålet, og forstår ikke hvorfor denne byregionen likevel er tatt med i forslaget om å utvide bymiljøpakkene. Disse medlemmer mener at dagens eksisterende bymiljøpakker og regjeringens forslag med utvidelse til fem nye mindre byområder bør skrotes.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet mener det er positivt at regjeringen foreslår en ny statlig tilskuddsordning for å fremme kollektivtransport, sykling og gange i mindre byområder. Flere mindre byområder har liknende transportutfordringer som det enkelte av de ni største byområdene i Norge har. Regjeringen foreslår at støtteordningen avgrenses til fem byområder og i alt åtte navngitte bykommuner som arbeider med bompengefinansierte bypakker. Det fremgår av regjeringens forslag at et vilkår for å få støtte fra tilskuddsordningen er at Stortinget først har behandlet forslag til bypakke.

Disse medlemmer mener at tilskuddsordningen bør utformes som en incentivordning eller belønningsordning åpen for søknad fra flere byområder i Norge, i stedet for en støtteordning til få, navngitte byområder, slik regjeringen foreslår. Ordningen bør bygge på erfaringer fra dagens belønningsordning og byvekstavtaler der både arealbruk og transporttiltak er virkemidler som tas i bruk for å nå nasjonale, regionale og lokale mål. Kunnskap fra tidligere evalueringer av dagens belønningsordning for større byområder bør legges til grunn for den nye tilskuddsordningen. Der fremgår det bl.a. at når byområder får anledning til å søke statlige belønningsmidler, så øker byområdene også sin egen

innsats for å fremme kollektivtransport, sykling og gange (Norconsult og Urbanet Analyse, 2007). Disse medlemmer mener at en ny tilskuddsordning for mindre byområder vil kunne ha større effekt om flere byområder får anledning til å søke om tilskudd, enn om ordningen kun avgrenses til et fåtall byområder.

Disse medlemmer mener at tilskudd til byområder er svært skjevt fordelt i dag, de største byområdene får svært mye mer tilskudd enn de mindre byområdene. Disse medlemmer mener at det trengs en jevnere fordeling, og ber om at dette ivaretas ved senere reforhandlinger av byvekstavtaler og bypakker.

Dersom tilskuddsordningen skal avgrenses, mener disse medlemmer at det ikke er størrelsen på den enkelte bykommune som bør være kriterium. I stedet bør avgrensning knyttes til størrelsen på hele det regionale byområdet som har valgt å samarbeide om areal- og transportplanlegging i tråd med statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging og med en samlet størrelse over 40 000 innbyggere. Dette vil åpne for at flere regionbyer i Norge kan søke om tilskuddsmidler enn det regjeringen foreslår. Disse medlemmer viser til arbeidet som pågår med blant annet «Innherredsbyen» og «Mjøsbyen», disse medlemmer mener begge disse er aktuelle byområder for en slik ordning.

Disse medlemmer mener inngåelse av byvekstavtaler og andre lignende avtaler ikke må være til hinder for at kommuner kan legge til rette for spredt bosetting. Dagens statlige planretningslinjer er en brekkstang for kraftig sentralisering. I spredtbygde områder blir det lagt sterke begrensninger på videre utvikling, noe som kan bidra til å forsterke en allerede negativ befolkningsutvikling med nedlegging av offentlige tjenestetilbud som skoler og barnehager. I folketette områder bidrar retningslinjene til forsterket press om bl.a. nedbygging av dyrka mark og friområder i nærheten av kollektivknutepunkter og ytterligere press på en allerede overbelastet offentlig infrastruktur. Planretningslinjene bidrar dermed til en dårligere lokal planlegging i kommunene fordi staten i for stor grad fratar lokalpolitikernes muligheten til avveie viktige hensyn og finne løsninger som er til beste for den enkelte kommune.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti mener at all vekst i persontrafikk i byområdene skal tas med kollektivtrafikk, sykkel og gange, og at privatbilisme skal reduseres med 40 pst. i de store byene innen 2030.

Dette medlem vil styrke finansieringen til kollektivtransporten. Dette medlem vil utvide ordningen med byvekstavtaler som finansierer kollektivtrafikk til flere byer. I byvekstavtalene må staten støtte 80 pst. av store kollektivsatsinger, slik som utvidelse av bybane, trikk, T-bane og superbuss i byene. I tillegg må støtten til

drift av kollektivtransport økes, mot at kommuner og fylker følger opp med miljøvennlig arealplanlegging og effektive og restriktive tiltak som reduserer biltrafikken.

På denne bakgrunn fremmer dette medlem følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge opp til 80 pst. statlig finansiering av store kollektivprosjekter i nye forhandlinger og reforhandlinger om byvekstavtaler/miljøpakker i de store byene.»

Dette medlem viser til målet om at 20 pst. av personreiser i byområdene, og 8 pst. generelt på landsbasis skal foregå på sykkel. Dette medlem mener satsing på aktiv transport må økes, og vil særlig fremme utbygging av sammenhengende sykkelveier som et tiltak som må vies prioritet i videre arbeid.

Dette medlem mener at det ved fremtidig behandling av byvekst-/bymiljøpakker bør settes en minimumsandel av totalbevilgningene som skal gå til tiltak for sykkel og gange, med definerte milepæler. Utbygging av sammenhengende, separat sykkelveinett bør være prioritert prosjekt i byvekstavtalene, og fremgå tydelig av fremdrifts- og investeringsplanen.

Dette medlem vil understreke at det er viktig at byvekstavtalene er transparente ved at konkrete fordelingsnøkler mellom ulike transportformer fremgår tydelig i hver enkelt avtale, og at denne informasjonen alltid er offentlig tilgjengelig.

Dette medlem vil peke på de initiativene som flere kommuner har vist for at også mindre byer kan få liknende avtaler som bypakkene/byvekstavtalene, bare skalert ned. Egersund har vist slik interesse og ønsker seg et pilotprosjekt på dette. Egersund har et rikt handels og næringsliv til å være en by på den størrelsen.

Det at Egersund ikke passer inn i en bestemt kategori (storby/distrikt), gjør at de framover ønsker å tenke mobilitetsløsninger som for store byer, men skalert ned til en mindre by.

Dette medlem mener dette bør følges opp av regjeringen og at et pilotprosjekt som kan gi gode erfaringer til andre småbyer, bør settes i gang.

På denne bakgrunn fremmer dette medlem følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen åpne for forhandlinger om 'småbypakker' etter mønster av bymiljøpakker/byvekstavtaler, men nedskalert til mindre byer, og la Egersund bli en pilot for dette.»

10.3 Bydistribusjon

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre og Venstre, viser til målet om at bydistribusjon skal være tilnærmet utslippsfri innen 2030, og teknologimålene om at alle nye lette varebiler skal være utslippsfrie innen 2025, alle tyngre va-

rebiler utslippsfrie innen 2030, og halvparten av nye lastebiler utslippsfrie innen samme år. Flertallet viser til det videreutviklede nullvekstmålet som inkluderer effektiv arealbruk for å redusere klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy. Flertallet mener det bør utvikles mål og virkemidler for hvordan kommunene følger opp sitt ansvar for å legge til rette for effektiv og miljøvennlig transport av varer, materialer og avfall.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet støtter ikke målsettingene om at det ikke skal være nysalg av bensin- og dieselkjøretøy, 2025 for personbil og 2030 for varebil. Disse medlemmer mener at de som har behov for bensin- og dieslbiler i fremtiden, også skal kunne få kjøpt slike nye. Det er bra at mange ønsker å kjøpe nye elbiler, men mange innenfor både person- og næringstransport med lange reiseavstander vil fortsatt ha behov for bensin- og dieselkjøretøy.

10.4 Næringslivets behov for godstransport

Komiteen viser til at næringslivet i Norge er spredt i hele landet. En stor andel av råvare- og industriproduksjonen er lokalisert i distriktene og langs kysten. Mange bedrifter har lang vei fra produksjonssted til markedet.

Komiteen viser til at det legges opp til en styrking av godstransporten på sjø gjennom en egen nærskipsstrategi og nasjonal havneplan. Blant tiltakene i nærskipsstrategien er farvannsutbedringer, å ta i bruk ny teknologi der det kan bidra til å styrke sjøsikkerheten og/eller effektivisere los- og sjøtrafikksentraltjenestene, videreføre eksisterende støtteordninger, Short Sea Promotion Centre og Grønt skipsfartsprogram.

Komiteen viser til at godstransporten på vei skal styrkes ved å blant annet videreføre og styrke arbeidet med å tilrettelegge riksveinettet for inntil 25,25 meter lange modulvogntog og videreføre tilskuddsordningen til utbedring på fylkesveier for tømmertransport.

Komiteen viser til at det legges opp til å redusere kostnadene og bedre regulariteten og lønnsomheten for gods på bane, blant annet gjennom kapasitetsøkende tiltak på de viktigste godsstrekningene. Komiteen viser videre til at det legges opp til å effektivisere tømmertransporten på bane.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Venstre, viser til at samferdselsinvesteringer utgjør en viktig del av grunnlaget for investeringsbeslutninger i bedrifter og at gode samferdselsløsninger ofte er en forutsetning for lokalisering av ny industri og næringsvirksomhet. Flertallet er opptatt av at vi skal ha næringsutvikling i hele landet og at infrastrukturen ikke skal være et hinder for

nyetableringer. Flertallet mener derfor at samferdselspolitikken må bidra til en næringsvennlig politikk som gjør det gunstig å investere i bedrifter. Flertallet viser i den forbindelse til at en realistisk Nasjonal transportplan er viktig, fordi det gir forutsigbarhet. Samtidig bør samferdselspolitikken også bidra på andre måter.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, viser til at det skal brukes 1 200 mrd. kroner i samferdselssektoren de neste tolv årene. I tillegg til å binde landet sammen og utvikle transportsystemet bør det også vurderes hvordan disse milliardene kan bidra til næringsutvikling og jobbskaping. Samferdselssektoren bidrar til økt sysselsetting, og et høyt nivå på samferdselsinvesteringene vil kunne gi arbeidsplasser i hele landet. Dette flertallet mener samferdselssektoren også i større grad bør bli en motor for å skape ny næringsvirksomhet og støtte opp under nye eksportmuligheter. Dette flertallet viser til at teknologiutviklingen og behovet for nullutslipp fører til omstilling, noe som skaper muligheter også for norske bedrifter.

Gods på bane

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre viser til at ambisjonen om flytting av mer gods fra vei til bane ligger fast, og viser til at effektpakker vil øke godskapiteten på jernbanen. Disse medlemmer viser til at pakkene innebærer en kombinasjon av banestrøm, kryssingsspor, signal og terminaler som i sum gir stor effekt og dermed er en effektiv bruk av penger. Disse medlemmer vil imidlertid peke på viktigheten av å styrke hele transportkjeden for at mer gods skal kunne gå på jernbane, og den økte satsingen på fylkesveier som er en forutsetning for å få godset fraktet fra produsentene til jernbaneterminalene og fra jernbaneterminalene til sluttbruker lokalt.

Disse medlemmer viser til at flere av tiltakene i «Godspakke Innlandet», som ble introdusert i Nasjonal transportplan 2018–2029, nå inngår i de fire effektpakkene for kombitransport, og at tiltak for å redusere kostnader for tømmertransporten er prioritert innen Mindre investeringstiltak for gods.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at forslaget til Nasjonal transportplan satser for lite på både investering i vei og bane samt vedlikehold, og viser til Fremskrittspartiets alternative transportplan som øker rammen med 400 mrd. kroner ut over regjeringens forslag.

Disse medlemmer deler komiteens og regjeringens ambisjon om å legge til rette for at det skal bli mere attraktivt for næringslivet å transportere varene sine med bane. Disse medlemmer viser til at for mange

godstyper vil det være mer effektivt å sende godset på jernbanen enn å frakte det med tungtransport. Dette gjelder blant annet skognæringa. I tillegg vil Godspakka etter disse medlemmers mening bidra til å øke kapasiteten og regulariteten for den generelle jernbanetrafikken. Dette vil også ha en positiv effekt for persontransporten. Disse medlemmer foreslår derfor å opprettholde og styrke Godspakka. Disse medlemmer registrerer at Høyre, Venstre, Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti omtaler viktigheten av å legge til rette for mer gods på bane og at de bl.a. konkret viser til «Godspakka Innlandet». Disse medlemmer synes det er hyggelig at regjeringspartiene og venstresiden er opptatt av godstransport i Innlandet, men Fremskrittspartiet finner det interessant at disse tydeligvis ikke har samme ambisjon for godstransporten i hele landet.

Disse medlemmer viser til at med Fremskrittspartiet sin NTP med Godspakka så vil ikke bare skognæringa i Innlandet få bedre rammevilkår, men også industrien og ikke minst fiskeindustrien i Nord-Norge også ha nytte av investeringene.

Disse medlemmer er opptatt av handlekraft. Mens de andre partiene liker å lage planer, utredninger og snakke i fagre ord om viktige prosjekter, er Fremskrittspartiet opptatt av konkret handling. Derfor setter Fremskrittspartiet av hele 20 mrd. kroner til Godspakka, et tilsvarende beløp som vi også sørger for ble satt av i NTP i 2018 da vi satt i regjering og hadde ansvaret for norsk samferdselspolitikk.

Disse medlemmer synes tiden for prat for lengst må være over – nå må vi handle. For å sørge for at Godspakka faktisk blir realisert og ikke bare omtales med fagre ord og i fine festtaler, så ønsker også disse medlemmer å gi Bane NOR porteføljeansvar for utbygging av prosjektene i Godspakka. Dvs. at Bane NOR for dette prosjektet får samme rammevilkår som Nye Veier og kan styre utbyggingen sammen med næringslivet og prioritere utbygging i forhold til hva som er samfunnsøkonomisk lønnsomt, og ikke mer eller mindre tilfeldige årlige bevilgninger styrt av byråkrater eller politikere som ønsker å «hilse hjem».

Komiteen ønsker en fortsatt økning av tømmertransport på jernbane og peker på kapasitetsproblemer som tømmertogene i dag møter i jernbanesystemet.

Komiteen mener at jernbanemyndighetene gjennom god dialog med tømmernæringen må planlegge for kostnadseffektive løsninger for lettere å kunne finansiere, og dermed raskere gjennomføre, tiltak som gir økt kapasitet for tømmergods på bane.

Komiteen ser positivt på at private og lokale aktører satser på jernbanegods, og forutsetter at norske jernbanemyndigheter har en god dialog og tilrettelegger for markedsbehov og initiativ som gir vekst for gods

på jernbane. Vognlast er en type gods som har fått dårligere vilkår på jernbanenettet. Komiteen ser at private, lokale aktører på lag med kommunale reguleringsmyndigheter tilbyr områder og fasiliteter til godsterminal, service og parkering av tog. Komiteen peker på at det er krevende og kostbart å få regulert arealer til slike områder. Jernbanemyndighetene må derfor legge til rette for dette på en ordentlig måte når muligheten byr seg, slik som på Kopstad langs Vestfoldbanen, der flere markedsaktører ønsker å etablere seg på ferdig regulert tomt. Komiteen peker på at det må legges til rette for en påkobling til Vestfoldbanen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti registrerer at «Godspakke Innlandet» som var viktig for regjeringen i forrige NTP, nå har fordultet. Den inneholdt blant annet elektrifisering av strekningen Hamar–Elverum med tilsving til Solørbanen og elektrifisering av denne.

For å øke godskapasiteten på jernbanen mellom Oslo og Trondheim mener disse medlemmer at Røros- og Solørbanen må elektrifiseres og være ryggraden i godstransporten på bane fra nord til sør, og ut og inn av landet. Dette vil også kunne avlaste Alnabruterminalen og frigjøre stor kapasitet der og på Kongsvingerbanene. I tillegg må det bygges en ny og effektiv godsterminal i Trondheimsområdet. En må skape en helhetlig løsning som bygger på de faktiske godsstrømmene internt i regionen og inn til regionen, i et langt tidsperspektiv. Det må være en effektiv gjennomkjøringsterminal med utvidelsesmuligheter slik at terminalen kan bygges i et 100-årsperspektiv.

Disse medlemmer er overrasket og skuffet over at regjeringen med denne NTP-en ikke følger opp KVVU-en for Kongsvingerbanen ved ikke å ta inn noen av de større, kapasitetsøkende tiltakene som ble anbefalt i KVVU-en i planen.

Disse medlemmer vil dessuten peke på at kapasiteten på Alnabruterminalen er sprengt. Her må utbygging med tanke på utvidelse av kapasiteten skje i første seksårsperiode. Driften og utvidelsen må skje på en miljømessig forsvarlig måte som i større grad skjermer mot støy og miljøbelastning i lokalmiljøet.

På denne bakgrunn fremmer komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen om at det utarbeides en plan for tiltak som reduserer støy og luftforurensning fra trafikk knyttet til Alnabruterminalen, og at regjeringen kommer tilbake til Stortinget på egnet måte.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at gods som skal til utlandet som frak-

tes via Ofotbanen og Sverige, har stort potensial for etablering av nye markeder og økninger i godsvolumer gjennom nye togrutekonsepter som ikke går innom Alnabru.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet og Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, vil dessuten peke på at ikke alt godset som kommer fra andre kanter av landet, nødvendigvis må gå innom Alnabru, dersom det skal til utlandet.

Et eksempel på gods som ikke nødvendigvis må innom Alnabru, er gods som fraktes via Ofotbanen og Sverige. Dette er godstransport med stort potensial for økninger i godsvolumer, og det er muligheter for å etablere nye ruter.

Flertallet vil også understreke behovet for nye godsterminaler. Lokaliseringen av disse skaper mye debatt, men her er det viktig å tenke bærekraft og framtid. Flertallet vil spesielt understreke at utbygginger av terminaler der sjø og bane kan møtes, er avgjørende viktig for å få mer gods fra vei over til både bane og sjø. Gode eksempler er Holmen i Drammen og Narvik Havn.

Flertallet er kjent med at Narvik Havn er i gang med prosjektet «Eurasian Rail Express» for å utvide togtransportene mellom Kina og Norge, til strekningene Hefei–Helsinki–Narvik og Chongqing–Helsinki–Narvik. Transporttiden mellom Kina og Norge er antatt 15–17 dager, og hele strekningen er elektrifisert. Flertallet ser positivt på prosjektet som vil bidra til kortere framføringstid i en miljøvennlig transportform.

Flertallet vil understreke det store behovet for nye terminaler i Innlandet, spesielt for tømmer. Det er overraskende at forslaget til NTP ikke en gang nevner behovet for tømmerterminaler i Kongsvingerområdet/Brandval, Hauerseter, og Rudshøgda som lå inne i dagens NTP. Flertallet vil spesielt peke på at situasjonen ved Norsenga, tømmerterminalen i Kongsvinger, er prekær. Her må det snarlig igangsettes arbeid for utvidelse og flytting etter foreliggende planer.

For å øke godskapasiteten på jernbanen mellom Oslo og Trondheim mener komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti at det må bygges en ny og effektiv godsterminal i Trondheimsområdet. En må skape en helhetlig løsning som bygger på de faktiske godsstrømmene internt i regionen og inn til regionen, i et langt tidsperspektiv. Det må være en effektiv gjennomkjøringsterminal med utvidelsesmuligheter slik at terminalen kan bygges i et 100-årsperspektiv.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre viser til at videre planlegging av økt terminalkapasitet for gods på bane i Trondheimsområdet nå tar

utgangspunkt i en samlet godsterminal på Heggstadmoen. Disse medlemmer viser til at ny godsterminal på Heggstadmoen kan realiseres raskere og til en langt lavere og dermed mer realistisk kostnadsramme enn alternativet på Torgård. Disse medlemmer viser til at ny godsterminal er viktig både for Trøndelag og for regionalt og nasjonalt næringsliv.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet mener regjeringen må ta ansvar for manglen de fremdrift i planlegging av økt terminalkapasitet for gods på bane i Trondheimsområdet. De ble allerede i 2014 advart mot å gå inn for en terminal med bare ett byggetrinn på Torgård, all den tid en da visste at totalkostnaden vil bli på nærmere 10 mrd. kroner. På tross av dette valgte regjeringen å plassere fremtidig godsterminal der. Videre viser disse medlemmer til at en samlet godsterminal på Heggstadmoen ikke vil dekke det fremtidige behovet, og disse medlemmer registrerer at regjeringen nok en gang ser bort fra behovet for en utredning om fremtidas godstransport for Trøndelag.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til vedtak i Trondheim bystyre 4. februar 2021 der de ønsker godsterminal for Trondheimsregionen lokalisert til Torgård. En løsning på Heggstadmoen vil innebære store ulemper for beboere i området, fremtidig sentrumsutvikling på Heimdal, og vil ikke være en framtidsrettet løsning pga. manglende utvidelsesmuligheter. Dagens veisystemer i området er også uegnet for de volumene en godsterminal vil utløse.

På denne bakgrunn fremmer komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utarbeide en nasjonal plan for gods på jernbane som legges fram sammen med statsbudsjettet for 2022.»

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre viser til at togselskapene i økende grad skal betale for de tjenestene de benytter under sportilgangsavtalen. Avgiftene skal synliggjøre reelle kostnader for togselskapene, tydeliggjøre og ansvarliggjøre Bane NOR SF som leverandør, samt bidra til kostnadseffektivitet. Inntektene fra avgiften tilfaller Bane NOR SF direkte.

Disse medlemmer viser til at det er opprettet en støtteordning for å stimulere overgang av gods fra vei til bane. Ordningen kompenserer for økte kostnader for godstransportørene som følge av kjøreveisavgiften. Støtteordningen er ment å falle bort når infrastrukturen ligger til rette for mer effektiv transport og mer effektive godsterminaler. Disse medlemmer vil påpeke at støtteordningen utløper i 2021. Togoperatørene og

transportørene har vist til at utbyggingen av jernbaneinfrastrukturen ikke har kommet langt nok til å fjerne støtteordningen. Disse medlemmer deler denne bekymringen og ber om at dette hensynstas og at det vurderes å forlenge ordningen i statsbudsjettet for 2022.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti mener det er behov for en større satsing på tiltak for økt godstransport på jernbane. Dette er tiltak som nye kryssingsspor, nye tilsvinger, nye terminaler, elektrifisering og andre tiltak som er nødvendig for å styrke godstransport på bane. Disse medlemmer ønsker derfor å øke bevilgningene til jernbaneformålene kommende årene.

Disse medlemmer viser til at de tiltakene som ligger i Godspakke Innlandet, vil gjøre jernbanen mer konkurransedyktig på transporter nord-sør fra Nord-Norge, Trøndelag, Nord-Vestlandet og Innlandet mot Sverige og kontinentet. Som en del av dette er det nødvendig med investeringer på Kongsvingerbanen, Solørbanen og Rørosbanen med blant annet elektrifisering/strøm, kryssingsspor og tilsvinger. Det er også nødvendig å få på plass en ny tømmerterminal i Kongsvingerområdet.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet har merket seg at skog- og trenæringen er helt avhengig av jernbane, og at effektive jernbaneløsninger er viktige for utviklingen i næringen. Forutsigbarhet er avgjørende for investeringer i industri. Disse medlemmer mener at godspakken må videreføres som en effektpakke, og forventer fortgang i arbeidet med løsninger for tømmertransport rundt Kongsvinger. Disse medlemmer påpeker at forutsigbarhet er avgjørende for industriens muligheter til å gjennomføre planlagte investeringer. Disse medlemmer mener at tiltak som legger til rette for industriinvesteringer, må planlegges ferdig slik at utbygging av industri og infrastruktur kan skje parallelt.

Disse medlemmer har merket seg at moderne tømmervogntog med flere aksler og økte totalvekter er faset inn i våre naboland. Disse medlemmer mener at arbeidet med effektivisering av tømmertransporten er viktig for å styrke skogindustriens konkurranseevne, og at fjerning av flaskehalser er effektiv bruk av midler. Disse medlemmer ser med bekymring på kostnadsveksten i forbindelse med planlegging av nye tømmerterminaler. Disse medlemmer mener at næringen bør involveres i prosessene, og at ambisjonsnivået må justeres slik at terminalene kan realiseres.

Disse medlemmer mener det trengs mer kunnskap for å kartlegge godsstrømmene i Trondheimsregionen, og finne optimale løsninger for å kunne håndtere godstransporten i fremtiden, inklusiv en optimal løs-

ning for logistikknutepunkt. Etablering av dette er av avgjørende betydning for å sikre en effektiv håndtering av godstrafikken, med så begrenset samfunnsbelastning som mulig.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til Senterpartiets alternativ for NTP, der det foreslås 20 mill. kroner til utarbeidelse av en helhetlig plan for godshåndtering i Trøndelag.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti vil dessuten minne om at den midlertidige kompensasjonsordningen for ikke-planlagte innstillinger pga. banearbeider utløp 1. mars 2021. Ny ordninger ikke på plass. Den nye ordningen bør også omfatte planlagte innstillinger. Persontogoperatørene kompenseres for både planlagte og ikke-planlagte hel- og delinnstillinger.

På denne bakgrunn fremmer dette medlem følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen snarest, og seinest innen framleggelsen av statsbudsjettet for 2022, forlenge ordningen med kompensasjon for innstillinger pga. banearbeider. Denne ordningen bør vurderes som en permanent ordning og gjelde både planlagte og ikke-planlagte innstillinger.»

Dette medlem vil peke på at det skjer altfor liten samordning mellom samferdselsetatene for virkelig å nå målene Stortinget har satt for godsoverføring. For virkelig å se på løsninger rundt knutepunkt/terminaler/støtteordninger og evaluering av samme – og for å opprettholde kunnskap om forskning og utvikling på dette felt, bør det vurderes oppretting av en egen avdeling i Samferdselsdepartementet med godsoverføring som spesielt fokus.

Godshåndtering

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til at det i NTP legges til grunn at Heggstadmoen blir valgt som godsterminal for Trondheimsområdet, videre viser disse medlemmer til at regjeringen ikke har lagt inn finansiering for utbygging. Disse medlemmer viser til at samferdselsforumet i Midt-Norge etter avtale med samferdselsministeren tok initiativ til utarbeidelse av en helhetlig prosess for godshåndtering for Trøndelag. Saken er vedtatt både i Trondheim kommune og Trøndelag fylkeskommune.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til Senterpartiets alternativ for NTP, der det foreslås 20 mill. kroner til utarbeidelse av en helhetlig plan for godshåndtering i Trøndelag.

Godsoverføring

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet og Venstre, viser til at transportaktivitet innebærer ulemper for samfunnet i form av utslipp, kø, støy, ulykker, arealbeslag og slitasje på infrastrukturen. Tiltak for å øke framkommeligheten, bedre sikkerheten og redusere utslipp er en viktig del av Nasjonal transportplan, og samfunnsøkonomisk lønnsom godsoverføring er et virkemiddel som kan bidra til å redusere skadestandardene forbundet med transport.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre viser til at regjeringen derfor har som ambisjon å overføre 30 pst. av gods over 300 km fra vei til sjø og bane innen 2030. Selv om klimateffekten av godsoverføring blir mindre viktig ettersom en større andel av kjøretøyene går over til lav- og nullutslippsløsninger, vil fortsatt godsoverføring ha en positiv effekt på klima- og miljø. I tillegg er sjøtransporten en effektiv og sikker transportform som krever relativt lite infrastruktur.

Disse medlemmer merker seg at tilskuddsordningen for nærskipfart videreføres. Disse medlemmer viser til at ordningen ble evaluert av Kystverket i desember 2018, og at evalueringen slår fast at Kystverket anser ordningen som et viktig element i regjeringens satsing på godsoverføring. Disse medlemmer viser til at det nå er syv aktive prosjekt som mottar tilskudd, med et forventet årlig overføringspotensial på nærmere 0,75 millioner tonn gods. Miljøeffekten av dette er om lag 46 000 færre lastebiler på norske veier og en reduksjon på ca. 21 000 tonn CO₂-ekvivalenter. Disse medlemmer viser til at prosjektene kan bidra til å nå rundt 12,5 pst. av det beregnede potensialet for godsoverføring.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, konstaterer at målet Stortinget har satt for godstransport, og som regjeringen gjentar i Meld. St. 20 (2020–2021), blir mer og mer fjernt. Det blir overhodet ikke tatt grep som tilsier at vi kan nå 30 pst. overføring av gods fra vei til bane og sjø på distanser over 300 km innen 2030.

Flertallet vil peke på at det er konkurranseforskjellene (les: kostnadene og pris) mellom gods på vei og på jernbane som selvsagt bestemmer hvilken vei godset vil gå og hvilken transportform næringslivet vil velge.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at begrunnelsen for den midlertidige miljøstøtteordningen da den ble etablert,

var at mange av de planlagte godstiltakene som skulle styrke sektoren, ikke var på plass. Mange av tiltakene er fortsatt ikke på plass, og for at ikke godstransport på bane skal tape betydelig konkurransekraft, må ordningen videreføres ut over 2021, og de årlige budsjettoverføringene må økes betydelig.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen videreføre miljøstøtteordningen for gods på bane ut over 2021, og vurdere den etablert som permanent ordning.»

Tilskuddordning for nærskipfart

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til Innst. 312 S (2015–2016). Det ble senere innført en tilskuddsordning for godsoverføring i forbindelse med NTP 2018–2029. Flertallet viser til at tilskuddsordningen skal stimulere til overføring av gods fra veg til sjø. Flertallet viser til at regjeringen foreslår å videreføre ordningen i kommende Nasjonal transportplan, uten at det kommer frem hvilke rammer ordningen skal ha. Flertallet viser til at Kystverket evaluerte ordningen i 2018, og uttalte at ordningen «er et viktig element i regjeringens satsing på godsoverføring». Flertallet deler denne oppfatningen, og mener ordningen har et stort potensial for å bidra til ytterligere godsoverføring, med sikte på å nå godsoverføringsmålet fastsatt av Stortinget i 2016. På denne bakgrunn mener flertallet at ordningen burde styrkes, og ikke bare videreføres.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at det i meldingen slås fast at tiltakene og investeringene som følger av Nasjonal transportplan, ikke vil være tilstrekkelig for å nå målet Stortinget har vedtatt om at 30 pst. av godstransporten på veg over 30 mil skal overføres til sjø og bane innen 2030. Disse medlemmer viser til at denne erkjennelsen også var tilfellet i forrige Nasjonal transportplan som ble lagt frem av Solberg-regjeringen.

Disse medlemmer viser til at Riksrevisjonen i 2018 kritiserte regjeringen for manglende oppfølging av Stortingets mål og intensjoner knyttet til godsoverføring fra vegtransport til sjø- og banetransport.

Disse medlemmer viser til at Riksrevisjonen anbefalte følgende tiltak:

- sørge for en felles strategi for å følge opp det vedtatte målet om overføring av godstransport fra veg til sjø og bane
- vurdere å styrke de økonomiske virkemidlene, gjennomføre planlagte tiltak, og sørge for utredning av

nye tiltak, for å øke konkurranseevnen til sjø og jernbane sammenlignet med veg

- ivareta godstransportens interesser i prosesser for arealplanlegging rundt havner og jernbaneterminaler på en slik måte at det fremmer overføring av godstransport fra veg til sjø og bane
- sørge for sterkere styring og oppfølging av
 - om målet om overføring av gods fra veg til sjø og jernbane nås
 - effekter av tiltak for godsoverføring

Disse medlemmer viser til Menon-publikasjon nr. 30/21 «Undersøkelse av ulike aspekter ved godsoverføring fra veg til sjø», der Menon Economics har gjort en gjennomgang av tiltak regjeringen har gjennomført for å styrke godsoverføringen fra land til sjø siden 2016. Disse medlemmer merker seg at rapporten slår fast at det har kommet svært få nye initiativ fra regjeringen, og at de faktiske årlige bevilgningene til sjøtransporten har vært langt lavere enn de foreslåtte rammene i de to siste nasjonale transportplanene. Disse medlemmer bemerker at dette skjer på tross av at sjøtransporten i utgangspunktet har fått til delt vesentlig lavere rammer enn andre transportformer.

Gitt regjeringens innrømmelse om at tiltakene og investeringene ikke var tilstrekkelig til å følge opp Stortingets godsoverføringsmål, samt Riksrevisjonens kritikk av manglende oppfølging av målet, hadde disse medlemmer forventet at regjeringen i perioden bevilget midler og kom med tiltak til sjøtransporten ut over det som lå i rammene for den gjeldende Nasjonal transportplan. Disse medlemmer merker seg at realitetene er det motsatte, og at regjeringen har bevilget vesentlig mindre enn det som ble signalisert i planene, noe som trolig har svekket sjøtransportens konkurranseevne og ført til en unødvendig belastning for samfunnet.

Disse medlemmer vil bemerke at målet om godsoverføring fra vei til sjø og jernbane bare er oppnådd i begrenset grad. Særlig gjelder dette ambisjonen om overføring av 5–7 millioner tonn stykkgods over 200 km fra vei til sjø som ble identifisert som mulig i NTPs Godsanalyse i 2016. Undersøkelser, senest en Menon-rapport fra mars 2021, viser at det ikke ble oppnådd noen overføring av gods fra vei til sjø i perioden 2016–2020. Riksrevisjonens rapporter peker i samme retning. Gods som overføres fra vei til sjø, vil naturlig inngå i en integrert transportkjede over sjø og land. En slik godsoverføring vil kreve medvirkning fra flere etater og fra kommunale havner. Det er i dag ingen instans med ansvar for slike tverrsektorielle transportere. Disse medlemmer ønsker derfor en utredning av sterkere koordinering av transportformene som kan sikre en helhetlig forvaltning og bruk av infrastruktur og ressurser. Ved

bedre samordning vil en bedre kunne utnytte de ulike transportformenes fortrinn ut fra transportøkonomiske, klimapolitiske og geografiske forutsetninger.

Samtidig peker ikke regjeringen på noen utredninger eller tanker rundt avgifter på godstransport på veg.

På denne bakgrunn fremmer komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede en avgift på godstransport på vei over lengre avstander, der det er jernbane i samme korridor. Utredningen skal vurdere mekanismer og handlingsrom innen EØS-avtalen for dette, samt på hvilke strekninger denne ordningen kan egne seg.»

Dette medlem vil understreke at uten en kraftig opptrappingsplan for kystkapittelet i statsbudsjettene kan vi ikke regne med vesentlig økning av godstransporten fra vei til sjø. Det er avgjørende at både havner, farleder og støtteordninger økes. Dagens ramme på ca. 3,8 pst. for kystkapittelet i NTP må økes i retning av en dobling mot 2030.

Modulvogntog

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet og Venstre, viser til arbeidet med å tilrettelegge for inntil 25,25 meter lange modulvogntog. Flertallet er fornøyd med at det legges opp til at flere strekninger skal kunne åpnes for modulvogntog i planperioden.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at fremstilling av planene om å videreføre og styrke arbeidet med å tilrettelegge riksvegnettet for inntil 25,25 meter lange modulvogntog samt videreføre tilskuddsordningen til utbedring på fylkesveier for tømmertransport, blir for lite forpliktende. Den såkalte styrkingen er altfor lite konkret, lite ambisiøs og tilfredsstillende absolutt ikke næringa sine behov eller krav.

Disse medlemmer viser til at i Fremskrittspartiets regjeringsperiode sørget vi ikke bare for å åpne opp for modulvogntog, vi sørget også for å utbedre de viktigste flaskehalsene på riksveiene. Hovedproblemet i dag er ikke riksveiene, men fylkesveiene. På fylkesveinettet er det fortsatt et enormt stort behov både for å tilrettelegge for modulvogntog og utbedre flaskehals, som bruer. Det såkalte «Bruprogrammet» er spesielt viktig for skognæringa, slikt at de kan kjøre lastebiler med totalvekt på minimum 60 tonn. Disse medlemmer er for øvrig opptatt av at vi ikke går «omvegen» om 60 tonn, når vi vet at næringslivet sitt behov er 74 tonn. Våre naboland, som Sverige og Finland, har for lengst startet med 74 tonn og driver prøveprosjekt med 90 tonn. Det er viktig for disse medlemmer at norsk

næringsliv får like rammevilkår som våre hovedkonkurrenter, derfor viderefører Fremskrittspartiet «Bruprogrammet». For å nå målet om 74 tonn, slik at konkurransevilkårene blir de samme som i våre naboland, styrker i tillegg Fremskrittspartiet «Bruprogrammet» og øker potten til hele 1 000 mill. kroner.

10.5 Nordområdene

Komiteen mener transportsystemet i nord må tilrettelegges for regional utvikling og nye muligheter for landsdelens viktige næringer. Komiteen viser til at økonomi og samfunnsutvikling i landsdelen er et nasjonalt anliggende, med et rikt ressursgrunnlag som bidrar til økonomisk vekst i hele landet.

Komiteen mener at nordområdene er Norges viktigste strategiske satsingsområde, noe som også betyr en aktiv holdning til å utvikle kommunikasjoner og samferdsel i nord. De store naturressursene som ligger i nord, skal i større grad foredles og videreutvikles i nord, noe som krever gode kommunikasjonsløsninger og transportårer ut til markedet.

For komiteen betyr det at veger skal bygges, vedlikeholdes og utbedres. Fiskerihavner skal rustes opp og bygges ut for å styrke fiskerinæringa.

Komiteen viser til at reiselivsnæringa i nord er en annen av næringene som har stort utviklingspotensial. I mange lokalsamfunn er reiseliv og turisme hovedinntektskilden. Også på dette feltet krever tilgang av turister effektive og gode kommunikasjoner, med funksjonelle veger, båttruter og flytilbud.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti registrerer at vedlikeholdsetterslepet på våre veger har økt, og at noen områder i nord har dårlig tilgang på høykapasitets internett. Dette er oppgaver hvor staten må bidra til et tilnærmet likt tilbud over hele landet.

Disse medlemmer viser til at Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti er for utvikling av jernbane i Nord-Norge, både for å styrke verdiskapingen og klimavennlig transport av folk og gods, og vil arbeide for å realisere dobbeltspor på Ofotbanen og utvikle lav- og nullutslippsløsninger på Nordlandsbanen.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre viser til at store avstander og spredt befolkning utgjør geografiske og demografiske særtrekk ved Nord-Norge. For at tjenestetilbudet, næringsgrunnlaget og bokvaliteten skal holde et høyt nivå i denne landsdelen, stilles det store krav til infrastruktur. Disse medlemmer viser til Meld. St. 9 (2020–2021) Mennesker, muligheter og norske interesser i nord, som fremhever at utbygging av infrastruktur i nord ikke kun skal vurde-

res i kraft av sin samfunnsøkonomiske lønnsomhet, og disse medlemmer deler dette synet.

Disse medlemmer viser til at regjeringen har prioritert samferdselssatsingen i nord høyt. Samferdselsbudsjettet er tilnærmet doblet, og satsingen i nord-områdene er økt betydelig. Disse medlemmer mener dette har vært helt nødvendig for å legge til rette for en aktiv utvikling av en landsdel med store ressurser og et eksportrettet næringsliv. I Nasjonal transportplan 2022–2033 satses det ytterligere på utvikling av infrastrukturen i nord, og regjeringen har iverksatt en egen konseptvalgutredning (KVU) der hele infrastrukturen i nord blir sett i sammenheng, både vei, bane, kyst og luftfart. Disse medlemmer mener dette blir et godt verktøy for å sikre at folk og næringsliv har de beste rammebetingelser for å utnytte det potensialet som er i nordområdene.

Disse medlemmer vil her også trekke fram den nye satsingen for å ta ned vedlikeholdsetterslepet på fylkesvei. I tillegg understreker disse medlemmer behovet for at den videre utviklingen etterstreber krav til klima og bærekraft, ikke minst for å ivareta det særegne og unike naturmangfoldet i Nord-Norge. Samferdselspolitikken må legge til rette for effektiv og klimavennlig transport for industri og næringsliv samt bidra til trygge og gode arbeidsplasser.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at det skal på plass et grundig beslutningsgrunnlag for Nord-Norgebanen i neste Nasjonal transportplan.

Nord-Norge har et godt utbygd kortbanenett, noe som legger godt til rette for å være en testarena for nullutslippsfly.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til vedtak nr. 813, jf. Innst. 289 S (2020–2021) til Meld. St. 9 (2020–2021) Mennesker, muligheter og norske interesser i nord:

«Stortinget ber regjeringa setje i gang arbeidet med å realisere Nord-Norgebana.»

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til merknader i samme sak:

«Desse medlemmene meiner ei jernbane i Nord-Noreg er eit nasjonalt prosjekt som vil gje meir miljøvenleg frakt og stort høve for auka verdiskaping og aktivitet i nord. Ein samanhengande jernbanekorridor frå sør til nord i landet vil ha stor verdi for forsyningstryggleiken for varer og gods. Dette vil også gjere Noreg mindre sårbar i beredskapssamanheng og i forhold til andre lands vilje samt evne til satsing på infrastruktur i framtida.»

Disse medlemmer viser til at det er viktig at det utarbeides en uavhengig KVVU for en Nord-Norgebane som gir grunnlag for et oppdatert trasé- og teknologivalg.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre viser til at samferdselsetatene allerede er i gang med å utarbeide en konseptvalgutredning (KVU) der Nord-Norgebanen inngår som en del av arbeidet. Disse medlemmer viser også til at Nord-Norgebanen nylig er utredet som selvstendig prosjekt, og mener derfor at forslaget om å sette i gang en tredje utredning er et spill for galleriet der formålet ikke er å møte Nord-Norges behov, men forslagsstillernes behov for å vinne velgere i Nord-Norge. Disse medlemmer peker på at det er Nord-Norges transportbehov for både person- og godstrafikk som står sentralt i den pågående KVUen, og at det derfor sees på alle transportformer fordi disse må fungere som et samlet nettverk. I den forbindelse peker disse medlemmer på at det for transport av fisk er helt avgjørende med gode veiforbindelser for å komme inn til jernbaneterminalene, enten de ligger langs en eventuell ny Nord-Norgebane eller Ofotbanen i Narvik, som i dag er den største eksportåren for fisk.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Stortinget i forbindelse med behandlingen av Dokument 8:289 S (2020–2021) vedtok at arbeidet med å realisere Nord-Norgebanen skulle igangsettes. Prosjektet er svært omfattende, og Stortinget tok ikke stilling til hverken valg av trasé, konsept eller annet i behandlingen av representantforslaget. Arbeidet videre med å realisere dette baneprosjektet er først og fremst planlegging og nødvendige utredninger. Videre fremdrift tas i forbindelse med neste rullering av planen. Disse medlemmer mener dette er et viktig prosjekt for landsdelen i et 2050-perspektiv.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til merknader til Nordområdemeldingen i Inns. 289 S (2020–2021) om at jernbane i Nord-Norge er nasjonalt prosjekt som vil gi mer miljøvennlig frakt og muligheter for økt aktivitet i nord. En sammenhengende jernbanekorridor fra sør til nord i landet vil ha stor verdi for forsynings sikkerheten for varer og gods, og konklusjonen ble at regjeringen skal sette i gang arbeidet med å realisere banen. Disse medlemmer er av den oppfatning at ikke noe samferdselstiltak vil ha større betydning for utviklingen av den nordnorske landsdelen enn å få jernbane videre nordover fra Fauske. Norge mangler en transportpolitisk rygggrad gjennom landet – fra nord til sør – både for gods og persontransport. Nord-Norgebanen vil spille en slik rolle.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen igangsette en uavhengig konseptvalgutredning av Nord-Norgebanen, hvor målet om realisering legges til grunn.»

Disse medlemmer vil også peke på de spesielle hensyn vi må ta ved alle utbygginger i samiske områder, der reindriftskulturen er spesielt sårbar for oppdelinger av beiteområder og hindringer i reinens trekkveier.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti vil også understreke naturens sårbarhet i nord, og spesielt i arktiske strøk. Dette krever gode miljøfaglige vurderinger ved alle inngrep i naturen og ved næringsutvikling som cruiseturisme og annet i arktiske farvann.

På denne bakgrunn fremmer dette medlem følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen om å arbeide for at Emission Control Areas-sonen (ECA) utvides til også å gjelde nord for 62. nordlige breddegrad.»

«Stortinget ber regjeringen utrede og innføre tiltak for å redusere utslippene fra cruisetrafikk i Norge med 65 pst.»

Fra kyst til marked

Komiteen viser til at sjømatnæringen transporterte ut verdier for 40 mrd. kroner i 2018. Denne næringen alene belaster vegnettet med over 50 000 vogntog. Volum og verdi er økende. I tillegg kommer transport fra viktige næringer innen blant annet petroleum, mineral, skogbruk, landbruk og annen industri. Komiteen mener det er behov for en målrettet og koordinert innsats for å fjerne flaskehalsene på viktige næringstransportkorridorer i Nord-Norge.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti mener at modeller for samfunnsøkonomisk lønnsomhet må inneholde en vektning som i større grad gjenspeiler verdiene som transporteres i Nord-Norge.

10.6 Samfunnssikkerhet

Komiteen understreker viktigheten av at regjeringen i planperioden prioriterer samfunnssikkerhetstiltak som bidrar til å sikre høy grad av framkommelighet og pålitelighet i transportsystemet.

Komiteen viser til at det er satt tre overordnede mål for arbeidet med samfunnssikkerhet i transportsektoren. Målene er relevante for alle virksomhetene: opprettholde et høyt transportsikkerhetsnivå, opprettholde framkommelighet og funksjonalitet i transportsystemene og opprettholde en robust sivil transportberedskap.

Komiteen merker seg at arbeidet med å implementere den nye sikkerhetsloven som trådte i kraft 1. januar 2019, vil ha høy prioritet.

Komiteen viser til at forebygging for å beskytte mennesker, miljø og samfunn mot hendelser med akutt forurensning skal prioriteres i planperioden.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti peker på drosjens viktige rolle i det kollektive reisetilbudet og understreker at regjeringens drosjepolitikk de siste årene innebærer en dramatisk forverring av vilkårene for en næring som også har betydning for samfunnssikkerheten. Disse medlemmer mener drosjens rolle i den kollektive persontransporten bidrar til at samfunnet vårt fungerer, at gamle og syke får et transporttilbud, at bevegelseshemmede barn kommer seg på skolen, og at pasienter kommer til legebehandling. Disse medlemmer påpeker at drosjens tilstedeværelse over hele landet i seg selv representerer en trygghet og en samfunnsmessig beredskap som ikke må undervurderes.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til endringene i drosjeregulverket som trådte i kraft 1. november 2020. Fornyelsen sikrer bedre konkurranse der det er grunnlag for det, og et godt tilbud i hele landet. Den største endringen er fjerning av antallsbegrensningen på drosjeløyver, noe som betyr at det ikke lenger vil være et fast antall aktører i næringen. Dette gjør det enklere å etablere seg i bransjen, og de som kjører drosje, får mer valgfrihet, fordi de selv kan velge hvordan de vil organisere seg. Det kan også skape flere arbeidsplasser i næringen over hele landet. Samtidig skjerpes kravene for sjåfører med et fagkompetansekrav for fører av taxi. Videre kan fylkeskommunene tildele en enerett i de kommunene der det ikke er grunnlag for konkurranse og de mener det er nødvendig for å sikre et godt tilbud. Flertallet har tillit til at fylkeskommunene gjør en grundig vurdering av dette, nettopp for å sikre et velfungerende drosjetilbud i hele landet.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at en fungerende transportsektor er nødvendig for å opprettholde tilgjengelighet og framkommelighet både i fredstid og under kriser. Transport er definert som en kritisk samfunnsfunksjon i DSB sin rapport «Samfunnets kritiske funksjoner (KIKS)» og som en grunnleggende nasjonal funksjon (GNF) i sikkerhetsloven. Både ulykker, naturhendelser og trusler fra andre aktører kan gjøre transportsystemene sårbare, og med økende klimaendringer stiller det krav om økt innsats for økt sikkerhet de neste årene.

Disse medlemmer mener mange av endringene den sittende regjering har gjennomført innen transportsektoren, har gitt økt fragmentering og potensielt svakere samfunnssikkerhet innen flere sektorer.

Disse medlemmer viser til at innen vegsektoren har regjeringen pålagt Statens vegvesen store kutt og nedbemanning. Med stadig villere og våtere klima med ras og stengte veger er det viktig at vi ut fra et beredskapsperspektiv har et vegvesen som er i stand til å ivareta oppgavene sine.

Disse medlemmer viser videre til at liberaliseringen av drosjenæringa fører til at det ikke lenger er krav om å være tilknyttet en drosjesentral. Med dette er også den tidligere driveplikten falt bort, og allerede har mange mindre drosjesentraler i distriktene lagt ned beredskapen på natta. Dette er etter disse medlemmers syn åpenbart negativt for beredskapen lokalt.

Disse medlemmer vil understreke at vi i Norge har rutetrafikk og drift på nesten 50 lufthavner, og at de aller fleste driftes av Avinor. Dette er beredskapsmessig svært viktig. Regjeringen og Avinor har planer om å konkurranseutsette viktige drifts- og beredskapsoppgaver på lufthavnene, noe både fagbevegelsen og disse medlemmer har vært motstandere av. I tillegg har det vært snakk om å ta bort beredskapen på nattestid på enkelte lufthavner. Disse medlemmer mener at mange lufthavner med døgntilgjengelig beredskap er viktig ut fra et beredskapsperspektiv.

Disse medlemmer viser til at regjeringen og stortingsflertallet har splittet opp jernbanen i en rekke ulike selskaper. Disse medlemmer mener det er grunn til å stille spørsmål om hvorvidt et økt antall aktører er riktig i et beredskapsperspektiv. Regjeringen ønsker også å konkurranseutsette og privatisere oppgaver innen drift, vedlikehold og beredskap på jernbanen. Dette er oppgaver innen selve infrastrukturen, som bane, skinner og strøm, og disse medlemmer er uenig i at dette er oppgaver som skal konkurranseutsettes og privatiseres.

Disse medlemmer viser til at Kystverket har vært gjennom en omorganisering der de har gått fra geografisk inndeling til såkalt funksjonsinndeling. Disse medlemmer stiller spørsmål ved om dette er riktig for kystberedskapen, og mener det ligger et tungt ansvar på regjeringen for enten å sikre at dette ikke påvirker kystberedskapen negativt, eller hindre negative endringer.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til at regjeringen har gjennomført mange viktige reformer i samferdselssektoren siden 2013. Dette er reformer som bidrar til å fornye og modernisere samferdselssektoren, samtidig som de har frigjort betydelige midler som

kan benyttes til å utvikle infrastrukturen. Flertallet registrerer at Arbeiderpartiet har vært imot alle disse reformene og ikke selv har andre alternativer enn å fortsette som før. Samtidig problematiserer Arbeiderpartiet bruk av konkurranse i samferdselssektoren. Flertallet vil minne om at bruk av anbud er helt vanlig i norsk samferdsel, og er brukt både i kollektivtrafikken og fergedriften og ikke minst ved utbygging og drift/vedlikehold av infrastrukturen. Dette er prinsipper som Arbeiderpartiet selv har sluttet seg til da de satt i regjering, og det er de samme prinsippene som nå legges til grunn i for eksempel jernbanesektoren. Flertallet mener det heller ikke er grunnlag for å hevde at dagens organisering av jernbanen eller bruk av anbud i seg selv har en negativ betydning for beredskapen. Tvert imot kan en tydeliggjøring av ansvaret i jernbanesektoren ha en positiv betydning i et beredskapsperspektiv. Flertallet vil samtidig påpeke at fylkeskommunene har mulighet til å tildele eneretter for kjøring av drosje i de kommunene der det ikke er grunnlag for konkurranse. Det forventes at beredskapsmessige vurderinger blir gjort i den forbindelse.

Komiteen viser til at stadig flere av samfunnets vitale funksjoner er avhengige av et fungerende mobilnett med god dekning, både med tanke på beredskap og for muligheten til å ha næringsliv over hele landet. Derfor mener komiteen at det ut fra et beredskapsperspektiv er viktig at vi har redundans og god dekning i mobil- og bredbåndsnettet vårt.

Komiteen viser til at ras og skred kan få store konsekvenser, både i form av materielle skader, forsyningsikkerhet og liv som går tapt. Ras og skred er en faktor som kan skape isolerte lokalsamfunn også i fredstid. Komiteen mener at det i et beredskapsperspektiv er viktig å prioritere skredpunkt som bidrar til å øke faren for isolerte lokalsamfunn.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Norge har mange rasutsatte veier, og at det må gjøres mer for å trygge veiene våre i et beredskapsperspektiv, slik at bilistene slipper å leve med frykt for at man skal utsettes for ras. Disse medlemmer foreslår derfor å øke satsingen på rassikring av riks- og fylkesveier med 12 mrd. kroner ut over regjeringens forslag. Disse medlemmer vil i denne sammenheng vise til Nasjonal rassikringsgruppe, som peker på de store behovene for rassikring i store deler av landet. Derfor vil disse medlemmer øke innsatsen for å bedre sikkerheten og redusere faren for skred og ras. Et typisk prosjekt som disse medlemmer mener skal prioriteres, er blant annet Haugomfjellet på fylkesvei 42 i Sirdal kommune, hvor det er stor rasfare. Disse medlemmer mener at noen rassikringsprosjekter er for store å løfte for fylkeskommuner alene, og derfor vil disse medlemmer signalisere at staten

skal være med i et spleiselag for rassikring på fv. 42 i Sirdal kommune i Agder ved at det bygges en tunnel i Vælevika, gjennom Haugomfjellet. Disse medlemmer legger til grunn at dette prosjektet prioriteres.

10.7 Utviklingen av norsk luftfart

Komiteen viser til at luftfarten utgjør en helt sentral del av transporttilbudet i hele landet og er spesielt viktig for store deler av Distrikts-Norge. Koronapandemien har rammet luftfarten hardt. Komiteen vil legge til rette for at vi skal ha en sterk norsk luftfartsbransje også etter koronakrisen.

Komiteen viser videre til at luftfarten er en viktig og nødvendig del av Norges infrastruktur, som både knytter Norge sammen og forbinder landet med internasjonale destinasjoner på en effektiv måte. Bransjen er en viktig del av kollektivtrafikken i hele landet, og særlig i Nord-Norge og på kortbanenettet.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, mener det derfor er viktig at vi i framtiden har en luftfart som er tuftet på økonomisk, sosial og klimamessig bærekraft.

Komiteen viser til at Stortinget gjennom 2020 har vedtatt omfattende tiltak for å opprettholde flytilbud i hele landet.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, viser til at fall i etterspørsel, overkapasitet, dårlig økonomi hos aktørene og et attraktivt norsk innenriksmarked trolig vil føre til endringer i luftfarten. Flertallet viser videre til Innst. 194 S (2020–2021), der Stortinget har bedt regjeringen legge fram en stortingsmelding om en nasjonal luftfartsstrategi.

Komiteen mener dette er nødvendig for å legge en langsiktig strategi for norsk luftfart etter koronapandemien, og ser fram til å få meldingen til behandling.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet mener den alvorlige situasjonen norsk luftfart befinner seg i som en følge av pandemien, gjør at staten må ha en overordnet tilnærming for å bidra til å finne en veg ut av krisen og inn i en ny tid. Disse medlemmer viser til Representantforslag 57 S (2020–2021) om tiltak for en seriøs og bærekraftig luftfart, hvor Arbeiderpartiet foreslo at regjeringen skulle legge fram en nasjonal luftfartsstrategi i form av en stortingsmelding, med utgangspunkt i Luftfartsutvalgets anbefalinger i NOU 2019:22 Fra statussymbol til allemannseie – norsk luftfart i forandring.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at regjeringen i stortingsmeldingen hevder at:

«Norge har hatt en sunn konkurransesituasjon, med unntak av kommersiell del av kortbanenettet.»

Dette er imidlertid i ferd med å utfordres av lavpriselskaper fra lavkostland, og disse medlemmer registrerer at vi har hatt flyselskaper på det norske markedet som nekter de ansatte å fagorganisere seg, og som benytter ordninger som gjør at mannskapene ikke har fast ansettelse.

Disse medlemmer ser med bekymring på en utvikling der piloter og kabinpersonale betegnes som selvstendig næringsdrivende fremfor ansatte. Disse medlemmer er kjent med at organisasjonen Europeans for fair Competition – E4FC – har satt i gang en kampanje for å fjerne slike forhold i europeisk luftfart, hvor statsråder for transport og kommunikasjon i EU – samt vår egen samferdselsminister – har undertegnet et opprop om at luftfarten på den andre siden av pandemien må være en sunnere luftfart enn den var før. Disse medlemmer konstaterer imidlertid at aktørene i norsk luftfart opererer etter samme regler som i Europa for øvrig, og nettopp derfor er det viktig at norske myndigheter og regjeringen er aktive medspillere i utviklingen av en luftfart med et sunt arbeidsliv og rettfærdige konkurransevilkår.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, har ambisjon om at Norge skal utvikle verdensledende miljøprodukter innen transportsektoren. Med vår fornybare vannkraft, sterke innovasjonsmiljø og fremtidsrettede bedrifter har vi mulighet til å utvikle nye løsninger i hele verdikjeden for transport. Flertallet er tilfreds med at Norge er etablert som en ledende aktør innenfor miljøvennlig skipsfart med nye løsninger, innovative produkt og robuste arbeidsplasser. For å redusere klimagassutslippene ytterligere er det behov for satsinger innen jernbane, vei og fly. Etter flertallets vurdering har Norge sterke kunnskaps- og innovasjonsmiljøer som kan bidra til verdiskaping og arbeidsplasser innenfor alle typer miljøvennlig transport.

Flertallet viser til klimameldingens ambisjon om å gjøre Norge til en testarena for lav- og nullutslippsluftfart og forslag fra Luftfartstilsynet og Avinor om å etablere et senter i Norge for utvikling, testing og implementering av null- og lavutslippsteknologi for luftfart. Flertallet viser videre til at Luftfartstilsynet, Avinor, SINTEF og Norsk Industri har inngått et samarbeid for å etablere et slikt senter.

Flertallet er positive til at luftfarten tar en større rolle innenfor nye lavutslippsløsninger på lik linje med landtransport og miljøvennlig skipsfart. Flertallet viser til at vårt kortbanenett, med mange lufthavner og korte distanser, er velegnet til teknologiutvikling, testing, demonstrasjon og kommersiell utvikling innenfor lavutslipps-/utslippsfri luftfart. Store investeringer i verdikjeden for batteri gjør at Norge kan bli et globalt kraftsenter for batteri/hybrid, og vannkraften gir oss fortrinn ved utslippsfri kraftforsyning. Dertil har norske aktører vist stor interesse for satsing innenfor syntetisk diesel, annen generasjons biodrivstoff og hydrogen, blant annet gjennom Statkrafts pilot på Tofte (Silva Green Fuel DA).

Flertallet viser til at virkemiddelapparatet, og særlig Enova, har bidratt betydelig til teknologiutvikling, nye produkt og arbeidsplasser innen miljøvennlig skipsfart, og virkemiddelapparatet må fortsatt bidra til innovative løsninger i hele transportsystemet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at statens rolle er å legge til rette for størst mulig grad av konkurranse på likeverdige vilkår i luftfarten for å gi passasjerene det best mulige tilbudet til lavest mulig pris. Disse medlemmer mener at det skal legges til rette for videre vekst for luftfarten, og at det skal være særlig oppmerksomhet rundt rammevilkårene for private lufthavner.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, understreker viktigheten av å gjøre nordområdene ledende innenfor utslippsfri transport gjennom egne elektrifiseringssatsinger for elektriske fly. Flertallet viser til Luftfartstilsynet og Avinors «Forslag til program for introduksjon av elektrifiserte fly i kommersiell luftfart» fra mars 2020, hvor det blant annet foreslås å etablere et senter i Norge for utvikling, testing og implementering av null- og lavutslippsteknologi for luftfart, med klare kriterier for deltagelse og en modell for finansiering av senteret der både brukere, leverandørindustri, virkemiddelaktører og myndigheter bidrar.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti vil peke på at vi har vært vitne til en utvikling av internasjonal luftfartsnæring som har vært langt unna bærekraftsbegrepet, både mht. klimabelasting og arbeidstakerrettigheter. Gjennom et svært liberalt internasjonalt lovverk er det nærmest fritt fram for etablering over landegrensene, spesielt i Europa. Det er tilsynelatende bare sikkerhetsforskrifter som må overholdes.

Disse medlemmer registrerer at utenlandske lavprisselskaper nå ser store muligheter til å bruke pan-

demiens alvorlige følger for lokale flyselskaper til å etablere seg i det lukrative norske innenlandsmarkedet. Dette er selskaper som opererer langt unna den nordiske modellen for arbeidstakerrettigheter, lønns- og arbeidsforhold.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til at Sosialistisk Venstreparti på Stortinget i flere sammenhenger har foreslått å sette betingelser for slike etableringer, betingelser som setter krav om å følge norsk arbeidsrettslig regelverk og praksis, blant annet under behandlingen av flere representantforslag i Innst. 194 S (2020–2021).

Dette medlem har registrert at regjeringen har vist handlingslammelse i møte med denne virkeligheten. Det har blitt vist verbal forståelse for opposisjonens krav, men det har samtidig blitt vist til internasjonale avtaler som har bundet oss opp.

Dette medlem vil nok en gang minne om at Solberg-regjeringen aldri viser vilje til å prøve ut handlingsrommet i EØS-avtaleverket innen transportsektoren. Vi har sett dette på felt etter felt, slik som innenfor kabotasje og turbussegmentet, frislippet på drosjer og nå luftfarten.

Dette medlem vil peke på at regjeringen har hatt lang tid på å møte utfordringene fra utenlandske flyselskaper i det norske markedet. Men først nå sies det i NTP-en at regjeringen er «i ferd med å innhente en utredning» av forhold som er avgjørende for Norges muligheter til å sette rammer og krav til utenlandske lavprisselskapers inntreden i Norge.

Det kommer lovlig seint når regjeringen først nå varsler at denne utredningen vil:

«(...) omfatte reglene om utsendte arbeidstakere, om det er tillatt å la personellet være selvstendig næringsdrivende, allmenngjøring av tariffavtaler, hva som skal til for at norsk rett skal komme til anvendelse på ansettelsesforhold, og om norske og internasjonale arbeidstilsynsmyndigheter bør samarbeide tettere for å sikre konkurranseelikheter og etterlevelse av eksisterende regler.»

Dette medlem mener det nærmest høres patetisk ut når det skrives at:

«Regjeringen vil følge nøye med på utviklingen i luftfarten framover.»

Dette medlem vil peke på en annen selvfølgelighet. Det skrives:

«Koronapandemien innebærer også en mulighet til å styrke arbeidet med å utvikle luftfarten i utslippsvennlig retning. Men dette har dessverre ikke vært en selvfølgelighet for regjeringen. Det er vanskelig å spore noen som helst miljøkrav for de ulike støtteordningene og lånetilbudene til norske flyselskaper. Dette har derimot flere europeiske land gjort.»

Dette medlem mener norsk transportpolitikk nå må ta høyde for store endringer i jobb- og reisevaner etter pandemien. Ikke minst innenfor luftfarten er det svært sannsynlig at reisevolumet vil gå ned innenlands. Dette bør få følger også for volumet og innretningen på Avinor sin aktivitet. Dette medlem kan ikke se at regjeringen tar noen grep for å møte en slik nødvendig endring. Gjennom krisepakken og støtten til Avinor legges det i stor grad opp til en «overlevelsesstrategi» der alt vil fortsette som før etter pandemien og det kun gjelder å holde Avinor «stand by» og fullt operasjonell for en like stor flyaktivitet som før.

Dette medlem mener regjeringen, både av hensyn til miljø og endrede reisevaner etter pandemien, må senke prognosene for flytrafikk innenlands og påvirke Avinors innretning mot dette. Videre må Avinor ikke legge opp til kapasitetsøkning av tradisjonelle, fossil-drevne fly på etablerte, store flyplasser, men heller nedskalere og ta utbyggingsgrep som møter krav om nullutslipp i luftfarten.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti vil understreke de store mulighetene Norge har for å ta en lederrolle innen elektrifisering av luftfarten, dette på grunn av egnede avstander, et omfattende kortbanenett og god erfaring fra elbilsektoren. I de internasjonale utredningene som er gjort om klimanøytral luftfart, er en av de viktigste konklusjonene at innfasingen bør starte på regionale flyplasser med et passende trafikkmønster (korte og mellomlange distanser).

Disse medlemmer vil peke på at kortbanenettet i Norge, som i hovedsak i dag opereres av Widerøe, er spesielt godt egnet for utprøving av flyruter operert med for eksempel elektriske fly.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti anser Bodø som spesielt godt egnet for å bli et sentrum for utprøving og innfasing av nullutslippsteknologi, med de sterke luftfartsfaglige aktivitetene og aktørene som allerede er etablert her. Dette vil være helt i tråd med Qualeutvalgets (NOU 2019:22) anbefaling om et slikt testsenter i Nord-Norge og Luftfartstilsynets og Avinors mål om å etablere en innovasjonsarena for null- og lavutslippsluftfart.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen foreta en ny, grundig utredning omkring endrede reisevaner generelt og med fly spesielt, etter pandemien og komme tilbake til Stortinget på egnet måte. I utredningen skal det pekes på transportpolitiske følger og anbefalte tiltak som følge av påviste endringer.»

«Stortinget ber regjeringen stanse kapasitetsøkende utbygginger ved de etablerte, største flyplassene i Norge og heller dreie investeringene mot klargjøring for nullutslippsteknologi.»

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utvikle rammer for et større langvarig prosjekt innenfor klimanøytral luftfart, der etableringen av et testsenter i Bodø vil være sentral, og komme tilbake til Stortinget på egnet måte, også med forslag til oppstartsbevilgning til dette.»

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede og komme tilbake til Stortinget med forslag om en flyavløsningsavgift i Sør-Norge, der det finnes gode alternativer til fly.»

Dette medlem vil understreke betydningen av offentlige anskaffelser for å få til et grønt skifte. Innen luftfarten må Statens reiseavtaler ikke bare kreve at tjenestereiser skal foretas på den for staten hurtigste og rimeligste måte. Miljøhensyn bør også tillegges stor vekt.

På denne bakgrunn fremmer dette medlem følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utarbeide nye retningslinjer for statens reiseavtaler for tjenestereiser der miljøhensyn vektes i tillegg til krav om hurtigste og rimeligste tilbud.»

Dette medlem vil dessuten peke på den betydningen informasjon til de reisende har for å ta gode, miljøriktige valg. Mange reisende ønsker å være miljøbevisste, men blir ikke opplyst om reisens klimaavtrykk.

På denne bakgrunn fremmer dette medlem følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen innføre en form for tydelig CO₂-merking av flyreiser ved bruk av gjennomsnittstall for den aktuelle flygning, slik at kunden får denne informasjonen tydelig opp ved den elektroniske bestillingen før man avslutter kjøpsprosessen.»

10.8 Seriøs transportbransje

Komiteen viser til at det er utarbeidet en egen strategi for rasteplasser, der også døgnhvileplasser inngår. Det er identifisert et behov for 80 døgnhvileplasser, og det forutsettes at dette følges opp i de kommende budsjettene. Komiteen vil påpeke viktigheten av at det er tilstrekkelig med døgnhvileplasser med tilstrekkelige fasiliteter langs de viktigste transportkorridorene.

ne, slik at sjåførene kan få en best mulig arbeidshverdag, og at det legges til rette for at kjøre- og hviletiden kan gjennomføres på en god måte.

Komiteen er opptatt av å stanse utviklingen med sosial dumping, arbeidslivskriminalitet og økt sikkerhetsrisiko langs norske veger.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti peker på at utviklingen går i gal retning når det gjelder lønns- og arbeidsvilkår for arbeidstakere i den grenseoverskridende transportsektoren, og at konkurransevilkårene for seriøse bedrifter svekkes under slike forhold.

Disse medlemmer mener den allmenngjorte minstelønna i transportbransjen er et viktig virkemiddel for å motarbeide ulike konkurranseforhold mellom norske og utenlandske aktører. Disse medlemmer er imidlertid kjent med at Arbeidstilsynets kontrollresultater viser at mange utenlandske transportører ikke overholder reglene om minstelønn, og at svært mange transportkjøpere ikke overholder informasjons- og påseplikten. Disse medlemmer mener brudd på reglene om minstelønn etter allmenngjøringsforskriften og brudd på informasjons- og påseplikten automatisk bør føre til gebyrlegging, og viser til at dette er tatt opp blant annet av Norges Lastebileier-Forbund. Disse medlemmer viser til Stortingets behandling av Representantforslag 22 S (2018–2019) fra Sosialistisk Venstreparti om en bærekraftig godsnaering og mer gods på bane, jf. Innst. 66 S (2018–2019), hvor det ble fremmet forslag om at:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at brudd på reglene om minstelønn etter allmenngjøringsforskriften og brudd på informasjons-/påseplikten automatisk skal medføre illegging av gebyr.»

Disse medlemmer mener en aktiv innsats mot sosial dumping og arbeidslivskriminalitet innen transportsektoren er helt avgjørende for å øke yrkes stoltheten, bedre rekrutteringen til næringen og gi bedre økonomiske rammebetingelser for seriøse transportører. Disse medlemmer mener strenge krav og tydelige rammer for arbeidslivet innen transportbransjen vil fremme tryggheten, redusere ulykkesrisikoen og bedre fremkommeligheten langs norske veger, særlig på vinterstid. Disse medlemmer konstaterer at press på lønns- og arbeidsvilkår i transportnæringen og uholdbare konkurransevilkår for seriøse transportører skaper gunstige vekstforhold for en dårlig sikkerhetskultur og et arbeidsmarked uten de standardene man ønsker i Norge. Disse medlemmer viser til Representantforslag 121 S (2018–2019) om tiltak for tryggere transport på norske veger, jf. Innst. 388 S (2018–2019), hvor de rød-grønne partiene foreslo en rekke tiltak, blant annet

at alle utenlandske turbussoperatører pålegges å registrere seg i mva.-registret, at det innføres krav til elektronisk registrering av all kabotasje-kjøring i Norge, at Arbeidstilsynet skal øke kontrollvirksomheten, at Statens vegvesen skal gis håndhevsingsrett til å stanse kjøretøyer etter vedtak fra Arbeidstilsynet, at det innføres krav til elektronisk fraktbrev for frakt av gods på veg, at det faglig utredes om yrkesbiler under 3,5 tonn kan omfattes lovmessig av kjøre- og hviletidsbestemmelsene, eller om det på annen måte kan innføres reguleringer som gir tilsvarende virkning, at det innføres en ordning med prikkbelastning for innehavere av nasjonalt transportløyve for brudd på arbeidsmiljøloven og vegtrafikkloven, at det innføres økte og sertifiserte krav til utrustning og kompetanse for sjåfører på vinterføre, at det innføres krav om at lastebiler på norske vinterveger utelukkende kan bruke vinterdekk som er 3PMSF-merket, at informasjonsplikten, påseplikten og innsynsretten for allmenngjorte tariffavtaler for ansatte innen gods-transport på veg og i turbilnæringen styrkes, at det innføres økonomisk og forsikringsmessig medansvar for oppdragsgiver ved kjøp av transporttjenester, at statens eierskap skal brukes aktivt til å fremme et seriøst arbeidsliv med like konkurranseforhold i transportsektoren, at statlige selskaper og virksomheter skal etterleve seriositetskravene, at det innføres krav om obligatorisk forhåndsbetaling på obligatoriske bompengebrikker før utenlandske lastebiler og turbiler krysser grensen til Norge, samt en styrket samordning av etatenes innsats mot useriøse aktører i transportbransjen.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, er opptatt av at det skal være like konkurransevilkår, og at norske lover og regler blir fulgt av alle aktørene i transportsektoren. Kontrollinnsatsen er økt siden 2013, og det er tatt i bruk ny teknologi som gjør kontrollene mer effektive. Samtidig er samarbeidet mellom de statlige myndighetene som politiet, Arbeidstilsynet, Tolletaten, Skatteetaten og Statens vegvesen styrket, noe som har bidratt til at flere som ikke følger regelverket, blir tatt. Det er også etablert egne arbeidslivskrimsentre som skal arbeide målrettet med å avdekke ureglementerte forhold på arbeidsplassene, også innenfor transportsektoren. Flertallet viser til at dette er et samarbeid mellom partene i arbeidslivet og myndighetene og et viktig bidrag i arbeidet mot sosial dumping og lønns- og arbeidsvilkår som ikke er i tråd med norske lover og regler.

Komiteen viser til at det fortløpende må gjøres forbedringer for å styrke oppfølgingen av brudd på regelverket i transportbransjen.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre og Venstre, viser til at det

samtidig er viktig å samarbeide tett med EU i utformingen av et felles regelverk som ivaretar anstendige lønns- og arbeidsvilkår, og at man har et felles regelverk for kjøre- og hviletid som ivaretar trafikksikkerheten. Samarbeidet i Road Alliance, hvor Norge har vært aktiv, har gitt positive resultater i arbeidet med EUs mobilitetspakke.

Flertallet vil også påpeke transportkjøpernes ansvar for en tryggere transport. Transportkjøperne har en unik mulighet til å sette tydelige krav til seriøsitet og kvalitet og legge til rette for at transporten imøtekommer krav til trafikksikkerhet og anstendige lønns- og arbeidsvilkår.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, registrerer at utbygging av døgnhvileplasser knapt er omtalt i meldingen til tross for at behovet er stort. Statens vegvesen oppgir på sine nettsider at kun 53 døgnhvileplasser er åpne pr. mars 2021, selv om Stortinget allerede i 2013 vedtok at det innen 2023 skulle stå 80 ferdigstilte døgnhvileplasser. Dette flertallet ber regjeringen følge opp dette vedtaket og at en oppdatert versjon av Vegdirektoratets nasjonale plan for døgnhvileplasser rapporteres i forbindelse med den årlige budsjettbehandlingen.

11. Barnas transportplan

Komiteen viser til at det settes av 500 mill. kroner i første seksårsperiode til Barnas transportplan. Planen består av tiltak som bedrer trafikksikkerheten for barn og unge. Komiteen vil trekke fram tilskuddsordningen som etableres for å stimulere til lokalt arbeid for trygge skoleveier og nærmiljøer.

Komiteen viser til at mange av grepene som får størst betydning for barn og unge, er lokale gang- og sykkelveitiltak, og vil oppfordre kommuner og fylkeskommuner til å legge føringene i Barnas transportplan til grunn for sitt arbeid.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Senterpartiet mener det er viktig å prioritere utbygging av sykkel- og gangveier knyttet til skoleveier, men at det er viktig at standardene for å bygge sykkel- og gangveier liberaliseres, slik at vi får mest mulig ny vei for midlene som investeres.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet og Venstre, viser til regjeringens mål om å tilpasse transportsystemene også til barn og unges behov. På den måten kan man tilrettelegge for at de kan være aktive og selvstendige trafikanter og lære om trafikksikkerhet allerede i tidlig alder. Ved at Barnas transportplan er tatt

inn i den nasjonale transportplanen, tydeliggjøres dette prosjektet. Flertallet merker seg at Barnas transportplan inneholder forslag som forutsettes fulgt opp med konkrete tiltak. Eksempler på dette er arbeid med å trygge skoleveier og nærmiljøer, å tilrettelegge hjertesoner rundt skoler, trafikkopplæring i skole og barnehage og riktig sikring av barn i bil. Det gjøres mye bra innen holdningsskapende arbeid, for eksempel i regi av Trygg Trafikk. Flertallet ser at det fortsatt er et potensial for økt trafikkopplæring og holdningsskapende arbeid. Gode holdninger skapes i ung alder, og det vil være en fordel å rette arbeidet inn allerede i barnehagen. På den måten kan man oppnå målet om at flere barn og unge går eller sykler til skolen på en trygg måte. Både barnehager og skoler er forpliktet til å ivareta trafikksikkerheten i virksomheten, og flertallet forutsetter at dette gjøres. Godkjenningsordningen Trafikksikker kommune/fylkeskommune i regi av Trygg Trafikk er også et godt verktøy i prosessen med å samordne og systematisere trafikksikkerhetsarbeidet.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre forutsetter at kommunene og fylkeskommunene prioriterer dette arbeidet. Regjeringen vil prioritere 500 mill. kroner i første seksårsperiode for å sikre tiltak rettet inn mot barn og unge. I tillegg øker regjeringen satsingen på tiltak for syklist og fotgjenger generelt, både langs riksveier og lokale veier gjennom byvekstavtalene, samt et nytt tilskudd til mindre byområder. Ved at barn og unge får medvirke i planprosesser og komme med innspill fra sitt perspektiv, vil både engasjementet og kunnskapsgrunnlaget øke. Tilbakemeldingene viser at gruppen i tillegg til å være opptatt av å kunne ferdes trygt i trafikken, så er også mange bevisste på klima og miljø.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til Representantforslag 194 S (2020–2021) om barnevennlig transport og ren luft i byer og tettsteder og er enig i intensjonene i forslaget. Dette medlem viser til at byene i dag i stor grad er planlagt for dem mellom 20 og 60 år, hvor prioritering av biler kan komme i konflikt med barns trivsel og livskvalitet. Dette medlem mener det er nødvendig å regulere biltrafikken i byområder strengere, slik at bilisters behov ikke blir dekket på bekostning av barns.

På denne bakgrunn fremmer dette medlem følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å redusere den generelle fartsgrensen i byene fra 50 km/t til 30 km/t og til 20 km/t rundt skoler og barnehager.»

«Stortinget ber regjeringen etablere en nasjonal norm for bilfrie hjertesoner rundt alle barneskoler og barnehager innen 2023. Det innebærer at barn som blir

kjørt, slippes av på markerte stoppe- og hentesteder utenfor sonen, slik at skolens og barnehagens umiddelbare nærområde blir tryggere for barnehagebarna og elevene som går eller sykler.»

12. Økonomiske rammer og overordnede prioriteringer

Komiteen viser til at regjeringens forslag til Nasjonal transportplan 2022–2033 har en økonomisk ramme på om lag 1 200 mrd. kroner i planperioden, hvorav 1 076 mrd. kroner i statlige midler og 123 mrd. kroner i bompenger. Den økonomiske rammen tar

utgangspunkt i nivået i Nasjonal transportplan 2018–2029, med en økning på 1,2 pst. i sammenlignbare størrelser. Den statlige rammen er fordelt med 510 mrd. kroner til riksveier, 52 mrd. kroner til tilskudd til fylkesveier, 393 mrd. kroner til jernbaneformål, 33 mrd. kroner til kystforvaltning, 80 mrd. kroner til tiltak i byområdene, 5 mrd. kroner til lufthavner og 3 mrd. kroner til satsinger på tvers av transportsektorene.

Komiteen fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sikre interessene til veterankjøretøy ved utforming av kjøretøyteknisk regelverk og annen regulering av kjøretøyparken.»

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til Senterpartiets opplegg for NTP, der følgende satsinger og prioriteringer foretas:

Nye tiltak, veg (mill. kroner)

Korridor	Prosjekt	2022–2027	2028–2032
2	Rv. 350 kryss med avkjøring til fv. 287		200
2	E16 Nymoene–Eggemoen		700
6	Rv. 4 Hagantunnelen		700
4	E16 Fagernes Sør–Hande	1 000	1 200
5	Rv.15 Strynefjellet	1 000	3 400
4	Rv. 13 Vikafjellstunnelen	500	2 600
4	E39 Strekningsvise utbedringer Byrkjelo–Sandane	500	487
4	E39 Ringveg Øst (Vågsbotn–Klauvaneset)	500	1 000
5	E134 Bakka–Solheim	500	1 544
4	E 39 Astad–Bjerkaset	500	
7	E14 Stjørdal–Meråker	800	4 200
7	E6 Helgeland Sør (de to parsellene lengst sør i Grane)	460	
8	E6 Ulsvågskaret	300	1 000
8	E10 Lofoten	100	1 500
8	Åpne vinterveger E6 Sennalandet/E6 Saltfjellet/E10 Bjørnfjell	500	
8	E6 Brandvollbakken	100	
8	E6 Ny kryssløsning Olsborg	100	
8	E8 Lavangsdalen	500	
8	Rv. 282 Holmenbrua	500	
Sum, nye tiltak veg		7 860	18 531

Disse medlemmer viser til Senterpartiets opplegg for NTP, der følgende satsinger og prioriteringer foretas:

Endringer, veg (mill. kroner)

Korridor	Prosjekt	2022–2027	2028–2032
4	E39 Ådland–Svegatjørn (Hordfast)		-7 000
4	Rv. 13 Lovraeidet–Rødslane	696	-696
1	Rv. 22 Glommakryssing	55	
5	Vossebanen (K5)	250	
Sum, endringer veg		1 001	-7 696

Fylkesvei, tillegg (mill. kroner)

Korridor	Prosjekt	2022–2027	2028–2032
Alle	Tilskudd til fylkesvei	2 000	2 000

Nye tiltak, bane (mill. kroner)

Korridor	Prosjekt	2022–2027	2028–2032
3	Grenlandsbanen	50	
1	Planlegging/Oppstart Haug–Seut	500	8 000
1	Planlegging dobbeltsporparsell Fredrikstad Halden		500
0 (2 og 8)	Godspakke Innlandet (Elektrifisering Kongsvinger–Elverum–Hamar)	700	1 650
	Tilsving Kongsvinger, Elverum, terminaltiltak		
6	Dobbeltspor Åkersvika–Hamar	500	1 500
6	Dobbeltsporstrekning Brumundal–Moelv, Moelv–Lillehammer	1 000	8 000
6	Elektrifisering Rørosbanen		1 000
3	Vestfoldbanen Tønsberg–Stokke	300	8 000
	Elektrifisering Trønderbanen, Stjørdal–Steinkjer		1 000
	Oppgradering Tinnosbanen		300
	Godsanalyse Trøndelag	20	
Sum, nye tiltak bane		3 070	29 950

Endringer, bane (mill. kroner)

Korridor	Prosjekt	2022–2027	2028–2032
0	Effektpakke Ny rutemodell Østlandet togparkering Ski	-2 450	2 450
1	Hensetting Gon (Rygge) Østfoldbanen	-940	940
	Styrking av effektpakke kombitransport		2 000
Sum, omfordeling og kutt bane		-3 390	5 390

Nye tiltak, kyst (mill. kroner)

Prosjekt	2022–2027	2028–2032
Ballstad havn	200	
Sum nye tiltak kyst	200	

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre viser til de innspill som er gitt i høringene og tilbakemeldinger etter fremleggelsen av Nasjonal transportplan 2022–2033, og ønsker primært å styrke satsingen på prosjekter som er viktige for godstransporten og

bedrer trafikksikkerheten. Disse medlemmer vil be regjeringen øke den samlede rammen for Nasjonal transportplan med 5 mrd. kroner og prioritere oppstart av følgende prosjekter i første seksårsperiode:

Prosjekt	Sum statlige midler	2022–2027	2028–2033
Rv. 282 Holmenbrua, fullfinansiering	500	500	
Rv. 15 Strynefjellet	4 400	500	3 900
E134 Bakka–Solheim	2 044	500	1 000
E39 Vågsbotn–Klauvaneset	1 500	1 000	500
E8 Lavangsdalen (utbedring/trafikksikkerhetstiltak)	500	500	
E14 Stjørdal–Storlien	5 000	500	4 500
Tiltak på jernbane	2 500	1 500	1 000

Disse medlemmer viser til at dersom oppstart av prosjekter i første periode som vist i tabellen, gir en binding i andre periode, kan dette løses innenfor det handlingsrommet som ligger i andre periode av Nasjonal transportplan. Videre ber disse medlemmer regjeringen vurdere om E14 bør legges inn i porteføljen til Nye Veier AS, dersom det er rom for det innenfor de økonomiske rammene til selskapet.

Disse medlemmer viser til at rv. 252 Holmenbrua er i dårlig forfatning, og at den er moden for utskif-

ting. Holmenbrua er tilkomsten til et viktig havneområde, og disse medlemmer legger inn statlig fullfinansiering av dette prosjektet for å sikre god fremdrift. Disse medlemmer vil samtidig presisere at dersom Buskerudbyen ønsker etablert en byvekstavtale, må kravene til nullvekstmålet oppfylles.

Disse medlemmer viser til at det er satt av 2,5 mrd. kroner ekstra til jernbanetiltak, hvorav 1,5 mrd. kroner i første seksårsperiode. Det prioriteres tiltak som kan styrke godsfrøringen på jernbanen, deriblant

midler til tømmerterminal i Kongsvinger og godsterminal på Heggstadmoen. For å sikre fremdrift i planleggingen og legge til rette for god byutvikling settes det av midler til planlegging av IC-strekningene i Larvik og Fredrikstad.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet registrerer at regjeringspartiene nå foretar endringer i regjeringens NTP ved at det legges inn midler til oppstart av flere prosjekter. Disse medlemmer viser til Arbeiderpartiets NTP-opplegg, der det legges opp til å starte opp en del viktige vegprosjekter som regjeringen ikke har funnet rom for. Disse medlemmer viser til at regjeringen ikke har lagt inn prosjekter med oppstart i andre planperiode, noe som betyr at handlingsrommet her er større. Disse medlemmer mener det bør settes av midler til videre planlegging og oppstart av flere viktige vegprosjekter, jf. Arbeiderpartiets generelle merknader i kapittel 3.3. I tillegg til de prosjektene som regjeringspartiene nå ønsker oppstart av ut over det som var foreslått av regjeringen, (rv. 15 Strynefjellet, E134 Bakka–Solheim, E39 Vågsbotn–Klauvaneset og E14 Stjørdal–Storlien), mener Arbeiderpartiet at prosjektene E134 Vågslid–Røldal, rv. 13 Ullensvang, rv. 13 Vikafjellet, rv. 4 Gjøvik–Oslo, E16 Fagernes sør–Hande, E6 Klett kryss, E10 Fiskebøl–Nappstraumen og E6 Sennalandet, bør startes opp.

Disse medlemmer registrerer at regjeringspartiene nå mener staten skal ta ansvar for fullfinansiering av rv. 252 Holmenbrua i Drammen, noe disse medlemmer er enige i. Videre registrerer disse medlemmer at regjeringspartiene nå også legger inn midler til trafikk sikkerhetstiltak på E8 i Lavangsdalen i Troms. Disse medlemmer mener det er påkrevet å få bygd midtdele på gjenværende strekning i Lavangsdalen, og forutsetter at regjeringen følger opp dette i statsbudsjettet for 2022. For øvrig viser disse medlemmer til sine merknader om dette forhold under korridor 8, jf. kapittel 13.10.

Disse medlemmer viser også til at Arbeiderpartiet i sitt NTP-opplegg har foreslått å styrke jernbanesatsingen fremover ved at det legges inn mer midler til videre planlegging av InterCity-utbyggingen. I tillegg mener disse medlemmer det er behov for en større satsing på tiltak for økt godstransport på jernbane. Dette er tiltak som nye kryssingsspor, nye tilsvinger, nye terminaler, elektrifisering og andre tiltak som er nødvendige for å styrke godstransport på bane.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet registrerer at regjeringspartiene, etter at Fremskrittspartiet har presentert sin nasjonale transportplan og fått positive tilbakemeldinger fra bilister og folk, legger inn noen nye prosjekter. Disse medlemmer er svært tilfreds med at regjeringspartiene kommer etter

Fremskrittspartiet og dermed sikrer flertall for en håndfull prosjekter ut over regjeringens opprinnelige forslag.

Disse medlemmer viser til at regjeringspartiene i tabellen foreslår å sette av statlige midler til å fullfinansiere prosjektene som er nevnt. Det er positivt å registrere at regjeringspartiene har kommet Fremskrittspartiet i møte og erkjent at veiutbygginger som dette kan fullfinansieres med statlige midler uten å belaste bilistene for kostnaden gjennom bruk av bompenger.

Disse medlemmer viser videre til at en styrking på 5 mrd. kroner ikke vil røkke ved det faktum at riksveiene blir forfordelt sammenliknet med forrige nasjonale transportplan som ble lagt frem med Fremskrittspartiet i Samferdselsdepartementet. Med Fremskrittspartiet i regjering var den årlige veksten i midlene til vei- og jernbaneforhold på 7,1 pst. i årene 2013–2020, mens fra 2020 til 2021 var dette snudd til et kutt på 2,5 pst.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre og Venstre, viser til at regjeringen har lagt fram en NTP med en økonomisk ramme på 1 200 mrd. kroner for perioden 2022–2033. Flertallet mener dette er et høyt nivå og støtter at det fortsatt skal satses på samferdsel.

Flertallet viser til Perspektivmeldingen 2021 (Meld. St. 14 (2020–2021)), der regjeringen beskriver utfordringene i norsk økonomi framover, og der det tydelig framkommer at handlingsrommet i norsk økonomi framover blir begrenset. Etter flertallets syn er det nå ekstra viktig at NTP blir en realistisk plan som kan gjennomføres, og at planen ikke «blåses opp» med urealistiske ambisjoner.

Videre viser flertallet til at det ved tidligere NTP-behandlinger har vært enighet om at det ikke skal legges opp til å fremme forslag om konkrete utbyggingsprosjekter. Det har vært enighet om at partiene legger inn sine prioriteringer i merknader, og at dette da er å betrakte som de ulike partienes forslag. Flertallet registrerer at enkelte partier nå fremmer forslag om en rekke konkrete utbyggingsprosjekter, og at det da skal stemmes over disse enkeltprosjektene i Stortinget. En kan da komme i en situasjon der vekslende stortingsflertall vedtar ulike utbyggingsprosjekter uten at det er enighet om finansiering og inndekning. Etter flertallets syn vil det kunne medføre at NTP blir en urealistisk plan som ikke blir gjennomført fordi det ikke er samsvar mellom antall prosjekter og finansiering. Selv om flertallet støtter en rekke av de enkeltprosjektene som andre partier har fremmet forslag om, vil flertallet ikke stemme for disse forslagene, ettersom ulike partier har helt ulike inndekninger.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet og Venstre, viser til Fremskrittspartiets alternative NTP-

opplegg, der det foreslås å bruke 400 mrd. kroner ut over regjeringens forslag. Dette flertallet mener dette er urealistisk og ikke lar seg gjennomføre innenfor det økonomiske handlingsrommet vi kan forvente i årene som kommer, og Fremskrittspartiet bidrar med dette til å undergrave NTP som et viktig plandokument. Med Fremskrittspartiets opplegg blir NTP et luftslott som ikke lar seg gjennomføre.

Selv om komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre og Venstre, er enige i mange av de utbyggingsprosjektene som Fremskrittspartiet har fremmet forslag om, vil flertallet ikke stemme for forslagene, ettersom finansieringen er fullstendig urealistisk. Flertallet vil heller ikke stemme for enkeltprosjekter fremmet av andre partier.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til Arbeiderpartiets alternative NTP-opplegg, der rammene økes med 6 mrd. kroner. I tillegg foretas omdisponeringer på 9 mrd. kroner, noe som gir rom for nye satsinger på til sammen 15 mrd. kroner.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet legger til grunn at det er veiformål som skal prioriteres høyest, samtidig som disse medlemmer mener det er riktig at Statens vegvesen prosjekt får samme rammevilkår som Nye Veier. Disse medlemmer vil innføre tilsvarende strukturendring for jernbanebygging ved at Bane NOR-prosjekt også får samme rammebetingelser som Nye Veier. Disse medlemmer forventer at dette vil bidra til et stort løft, raskere, bedre og billigere vei- og jernbaneutbygging i Norge. Disse medlemmer foreslår å øke den økonomiske rammen med 400 mrd. kroner mer enn i regjeringens forslag. Disse medlemmer vil også ta tak i vedlikeholdsetterslepet og fjerne dette både på riksveiene og jernbanen. I tillegg til dette vil disse medlemmer tilbakeføre viktige fylkesveier til riksveier.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen øke den økonomiske rammen for transportplanen med 400 mrd. kroner med følgende fordeling:

Nye prioriteringer sammenliknet med regjeringens forslag	Fordeling av økt budsjetttramme
Investeringer	
Riksveiinvesteringer, avvikling av bompengoordningen samt investeringsordning for mindre utbedringsprosjekter	320 mrd. kroner
Jernbaneinvesteringer	40 mrd. kroner
Godspakka	20 mrd. kroner
Kystinvesteringer	1 mrd. kroner
Vedlikehold	
Veivedlikehold riksvei, fjerne vedlikeholdsetterslepet i løpet av planperioden. Det legges til grunn effektivisering gjennom bruk av konkurranse	15 mrd. kroner ut over regjeringens forslag
Vedlikehold jernbaneinfrastruktur, fjerne vedlikeholdsetterslepet i løpet av planperioden. Det legges til grunn effektivisering gjennom bruk av konkurranse	10 mrd. kroner ut over regjeringens forslag
Vedlikeholdsetterslep kystinfrastruktur, fjerne vedlikeholdsetterslepet i løpet av planperioden	1 mrd. kroner ut over regjeringens forslag
Styrke bevilgningen til rassikring på riks- og fylkesveier	15 mrd. kroner ut over regjeringens forslag
Kompensere for reduksjon av Infrastrukturfondet for å avvikle opparbeidet bompengegjeld, jf. Representantforslag 275 S (2020–2021) om å slette opparbeidet bompengegjeld	12 mrd. kroner
Tilbakeføre veier som ble omklassifisert fra riksvei til fylkesvei i forbindelse med Forvaltningsreformen i 2010	20 mrd. kroner prioriteres til opprustning av tidligere fylkesveier
Midler til forsterking av bruer, spesielt relevant for fylkesveinettet, Bru-programmet	1 mrd. kroner

Nye prioriteringer sammenliknet med regjeringens forslag	Fordeling av økt budsjetttramme
Kutforslag sammenliknet med regjeringens opplegg	
Avvikle ordningen med byvekstavtaler og bypakker, men samtidig etablere nye ordninger for investeringer i store kollektivprosjekter og til drift av kollektivtrafikk i de store byene	-30 mrd. kroner
Avvikle tilskuddsordning for byvekstavtaler for mindre byområder	-600 mill. kroner
Forventet effektivisering ved å bygge med forutsigbare rammebetingelser i portefølje	-25 mrd. kroner
Fremskrittspartiet mener at det fortsatt er et potensial for innsparinger på veiutbygging i regi av Nye Veier AS»	

Avvikle bompengedordningen

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at veier skal bygges uten bompenger. Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets representantforslag i Dokument 8:275 S (2020–2021) om å slette opparbeidet bompengегjeld, hvor disse medlemmer foreslo å nedbetale gjelden i eksisterende bompengefinansierte veiprojekt.

Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiets alternative NTP legger opp til at veiene skal bygges uten bompenger.

Organisatoriske grep

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener etableringen av veiselskapet Nye Veier har vært en stor suksess, og ønsker nå å videreutvikle denne ordningen i både vei- og jernbanesektoren.

For å sikre enda bedre konkurranse når det gjelder veiutbygging, og bidra til mer vei for pengene vil disse medlemmer etablere Statens vegvesen prosjekt, som skal få tilsvarende rammebetingelser som Nye Veier har. Den nye prosjektavdelingen tildeles 12 veiprojekter i en oppstartsportefølje der disse medlemmer som regjeringen legger et 20-årsperspektiv til grunn.

Statens vegvesen utbygging, Portefølje

Prosjekt

E6 Oslo Øst
 E18 Vestkorridoren
 Rv. 4 Raufoss–Oslo (Sinsenkrysset) inkludert fv. 22 Hvam–Gjelleråsen (omklassifiseres)
 E39 Ringvei Øst
 E39 Hordfast
 E39 Rogfast (binding)
 E39 Bokn–Stord
 E134 Øst, Blant annet Damåsen–Saggrenda, Dagslet–E18
 Rv. 13 Vikafjellet
 E16 Fagernes Sør–Hande
 Rv. 15 Otta–Måløy–Strynefjellet med arm til Geiranger
 E6 Fauske–Bognes (regjeringen Mergården–Mørsvikbotn)

Disse medlemmer mener at Nye Veier har vist gode resultater i sitt arbeid med oppstartsporteføljen og har sørget for raskere og rimeligere veiutbygging. Disse medlemmer ønsker derfor at Nye Veier skal få en

enda større rolle i infrastrukturutbyggingen, både vei og jernbane. Disse medlemmer foreslår derfor å tilføre Nye Veiers portefølje følgende nye vei- og jernbaneprojekter.

Nye Veier

Prosjekt

E18 Oslo–Riksgrensen
 E16 og rv. 2 Gardermoen, (Kurudsand) Kongsvinger til Magnormoen helhetlig utbygging
 Rv. 35, Hokksund–Åmot
 Rv. 19 Moss
 E18 til Larvik havn
 Fv. 410 Arendal havn til E18
 E18 Gartnerløkka–Kolsdalen (gis NV og nedskaleres)
 E39 Ålgård–Hove

Nye Veier

E39 Smiene–Harestad
 E39 Ålesund–Molde/Romsdalsaksen/Blindheim–Breivika
 Rv. 25, helhetlig utbygging Hamar–Løten–Trysil. Rv. 3 Løten–E6 Stange/Romedal
 E16 kryss ved Helgelandsmoen (FRE16)
 E16 Eggemoen–Nymoen (FRE16)
 E16 Høgkastet–Hønefoss (FRE16) (felles prosjekt jernbane)
 E16 Arna–Stanghelle (felles prosjekt med jernbane)
 E6 Dombås–Ulsberg
 E6 Åsen–Asphaugen (Forlengelse av Åsen–Steinkjer)
 Klett-krysset. E6/E39
 Rv. 80 og E6 Bodø–Fauske med omlegging av rv. 80 og E6 ut av Fauske sentrum
 E14 mellom Stjørdal og svenskegrensa,
 E134 Vest med arm til Bergen, Bakka–Solheim, Vågsli–Seljestad
 E6 Sokndalentunnelen
 Rv. 4 Biri–Raufoss
 Vestfoldbanen Ytre IC
 Ringeriksbanen (FRE16)
 Vossebanen (fellesprosjekt med vei)
 Grenlandsbanen, planlegging innenfor ramme

For å sikre at Nye Veier og Statens vegvesen prosjekt skal kunne bygge ut de prosjektene som disse medlemmer ønsker at disse skal bygge ut, foreslår disse medlemmer å tilføre disse totalt 22 mrd. kroner årlig i de neste 20 årene ut over regjeringens forslag til statlig finansiering av Nye Veier, dette for å sikre at selskapet og utbyggingsavdelingen kan gjennomføre de tildelte prosjektene.

Disse medlemmer mener at grepene som er gjort på vei med veldig god effekt også skal overføres til jernbanesektoren. Derfor mener disse medlemmer

at Nye Veier også skal kunne drive med utbygging av jernbaneprosjekter for å få konkurranse samt utfordre dagens metoder for utbygging. Disse medlemmer mener at dette vil kunne gi raskere, rimeligere og mer jernbane for pengene. For å sikre god konkurranse om jernbaneutbygging i tiden fremover vil disse medlemmer også gi Bane NOR samme forutsigbare rammebetingelser som Nye Veier har i dag, og som nå også gis Statens vegvesen. Disse medlemmer vil etablere Bane NOR-prosjekt som en egen utbyggingsavdeling som tildeles følgende oppstartsportefølje:

Bane NOR Portefølje

Prosjekt

Oslo-navet, ny regiontogtunnel under Oslo
 Vestfoldbanen Stokke–Torp–Sandefjord, Ytre IC
 Østfoldbanen Moss–Fredrikstad, Haug Seut
 Godspakken
 Dovrebanen, Indre og ytre IC

For å sørge for at Bane NOR-prosjekt skal kunne bygge ut tildelt portefølje av prosjekter samt utvikle Godspakken, foreslår disse medlemmer å tilføre 4,5 mrd. kroner årlig i de neste 20 årene til denne prosjektavdelingen.

Tilbakeføring av fylkesveier som tidligere har vært riksvei

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at fylkeskommunen skal avvikles, og at vi ikke har behov for mer enn to forvaltningsnivåer. Fylkeskommunene har et ansvar for mange veier med høy trafikkbelastning og viktige næringsveier. Vedlikeholds-

etterslepet på fylkesveinettet er betydelig, og mange opplever dårlig veikvalitet som også er et problem for trafikksikkerheten. Disse medlemmer mener det er veldig bra at det i transportplanen etableres en ordning for å styrke vedlikehold av fylkesveiene, men at dette må forutsettes å komme på toppen av det fylkene selv i dag bruker på vedlikehold av fylkesveinettet. Disse medlemmer mener at dagens fylkesveier med høy trafikkbelastning eller som er viktige næringsveier, skal overføres til staten. Disse medlemmer vil fremme forslag om dette og setter av 20 mrd. kroner i Nasjonal transportplan i forbindelse med at veier som ble overført fra staten med forvaltningsreformen i 2010, tilbakeføres til

staten som riksveier. Disse medlemmer viser til at midlene skal benyttes til utbedringer og reduksjon av vedlikeholdsettersele på veiene.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen tilbakeføre veier som ble omklassifisert fra riksvei til fylkesvei i forbindelse med Forvaltningsreformen i 2010.»

Disse medlemmer viser til noen viktige fylkesveier som vil omfattes av denne ordningen. Det vil være langt flere fylkesveier som helt naturlig vil omfattes av ordningen.

Troms og Finnmark

- Fylkesvei 86 samt fylkesveier 8600/861/862/7864 Senja
- Fv. 890/891 Tanabru–Båtsfjord

Nordland

- Fylkesvei 17

Trøndelag

- Laksevei Nord (Gartland–Vikna fv. 775, 17 og 770)
- Laksevei, fylkesvei 714

Møre og Romsdal

- Fylkesvei 60

Vestland

- Fylkesvei 615
- Fylkesvei 551

Rogaland

- Fylkesvei 44

Agder

- Fylkesvei 410 Arendal havn til E18
- Fylkesvei 460 Spangreidveien

Vestfold og Telemark

- Fylkesvei 305 Kodalveien
- Fylkesvei 353 Gassveien

Viken

- Fylkesvei 120 mellom Moss og Lillestrøm
- Fylkesvei 33
- Fylkesvei 285

Innlandet

- Fylkesvei 33
- Fylkesvei 24

Rassikring

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Norge har mange rasutsatte veier der befolkningen lever i frykt for at liv skal gå tapt. Disse medlemmer mener det må gjøres mer for å trygge

veiene våre slik at bilistene slipper å leve med frykt for at man skal utsettes for ras. Disse medlemmer foreslår derfor å øke satsingen på rassikring av riks- og fylkesveier med 12 mrd. kroner ut over regjeringens forslag. Disse medlemmer vil i denne sammenheng vise til Nasjonal rassikringsgruppe, som peker på de store behovene for rassikring i store deler av landet. Derfor vil disse medlemmer øke innsatsen for å bedre sikkerheten og redusere faren for skred og ras. Et typisk prosjekt som disse medlemmer mener skal prioriteres, er blant annet Haugomfjellet på Fylkesvei 42 I Sirdal kommune, hvor det er stor rasfare.

Undersjøiske tunneler

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at effektiv høyhastighetsvei langs kysten av Vestlandet vil bety mye for både næringsvirksomhet og persontrafikk. Dagens veiforbindelse er med gjennomgående lav standard og flere ferjestrekninger. I Norge har det vært mye bruk av undersjøiske tunneler. Dette er en lite gunstig løsning over tid grunnet høye vedlikeholdsutgifter og vanskeligheter slike tunneler skaper for tungtrafikk med høy stigningsgrad som skaper slitasje og høyt drivstofforbruk. Fare for brann er også en betydelig risiko ved slike tunnelløsninger. Disse medlemmer mener at fjordkryssinger for fremtiden bør bygges ut med bro.

Riks- og fylkesveistrekninger med ferje

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet er imot bompenger som prinsipp og mener at bruk av offentlig vei skal være kostnadsfri. Dette innebærer også at riks- og fylkesveistrekninger med ferje skal være kostnadsfrie for trafikantene.

Disse medlemmer mener at flere ferjeavløsningsprosjekt bør realiseres både på fylkes- og riksveisamband. Disse medlemmer mener det skal legges til grunn inntil 45 år med ferjeavløsning både på riks- og fylkesveisamband.

Disse medlemmer viser til at regjeringen har sendt ut ut «Retningslinjer for ferjeavløsningsordninga på fylkesferjer». Retningslinjene ble fastsatt av Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet 22. februar 2016 og oppdatert og revidert 7. oktober 2020. Disse medlemmer mener det straks må bli utarbeidet tilsvarende «Retningslinjer for ferjeavløsningsordning for riksvegferjer».

Disse medlemmer mener at det ide oppdaterte retningslinjer, for riksveisamband må åpnes for at selskap kan inngå avtale med staten om planlegging, finansiering og utbygging av ferjeavløsningsprosjekt.

Slutt på at bilistene skal finansiere kollektivinvesteringer og -drift

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at det for byområdene er behov for en rekke særskilte kollektivinfrastrukturinvesteringer som er av en slik størrelse og betydning at det bør være finansiert av staten. Disse medlemmer mener det skal bli slutt på at bilistene skal finansiere kollektivinvesteringer og drift i byene. Dette skal være et ansvar for det offentlige og brukerne av kollektivtransporten.

Særskilte kollektivinvesteringer

Som følge av at bilistene ikke lenger skal betale investeringer og drift av kollektivtrafikk mener komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet at staten skal ta et større ansvar for driften av kollektivtrafikk i byområdene. I disse områdene er kollektivtransporten en viktig del av persontransporten. Mange ganger er viktig for at kollektivtilbudet skal være et fullverdig alternativ for hverdagstransporten for bybefolkningen. Disse medlemmer foreslår derfor egne særskilte tilskuddsordninger for drift av kollektivtrafikk i byområder.

Teknologi og beredskap

Teknologi i kjøretøy utvikles hurtig. Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener det er viktig at gammelt regelverk ikke skal stå i veien for å kunne bruke ny teknologi som kan hjelpe sjåføren. Disse medlemmer vil sørge for at regelverk fortløpende oppdateres slik at ny teknologi raskt kan tas i bruk i Norge. Et grunnleggende prinsipp som skal ligge i bunn, er at uansett selvkjøringsteknologi er sjåføren er ansvarlig for kjøretøyet.

Ny teknologi kan også åpne for nye former for offentlig kontroll og skatte- og avgiftsbelastning av bilistene. Disse medlemmer avviser bruk av slik teknologi som GPS-basert veipricing og vil ikke ha bomstasjoner i bilen eller veibruksavgift. Disse medlemmer vil også utvikle ordningen med streknings-ATK.

Disse medlemmer mener at pandemien også har vist at ensidig utbygging av kollektivtrafikk gir samfunnet beredskapsproblemer i krisesituasjoner. Den konvensjonelle bilen er det viktigste beredskapsmessige transportmiddel vi har som kan brukes av alle uavhengig av geografisk plassering.

Bil og bilavgifter

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at bilen er vårt viktigste transportmiddel, og en grunnleggende forutsetning for et land med spredt bosetting. Disse medlemmer mener at bilen ikke skal være et skatteobjekt, og at avgifter på kjøretøy skal være knyttet til bruk. Engangsavgiften for kjøretøy

skal avvikles, og omregistreringsavgiften skal kun dekke selvkost.

Disse medlemmer avviser målsettingen om at det ikke skal selges nye konvensjonelle person- og lette varebiler etter 2025. Konvensjonelle biler er fortsatt de meste praktiske og brukervennlige kjøretøyene vi har med lang rekkevidde og enkel påfyll av energi på kort tid. Den konvensjonelle bilen kan praktisk brukes over hele landet og uavhengig av temperatur. Disse medlemmer mener dagens elbil er et steg tilbake i brukervennlighet, og det vil ta tid før biler med alternativ energi er på linje med konvensjonelle biler.

Et forbud mot salg av konvensjonelle biler vil være et tap for norske forbrukere, men også for beredskapen. Disse medlemmer mener det vil være bruk for flere alternative energikilder i kjøretøy av beredskapsgrunner i tiden som kommer.

Bilen er vårt viktigste transportmiddel, men har også blitt en viktig del av vår kultur. Historiske kjøretøy er en viktig del av kulturarven som engasjerer en økende andel av befolkningen. Disse medlemmer mener det må trekkes et klarere skille mellom bilen som hverdagstransportmiddel og bilen som kultur. Gjennomsnittlig brukstid i vanlig trafikk for et kjøretøy i Norge er om lag 20 år. Etter denne perioden fungerer gjenværende kjøretøy først og fremst som entusiastkjøretøy med et annet bruksmønster. Disse medlemmer mener derfor at årsgrensen for veterankjøretøy bør endres fra 30 til 20 år og sørge for avgifts- og reguleringsfrihet for slike historiske kjøretøy.

Jernbane

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at skal jernbanen være et transportalternativ som flere kan ha mulighet til å velge både for person- og godstransport, må punktligheten bedres og driftsavbruddene reduseres. Dagens situasjon skyldes manglende vedlikehold av infrastrukturen. Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiets forslag til bevilgningsnivå for jernbanevedlikehold sørger for nødvendig løpende vedlikehold og at etterslepet avskaffes i planperioden. Disse medlemmer mener at kostnadene i denne sektoren må under kontroll og at det kan være mulig å få ned kostnadene betydelig blant annet ved mer effektiv konkurranse både ved vedlikehold og nye utbyggingsprosjekter.

Godspakka

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at for mange godstyper vil det være mer effektivt å sende godset på jernbanen enn å frakte det med tungtransport. Dette gjelder blant annet skognæringa. I tillegg vil Godspakka etter disse medlemmers mening bidra til å øke kapasiteten og regulariteten for den generelle jernbanetrafikken. Dette vil

også ha en positivt effekt for persontransporten. Disse medlemmer foreslår derfor å opprettholde og styrke Godspakka.

Kystinvesteringer

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Norge er et langstrakt land med en lang kystlinje. Trafikk til sjøs er derfor viktig, og en god infrastruktur er en forutsetning for både persontrafikk, godstrafikk og fisk- og sjømatnæringen for å nevne noe. Disse medlemmer mener det er viktig at vi har havner, moloer og annen infrastruktur av god kvalitet.

Lufthavner

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Avinors lufthavnsystem er lukket, noe som skaper utfordringer for alternativt flyplasser-

skap. Disse medlemmer vil åpne opp Avinor sin tjenestedel ved bruk av konkurranse for å gi bedre tjenester til lavere kostnader for alle aktører. Videre mener disse medlemmer at staten må kunne ta del i offentlig privat samarbeid om utvikling av knutepunkt lufthavner for å sikre bedre kapasitet og et bredere ruteutvalg over hele landet. Det er også et potensial for økt eksporttrafikk spesielt innenfor sjømatnæringen.

Disse medlemmer vil sikre private lufthavner bedre rammebetingelser gjennom enklere regelverk og lave avgifter. I denne sammenheng er også det avgjørende å beholde taxfree-ordningen.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen opprette Statens vegvesen prosjektavdeling, som tildeles 12 veistrekninger i en oppstartsportefølge:

Statens vegvesen utbygging, Portefølge

Prosjekt

E6 Oslo Øst

E18 Vestkorridoren

Rv. 4 Raufoss–Oslo (Sinsenkrysset) inkludert fv. 22 Hvam–Gjelleråsen (omklassifiseres)

E39 Ringvei Øst

E39 Hordfast

E39 Rogfast (binding)

E39 Bokn–Stord

E134 Øst, blant annet Damåsen–Saggrenda, Dagslet–E18

Rv. 13 Vikafjellet

E16 Fagernes Sør–Hande

Rv. 15 Otta–Måløy–Strynefjellet med arm til Geiranger

E6 Fauske–Bognes (regjeringen Mergården–Mørsvikbotn)

Nye Veiers portefølge tilføres 23 nye veiprojekter og 4 jernbaneprojekter:

Nye Veier

Prosjekt

E18 Oslo–Riksgrensen

E16 og rv. 2 Gardermoen, (Kurudsand) Kongsvinger til Magnormoen helhetlig utbygging

Rv. 35, Hokksund–Åmot

Rv. 19 Moss

E18 til Larvik havn

Fv. 410 Arendal havn til E18

E18 Gartnerløkka–Kolsdalen (gis NV og nedskaleres) Omtale

E39 Ålgård–Hove

E39 Smiene–Harestad

E39 Ålesund–Molde/Romsdalsaksen/Blindheim–Breivika

Rv. 25, helhetlig utbygging Hamar–Løten–Trysil. Rv. 3 Løten–E6 Stange/Romedal

E16 kryss ved Helgelandsmoen (FRE16)

E16 Eggemoen–Nymoen (FRE16)

E16 Høgkaset–Hønefoss (FRE16) (Felles prosjekt jernbane)

E16 Arna–Stanghelle (felles prosjekt med jernbane)

E6 Dombås–Ulsberg

E6 Åsen–Asphaugen (Forlengelse av Åsen–Steinkjer)

Nye Veier

Klett-krysset. E6/E39

Rv. 80 og E6 Bodø–Fauske med omlegging av rv. 80 og E6 ut av Fauske sentrum

E14 mellom Stjørdal og svenskegrensa

E134 Vest med arm til Bergen, Bakka–Solheim, Vågsli–Seljestad

E6 Sokndalentunnelen

Rv. 4 Biri–Raufoss

Vestfoldbanen Ytre IC

Ringeriksbanen (FRE16)

Vossebanen (fellesprosjekt med vei)

Grenlandsbanen, planlegging innenfor ramme

Nye Veier og Statens vegvesen prosjektavdeling tilføres totalt 22 mrd. kroner årlig i de neste 20 årene ut over regjeringens forslag til statlig finansiering av Nye Veier. Dette for å sikre at Nye Veier og Statens vegvesen prosjektavdeling kan gjennomføre de tildelte prosjektene.»

«Stortinget ber regjeringen etablere Bane NOR prosjektavdeling som en egen utbyggingsavdeling som tildeles følgende oppstartsportefølje:

Bane NOR Portefølje

Prosjekt

Oslo-navet, ny regiontogtunnel under Oslo

Vestfoldbanen Stokke–Torp–Sandefjord, Ytre IC

Østfoldbanen Moss–Fredrikstad, Haug–Seut

Godspakken

Dovrebanen, Indre og ytre IC

For å sørge for at Bane NOR prosjektavdeling skal kunne bygge ut tildelt portefølje av prosjekter samt utvikle Godspakka, tilføres prosjektavdelingen 4,5 mrd. kroner årlig i de neste 20 årene.»

«Stortinget ber regjeringen opprette en egen prosjektavdeling av Statens vegvesen som skal ha samme rammebetingelser og forutsigbare finansiering som veiselskapet Nye Veier.»

«Stortinget ber regjeringen gi Bane NOR-prosjekt samme rammebetingelser og forutsigbare finansiering som veiselskapet Nye Veier for en utbyggingsportefølje.»

«Stortinget ber regjeringen avvikle dagens bompengeordning og legge til grunn statlig fullfinansiering av infrastruktur og Nasjonal transportplan.»

«Stortinget ber regjeringen avvikle den særnorske standarden med utbygging av 2/3-feltsvei og legge til grunn utbygging av smal firefelts vei som ny standard.»

«Stortinget ber regjeringen legge til grunn nye veinormaler som er på linje med hva man har i Sverige og Danmark.»

«Stortinget ber regjeringen lage en ny fartsgrensestrategi som legger til grunn følgende på møtefri vei samt der det er forsterket midtoppmerking: 90 km/t på 2-felts vei, 100 km/t på 2/3-felts vei, 110 km/t på smal firefelts vei og 130 km/t på full standard firefelts vei.»

«Stortinget ber regjeringen innføre veteranbilstatus fra kjøretøyet er 20 år.»

«Stortinget ber regjeringen avvikle ordningene med byvekstavtaler og bypakker.»

«Stortinget ber regjeringen avslutte pågående byvekstavtaler og bypakker.»

«Stortinget ber regjeringen stoppe nye initiativ for å opprette byvekstavtaler eller bypakker.»

«Stortinget ber regjeringen etablere nye tilskuddsordninger for investeringer i store kollektivprosjekt og drift av kollektivtrafikk som alternativ. Premisser om nullvekstmål og bompenger skal avvikles.»

«Stortinget ber regjeringen avslutte byvekstavtalen for Bergen.»

«Stortinget ber regjeringen avslutte byvekstavtalen for Trondheim.»

«Stortinget ber regjeringen avslutte byvekstavtalen for Nord-Jæren.»

«Stortinget ber regjeringen avslutte byvekstavtalen for Oslo.»

«Stortinget ber regjeringen om å innføre gratis riks- og fylkesveiferjer i løpet av stortingsperioden 2021–2025.»

«Stortinget ber regjeringen iverksette en kritisk gjennomgang av dagens standarder på utforming av

rundkjøringer og forskjønnelse av sideveiterreng, med mål om en kraftig reduksjon av slike unødvendige merkostnader.»

«Stortinget ber regjeringen iverksette en kritisk gjennomgang av dagens bruk av midler til arkeologiske utgravinger ved utbygging av veiprosjekter, med mål om en hensiktsmessig og redusert bruk av midler til dette formål.»

«Stortinget ber regjeringen iverksette en kritisk gjennomgang av kostnadsveksten på drifts- og vedlikeholdsbudsjettene og fremme forslag for Stortinget med konkrete tiltak for å effektivisere denne delen av veisektoren.»

«Stortinget ber regjeringen vurdere å fjerne en rekke klima-, miljø- og naturmangfoldkrav som ligger i planprosesser for nye veiprosjekter, som gir unødvendig kostnadsøkning på utbyggingsprosjekter.»

«Stortinget ber regjeringen ta initiativ til å utrede videre utvidelse av høyhastighetsveinettet, herunder fra Trøndelag til Tromsø og videre til Kirkenes.»

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til sine generelle merknader, som beskriver at jernbanesektoren burde vært prioritert langt høyere. Dette medlem ønsker å overføre betydelige midler fra de store motorveiprosjektene til jernbanen.

Dette medlem vil også prioritere opp kystkapitlet i planen. Begge disse grepene er avgjørende for å få mer gods over fra bil til skinner og kjøler.

12.1 Drift og vedlikehold

Komiteen mener det er avgjørende at vi tar vare på den infrastrukturen vi har, det ivaretar samfunnets investeringer og er en forutsetning for et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem. Komiteen viser til nærmere omtale av drift og vedlikehold i tilknytning til den enkelte transportform.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre viser til at regjeringen siden 2013 har økt satsingen på vedlikehold betydelig, og at denne satsingen videreføres i Nasjonal transportplan 2022–2033. På riksveg har vedlikeholdsetterslepet blitt redusert hvert år siden 2015, en satsing som videreføres i Nasjonal transportplan. På jernbane har utfordringen med å redusere vedlikeholdsetterslepet vært større, til tross for at beløpene til vedlikehold er økt. I Nasjonal transportplan legges det opp til at vedlikeholdsetterslepet øker de første årene, men deretter vil vedlikeholdsetterslepet bli redusert betydelig.

Disse medlemmer merker seg den kostnadsøkningen som har vært på driftskontrakter etter at sams

veiadministrasjon ble avviklet og de ansatte ble overført til fylkeskommunen. Disse medlemmer vil påpeke at det er mulig å samarbeide om driftskontrakter der det er hensiktsmessig, og at hvem som er arbeidsgiver, ikke bør være en hindring for å finne gode løsninger for samarbeid om driftskontraktene. Disse medlemmer mener dette er noe fylkeskommunene, Statens vegvesen og Nye Veier i fellesskap bør søke å finne gode løsninger på.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til den store kostnadsøkningen på driftskontrakter på vei etter etableringen av Nye Veier og regionreformen, hvor kostnadsøkningen på nye driftskontrakter er økt med opptil 72 pst. Disse medlemmer mener en bør se på ei samordning etter geografi og ikke etter hvem som er veieier, slik at en får mer igjen for pengene.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at de store trafikkorridorene binder Norge sammen. Disse medlemmer viser til at med Fremskrittspartiet i regjering ble det bygget mer vei enn noen annen gang i moderne tid. Disse medlemmer vil intensivere dette arbeidet, men uten bompenger. Disse medlemmer foreslår å bygge landet sammen, og sikre trygge og effektive hovedveitraseer for folk og næringsliv. Videre prioriterer disse medlemmer også å øke bevilgningene til veivedlikehold slik at vi tar igjen vedlikeholdsetterslepet i planperioden.

12.2 Virkninger av prioriteringene

Komiteen merker seg at Nasjonal transportplan 2022–2033 samlet sett har en negativ netto nytte på 52,7 mrd. kroner for prosjekter med gjennomføring eller oppstart i første seksårsperiode. Komiteen mener samfunnsøkonomiske analyser gir nyttige perspektiver på prosjekter, samtidig er det utfordringer ved modellene som gjør at de ikke kan benyttes som eneste beslutningsgrunnlag. Komiteen vil peke på at det kan være krevende å prissette alle effekter av et prosjekt. Særlig gjelder det ringvirkninger av et prosjekt der regioner blir vesentlig forstørret, eller gjennomføring av prosjekter som medfører vesentlige byutviklingsfordeler.

Komiteen merker seg videre at regjeringen har etablert tallfestede indikatorer for hvert av de fem sidestilte målene for å vurdere måloppnåelsen i planen.

Komiteen er enig i at de samfunnsøkonomiske modellene bør være gjenstand for kontinuerlig utvikling, slik at disse modellene kan bidra til et bedre beslutningsgrunnlag i samferdselssektoren. De modellene vi har i dag, gir verdifull informasjon om nytten av viktige samferdselsprosjekter, men det er mange forhold som er vanskelig å kvantifisere og som ikke er omfattet av

modellene. Komiteen vil oppfordre fagmiljøene til å jobbe videre med å forbedre de samfunnsøkonomiske modellene slik at de gir et så fullstendig bilde av samfunnsnyttens som mulig.

Komiteen mener at de samfunnsøkonomiske analysene undervurderer nytten av å bygge landsdelene sammen gjennom veiutbygginger som åpner opp større bo- og arbeidsmarkedsregioner.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti mener at modellene for beregning av samfunnsøkonomisk nytte i altfor liten grad har vært gjenstand for kritisk vurdering, både av fagfolk og politikere.

I modellene inngår f.eks. viktige parametere som tidsbesparelse og karbonpris for utslipp. Norge vektlegger tid spart langt mer enn våre naboland, og karbonprisen langt mindre enn f.eks. Sverige. Prosjekter med redusert reisetid kan komme bra ut selv med dårlig klimabudsjett. Tre forskere ved Transportøkonomisk institutt skrev dette i nettstedet Samferdsel nylig:

«De norske nasjonale transportplanene bidrar til et netto samfunnsøkonomisk tap samtidig som de har bidratt til netto økning av CO₂-utslipp.»

Dessuten vil dette medlem peke på at arealnedbygging av natur og dyrka/dyrkbar mark overhodet ikke er med i disse modellene. De inngår i de ikke prissatte konsekvensene, som det heter. Tatt i betraktning de alarmerende rapportene som har kommet fra Det internasjonale naturpanelet (IPBES), som sier at de største truslene mot et sterkt synkende naturmangfold skyldes nedbygging av arealer, er det skremmende å se hvor lite dette tillegges vekt i regjeringens samferdselspolitikk. Dette reflekteres spesielt i overdreven firefelts motorveiutbygging der det i stor grad bygges i jomfruelig terreng, og i liten grad gjennom utbedring i eksisterende traseer og i to- og trefelts konsept med fartsgrense som tillater noen svinger i terrenget.

Dette medlem mener modellene for beregning av samfunnsøkonomisk nytte for lengst er modne for full gjennomgang.

På denne bakgrunn vil dette medlem fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen nedsette et bredt sammensatt, offentlig utvalg der fagfolk innen bl.a. transport, klimaendringer, økologi og jordbruk er godt representert, for å utrede nye, mer bærekraftige modeller for samfunnsøkonomisk nytte i samferdselsprosjekter. Med dette som grunnlag bes regjeringen komme til Stortinget med en melding innen utgangen av 2022.»

Dette medlem vil også understreke at energibruken ved høy fart tillegges altfor liten vekt i modellene. Energibruken øker slett ikke lineært ved økende fart,

men heller eksponentielt når farten kommer opp i 100 km/t og over. En skal være klar over at det blir kamp om energien også dersom alle biler har nullutslipp.

Dette medlem viser til den nye framlagte og mye siterte rapporten fra IEA (Net Zero by 2050) der dette poenget tydelig understrekes (side 87):

«Regulations and mandates could enable roughly 70% of the emissions saved by behavioural changes in the NZE (Nearly Zero Energy). Examples include: Upper speed limits, which are reduced over time in the NZE from their current levels to 100km/h, cutting emissions from road vehicles by 3% in 2050.»

På side 88 skrives det eksplisitt at farten helst bør være under 100 km/t:

«Reduce motorway speeds to less than 100km/h.»

Byrået legger også til at dette i tillegg vil gi bedre sikkerhet og mindre støy.

12.3 Hovedprioriteringer riksveier

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, merker seg at det legges opp til et økt nivå på drift, vedlikehold og investeringer som er 8 mrd. kroner høyere i snitt enn saldert budsjett 2021.

Flertallet merker seg at det i planperioden er lagt til grunn en ramme til drift og vedlikehold på nærmere 100 mrd. kroner, det vil bidra til å redusere vedlikeholdsetterslepet.

Flertallet viser til at det legges til grunn en årlig investeringsramme for riksveinettet på 26,25 mrd. kroner i perioden, inklusive Nye Veier AS og et bompengebidrag på 10,3 mrd. kroner i snitt. Flertallet merker seg at det er en liten nedgang fra NTP 2018–2029.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sitt alternative forslag om å øke rammen for Nasjonal transportplan med 400 mrd. kroner og med en betydelig satsing på vei og baneinvesteringer, innhenting av vedlikeholdsetterslep på riksvei og økt innsats på rassikring av veier.

Komiteen viser til fergeavløsningsordningen for fylkesveiferge, og til prinsippet om at sparte utgifter til ferge kan legges inn i finansieringsplanen for prosjektet.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet og Venstre, legger til grunn at det samme prinsippet bør kunne benyttes i vurderingen av fergeavløsningsprosjekter på riksvei, og at bruk av fergeavløsningsmidler og brukerfinansiering må legges til grunn i vurderingen av slike prosjekter.

Komiteen er opptatt av at det skal være trygt å ferdes på norske veier, og mener det er viktig å sikre næringstrafikken fremkommelighet og gode kjøreforhold. Komiteen viser til at klimaendringene i fremtiden betyr våtere og villere vær, noe som allerede gir betydelige konsekvenser for trafikken på veier og jernbane. Gjennom samordnet satsing på ras- og skredsikring av viktig infrastruktur, samt prioritering av skredpunkt som kan hindre leveranser i krise eller krig, styrker vi også den nasjonale beredskapen.

Komiteen fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen ta initiativ til at det sammen med fylkeskommunene utarbeides en nasjonal gjennomføringsplan for skredsikring av alle riksveier og fylkesveier med høy og middels skredfaktor.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti mener det trengs en nasjonal oversikt over det totale skredsikringsbehovet på fylkesveier og riksveier, som kontinuerlig oppdateres. Disse medlemmer mener det trengs nasjonale standarder og kriterier for registreringer av skred på veg. Disse medlemmer mener Samferdselsdepartementet må ta et koordinerende ansvar for å få på plass lik praksis, samt fremskaffe skredsikringsbehovsrapporter hvert fjerde år for riks- og fylkesvei. Den neste bør være ferdig i 2023.

Disse medlemmer viser til at det i dag finnes mange alternative måter å sikre mot skred på, blant annet gjennom overvåkning, varsling og forebygging. Ved bruk av ny teknologi og riktig installasjon av forebyggende skredkontrollanlegg vil man kunne installere fjernstyrte nedsprengningsmekanismer på kjente skredløp som gjør at man kan utløse skred når forholdene ligger til rette for det. Man vil kunne rydde veg, vurdere skredfare og muligens kunne åpne vegen igjen. Disse medlemmer mener ny teknologi kan gi oss som samfunn mer sikkerhet for pengene og få flere skredpunkter ned på et mer akseptabelt risikonivå som også øker fremkommeligheten. Investeringene ved forebyggende skredkontrollanlegg er relativt lave. Det er driften som utgjør sikringen.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til sine generelle merknader og ønsker i mye større grad å dreie pengebruken på norske riksveier i retning av trygge bruksveier i distriktene. Derfor har Sosialistisk Venstreparti i alle alternative budsjetter de siste åtte årene, så vel som i denne innstillingen, flyttet store beløp fra enorme motorveiprosjekter til utbedring, rassikring og vedlikehold på riksveinettet og fylkesveinettet i distriktene.

Dette medlem understreker at det er et stort behov for å øke bevilgningene til ras- og skredsikring av

riksveier for å dekke inn de senere års underfinansiering av dette viktige feltet.

Dette medlem vil spesielt trekke fram det enormt store riksveiprosjektet Fergefri E39, som trolig blir den største feilinvesteringen i norsk samferdsel noensinne. Dette gjelder så vel pengebruk som overkjøring av klima og naturhensyn. Fergefri E39 ble i 2016 anslått til en prislapp på 340 mrd. kroner, hvorav fjordkryssingene utgjorde hele 190 mrd. kroner. Ifølge Teknisk Ukeblad 13. juli 2019 kan kostnadene komme opp i nærmere 500 mrd. kroner om alle delprosjekter gjennomføres slik det opprinnelig er tenkt. Prisstigning og historiske erfaringer tilsier at de nylig beregnede kostnadsreduksjoner på Møreaksen og Hordfast mer enn oppveies av overskridelser ved bygging.

Dette medlem understreker at dette vil gi store kostnader for staten i tillegg til store belastninger for bilistene i form av bompenger. I tillegg vil vedlikeholdsutgiftene, spesielt til undersjøiske tunneler, være tyngende for årlige budsjetter. For Rogfasts del kan dette ut fra opplysninger om kostnader per km tunnel fort bli 200 mill. kroner per år i gjennomsnitt!

Dette medlem vil vise til sine mange forsøk, gjennom gjentatte forslag i Stortinget, for å stoppe videre planlegging av dette miljøfiendtlige og pengeslørende prosjektet. Her skal det bare vises til Dokument 8:42 S (2019–2020).

12.4 Bompenger som finansieringskilde i prosjekter

Komiteen merker seg at det er lagt opp til 123 mrd. kroner i bompenger for investeringer på riksveiene i planperioden, det er 28 pst. Komiteen merker seg at det er en nedgang fra Nasjonal transportplan 2018–2029, da andelen var på 29 pst.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti er positiv til bruk av bompenger der det medvirker til å redusere biltrafikk og forurensing i byer og tettsteder gjennom trafikkreduksjon og utslippskutt. En forutsetning er at det finnes et godt og billig kollektivtilbud. Midlene fra bompengene skal brukes til å bygge og drifte et bedre kollektivtilbud, og prosjekter som medvirker til å realisere mål om trafikkreduksjon og utslippskutt. Dette medlem mener at det ikke skal åpnes for nye bomprosjekt som bidrar til kapasitetsøkning på vei.

Dette medlem ønsker også å benytte bompenger på vei til å finansiere utbygginger av jernbane, der det er stort behov og der trafikkerte veier går i samme korridor. Dette vil være en stor fordel både for bilister og reisende med tog, siden mange bilister da heller vil bruke tog, og det blir mer plass på veiene.

Dette medlem vil innføre et billig bompengetillegg ved bomstasjoner ved alle innfartsveier til de større byene. Disse midlene skal øremerkes til jernbaneutbyg-

ging i disse pressområdene, eller på strekninger der byene er endestasjon. «Tog for en tier» vil kunne gi et verdifullt bidrag til nødvendig utbygging av jernbanen nær disse byene.

På denne bakgrunn fremmer dette medlem følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede, med tanke på innføring av, bompenger på trafikkerte veier inn mot de største byene øremerket for utbygging og kapasitetsforbedringer på jernbanen i samme korridor.»

Dette medlem vil understreke det nesten alle samferdselspolitikere og fagfolk har erfart, men ikke helt tør å uttale: Finansieringen av de store ambisjonene for jernbaneutbygging er svært krevende, for ikke å si umulig, innenfor ordinære budsjettposter. Bompenger til jernbane kan altså være en løsning.

Dette medlem vil også peke på en annen løsning, nemlig alternative statlige finansieringsformer, som lån, for store jernbaneutbygginger i Norge. Dette vil være utbygginger som kommer fremtidige generasjoner til gode i flere hundre års perspektiv.

På denne bakgrunn fremmer dette medlem følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede om staten bør dekke en større andel av sine utgifter gjennom lån i norske kroner, og komme tilbake til Stortinget på egnet måte. Utredningen skal inneholde vurderinger av finansiell stabilitet, handlingsrom i pengepolitikken, effekt på kronekursen samt hvilke utgiftsformål det kan være hensiktsmessig å dekke inn på denne måten, ut over de som gjelder i dag.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at veier skal bygges uten bompenger. Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet i Stortinget allerede har foreslått å nedbetale gjelden i eksisterende bompengefinansierte veiprosjekter. Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiets alternative NTP legger opp til at veiene skal bygges uten bompenger.

12.5 Tilskudd fylkesvei

Komiteen merker seg at det legges til grunn en økt satsing på fylkesveier i planperioden. Rammetilskuddet til tunnelsikkerhetsforskriften på fylkesvei styrkes med 225 mill. kroner årlig. I tillegg opprettes det en øremerket tilskuddsordning til fylkesvei med en gjennomsnittlig ramme på 775 mill. kroner i første seksårsperiode og 1 775 mill. kroner årlig i andre seksårsperiode. Tilskuddet skal fordeles til fylkeskommunene med utgangspunkt i vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene. Fylkeskommunene skal selv prioritere veier til tilskuddsordningen. Det skal være to kriterier for veiene

som velges: viktige næringsveier og forstørrelse av bo- og arbeidsmarkedsregioner. Det er en forutsetning at ordningen skal bidra til å redusere vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til det enorme udekkede etterslepet på vedlikehold av fylkesveinettet. Manglende støtte til fylkeskommunene til dette kan i verste fall føre til at fylkene må bortprioritere andre viktige oppgaver for å finansiere vedlikehold på fylkesveiene.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre viser til den øremerkete tilskuddsordningen for fylkesvei og påpeker at dette er første gang det gjøres et nasjonalt krafttak for å utbedre fylkesveiene etter at ansvaret for disse veiene ble overført til fylkeskommunene under den rødgrønne regjeringen. Tilskuddet kommer i tillegg til det fylkeskommunene får gjennom inntektssystemet, og midlene fordeles med utgangspunkt i hvor det er størst behov og etterslep. Fylkeskommunene skal ikke søke om midlene, de fordeles, men det er krav om en fylkeskommunal egenandel som minst tilsvarer den statlige andelen. Disse medlemmer mener at det vil bidra til å ta ned det generelle vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene, og sørge for mer oppgradering og utbedring av fylkesveier som er viktig for næringslivet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at fylkeskommunen skal avvikles. Vi har ikke behov for mer enn to forvaltningsnivåer. Fylkeskommunene har et ansvar for mange veier med høy trafikkbelastning og viktige næringsveier. Vedlikeholdsetterslepet på fylkesveinettet er betydelig, og mange opplever dårlig veikvalitet som også er et problem for trafikk sikkerheten. Disse medlemmer mener det er veldig bra at det i transportplanen etableres ordning for å styrke vedlikehold av fylkesveiene, men at dette må forutsettes å komme på toppen av det fylkene selv i dag bruker på vedlikehold av fylkesveinettet. Disse medlemmer mener at dagens fylkesveier med høy trafikkbelastning eller som er viktige næringsveier, skal overføres staten. Disse medlemmer vil fremme forslag om dette og setter av 20 mrd. kroner i Nasjonal transportplan i forbindelse med at veier som ble overført fra staten med forvaltningsreformen i 2010, tilbakestilles staten som riksveier. Disse medlemmer viser til at midlene skal benyttes til utbedringer og reduksjon av vedlikeholdsetterslep på veiene.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at fylkeskommunene var pålagt å innfri tunnelsikkerhetsforskriften innen 2019, men at denne fristen er satt til

2025. De får gjennom inntektsystemet årlig 319 mill. kroner til å dekke denne oppgaven. I januar 2020 gjestod det ifølge samferdselsministeren en kostnad på 6,6 mrd. kroner for å dekke kravene i tunnellsikkerhetsforskriften. Samtidig har regjeringen flyttet støtte til rassikring og gang- og sykkelveier på fylkesveinettet ut av Nasjonal transportplan og inn i rammeoverføringene til fylkeskommunene. I forrige NTP utgjorde dette vel 14 mrd. kroner i NTP-perioden.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til en utredning gjort av Opplysningsrådet for veitrafikken (OFV) som sier at etterslepet på fylkesveier de siste årene har økt med 2–3 mrd. kroner årlig.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen ta initiativ til at det sammen med fylkeskommunene utarbeides en helhetlig og forpliktende plan for å redusere vedlikeholdsetterslepet på fylkesveier, og sørge for at fylkeskommunene settes i stand til å følge denne planen.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til Arbeiderpartiets NTP-opplegg der det settes av 2,4 mrd. kroner ut over regjeringens forslag til fylkesveier.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at disse partiene gjentatte ganger har fremmet forslag om at det er behov for økt statlig bidrag for å få ned vedlikeholdsetterslepet på fylkesveinettet. Disse medlemmer viser til at fylkesveiene over flere år har fått et så omfattende vedlikeholdsetterslep at det er vanskelig å se for seg at det kan utbedres tilstrekkelig uten et større statlig bidrag. Flere rapporter om tilstanden til fylkesveinettet viser det samme bildet, at vedlikeholdsetterslepet har økt de siste årene på den delen av veinettet. Flere analyser viser også at det er store forskjeller i kvalitet på veinettet fra fylke til fylke, og mellom fylkes- og riksveinettet.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til Senterpartiet sitt alternativ for NTP, der det foreslås totalt 4 mrd. kroner ut over regjeringen sitt forslag. Disse pengene fordeles med 333 mill. kroner årlig i hele NTP-perioden. Disse medlemmer viser til høringsinnspill fra KS, som ber om at tilskuddsordning ikke skal være søknadsbasert og at fordelingen må skje basert på kjente fordelingsnøkler.

Disse medlemmer viser til at en ved ferjeavløsningsprosjekter på fylkesveinettet kan legge til grunn 40 år med ferjeavløsningsmidler, men på riksveier er det 30 år som gjelder. Ferjekostnadene har økt betydelig de siste årene grunnet trafikkvekst og krav om miljøvennlig teknologi som igjen fordrer utskifting av materiell. Ferjeavløsningsmidler har ingen provenyeffekt så lenge en forutsetter at ferjen skal gå i den tiden en utbetaler ferjeavløsningsmidler da disse samsvarer med kostnaden til drift av ferjene. Disse medlemmer mener det bør settes 40 år som hovedregel for både riks- og fylkesveisamband, men at dette kan forhandles om med staten. Disse medlemmer viser videre til at hovedregelen for bompengeneinnkreving er 15 år, med mulighet for 20 år. Denne regel bør ikke gjelde for ferjeavløsningsprosjekt, da bompengene er å anse som en forlenging av billettprisen. Forutsetningen for dette er at en fortsetter praksisen med takstfastsetting for bompengene ut fra ferjetakstene.

12.6 Hovedprioriteringer byområder

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, viser til at det legges til grunn 80 mrd. kroner til byområdene i planperioden. De inngåtte byvekstavtalene med Osloområdet, Bergensområdet, Trondheimsområdet og Nord-Jæren skal følges opp. Det statlige bidraget i disse avtalene er om lag 54 mrd. kroner. Det legges videre til rette for å inngå byvekstavgifter for Kristiansandsregionen, Buskerudbyen, Grenland, Nedre Glomma og Tromsø. Det er lagt til grunn nærmere 10 mrd. kroner til dette formålet. I tillegg opprettes en ny fireårig tilskuddsordning for klima- og miljøvennlig byutvikling og god framkommelighet i Bodø, Ålesund, Haugesund, Arendal/Grimstad og Vestfoldbyen innenfor en ramme på 600 mill. kroner.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet mener regjeringens satsing på byvekstavgifter og kollektivtiltak er positiv, men mener satsingen ikke er tilstrekkelig. Disse medlemmer mener staten bør bidra med inntil 70 pst. av investeringskostnadene i store kollektivprosjekter i storbyområdene. Arbeiderpartiet vil øke satsingen på byvekstavgifter, kollektivprosjekter og andre kollektivsatsinger på til sammen 3 mrd. kroner over 12-årsperioden.

Disse medlemmer legger til grunn at en slik økning også ville kunne lagt grunnlag for større statlige bidrag til utbyggingen av Majorstua stasjon. Disse medlemmer legger videre til grunn at Baneløsning Nedre Romerike (Romeriksbanen) kan inngå i den såkalte 50/50-ordningen, slik det tidligere har vært lagt opp til. Dette blir da i tillegg til Fornebubanen, ny T-banetunnel i Oslo, Bybanen i Bergen, Metrobuss i Trondheim og Bussveien på Nord-Jæren. Disse medlem-

mer presiserer at Arbeiderpartiet mener at staten kan dekke inntil 70 pst. av investeringskostnadene i disse prosjektene, forutsatt at prosjektene bidrar til å nå fastsatte mål om utslippsreduksjoner og en mer effektiv arealpolitikk.

Disse medlemmer viser til at transporten i byene er i rivende utvikling. Byer setter seg mål om bedre forhold for gående, syklende og kollektivtrafik, med ønsker om redusert biltrafikk og lavere utslipp. Samtidig dukker nye transportløsninger som elsparkesykler og bildeling opp, og endrer tradisjonelle syn på hvordan transporten skal løses.

Disse medlemmer mener byene må få stor handlefrihet til å løse disse oppgavene. Dette krever også nytenkning fra statens side, som ofte er preget av at regelverket skal være likt i hele vårt langstrakte land. Disse medlemmer ønsker å gå gjennom hvordan staten kan bidra til at byene enklere kan nå målene sine, gjennom å tilpasse nasjonale lover og regler til byenes behov. Det kan bety løsninger som mer tilpasset skilting, bruk av automatisk trafikkontroll for å styre trafikken, muligheten for lokale tilpasninger av HC-regelverket, parkeringsregelverk, og en nasjonal strategi for bildeling.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine generelle merknader om samferdselsnettet i byområder, og at disse medlemmer vil avvikle byvekstavtalene med sine premisser om null vekst i biltrafikk og bruk av bompenger. Disse medlemmer vil erstatte avtalene med statlige tilskuddsordninger til store kollektivinvesteringer og til drift av kollektivtransport i byområdene.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til Dokument 8:194 S (2020–2021) om barnevennlig transport og ren luft i byer og tettsteder, og komiteens felles behandling av dette forslaget og NTP. Dette medlem er enig i både beskrivelsene og intensjonene i dette representantforslaget.

Dette medlem understreker betydningen av at staten bidrar med en større andel av større kollektivsatsinger i byområdene, og viser til forslaget om at staten bør stå for 80 pst. av kostnadene. Dette medlem peker på at biltrafikken i byer og tettsteder, og særlig fossilbilene, hindrer bruk av mer miljøvennlige transportformer som er nødvendige for at byene skal fungere. Byer har vært tilrettelagt for bilkjøring, noe som i stor grad har vært til glede for bilister på bekostning av andre trafikanter.

På denne bakgrunn fremmer dette medlem følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å gi kommunene hjemmel til å regulere parkering på privat grunn og innføre en belønningsordning for kommuner

som reduserer gateparkeringsplasser og tilrettelegger for flere bilfrie gater og plasser.»

Dette medlem mener byvekstavtaler er et helt nødvendig redskap for å nå klimamålene og en miljømessig god byutvikling. Derfor vil dette medlem plusse på 19,2 mrd. kroner til dette ut over regjeringas forslag i planperioden.

12.7 Hovedprioriteringer jernbaneformål

Komiteen merker seg at det legges opp til et økt nivå til drift, vedlikehold og fornying, samt fortsatt høy aktivitet innenfor investeringer i jernbane- og signalanlegg.

Komiteen viser til at det er lagt opp til en årlig ramme på om lag 11 mrd. kroner, det er 3,7 mrd. kroner høyere enn saldert budsjett 2021. Med denne rammen vil vedlikeholdsetterslepet på bane øke de første årene i planperioden. Rammen legger opp til at veksten i vedlikeholdsetterslepet stanser fra 2024/2025, selv om presset på infrastrukturen øker. I andre seksårsperiode legges det opp til et nivå på vedlikehold og fornyelse som reduserer vedlikeholdsetterslepet.

Komiteen merker seg at det i første planperiode prioriteres å fullføre store, igangsatte investeringsprosjekter for over 40 mrd. kroner.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre holder frem at jernbaneutbyggingene ikke har hatt ønsket fremdrift. Disse medlemmer peker på at dette har sin årsak i at krevende og konfliktfylte planprosesser, valg av dyre løsninger og traseer med dårlige grunnforhold har gitt høye utbyggingskostnader. Disse medlemmer peker på at det i videre planprosesser må sørges for at det velges effektive løsninger slik at målene med InterCity-utbyggingen kan oppnås så raskt som mulig. Disse medlemmer peker på at både statlige byggherrer og kommunale planmyndigheter har et viktig ansvar for at effektive løsninger velges for å kunne redusere kostnadene og øke fremdriften. Disse medlemmer viser til at målet med InterCity-prosjektet er å øke frekvensen på avgangene og redusere reisetiden, og at disse målene ligger fast for hele InterCity-utbyggingen til Lillehammer, Halden og Skien.

Disse medlemmer vil påpeke at InterCity-utbyggingen videreføres både mot Halden, Lillehammer og Skien. I tillegg starter utbyggingen av Ringeriksbanen opp i første seksårsperiode. Kostnadsveksten gjør det imidlertid nødvendig å optimalisere prosjektene både for å få mer igjen for hver investert krone og sikre at en ivaretar behovet for økt frekvens og redusert reisetid.

Komiteen viser til den digitale transformasjonen av jernbanen som skal skje denne NTP-perioden, med innføringen av det signalsystemet ERTMS. ERTMS vil gi

bedre tilbud til de reisende med færre tekniske feil og forsinkelser og bedre informasjon til de reisende, samtiddig vil det gi vesentlige muligheter for reduserte kostnader. Det digitale signalsystemet vil også bedre sikkerheten på jernbanen og bidra til bedre utnyttelse av infrastrukturen. Det vil komme både de reisende og godstransporten til gode.

Komiteen vil understreke at innføringen av ERTMS er det største digitaliseringsprosjektet i Norge. I planperioden skal rundt 19 mrd. kroner investeres, og mot slutten av perioden vil nærmest hele det 400 mil lange jernbanenettet være utstyrt med ERTMS.

Komiteens medlemmer 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. Disse medlemmer viser til Riksrevisjonens nylige undersøkelse av Bane NOR, som i realiteten er helslakt av regjeringens jernbanepolitikk. Det kan virke som om følgene av den jernbanepolitikken som nå føres, er at den ene hånda ikke vet hva den andre gjør.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen ta initiativ til en ekstern evaluering av jernbanereformen.»

Disse medlemmer mener det i stedet bør føres en jernbanepolitikk der det i større grad satses på utbygging av nye jernbanestrekninger og tilbudsøkninger for de reisende. Nye selskaper, flere direktører, nye logoer og nye uniformer er derfor ikke det viktigste. Disse medlemmer mener oppgaver knyttet til drift, vedlikehold og beredskap innenfor jernbanens infrastruktur ikke skal konkurranseutsettes og privatiseres.

Disse medlemmer er svært forundret over at regjeringen går bort fra ambisjonen om InterCity-utbyggingen på Østlandet. Etter disse medlemmers syn må ambisjonen om InterCity-satsingen på Dovrebanen, Østfoldbanen, Vestfoldbanen og Ringeriksbanen stå ved lag. Disse medlemmer ønsker derfor å styrke jernbanebudsjettet ved at det legges inn mer midler til videre planlegging av InterCity-utbyggingen.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget legger til grunn at ambisjonen om InterCity-satsingen på Dovrebanen, Østfoldbanen, Vestfoldbanen og Ringeriksbanen står ved lag.»

I tillegg mener disse medlemmer det er behov for en større satsing på tiltak for økt godstransport på

jernbane. Dette er tiltak som nye kryssingsspor, nye tilsvinger, nye terminaler, elektrifisering og andre tiltak som er nødvendig for å styrke godstransport på bane.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at Arbeiderpartiet ønsker å styrke jernbanebudsjettet med 2 mrd. kroner over 12-årsperioden.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at denne regjeringen har økt avgiftene kraftig for godstransport på jernbane, noe disse medlemmer har vært uenige i. I en situasjon der det trengs flere virkemidler for å få mer gods over på bane, er det uforståelig at det føres en politikk der rammebetingelsene for godstransport på bane gjøres dårligere. Disse medlemmer mener derfor miljøstøtteordningen for gods på jernbane må videreføres.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti understreker at det er på tide å omprioritere samferdselssektoren og bruke mer midler på jernbane enn på vei.

Dette medlem vil at jernbanen skal binde landet sammen og overta større del av både person- og godstransporten i landet. Dette medlem viser til at regjeringen ikke har maktet å oppfylle tidligere NTP-mål om full utbygging av Intercity-triangelet med dobbeltspor til Halden, Skien og Lillehammer innen planlagt tid. Målene for ytre Intercity er fullstendig oppgitt i her-værende melding.

På denne bakgrunn fremmer dette medlem følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen om å fastsette mål om at ytre Intercity ferdigstilles i NTP-perioden, og komme tilbake til Stortinget med dette i kommende statsbudsjett.»

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen om å igangsette et pilotprosjekt for bruk av tog med brenselceller med utslippsfri hydrogen på minst én av de ikke-elektrifiserte jernbanestrekningene.»

Høyhastighetsbane

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti ønsker å skape et attraktivt og landsdekkende togtilbud for passasjerer og gods gjennom moderne høyhastighetsbaner. 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 innbyg-

ger i Europa. 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 lyntog et viktig middel for å få ned klimagassutslipp.

I motsetning til fly har tog flere stopp og stasjoner underveis og kan slik styrke samfunns- og næringsutvikling i større deler av landet. Lyntog vil slik også styrke distriktene og gi større bo- og arbeidsmarkedsregioner. De mange trailerne som frakter gods på norske veier, er en fare for trafikksikkerheten, fører til stor veislitasje og økte klimautslipp. Med høyhastighetsbaner i flerbrukskonsept vil man legge til rette for en konkurransekraftig godstrafikk på bane, som da kan tilbys en helt ny kapasitet, kvalitet og regularitet og settes i stand til å nå målene om overført godstrafikk fra vei til bane.

Dette medlem viser også til at høyhastighetsutredningene fra Jernbaneverket og fra Norsk Bane i samarbeid med Deutsche Bahn International begge kom til at inntektene fra lyntog ville dekke både drift og vedlikehold av banene.

Dette medlem vil kritisere høyhastighetsutredningen fra Jernbaneverket for at den bl.a. ikke fulgte opp Stortingets premisser om å utrede et flerbrukskonsept som inkluderte godstrafikk og mange stasjoner, og at den la til grunn at under 45 pst. ville velge lyntog framfor fly. Med bl.a. inkludering av godstrafikk, flere stasjoner med variert stoppmønster og mer overført flytrafikk fant Deutsche Bahn at inntektene også ville dekke nedbetaling av investeringer.

Dette medlem viser til at regjeringen ikke setter av midler til strekningsvise utredninger av høyhastighetsbaner, til tross for at dette ble vedtatt slik i NTP 2018–2029:

«alle nye jernbanestrekninger planlegges slik at de vil kunne inngå i et høyhastighetsnett»

og

«For å unngå feilinvesteringer i det vi bygger må alle strekningsvise utredninger gjøres nå.»

(Kap. 3.4.3. i regjeringens forslag og vedtatt av Stortinget.)

Høyhastighetsbaner i flerbrukskonsept blir også svært viktige for å kunne få NTP mer i samsvar med EU-kommisjonens transportdirektiv «Sustainable and Smart Mobility Strategy» av 9. desember 2020, som regjeringen fastslår vil legge rammer for norsk transportpolitikk framover». Her går EU-kommisjonen inn for å tredoble persontrafikken med høyhastighetstog og doble godstrafikken på bane innen 2050. Mens veiavgifter skal økes kraftig, etter prinsippet «forurensar betaler». Ikke bare for utslipp av klimagasser, men også for andre utslipp til luft, land og vann, støy, veislitasje og ulykker. Disse utgiftene oppgis til hele 388 mrd. EUR årlig (ca.

4 000 mrd. NOK). Veiavgiftene kan altså bli svært store i hele EU/EØS-området. En manglende satsing på moderne, høyhastighets jernbaner kan slik få store negative konsekvenser for norsk nærings- og samfunnsliv.

Forslaget til NTP vil heller ikke bidra til å nå klimamålene, jf. etatenes rapport av 1. desember 2020 om «Klimaeffekt av virksomhetenes prioriterte prosjekter i NTP 2022–2033». Med store mengder overført trailer-, fly- og langdistanse biltrafikk vil høyhastighetsbaner i flerbrukskonsept her være et viktig virkemiddel. Jernbane bare rundt de større byene vil dessverre bare gi en brøkdel av klimaeffektene, med mindre de bygges som del av høyhastighetsbaner i flerbrukskonsept.

Jo mer som skal over på elektrisk drift, jo viktigere blir også energieffektiviteten. Jernbane er det klart mest energieffektive transportmiddelet. Ifølge innspillet til NTP fra lyntogfora kan høyhastighetsbaner i flerbrukskonsept redusere energibehovet med flere TWh årlig gjennom overført trafikk fra fly, trailere og biler til bane. Til sammenligning vil årlig produksjon til vindkraftverket på Haramsøya i Møre og Romsdal være 0,1 TWh. Jernbane er i tillegg langt mer arealeffektiv enn vei, har langt høyere transportkapasitet, har ikke utslipp fra dekk- og veislitasje, og gir mindre støy og færre ulykker.

Dette medlem mener vi trenger en ny høyhastighetsutredning, men at arbeidet med dette må gå raskt.

På denne bakgrunn vil dette medlem fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen få på plass en ny høyhastighetsutredning, utarbeidet av eksternt fagmiljø, som vurderer høyhastighetsbaner i et flerbrukskonsept for gods- og persontransport, med mange stasjoner i et variert stoppmønster. For å bidra til rask framdrift bør det vurderes om en kan bruke utredningene fra Norsk Bane og Deutsche Bahn International som grunnlag for en slik utredning, og om disse også kan brukes som utgangspunkt for en KVVU eller KS1.»

12.8 Hovedprioriteringer kystforvaltning

Komiteen viser til at det settes av 2,7 mrd. kroner i årlig gjennomsnitt til kystformål, noe som er 1,1 mrd. kroner mer enn saldert budsjett 2021.

Komiteen merker seg at det er lagt opp til 10,1 mrd. kroner til større farvannstiltak i planperioden, og 2,5 mrd. kroner til mindre farvannstiltak. Disse tiltakene vil gi økt framkommelighet og sjøsikkerhet gjennom utdyping, skjerming og merking av farvannene.

Komiteen merker seg at de tre tilskuddsordningene på kystområdet videreføres: tilskuddsordning for nærskipsfart, tilskuddsordning for investering i effektive og miljøvennlige havner og tilskuddsordning for kystkultur. Det er satt av 2,5 mrd. kroner til ordningene i planperioden.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til at Kystverket har gjort en god jobb med å effektivisere virksomheten og har etablert gode digitale systemer. Vedlikeholdsetterslepet på navigasjonsinnretningene er redusert de senere årene, og det legges opp til at hele vedlikeholdsetterslepet blir fjernet i løpet av NTP-perioden. Flertallet viser til at det i Nasjonal transportplan 2022–2033 er en betydelig satsing på utdyping og tilrettelegging i farvann og viktige havner, der dette har betydning for sikkerhet og allmenn fremkommelighet. I tillegg vil Stad skipstunnel bli bygget i første seksårsperiode. Flertallet viser til at ny havne- og farvannslov tydeliggjør ansvarsfordelingen for farvannet mellom stat og kommune, og mener at overføringen av statens fiskerihavneanlegg til fylkeskommunene vil flytte viktige næringsbeslutninger nærmere kommunene og næringsaktørene, og at dette vil styrke det lokale og regionale selvstyret.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre er likevel bekymret for at flere fylkeskommuner foreløpig har valgt å ikke ta over fiskerihavneanleggene, og at dette er en medvirkende faktor til at viktige prosjekter får dårligere fremdrift enn de ellers ville hatt.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti har de siste åtte årene påpekt at regjeringen ikke har sørget for at kysten og kystens behov har hatt samme økning som andre transportområder. Disse medlemmer ønsker et løft for kysten i Nasjonal transportplan for 2022–2033. I løpet av inneværende NTP-periode ble ansvaret for fiskerihavnene flyttet fra staten v/Kystverket til fylkeskommunene. Disse partiene var imot denne overføringen og fryktet at det ville føre til flere års utsettelse av planlegging og utbygging av fiskerihavner. Regjeringen har heller ikke overført tilstrekkelig med midler til fiskerihavnene, slik at det er svært liten aktivitet på området.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til at ved Stortingets behandling av Prop. 84 S (2016–2017), juni 2017, om regionreformen, ble det vedtatt å overføre eierskapet og ansvaret for forvaltning, drift og utbygging av nåværende statlige fiskerihavneanlegg til fylkeskommunene fra 2020. Senterpartiet stemte mot overføringen av fiskerihavnene under behandlingen av regionreformen. Disse medlemmer viser også til Representantforslag 167 S (2017–2018) fra Senterpartiet om at fiskerihavnene fortsatt skal være et statlig ansvar. Senterpartiet mener at fiskerihavnene skal beholdes i statlig regi med Kystverket som eier og forvalter av planlegging, utbygging, drift og vedlikehold.

Disse medlemmer viser til at det fortsatt pågår samtaler med Troms og Finnmark, Nordland, Trøndelag og Møre og Romsdal fylkeskommuner om å få på plass avtaler om overtakelse av fiskerihavnene, men regjeringens tilbudte finansiering står ikke i forhold til oppgavene. Fiskerihavnene er viktig nasjonal infrastruktur for fiskerier, fiskeindustri, havbruk, reiseliv/fisketurisme, kollektivtransport tilknyttet havneområder og annen sjøtransport. Underfinansiering av fiskerihavnene gjennom mange år har ført til at det i dag er et stort vedlikeholds- og fornyelsesbehov (molo, kaier, mudring m.m.). Gamle konstruksjoner og mer ekstremvær vil kunne forsterke utfordringene med vedlikeholds- og fornyelsesbehov.

Disse medlemmer viser til at staten etter havne- og farvannsloven § 6 annet ledd har ansvar for farvannsutbedringer med betydning for sikkerhet og fremkommelighet for den alminnelige ferdselen. Mulige tiltak kan være utdypning og utviding av innseiling, utdypning i havn og bygging og vedlikehold av moloanlegg som skjærer farvannet. Det pågår nå et arbeid med å kartlegge hvilke moloanlegg som faller inn under hovedformålet sikkerhet og fremkommelighet for den alminnelige ferdsel, og med det omfattes av statens ansvar for farvannsutbedringer. Øvrige moloanlegg vil, etter inngått avtale om overføring, være fylkeskommunenes ansvar, ifølge departementet.

Disse medlemmer viser til at det kan bli en voldsom tautrekking om hvem som skal betale investeringer og vedlikehold av fiskerihavner og moloer. Det er uvisst hva som tenkes finansiert av staten etter havne- og farvannsloven § 6 annet ledd, ansvar for farvannsutbedringer med betydning for sikkerhet og fremkommelighet for den alminnelige ferdselen. Denne oppsplittingen av ansvar kan føre til at avklaringer tar lang tid, og situasjonen kan føre til mer byråkrati.

Disse medlemmer viser til at Senterpartiet vil flytte ansvaret for fiskerihavnene tilbake til staten og hente inn vedlikeholdsetterslepet.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at Arbeiderpartiet vil sette av en engangspott på 1,8 mrd. kroner til fylkeskommunene, øremerket fiskerihavneutbygging, for på den måten å gi fylkeskommunene økonomiske forutsetninger for å overta dette feltet og forrente lån til fiskerihavneutbygging. Noen fiskerihavner er innlemmet i en ordning med lokal forskuttering, mens andre som var med i inneværende NTP, har falt ut. Det er viktig at fylkeskommunene sørger for at også de havnene som er falt ut, kommer inn i fylkenes prioriteringslister.

Mange fiskerihavner er foreslått forskuttet eller tatt inn som farleds- eller innseilingsutbedringer. Disse medlemmer støtter de framlagte prosjektene.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at ved behandling av ny havne- og farvannslov ble ansvaret for farleder overført staten v/ Kystverket. Det betyr at farledsutbedringer skal fullfinansieres av staten.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til at både Borg havn, Torsbergrenna og innseiling til Kragør er prioritert med midler i første periode. Videre ligger Røyrasundet–Svædet, Raftsundet og Bognes–Tjeldsundet inne i NTP som farvanntiltak. Risøyrenna og Brønnøyleiden er andre viktige farleder for skipstrafikk langs norskekysten og som det bør finnes midler til.

Flertallet har over lang tid arbeidet for å få en realisering av Stad skipstunnel og er glad for bred politisk enighet i Innst. 389 S (2020–2021) som betyr en oppstart i nær framtid. Bygging av Stad skipstunnel er først og fremst for å forbedre sjøsikkerheten i det området som ligger som en barriere mellom Vestland og Møre og Romsdal.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser 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 på vegtransporten.

Disse medlemmer viser til at dagens regjering ikke har prioritert bevilgninger til kystformål høyt nok. Disse medlemmer viser til tabell 5.1 i regjeringens forslag til statsbudsjett, Samferdselsdepartementet, Prop. 1 S (2020–2021). Av tabellen framgår det at bevilgninger til Kystformål har en oppfyltingsgrad på bare 45 pst., fire år ut i første seksårsperiode i NTP 2018–2029. Det er vesentlig lavere oppfyltingsgrad på kystformål enn på vegformål, jernbaneformål og særskilte transporttiltak i perioden.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine generelle merknader om kyst og havn samt at disse medlemmer foreslår 1 mrd. kroner til å hente inn vedlikeholdsetterslepet på kystinfrastruktur samt 1 mrd. kroner mer enn regjeringens transportplan til investeringer.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til merknader fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti i Innst. 13 (2020–2021) og er fortsatt bekymret for regjeringens nedprioritering av overføring av gods fra veg til bane og sjø til tross for Stortingets uttalte ønske om å styrke dette området.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti understreker at på dette felt er det i hovedsak størrelsen på budsjettpostene til havner og farleder som er avgjørende. Kystkapitlets budsjettposter i statsbudsjettet må opp. Sosialistisk Venstreparti har vist prioriteringer for dette i sitt alternative bevilgningsoppsett under generelle merknader. Dette medlem kan lett peke på store behov bare i den nordlige landsdelen som fiskerihavnene Ballstad, Andenes, Røst og Værøy og farledsutbedring av Brønnøyleiden og Risøyrenna og skjermingsmolo utenfor Vardø.

Kystruten

Komiteen viser til kystrutens samfunnsoppdrag langs kysten fra Bergen til Kirkenes og de 34 anløpshavnene.

Kystruten er en viktig del av logistikken langs kysten, både for lokalpassasjertrafikken og for gods.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, viser til at den siste anbudsrunder som resulterte i to ulike aktører, også førte til økte krav til mer miljøvennlig drift av kystruten.

Flertallet har en ambisjon om at opphold i havn og inn- og utseiling av havn skal foregå utslippsfritt.

Effektivisering av lostjenesten

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre og Venstre, viser til at det skjer en rivende teknologisk utvikling innen skipsfart og maritime løsninger, og at det allerede nå er påbegynt prosjekter med stadig økt omfang av autonomisering, automatisering og digitaliserte løsninger både på skip og i havn. Flertallet peker på at en slik utvikling på sikt også vil gi store muligheter innenfor lostjenesten. En rekke tjenester innen lostjenesten kan automatiseres og digitaliseres for å sikre en mer effektiv lostjeneste.

Flertallet viser til at det er initiativ i næringen for å få på plass prøveordninger med fjernlosing. Flertallet viser til at det, ifølge næringen selv, vil kunne benyttes skip som allerede går med farledsbevis i prøveordningen, noe som innebærer at det ikke vil kreves dispensasjon eller avvik fra gjeldende regelverk. Flertallet mener en slik prøveordning vil være et interessant og et viktig neste steg i digitaliseringen og effektiviseringen av lostjenesten.

Nærskipsstrategi og nasjonal havneplan

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti merker seg også at det i høringen kom frem at de relevante aktørene innen sjøtransport ikke i tilstrekkelig grad hadde blitt invitert til å komme med inn-

spill til nærskipfartsstrategien. Disse medlemmer mener dette trolig har svekket regjeringens evne til å legge frem en strategi som har nødvendige tiltak for å styrke sjøtransportens konkurransevilkår, og bidra til å overføre gods fra vei til sjø, i tråd med Stortingets fastsatte målsetting.

Disse medlemmer viser til at Stortinget, i behandling av Innst. 312 S (2015–2016), vedtok at regjeringen skulle legge frem en nasjonal havneplan. Disse medlemmer viser til at medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre på det tidspunktet mente en slik havneplan måtte utarbeides i nært samarbeid med havnene og aktørene, og at hensikten med planen skulle være å styrke skipsfartens konkurransevilkår.

Disse medlemmer viser til at det i Nasjonal transportplan er skrevet ett avsnitt, med ett påfølgende tiltak, som er tilskrevet overskriften «Nasjonal havneplan». Disse medlemmer viser til at det i forbindelse med høringen til denne meldingen kom frem at verken havnene, eller de andre aktørene relatert til sjøtransport, hadde vært involvert i prosessen med den såkalte havneplanen, og at ingen av aktørene på området mente ett avsnitt i Nasjonal transportplan var tilstrekkelig til å kalles en nasjonal havneplan.

12.9 Hovedprioriteringer lufthavner

Komiteen viser til at Avinor AS i en normalsituasjon er selvfinansiert. Koronapandemien har gjort det nødvendig med ekstraordinære bevilgninger i 2020 og 2021 for å kompensere for bortfall av kommersielle inntekter og luftfartsavgifter. Komiteen merker seg at det legges opp til et statlig bidrag på 4,65 mrd. kroner i første seksårsperiode til ny lufthavn i Mo i Rana og flytting av Bodø lufthavn.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, vurderer at lufthavner og rutetilbudet i hele Nord-Norge er avgjørende for bosetting, arbeidsliv og næringsutvikling. Disse tilbudene er en viktig del av norsk nordområdepolitikk. Utviklingen innen luftfart går i retning lav- og nullutslippsfly, og det norske kortbanenettet blir viktig for utviklingen av slike fly. I tillegg blir dette sannsynligvis mindre fly som krever korte rullebaner og lavt seteantall. Noe som faktisk kan bedre kortbanetilbudet i Nord-Norge.

Flertallet vil understreke at ny lufthavn i Rana er viktig for utviklingen av regionen. Dette vil legge grunnlaget for videre næringsutvikling og bosetting i regionen.

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

Venstre, støtter regjeringens forslag til ny styringsramme og kostnadsramme og opplegget for finansiering der Samferdselsdepartementet skal bære risikoen for uventet kostnadsøkning i byggefasen av prosjektet opp til kostnadsrammen, mens Avinor bærer risikoen ut over dette.

Dette flertallet vil dessuten understreke at Rana kommune og næringslivet i regionen har sikret lokalt bidrag på 600 mill. kroner til utbygging av en statlig flyplass.

Dette flertallet viser til at regjeringen i Prop. 195 S (2020–2021) Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2021 foreslår å bevilge 85 mill. kroner til Avinor i 2021 til å planlegge ny lufthavn i Mo i Rana.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti er kjent med at Rana kommune og næringslivet allerede har finansiert og fått utført en stor del av utredning og planlegging samt konkurransen om utbyggingen basert på Avinors forprosjekt.

Komiteen understreker samtidig viktigheten av å videreføre også eksisterende lufthavnstruktur på Helgeland. Dette er avgjørende for å beholde bosettingen i hele regionen på Helgeland. Flyplassene i Alstadhaug, Brønnøy og Vefsn har viktige samfunns- og beredskapsfunksjoner som ikke ivaretas ved utbyggingen i Rana, blant annet gjelder det helsetilbudet.

Komiteen legger til grunn at driften fortsatt finansieres innenfor Avinor-modellen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine generelle merknader om flyplassstruktur og organisering. Disse medlemmer mener at det er viktig å opprettholde et landsdekkende nettverk av flyplasser og flyruter, da flyrutene er det eneste landsdekkende kollektivtilbudet.

Ikke-statlige lufthavner

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Venstre, viser til at lufthavnene på Stord, Notodden og Ørland eies og drives av fylkeskommunale og kommunale aktører, og at ansvar for tilskudd til disse lufthavnene er overført fra staten til fylkeskommunene. Sandefjord lufthavn Torp spiller også en viktig rolle.

Flertallet understreker at disse lufthavnene er viktige i sin region, og at det er viktig for aktiviteten at disse har gode og forutsigbare økonomiske rammevilkår.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener det er viktig å legge til rette gode rammebetingelser for private lufthavner.

Disse medlemmer vil i denne sammenheng vise til at Arendal Lufthavn Gullknapp er en privat flyplass, som i dag tar ansvar for pilotutdanning. For å sikre videre drift av pilotutdanningen, mener disse medlemmer at staten skal bidra med driftstilskudd til bemanning av tårntjenester, og foreslår derfor at staten skal inngå driftsavtale om dette. Disse medlemmer viser til eget forslag om å finansiere tårntjenesten på Arendal Lufthavn Gullknapp med en fast ramme på 10 millioner kroner årlig.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser videre til at Hamar flyplass er en privat flyplass, som brukes som småflyplass og til utdanning av piloter. Hamar lufthavn er nødlandingsplass for nesten all generell luftfart i innlandet. Alle som flyr gjennom vil ha Hamar som alternativ lufthavn om hendelser oppstår. Disse medlemmer påpeker at det har vært flere alvorlige episoder hvor nødlanding har vært nødvendig. Dette er episoder med bl.a. teknisk svikt, som uten Hamar lufthavn kunne har resultert i alvorlige ulykker. Disse medlemmer påpeker videre at gode sentrale flyplasser redder liv til en lav kostnad.

Hamar flyplass er viktig ut ifra et beredskapshensyn, og flyplassen er en viktig base f.eks. i forbindelse med slukningsarbeider av skogbranner og ikke minst generell overvåkningsflyving for å forhindre og avdekke skogbranner. Disse medlemmer viser til at nødetatene bruker Hamar flyplass til trening og beredskap. Hamar flyplass har også blitt brukt under større arrangement som bl.a. OL og er uten tvil en viktig ressurs for regionen.

Disse medlemmer konstaterer at om ikke Hamar flyplass kan brukes for SAR og ambulansehelikopter, vil det i praksis ikke være beredskapsdekning i store deler av Innlandet. Helikoptrene må da fylle på Gardermoen og vil ha sterkt begrenset operasjonell rekkevidde i store deler av Innlandet. Helikopter med drivstoff fra Hamar har 1 time 30 minutters rekkevidde i Innlandet, mens helikopter fra Gardermoen bare har 30 minutter.

Disse medlemmer konstaterer at bynære flyplasser blir en ressurs i fremtiden når større deler av luftfarten blir elektrifisert. Press på småflyplasser er en alvorlig trussel mot utviklingen av ny transport, teknologi og ikke minst i helse- og beredskapsøyemed.

Disse medlemmer viser til at den asfalterte rullebanen på Hamar flyplass er slitt, sprukket opp og dårlig. Årsaken til at det er vanskelig å få finansiert og reasfaltert rullebanen, er muligheten for at flyplassen kan bli nedlagt. Bakgrunnen for at flyplassen kan bli nedlagt, baserer seg på et over 20 år gammelt vedtak i en såkalt

SMAT-plan, hvor statlige myndigheter stilte krav om å legge ned Hamar flyplass, for å tillate at Hamar og Ringsaker kommune kunne få omregulert Vold og Lund gård til boligbygging.

Disse medlemmer mener det er viktig å bevare Hamar flyplass, ut ifra et beredskapshensyn, men også ut ifra den viktige ressursen en lokal småflyplass er både for flyplassentusiaster og utdanning av piloter. Derfor ber disse medlemmer regjeringen gå i dialog med berørte kommuner og andre aktuelle aktører med det formål å sørge for videre drift på Hamar flyplass.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil peke på Notodden Lufthavn, som har et stort behov for å bygge ut rullebanene, og at det er søkt om tilskudd til dette. Disse medlemmer vil peke på flyskolen som driver deler av sin virksomhet der, og foreslår derfor at det bevilges 30 mill. kroner som et tilskudd for å bygge ut rullebanen på flyplassen.

12.10 Satsinger på tvers av transportsektorene

Komiteen viser til at satsinger på tvers av transportsektorene inkluderer forskning, utvikling og innovasjon (FoUI), konkurransen Smartere transport, tettere tverrsektorielt samarbeid om data, fossilfrie anleggsplasser og Barnas transportplan. Komiteen merker seg at det legges opp til et årlig gjennomsnitt på 253 mill. kroner til disse satsingene i planperioden.

12.11 Nasjonale turistveier

Turistveier

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, viser til betydningen nasjonale turistveger har i Norges reiselivssatsing og hvordan man gjennom installasjoner langs turistvegene bidrar til et attraktivt reiselivsprodukt både overfor egen befolkning og besøkende. Flertallet vil i denne sammenheng påpeke at slike installasjoner bør tilstrebes en universell utforming slik at alle reisende kan ta del i opplevelsene som tilbys langs våre nasjonale turistveger. Flertallet vil trekke frem realiseringen av «Den blå trappa» utenfor Husøy i Senja kommune som nå etter lokalt initiativ tilpasses til universell utforming. Flertallet mener dette gir et godt utgangspunkt for realisering, og mener tilsvarende prosjekter bør tilpasses slike hensyn med mål om å ivareta spektakulære installasjoner og samtidig bedre tilgangen for alle som reiser langs våre nasjonale turistveger i fremtiden.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti er tilfreds med at ordningen med Nasjonale turistveger videreføres, og støtter målet om at alle de 18 utvalgte turistveistrekningene skal inngå i en helhetlig

attraksjon fra 2024. Disse medlemmer mener det er helt nødvendig at det settes av midler til fornying og videreutvikling av strekningene, og at en inngår en avtale med fylkeskommunene om nødvendig drift, vedlikehold og rassikring også på de turistveistrekningene som er fylkesveier. Disse medlemmer viser videre til at Nasjonale turistveger har stor betydning for reiselivslivet.

13. Framtidens transport i byer og korridorer – prioritering av midler i planperioden

Komiteen viser til at landet er delt i åtte transportkorridorer og seks utenlandskorridorer som alle fyller viktige funksjoner, både lokalt, regionalt og nasjonalt.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre og Venstre, peker på at en rekke viktige prosjekter som ikke har fått oppstart i første seksårsperiode, er sterkt ønsket og etterspurt. Flertallet minner om at arbeidet med å forberede neste NTP starter opp i nær fremtid, og at det vil være naturlig å vurdere disse prosjektene ved rulleringen av Nasjonal transportplan om fire år. Flertallet viser til Meld. St. 20 (2020–2021) og legger den til grunn for videre omtale av de enkelte prosjektene. Flertallet vil kun kommentere prioriterte prosjekter der det er nødvendig å gjøre presiseringer. Videre er det knyttet kommentarer til andre prosjekter i de forskjellige transportkorridorene der det er relevant for videre planlegging og fremdrift. Disse kommentarene bidrar til å peke på utfordringer og utfyller omtalen i Meld. St. 20 (2020–2021). Virksomhetene skal fortsatt utvikle løsninger med utgangspunkt i transportutfordringene.

13.1 Nye Veier AS' portefølje

Komiteen viser til at Nye Veier AS er et heleid statlig aksjeselskap under Samferdselsdepartementet. Selskapet har vært i drift siden 2016 og har i dag en utbyggingsportefølje på om lag 700 km vei, i all hovedsak motorveier, med en estimert utbyggingskostnad på om lag 190 mrd. kroner. Nye Veier AS får årlig tilført 5,8 mrd. kroner.

Komiteen merker seg at det legges opp til å utvide Nye Veiers portefølje med flere strekninger, og det vurderes også å overføre fellesprosjektet FRE16. Det legges videre opp til å utvide Nye Veier AS' økonomiske ramme ved at perioden for de årlige tilskuddene fra Samferdselsdepartementet på 5,8 mrd. kroner forlenges fra 2035 til 2041.

Nye Veier AS

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Ven-

streparti viser til at regjeringen foreslår å utvide porteføljen til Nye Veier AS. Med den foreslåtte porteføljeutvidelsen vil Nye Veier få tildelt en stor del av riksveinettet. Disse medlemmer viser til at statsråden ikke kan gi noe svar på når disse strekningene skal bli utbygd, innenfor Nye Veier sin tidshorisont på 20 år. Disse medlemmer synes det er betenkelig at et selskap som Nye Veier, uten politisk påvirkning, skal styre rekkefølgen på utbyggingene. Utbyggingen av så mye vei som ligger i porteføljen til Nye Veier, er et viktig politisk spørsmål og bør derfor være politisk styrt. Disse medlemmer mener at flere av strekningene tidligere har vært prioritert av Statens vegvesen, og en overføring av strekninger til Nye Veier betyr derfor en utsettelse av disse prosjektene.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti var imot at Nye Veier AS skulle opprettes i sin tid. Dette medlem er enda sikrere på at dette var et feilgrep etter å ha fått erfaringer med en del utbygginger i regi av selskapet. Det er ikke først og fremst selskapet i seg selv som er problemet, men premissene for det og mandatet det jobber etter. Til slutt har vi også erfart i praksis hvordan mandatet er tolket og brukt.

Dette medlem vil peke på særlig to premisser som selvsagt høres besnærende og positive ut, nemlig at det skal bygges billigere, og at det skal bygges raskere. Det er vanskelig å se at ikke Nye Veier har vært gode til å følge opp disse premissene. Det store spørsmålet er hva dette går på bekostning av.

Dette medlem har registrert mange eksempler på hvordan de konseptene som velges, det vil gjerne si firefelts motorvei og 110 km/t, har ført til alvorlige arealnedbygginger og fragmenteringer av både arters leveområder og folks friluftsområder. Det er svært vanskelig for lokalpolitikere å si nei til en ny vei som de absolutt har behov for, men som de i liten grad kan påvirke utformingen av. Det blir i stor grad et valg mellom å svelge det voldsomt store prosjektet, med alt det innebærer, eller å si nei til ny vei. Ingen lokalpolitiker kan stå ved et nei i et sånt valg.

Dette medlem vil dessuten uttrykke sterk tvil om sannheten i regjeringens fortelling om at Nye Veier bygger 10 pst. eller 20 pst. billigere enn Statens vegvesen. Ofte sammenliknes epler og pærer. Det er ulike konsept eller andre ikke sammenliknbare prosjekter som settes opp mot hverandre. Ofte er det også snakk om gamle og nye beregninger som sammenliknes.

Dette medlem vil peke på en annen alvorlig side ved de reformene som har skjedd under høyreregjeringen: Fagmiljøene innen veibygging, kontroll og kontraktsinngåelser har blitt splittet opp. Dette har også skapt et stort behov for mer bruk av konsultantselskaper. Det har splittet opp fagmiljøet ytterligere og gitt potensial for økte kostnader.

For øvrig viser dette medlem til Sosialistisk Venstrepartis generelle merknader.

På denne bakgrunn fremmer dette medlem følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen om å avvikle Nye Veier AS så snart det er praktisk og juridisk mulig.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at etableringen av veiselskapet Nye Veier AS har vært en suksess og innebærer at vi endelig har fått på plass et system for sammenhengende og rask utbygging av viktig veiinfrastruktur. Disse medlemmer støtter forslaget i transportplanen om å utvide Nye Veiers portefølje med flere strekninger. Disse medlemmer mener at Nye Veier skal få en enda viktigere rolle i norsk veiutbygging. Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets forslag til transportplan, der Nye Veier tilføres en rekke nye veiprosjekter. Disse medlemmer legger også til grunn en betydelig styrket økonomisk ramme og legger som regjeringen til grunn et 20-årsperspektiv. Disse medlemmer mener at Nye Veiers måte å drive utbyggingsprosjekter på vei på også skal innføres på jernbanene, og derfor at Nye Veier også skal få ansvaret for utbygging av jernbaneprosjekter i sin portefølje, herunder viktige prosjekter på InterCity. Disse medlemmer mener videre at rammebetingelser med større grad av frihet og stabil finansiering også bør innføres for Statens vegvesen og Bane NOR. Disse medlemmer vil i denne sammenheng vise til forslag om opprettelse av Statens vegvesen prosjektavdeling og Bane NOR prosjektavdeling som skal ha tilsvarende rammebetingelser og stabil finansiering som Nye Veier AS.

13.2 Korridor 0

Komiteen viser til at fem av de åtte nasjonale transportkorridorene har Oslo som endepunkt. Utfordringene i Oslo som nasjonalt knutepunkt får derfor konsekvenser i flere korridorer. Særlig gjelder dette jernbanesektoren, som har definert en egen transportkorridor for Oslo-navet.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, vil påpeke viktigheten av den store satsingen på jernbane som er gjennomført etter at denne regjeringen tiltrådte i 2013. Dette gjenspeiles også i at antall tog og antall passasjerer har økt. Det er fortsatt et stort potensial som kan utløses ved å sikre økt antall avganger spesielt i rushtiden også på grenbanene som frakter pendlere til og fra hovedstaden.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, vil imidlertid peke på at Oslo tunnelen er

en flaskehals som blir stadig mer belastet, noe som påvirker togtrafikken i store deler av landet. Dette flertallet vil påpeke at det er viktig med en snarlig avklaring av linjevalg og omfang av prosjektet for å kunne starte bygging så snart som mulig. Dette er et prosjekt som også er nødvendig for å sikre godstransporten på jernbane redusert framføringstid i Osloområdet.

Et tredje flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, vil understreke betydningen av det såkalte Oslo-navet for jernbanen. Slik jernbanenettet i Norge er bygget opp, som en stjerne ut fra Oslo, vil en velfungerende jernbane i Oslo-området være avgjørende for jernbanetilbudet i store deler av landet.

Dette flertallet vil understreke betydningen av at planleggingen av ny jernbanetunnel gjennom Oslo videreføres for å sikre fremdrift i dette viktige prosjektet.

Dette flertallet viser til effektpakken «Ny rute-modell Østlandet» med tilhørende tiltak og prosjekter og forutsetter at det blir et togtilbud med fire tog i timen til Moss. Videre må det legges til grunn at lokaltogene fra Ski, Lillestrøm og Asker vil gå med 15- til 10-minutters intervall, og at Ski dessuten vil bli en del av timinutterssystemet for regiontog.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til Arbeiderpartiets alternative opplegg for NTP, der det legges inn økte midler til planlegging for utbygging av InterCity-strekningene. Det må legges til grunn økt togtilbud både til Østfoldbyene og Vestfoldbyene og til Hamar/Lillehammer.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet vil understreke betydningen av å få på plass påkobling for Østfoldbanens østre linje på Ski og forutsetter at dette arbeidet påbegynnes i første seksårsperiode

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at lokaltogene på Hovedbanen i dag går til Dal og ikke til Eidsvoll, som hadde vært mer naturlig. Dersom togtilbudet på Hovedbanen hadde blitt knyttet sammen med togtilbudet på Gardermobanen og Dovrebanen på Eidsvoll, kunne en i mye større grad ha bundet hele regionen sammen. Disse medlemmer mener nødvendige tiltak på Eidsvoll stasjon må gjennomføres, slik at togene på Hovedbanen kan gå hit.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti mener at Østre linje må nyte godt av investeringen i Blixtunnelen ved å benytte denne fra oppstart i 2022 og i framtiden. Effektpakken Ny rutemodell Østlandet, med 5,5 mrd. kroner i

første seksårsperiode, omfatter Brynsbakken, omlegging av Østre linje, togparkering sør for Ski og utbedringer ved Sandvika, Asker, Grorud og Lillestrøm stasjon. Disse medlemmer vil gjøre oppmerksom på at det er oppstått usikkerhet rundt behovet for den planskilte påkoblingen, herunder hvorvidt en kapasitetsbrist på Ski vil oppstå. Disse medlemmer viser til at konsekvensutredning 1 (KS1) på side 7–8 kritiserer KVVU vedrørende manglende utredning av alternativer som vil kunne eliminere behovet, blant annet bedre ruteplanlegging. Disse medlemmer mener derfor at det må utredes et reelt nullalternativ som er i tråd med veileder nr. 9 Utarbeidelse av KVVU/KL-dokumenter (Finansdepartementet), og som kan løse behovet uten kostbare investeringer.

Disse medlemmer mener det bør gjøres en ny vurdering av det gjenstående behovet for hensettingskapasitet etter at all kapasitet på Ski stasjon er benyttet, inkludert det midlertidige vendesporet som ble bygd langs vestre linje i Ski 2020. Jernbanemyndighetene planlegger for to nye hensettingsanlegg langs Østfoldbanen med kun 45 km i avstand: På grønnsaksjord i Gon (syd for Moss) og syd for Ski med konsekvenser for minst 200 mål kornjord. Ved valg av trasé må det synliggjøres alternativer til nedbygging av landbruksjord. Disse medlemmer mener det bør utredes om eventuelt gjenstående behov for toghensetting ved Ski stasjon kan oppfylles ved å gjenoppta utredningen av Kambo, som ligger mellom Gon og Ski. I dag planlegger jernbanemyndighetene for kun ett alternativ for hensettingsanlegg syd for Ski, som er avhengig av en omlegging av østre linje. Kambo-alternativet vil gjøre det mulig for Stortinget å finansiere behovet for hensetting adskilt fra behovet for en planskilt påkobling.

Kambo er allerede et hensettingsalternativ og er lokalisert mellom Ski og Gon. Kambo-alternativet er et inneklemt område mellom jernbanen og E6 og kan utnyttes til et langt større anlegg hvor merbehovet på Ski kan inngå. Både Ski og Moss stasjon har hensettingskapasitet ved stasjonsområdet som forutsettes at blir benyttet videre. Et slikt sammenslått alternativ kan spare svært god grønnsaksjord på Gon i Rygge og kornjord av svært god kvalitet i Ås og Ski. I tillegg vil kulturlandsskap av høy nasjonal verdi (KULA-registrert) ivaretas mellom Ski og Kråkstad middelalderkirker.

Disse medlemmer mener investeringen til togparkering sør for Ski (basiskostnad 2,45 mrd. kroner) og togparkering Gon (0,94 mrd. kroner) kan utsettes til andre seksårsperiode i påvente av en nødvendig utredning av et felles toghensettingsanlegg med servicebygg som vil dekke behovet for Ski og Mossregionen (Gon).

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre viser til den betydelige lokale motstanden fra rød-grønne partier i kommunene mot å etablere nød-

vendig ny kobling mellom Follobanen og Østre linje, samt togparkering, som er helt nødvendig for å kunne øke rutetilbudet for passasjerene på Østfoldbanen. Disse medlemmer viser til at det følger av plan- og bygningsloven at det er de folkevalgte i kommunene som har ansvaret for å vedta hvor i kommunen det skal bygges jernbaneløsninger, og at det uten slike vedtak ikke kan bygges noe. Disse medlemmer har stor respekt for at det er krevende for lokalt folkevalgte å avse dyrket mark, skogsområder, bebyggelse og verdifulle naturområder til bygging av jernbane, men at dette er helt nødvendig for at passasjerene skal få et bedre togtilbud. Disse medlemmer har forståelse for den lokale motstanden, men registrerer at den fører til vesentlige forsinkelser og usikkerhet i prosjektet.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti mener det er uforståelig at ny jernbanetunnel under Oslo ikke er prioritert i forslaget til Nasjonal transportplan. Dette skjedde etter at midler til videre planlegging plutselig ble trukket tilbake i 2020. Begge deler er like overraskende og uforståelig på bakgrunn av behov som har vært beskrevet i en årrekke.

På denne bakgrunn fremmer dette medlem følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen umiddelbart ta initiativ til at planlegging av ny jernbanetunnel under Oslo startes opp igjen, og at midler til dette stilles til rådighet i forslag til statsbudsjettet for 2022.»

Åsland stasjon

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til at ved å bygge Åsland stasjon og bygge ut den eneste store boligreserven man har igjen i Oslo (Gjersrud/Stensrud), så kan flere titusen få tilgang på hus og få kort vei inn til Oslo S. Disse medlemmer viser til at det allerede er sprengt ut en hall i fjellet på Follobanen, og denne kan innredes som en togstasjon med flere spor, slik at gjennomgående tog ikke taper reisetid. Follobanen er en stor investering som burde ha et større nedslagsfelt og flere passasjerer enn den har i dag. Dette kan man få ved å bygge Åsland stasjon. Disse medlemmer ber om at det igangsettes et arbeidet med å utrede nærmere hvilke effekter en utbygging av Åsland stasjon kan få.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, peker på at en eventuell jernbanestasjon midt på Follobanen vil ødelegge Follobanens fortrinn for alle passasjerer fra Follo og Østfold fordi banen bygges som en rask direkteforbindelse mellom Oslo og Ski. Flertallet peker på at en slik stasjon vil ligge en kilometer inn i fjellet – og hundre meter ned i bakken og et godt stykke unna de nye boligfeltene som planlegges i Oslo. Flertallet pe-

ker på utredninger gjort i arbeidet med KVV Oslo-avet, som viser at beboerne i en eventuell ny bydel vil komme seg enklere og raskere inn til Oslo med andre løsningsalternativer, for eksempel bussmaterie til Hauketo jernbanestasjon.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener veier, fly, jernbane og kollektivtilbudet er avgjørende viktig for å holde hjulene i gang og sikre at vi kan bo, leve og drive næringsvirksomhet i hele landet. Det er avgjørende for næringslivet i nord, sør, vest og øst at vi har et sammenhengende nettverk av veier med høy standard. Disse medlemmer mener at 4-felts motorveier og nye, brede 2-felts veier bidrar til å redusere antall ulykker og redusere reisetid. Det å knytte regioner sammen av et nettverk av trygge, gode og sikre veier mener disse medlemmer trykker hverdagen til folk flest og styrker konkurransevnen for norsk næringsliv slik at de raskere kan få sine varer ut på markedet nasjonalt og internasjonalt.

Disse medlemmer mener det er viktig å ha gode veier og annen infrastruktur som sørger for at mennesker og varer kommer seg raskt, effektivt og trygt dit de skal. I mange år var det nesten stillstand i veg- og jernbaneutbyggingen i Norge. Disse medlemmer viser til at etter 2013, da Fremskrittspartiet tok over styringen av Samferdselsdepartementet, ble det igangsatt opprustning av veinettet, både nye utbygginger og satsing på vedlikehold.

Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiets forslag til NTP også baserer seg på å videreføre dette gode arbeidet. Disse medlemmer viser til at det i korridorene legges opp til at mange utbygginger skal skje ved at flere prosjekter bygges sammenhengende og helt som en portefølje. Det bidrar etter disse medlemmers oppfatning til å få ned kostnadene i prosjektene og at samfunnsnyttene øker. På den måte får vi vesentlig mer vei og jernbane for pengene som investeres.

Disse medlemmer viser til prioriterte utbyggingsprosjekter i Fremskrittspartiets forslag til NTP i korridor.

Korridor 0				
Prosjekt	Formål	1. periode	2. periode	Total Utbygger
Plattform- og stasjonstiltak Ski–Stabekk og Spikkestad–Lillestrøm	Bane	946	-	946
Banestrømtiltak på Østlandet	Bane	971	-	971
Ny rutemodell Østlandet	Bane	5 593	4 199	9 792
Oslo-navet, ny regiontogtunnel under Oslo				Bane NOR-prosjekt
Total utenfor korridor		7 510	4 199	11 709

Bane NOR-prosjekt

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ønsker å overføre de gode erfaringene vi har med utbygging av store prosjekter i veisektoren, til jernbanesektoren. Disse medlemmer ønsker å etablere Bane NOR-prosjekt, som skal ha samme rammebetingelser og forutsigbare finansiering som Nye Veier. Disse medlemmer mener at ny regiontogtunnel under Oslo skal være en del av prosjektavdelingens oppstartsportefølje. Disse medlemmer mener videre at

Bane NOR-prosjekt skal ha ansvaret for utbygginger knyttet til godspakken.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen tildele prosjekt Oslo-navet, ny regiontogtunnel under Oslo til porteføljen til Bane NOR prosjektavdeling.»

«Stortinget ber regjeringen tildele Godspakka til porteføljen til Bane NOR-prosjekt.»

Utenfor Korridor				
Prosjekt	Formål	1. periode	2. periode	Total Utbygger
Ferdigstille diverse godstiltak (binding)	Bane	493		493
Infrastruktur for nytt togmaterie (binding)	Bane	1 105		1 105
Tilskudd Fornebubanen (binding)	Kollektiv/ bypakker	6 618		6 618
Tilskudd Metrobuss (binding)	Kollektiv/ bypakker	990	191	1 181
Tilskudd Bussveien (binding)	Kollektiv/ bypakker	4 071		4 071

Utenfor Korridor				
Prosjekt	Formål	1. periode	2. periode	Total Utbygger
Tilskudd Bybanen til Fyllingsdalen (binding)	Kollektiv/ bypakker	334		334
Bybanen til Åsane (tilskudd) og E39 Fløyfjells-tunnelen	Kollektiv/ bypakker	2 780	4 926	7 706
Bedre nettdekning	Bane	2 600		2 600
Kombitransport Oslo–Narvik via Sverige	Bane	865	1 583	2 448
Bybanen til Åsane (tilskudd) og E39 Fløyfjells-tunnelen (foreslått av regjeringen)	Kollektiv/ bypakker	2 780	4 926	7 706
Ikke gi statlig tilskudd: Bybanen til Åsane (tilskudd) og E39 Fløyfjellstunnelen	Kollektiv/ bypakker	-2 780	-4 926	-7 706
Regjeringens tilskudd til byvekstavtaler i mindre byområder, avvikles	Kollektiv/ bypakker	600		600
Avvikle tilskudd til byvekstavtaler i mindre byområder	Kollektiv/ bypakker	- 600		-600
Total		19 856	6 700	26 556
Total alle korridorer		140 139	39 450	179 589

13.3 Oslo–Svinesund/Kornsjø (korridor 1)

Komiteen viser til at korridoren er hovedtransportåren for landbasert person- og godstransport mellom Norge og Europa. Korridoren er en del av «Det nordiske triangel» Oslo–København–Stockholm. Transportsystemet i korridoren bidrar til å knytte sammen sentrale bo- og arbeidsmarkedsregioner. Området er svært befolkningstett i forhold til andre korridorer, og forventet befolkningsvekst er blant de høyeste i landet. Korridoren har høy trafikkbelastning. For næringstransporten er korridoren viktig for transport til og fra Sverige og resten av Europa. Det er etablert omfattende lager- og distribusjonssentre for resten av landet i korridoren.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener veier, fly, jernbane og kollektivtilbudet er avgjørende viktig for å holde hjulene i gang og sikre at vi kan bo, leve og drive næringsvirksomhet i hele landet. Det er avgjørende for næringslivet i nord, sør, vest og øst at vi har et sammenhengende nettverk av veier med høy standard. Disse medlemmer mener at 4-felts motorveier og nye, brede 2-felts veier bidrar til å redusere antall ulykker og redusere reisetid. Det å knytte regioner sammen av et nettverk av trygge, gode og sikre veier mener disse medlemmer trygger hverdagen

til folk flest og styrker konkurranseevnen for norsk næringsliv slik at de raskere kan få sine varer ut på markedet nasjonalt og internasjonalt.

Disse medlemmer mener det er viktig å ha gode veier og annen infrastruktur som sørger for at mennesker og varer kommer seg raskt, effektivt og trygt dit de skal. I mange år var det nesten stillstand i veg- og jernbaneutbyggingen i Norge. Disse medlemmer viser til at etter 2013, da Fremskrittspartiet tok over styringen av Samferdselsdepartementet, ble det igangsatt opprustning av veinettet, både nye utbygginger og satsing på veivedlikehold.

Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiets forslag til NTP også baserer seg på å videreføre dette gode arbeidet. Disse medlemmer viser til at det i korridorene legges opp til at mange utbygginger skal skje ved at flere prosjekter bygges sammenhengende og helt som en portefølje. Det bidrar etter disse medlemmers oppfatning til å få ned kostnadene i prosjektene og at samfunnsnyttene øker. På den måte får vi vesentlig mer vei og jernbane for pengene som investeres.

Disse medlemmer viser til prioriterte utbyggingssjekter i Fremskrittspartiets forslag til NTP i korridor 1.

Korridor 1				
Prosjekt	Formål	1. periode	2. periode	Total Utbygger
Rv. 22 Glommakryssing	Vei	1 587	1 365	2 952
Fv. 118 Sarpsbro (inkluderer også toglinje på broen)	Vei	500	500	1 000
Borg havn	Kyst	756		756
Dobbeltspor Sandbukta–Moss–Såstad (binding)	Bane	8 724		8 724
Follobanen (binding, igangsatt prosjekt)	Bane	4 720		4 720

Korridor 1				
Prosjekt	Formål	1. periode	2. periode	Total Utbygger
Togparkeringsør for Moss	Bane	186	1 000	1 186
E6 Oslo Øst	Vei			SVV-prosjekt
Østfoldbanen Moss–Fredrikstad, Haug–Seut	Bane			Bane NOR-prosjekt
Total		16 473	2 865	19 338

Østfoldbanen

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre og Venstre, viser til at efektpakken Ny rutemodell Østlandet skal gi tilbudsforbedringer også for Østfoldbanens østre linje, både når det gjelder frekvens og punktlighet. Strekningen er av stor betydning for arbeidspendlerne, som utgjør en stor andel av befolkningen i kommunene langs strekningen. Flertallet viser til at behovet for en tilbudsforbedring fra ett tog i timen er viktig for å gjøre togtilbudet til et reelt alternativ til bilkjøring. Flertallet er tilfreds med at tog fra Østre linje får benytte Follobanen når den står klar til bruk, og dermed får ta del i den halverte reisetiden mellom Ski og Oslo. Når Østfoldbanen sør for Ski mot Moss står ferdig, vil den nye avgreiningen fra Ski til Østre linje være avgjørende for at togene fra Østre linje fortsatt kan benytte Follobanen. Flertallet påpeker derfor viktigheten av at planarbeidet for å få dette til holdes i et høyt tempo og sees i sammenheng med den øvrige utbyggingen av Østfoldbanen mot Moss. Dette omfatter også togparkeringsør for Ski, som er en forutsetning for at Østre linje skal få ta del i tilbudsforbedringen.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, vil understreke at strekningen Haug–Seut på Østfoldbanen er en del av indre InterCity, og legger til grunn at arbeidet med å finne gode løsninger på utfordringen her prioriteres. Dette flertallet vil understreke at en utbygging av dobbeltspor på strekningen Haug–Seut vil medføre en dobling av frekvensen til Fredrikstad, og at reisetiden forkortes ytterligere. Dette flertallet vil i den forbindelse fremheve at Fredrikstad er en del av indre InterCity og har behov for flere avganger, og vil løfte frem betydningen av ny stasjonsløsning for Fredrikstad. Dette flertallet legger til grunn at det legges til rette for satsing på Østfoldbanen i første seksårsperiode, som vil medføre tilbudsforbedringer for hele Østfoldbanen.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre viser til at regjeringspartiene har blitt enige om å sette av 1,5 mrd. kroner ekstra til jernbanetiltak i

første seksårsperiode. Det settes av planleggingsmidler til InterCity-strekningen i Fredrikstad.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at jernbanestrekningen Haug–Seut på Østfoldbanen skal tildeles Bane NORs nye prosjektavdeling. Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet nå legger opp til å fullføre strekningen helt til Fredrikstad allerede i første planperiode.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at regjeringen i stortingsmeldingen går bort fra ambisjonen om InterCity-utbyggingen på Østlandet. Etter disse medlemmers syn må ambisjonen om InterCity-satsingen på Østfoldbanen stå ved lag. Disse medlemmer ønsker derfor å styrke jernbanesatsingen i årene fremover ved at det legges inn mer midler til videre planlegging av InterCity-utbyggingen.

Disse medlemmer vil påpeke at både Fredrikstad og Sarpsborg har planlagt byutviklingen ut fra at det skal anlegges nye jernbaneanlegg og nye stasjoner. Både kommunale og statlige myndigheter har i årevis planlagt ut fra dette. Etter disse medlemmers syn må planene for jernbaneutbygging på Østfoldbanen med tilhørende økt togtilbud videreføres.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til at intensjonen med InterCity-utbyggingen på Østlandet er å styrke jernbanens konkurranseevne gjennom å sikre økt kapasitet, flere avganger og redusert reisetid. Flertallet viser til at kostnadsutviklingen på jernbaneprosjektene i InterCity har vært utfordrende.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre viser til at dette har gjort det nødvendig å få kostnadene under kontroll og senke ambisjonene på kort sikt. Det vil ikke låse mulighetene for en gradvis utvikling i ny sporkapasitet når behovet øker.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, vil imidlertid påpeke at en økning på 2 mrd. kroner fordelt på 12 år og over hele landet, slik Arbeiderpartiet foreslår, ikke vil muliggjøre et annet ambisjonsnivå.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til viktigheten av jernbanen Oslo–Halden, da dette er et befolkningstett område. Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet gjentatte ganger har tatt til orde for andre trasévalg enn de som har blitt valgt, og hadde Fremskrittspartiets ønsker blitt lyttet til tidligere, ville strekningen blitt fullført raskere og rimeligere enn det vi nå ser. Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet nå legger jernbanestrekningen Haug–Seut på Østfoldbanen til Bane NOR sin nye porteføljeavdeling. Disse medlemmer vil fortsette å jobbe for dobbeltsporet helt til Halden så raskt som praktisk og forsvarlig mulig. Disse medlemmer mener at i tillegg til Fremskrittspartiets forslag om å bygge helt til Fredrikstad, så må man se på forbedring videre på strekningen og sørge for økte avganger til Sarpsborg.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Sosialistisk Venstreparti understreker det sterke behovet for utbygging av jernbanen mellom Oslo og svenskegrensa. Disse medlemmer slår fast at planene om full utbygging av intercity-triangelet med dobbeltspor til Halden og videre mot Sverige med nye stasjoner i byene må gjennomføres. Disse medlemmer foreslår at bygging av strekningen Haug–Seut gjennomføres i første seksårsperiode, og at den videre utbyggingen til Sarpsborg og Halden planlegges i neste seksårsperiode.

Disse medlemmer peker videre på at Fredrikstad regnes som en del av det indre intercity-triangelet.

På denne bakgrunn fremmer komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen igangsette utbygging av dobbeltspor på hele strekningen Oslo–Halden og videre til svenskegrensa, med mål om ferdigstilling i planperioden.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti slår fast at Østfoldbanens østre linje bør brukes til både persontransport og godstransport på hele strekningen.

På denne bakgrunn fremmer komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen om å starte planlegging av gjenåpning av Østfoldbanens østre linje for både persontrafikk og godstransport i første periode av Nasjonal transportplan.»

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre viser til at jernbanestrekningen fra Kornsjø ved svenskegrensen og videre inn i Sverige har lav kapasitet, og at en ensidig norsk utbygging dermed vil ha liten effekt. Disse medlemmer mener at en fortsatt dialog med Sverige om grensekryssende trafikk er første steg for å realisere bedre togtilbud mellom landene, men at vedtak om 4. jernbanepakke er et viktig steg på veien for å gjøre det enklere med mer togtrafikk over landegrensene i Europa, inkludert Sverige og Norge.

Rv. 22 Glommakryssing

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre viser til at det har vært en langvarig lokalpolitisk prosess som har forsinket gjennomføringen av ny bru over Glomma på rv. 22 på Fetsund i Lillestrøm kommune. Det er derfor gledelig at prosessen nå har kommet så langt at prosjektet kan startes opp. Disse medlemmer mener prosjektet nå bør gjennomføres så raskt og effektivt som mulig.

Komiteen vil understreke betydningen av å få bygget ny bru over Glomma på rv. 22 på Fetsund i Lillestrøm kommune. Dagens bru er en stor flaskehals og medfører store problemer for store deler av Østre Romerike og Indre Østfold.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at Arbeiderpartiet tidligere har fremmet forslag i Stortinget om ny Glommakryssing. Disse medlemmer mener ny bru må bygges raskest mulig, og forutsetter at anleggsarbeidet startes opp så fort det er mulig.

Komiteen viser til forslaget om å prioritere bygging av rv. 22–Ny Glommakryssing. Komiteen vil understreke dette prosjektets store betydning særlig for innbyggerne i Aurskog-Høland, de delene av Lillestrøm kommune som ligger øst for Glomma, og Trøgstad. Komiteen vil understreke at det fra statens side må være en klar forutsetning at den veistandard og trafikkledning som velges, må løse de trafikale problemene som i dag er på Fetsund. Fetsundbrua har i flere tiår vært en svært problematisk flaskehals.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser dessuten til Senterpartiet sitt alternativ til NTP, det det foreslås å redusere bompengebelastningen for de som skal være brukere av en ny bru i Fetsund.

Farvannstiltaket innseiling Borg havn

Komiteen viser til at Borg havn er en av de viktigste havnene i området. Havnen har i dag utfordringer med et trangt og krevende farvann. Prosjektet medfører at fartøy som i dag anløper Borg havn, fortsatt vil kunne seile inn i havnen i årene som kommer, noe som har stor

betydning for industrien i området. Komiteen viser til at prosjektet er prioritert i første seksårsperiode med 256 mill. kroner.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, er kjent med at Miljødirektoratet har godkjent Kystverkets mudringsprosjekt for Borg havn, et prosjekt det har vært arbeidet med i over ti år. Nye målinger av farleden bekrefter at den er i ferd med å gro så mye igjen at det legger begrensninger på størrelsen på skip som kan komme inn. Det haster derfor med å komme i gang med mudringsprosjektet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at regjeringen i sitt forslag har kuttet betydelig i midlene til mudring i Borg havn fra eksisterende NTP. Borg havn er en av landets viktigste havner og har også betydelig potensial. Derfor foreslår Fremskrittspartiet å legge inn de nødvendige midlene for å sikre at mudringen gjennomføres. Disse medlemmer mener det er viktig at mudringen foregår på en skånsom måte for resten av skjærgården.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti mener at regjeringens forslag til investeringer i mudring av havn og farled på 256 mill. kroner i første tidsperiode av NTP kun er et slags vedlikeholdsprosjekt, siden hele prosjektet er kostnadsberegnet til 725 mill. kroner.

Disse medlemmer vil peke på at dette er en av de mest trafikkerte havnene i Norge, og at det er gjort omfattende plan- og utredningsarbeid – gjennom 16 år – også hos miljøetatene. Utdyping i dybde og bredde med ny modernisert navigasjonsmerking har vært planlagt siden 2005, og alle tillatelser er gitt.

Disse medlemmer vil peke på at ved Øra er det mange viktige offentlige og private anlegg helt opp til Borregaard sin terminal Meløs i Sarpsborg. Det store industriområdet på Øra regnes å være av stor viktighet lokalt, regionalt og nasjonalt.

På denne bakgrunn fremmer komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen i statsbudsjettet for 2022 foreslå en startbevilgning for finansiering av mudringsprosjektet ved Borg havn med tanke på gjennomført prosjekt etter en kostnadskalkyle på 725 mill. kroner i løpet av tre årsbudsjetter.»

Farled Halden

Komiteen viser til viktigheten av å få slipt Svinesundstersklene sånn at farleden inn til Halden fungerer optimalt for næringslivet. Komiteen er kjent med at dette krever tillatelse fra myndighetene på begge sider av grensen, men nå har saken pågått lenge uten resultat.

På denne bakgrunn fremmer komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Sosialistisk Venstreparti følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen få fortgang i prosjektet med å slippe og løse utfordringene Svinesundstersklene har for innseilingen til Halden.»

E6 Oslo Øst

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre viser til kapasitetsutfordringene for buss i kollektivtrafikken mellom Viken og Oslo og den uløste utfordringen med bussterminal i Oslo. Disse medlemmer viser til enigheten mellom Oslo, tidligere Akershus fylkeskommune og staten etter konseptvalgutredningen KVVU Oslonavet, med etablering av bussterminaler i Oslo ved regionale knutepunkt som vil tilby pendlerne rask og effektiv overgang til reise videre internt i Oslo. Disse medlemmer påpeker at prosjektet E6 Manglerudtunnelen er en forutsetning for etablering av en bussterminal på Bryn, og at dette er en av målsettingene med prosjektet. Disse medlemmer viser til at Oslo kommune ikke har ønsket å prioritere prosjektet E6 Manglerudtunnelen, og at dette er årsaken til at prosjektet ikke ble fremmet i NTP. Disse medlemmer er opptatt av at staten og fylkeskommunene må samarbeide om løsninger for å nå viktige målsettinger for kollektivtrafikk og lette forholdene for både pendlerne og bybeboere i trafikkbelastede områder.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet har merket seg at regjeringspartiene legger ansvaret på Oslo kommune for at de selv ikke foreslår midler til prosjektet E6 Oslo Øst. Dette virker som en lite troverdig forklaring. E6 Oslo Øst er et prosjekt som vil kreve statlig støtte på rundt 6 mrd. kroner. Det er ikke noe som tyder på at regjeringen faktisk har hatt planer om å sette av disse midlene i NTP.

Disse medlemmer viser videre til at boforholdene langs store deler av E6 Oslo Øst er dårlige og er preget av støy og luftforurensning. Det er derfor helt riktig å gjennomføre tiltak langs denne strekningen. Disse medlemmer mener staten må arbeide videre med planer som kan avlaste boområdene langs E6 Oslo Øst, bidra til byutvikling og samtidig bidra til å nå Oslos klima- og trafikkmål. Dette er et arbeid som må skje i tett dialog med Oslo kommune.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at prosjektet E6 Oslo Øst er viktig både lokalt og nasjonalt. Dette er et viktig prosjekt som kan bedre bomiljøet for innbyggerne og bedre framkommelighet og forutsigbarhet for både kollektivtransport og for næringstransport. E6 er en av de desidert viktigste veiene i landet, og det er i så måte god grunn til at staten må ta ansvar for videreutviklingen når Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne svikter lokalt i Oslo bystyre. Disse medlemmer viser til at motstanden mot prosjektet fra disse partiene er ideologisk begrunnet i en motstand mot veiutbygging, ikke i faktiske samferdselshensyn. Disse medlemmer viser også til at prosjektet har bred politisk støtte i de berørte bydelene sør i Oslo. Der har de folkevalgte bydelsutvalgene i Bydel Østensjø og Bydel Nordstrand vedtatt støtte til prosjektet. Disse medlemmer mener derfor at E6 Oslo Øst må prioriteres i Nasjonal transportplan og arbeidet med statlig reguleringsplan må startes opp.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til at beboere på Manglerud, Ryen og andre områder langs E6 øst i Oslo lever med tungtrafikk gjennom sine nabolag. Dette gir uholdbare mengder støy og forurensning. Prosjektet E6 Manglerudtunnelen er for omfattende slik det nå foreligger, og risikerer å gi nye belastninger for beboerne i nabolagene langs strekningen. Disse medlemmer ønsker at Statens vegvesen skal fortsette arbeidet med å finne løsninger for å legge trafikken under bakken og slik fjerne trafikk, støv og støy fra store boligområder og nabolag.

InterCity

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, holder fast på at målet om utbygging av ytre InterCity. Frem til det er gjennomført, må Nasjonal transportplan for planperioden 2022–2033 brukes til å få gjennomført vesentlige tilbudsforbedringer. 2,7 millioner personer søker til InterCity-trianglet. Vesentlige tilbudsforbedringer vil dermed kunne ha effekt for halve Norges befolkning. Utbyggingen er avgjørende for mobilitet og næringsutvikling på hele Østlandet.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til at InterCity vil samtidig gi stor klimagevinst.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til at det nye dobbeltsporet mellom Oslo S og Ski ferdigstilles tidlig i planperioden. Den nye banen gir om lag ti minutters reisetid mellom Oslo S og Ski, det vil si en

halvering fra i dag. Samme strekning får en økning fra tre til fem avganger i timen, og fra seks til syv i rushtiden, sammenliknet med dagens ruteplan. Utvidelsen av jernbanenettet med Follobanen gir en dobling av antall avganger for lokaltog mellom Ski og Stabekk med intervaller på 15 minutter. Strekningen Moss–Stabekk får en dobling i antall avganger, fra ett til to tog i timen. Totalt blir det da tre tog i timen mellom Moss og Oslo S.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti mener at Østre linje må nyte godt av investeringen i Blixtunnelen ved å benytte denne fra oppstart.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet mener det er nødvendig å fullføre dobbeltsporet helt til Seut i Fredrikstad, og vil legge inn 0,5 mrd. kroner i første periode og 8 mrd. kroner i andre periode til dette prosjektet.

Disse medlemmer mener at videre mot Halden må det lages en realistisk plan for økt frekvens, kapasitet og redusert reisetid, og vil legge i 0,5 mrd. kroner i andre periode for videre planlegging.

Jernbane over Bjørkelangen

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til regjeringens dialog med det svenske infrastrukturdepartementet for å undersøke muligheten for et samarbeid om en mulighetsstudie av ulike relevante forhold for de grensekryssende strekningene. Disse medlemmer har også registrert at prosjektet «Oslo–Stockholm 2:55» er inkludert i disse samtalene. Disse medlemmer peker videre på at de tre aktuelle traseene for grensekryssende jernbane mellom Arvika og Oslo vekker diskusjoner. I Aurskog-Høland er det særlig stor turbulens rundt den alternative traseen fra Arvika til Lillestrøm over Bjørkelangen som er foreslått. Disse medlemmer mener at man allerede nå kan slå fast at håpet om et togtilbud til Bjørkelangen framstår som urealistisk, og at de inngrep traseen vil gjøre, blir svært omfattende. Disse medlemmer vil derfor rette en tydelig henstilling til Samferdselsdepartementet om at det fra norsk side gjøres klart at en eventuell trasé for nytt hurtigtog fra Oslo til Stockholm på norsk side knyttes til én av de eksisterende traseer Kongsvingerbanen eller Østre linje i Indre Østfold.

Moss lufthavn Rygge

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Høyre, Senterpartiet og Venstre, mener staten bør være en aktiv medspiller for at det igjen kan bli sivil flytrafikk ved Moss lufthavn Rygge. Dette vil være viktig for hele regionen og vil legge grunnlaget for økt næringsaktivitet.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til at Solberg-regjeringens innføring av flypassasjeravgift var en sterkt medvirkende årsak til at Moss lufthavn Rygge måtte innstille driften. Disse medlemmer mener det er viktig med langsiktige rammebetingelser for aktørene i luftfarten dersom en igjen skal lykkes med sivil flytrafikk ved Moss lufthavn Rygge.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil gjøre det vi kan for å bidra til at sivil lufttrafikk kan starte opp igjen på Moss lufthavn Rygge. Så fort eierne sender en konsesjonssøknad, vil Fremskrittspartiet være positive til denne og også fleksible hvis de ønsker forbedrede vilkår fra den gamle konsesjonen. Disse medlemmer vil også slå fast at det ikke er aktuelt å ødelegge taxfree-ordningen. Taxfree-ordningen er en veldig viktig finansieringskilde for sivil lufttrafikk, og det er ikke aktuelt for Fremskrittspartiet å stoppe eller begrense denne inntektskilden for private flyplasser.

Statens vegvesen prosjekt

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil ha rask, sammenhengende og rimeligere veibygging og foreslår at Statens vegvesen prosjektavdeling skal ha samme rammebetingelser og forutsigbare finansiering som Nye Veier. Disse medlemmer mener prosjektet E6 Manglerudtunnelen skal være en del av prosjektavdelingens oppstartsportefølje.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen prioritere utbygging av fv. 118 Sarpsbro.»

«Stortinget ber regjeringen prioritere fullverdig utbygging av Borg havn.»

«Stortinget ber regjeringen tildele E6 Oslo Øst til porteføljen til Statens vegvesen prosjektavdeling.»

«Stortinget ber regjeringen tildele strekningen Haug–Seut på Østfoldbanen til porteføljen til Bane NOR prosjektavdeling.»

13.4 Oslo–Ørje/Magnor (korridor 2)

Komiteen viser til at korridoren er en viktig grenseovergang for vei og bane til Sverige og også inngår i «Det nordiske triangel» Oslo–København–Stockholm. Riks- og europaveiene og Kongsvingerbanen binder det

svenske arbeidsmarkedet sammen med det norske, og det er betydelig arbeidspending spesielt fra Värmland i Sverige til Norge. Korridoren har en viktig øst–vest-funksjon og binder Østlandet sammen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener veier, fly, jernbane og kollektivtilbudet er avgjørende viktig for å holde hjulene i gang og sikre at vi kan bo, leve og drive næringsvirksomhet i hele landet. Det er avgjørende for næringslivet i nord, sør, vest og øst at vi har et sammenhengende nettverk av veier med høy standard. Disse medlemmer mener at 4-felts motorveier og nye, brede 2-felts veier bidrar til å redusere antall ulykker og redusere reisetid. Det å knytte regioner sammen av et nettverk av trygge, gode og sikre veier mener disse medlemmer trykker hverdagen til folk flest og styrker konkurranseevnen for norsk næringsliv slik at de raskere kan få sine varer ut på markedet nasjonalt og internasjonalt.

Disse medlemmer mener det er viktig å ha gode veier og annen infrastruktur som sørger for at mennesker og varer kommer seg raskt, effektivt og trygt dit de skal. I mange år var det nesten stillstand i veg- og jernbaneutbyggingen i Norge. Disse medlemmer viser til at etter 2013, da Fremskrittspartiet tok over styringen av Samferdselsdepartementet, ble det igangsatt opprustning av veinettet, både nye utbygginger og satsing på veivedlikehold.

Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiets forslag til NTP baserer seg også på å videreføre dette gode arbeidet. Disse medlemmer viser til at det i korridorene legges opp til at mange utbygginger skal skje ved at flere prosjekter bygges sammenhengende og helt som en portefølje. Det bidrar etter disse medlemmers oppfatning til å få ned kostnadene i prosjektene og at samfunnsnyttene øker. På den måte får vi vesentlig mer vei og jernbane for pengene som investeres. Disse medlemmer viser til at transportplanenes korridor 2 er viktig for transport og trafikk mot Sverige og videre til Danmark og Europa. Korridoren inngår i det nordiske triangelet Oslo–København–Stockholm.

Disse medlemmer vil prioritere fullføring og utvidelse av prosjekter på de viktige riksveiene E18 og E16 samt rv. 2 og rv. 35. Nye Veier foreslås å overta nye strekninger i korridoren.

Disse medlemmer viser til prioriterte utbyggingsprosjekter i Fremskrittspartiets forslag til NTP i korridor 2.

Korridor 2				
Prosjekt	Formål	1. periode	2. periode	Total Utbygger
E16 Eggemoen–Jevnaker–Olum (binding)	Vei	548		548
E18 Oslo–Riksgrensen				Nye Veier
E16 og rv. 2 Gardermoen, (Kurudsand) Kongsvinger til Magnormoen helhetlig utbygging				Nye Veier

Korridor 2				
Prosjekt	Formål	1. periode	2. periode	Total Utbygger
Rv. 35, Hokksund–Åmot				Nye Veier
Total		548	-	548

Prosjekter til Nye Veiers portefølje

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet foreslår å overføre ansvaret for E18 fra Oslo til riksgrensen til Nye Veier AS. Det er ønskelig at siste delstrekning E18 Retvet–Vinterbro blir igangsatt samtidig som det planlegges for utbedring med sammenhengende firefelts vei på hele strekningen. Videre vil disse medlemmer at Nye Veier skal få ansvaret for helhetlig utbygging av E16 og rv. 2 til Gardermoen på strekningen Kurudsand/Kongsvinger til Magnormoen. Den siste strekningen i denne korridoren som disse medlemmer vil overføre til Nye Veier, er rv. 35 Hokksund–Åmot.

Randsfjordferja

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil peke på at det må sees nærmere på konsekvensene av kravet om elektrifiseringen av ny ferje på Randsfjorden og de økte kostnadene i forbindelse med dette. Disse medlemmer mener at disse merkostnadene ikke skal belastes de som bruker ferja.

Randsfjordbanen

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet og Sosialistisk Venstreparti, mener det må legges til rette for at Randsfjordbanen igjen tas i bruk til passasjertrafikk i regionen. Det må jobbes for å få tilbake passasjertrafikk på banen mellom Hokksund og Hønefoss. Flertallet mener dette vil være positivt for utviklingen i bo- og arbeidsmarkedsregionen.

Ny Ring 4 rundt Oslo

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil igangsette planleggingen av en ny Ring 4 rundt Oslo. Det går i dag mye trafikk gjennom hovedstaden som har både et annet stopp- og startpunkt enn hovedstaden. Det vil være positivt for både trafikken og omgivelsene til E6/E18 om den trafikken som ikke skal til Oslo, kan velge en rute som går rundt og på utsiden av byen. Dette er et stort og omfattende prosjekt og ligger naturligvis langt frem i tid. Disse medlemmer forutsetter at planarbeidet resulterer i konkrete forslag som kan tas med i neste rullering av nasjonal transportplan.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen tildele strekningen E18 Oslo–riksgransen til porteføljen til Nye Veier.»

«Stortinget ber regjeringen tildele strekningen E16 og rv. 2 Gardermoen, (Kurudsand) Kongsvinger til Magnormoen helhetlig utbygging til porteføljen til Nye Veier.»

«Stortinget ber regjeringen tildele strekningen rv. 35, Hokksund–Åmot til porteføljen til Nye Veier.»

Kongsvingerbanen

Komiteen viser til den store betydningen Kongsvingerbanen har for godstransport mellom Nord-Norge/Narvik og Sør-Norge og mellom Norge og Sverige.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til at de tiltakene som ligger i Godspakke Innlandet, vil gjøre jernbanen mer konkurransedyktig på transport nord-sør fra Nord-Norge, Trøndelag, Nord-Vestlandet og Innlandet mot Sverige og kontinentet. Som en del av dette er det nødvendig med investeringer på Kongsvingerbanen, Solørbanen og Rørosbanen med blant annet elektrifisering/strøm, kryssingsspor og tilsvinger.

Flertallet vil videre understreke viktigheten av å få på plass en ny tømmerterminal i Kongsvinger-området, ettersom dagens terminal på Norsenga har sprengt kapasitet. Flertallet er kjent med at trelastprodusenten Bergene Holm AS har lansert et forslag om å flytte dagens terminal på Norsenga i Kongsvinger sentrum til Brandval i Kongsvinger kommune. Med en slik løsning vil en kunne få en moderne tømmerterminal samtidig som det styrker norsk trelastindustri. Flertallet mener dette er interessante planer som det bør jobbes videre med. Det er viktig å støtte prosjekter som både kan styrke jernbanen som transportform, og som kan styrke norsk industri.

Flertallet er kjent med at Kongsvingerbanen nå får nytt kontaktledningsanlegg. Dette vil styrke muligheten for økt trafikk på banen, både gods- og persontrafikk. Videre satsing på flere kryssingsspor og andre investeringsprosjekter er nå viktig å få på plass.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre viser til at regjeringspartiene har blitt enige om å sette av 1,5 mrd. kroner ekstra til jernbanetiltak i første seksårsperiode. Det prioriteres tiltak som kan styrke godsfrøføringen på jernbanen, deriblant midler til tømmerterminal i Kongsvinger.

E16 Kongsvinger–E6

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti viserte til at regjeringen i 2019 bestemte at Nye Veier skulle overta ansvaret for å bygge ferdig E16 fra Statens vegvesen, noe Arbeiderpartiet advarte mot. Nye Veier fikk i oppdrag å se på hele strekningen E6/Kløfta–Kongsvinger, og ikke bare den gjenstående strekningen Nybakk–Slomarka, til tross for at det var bygd ny veg Kløfta–Nybakk og Slomarka–Kongsvinger. 10,4 km firefelts veg Kløfta–Nybakk ble åpnet i 2007, og 16,5 km firefelts veg Slomarka–Kongsvinger ble åpnet i 2014.

Disse medlemmer viser til at Nye Veier står helt fritt til å se bort fra de allerede ferdigbygde strekningene på til sammen 27 km med moderne firefelts veg Kløfta–Nybakk og Slomarka–Kongsvinger, noe som selvsagt ikke er samfunnsøkonomisk fornuftig.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet vil minne om at med Stoltenberg-regjeringens Nasjonal transportplan fra 2013, og tilhørende handlingsprogram fra Statens vegvesen, skulle utbyggingen av E16 Nybakk–Slomarka starte opp i 2017. Den nåværende regjeringen utsatte dette, og nå kan ingen si noe om når ny veg kan stå ferdig. Faktisk kan ingen si om det blir noen ny veg i det hele tatt etter nærmere 30 år med planlegging.

Disse medlemmer vil minne om de vanskelige og omfattende planprosessene som har vært gjennomført i Sør-Odal og Nes. Da Solberg-regjeringen utsatte E16-utbyggingen, var reguleringsplan for ny veg gjennom Nes i realiteten ferdig utarbeidet fra Statens vegvesens side. Den var klar for framlegging til politisk behandling i Nes kommunestyre, men regjeringen stoppet det hele. Nå er kommuner og Nye Veier i gang med et nytt omfattende planarbeid, der en til og med åpner for å se helt bort fra de strekningene som er bygd ut, noe disse medlemmer ikke støtter.

Etter disse medlemmers syn bør E16 bygges ferdig mellom Nybakk og Slomarka.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til at Arbeiderpartiet etterlyser fullføringen av strekningen Nybakk–Slomarka. Dette er et prosjekt som Nye Veier AS har fått ansvar for. I 2018 ble det satt i gang en utredning som viste at det var mulig å redusere kostnadene med minst 1,5 mrd. kroner sammenlignet med opprinnelig kostnadsanslag. Det var også bakgrunnen for at Nye Veier AS fikk dette oppdraget. Flertallet vil påpeke at også her må de lokale myndighetene bidra til å gjennomføre prosjektet.

E16 Kongsvinger–Kløfta samt Kongsvingerbanen

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti vil peke på Nye Veiers prosjekt E16 Kongsvinger–Kløfta, der det legges opp til enorme nedbygginger av natur, kulturlandskap og dyrka mark. Det skulle ikke vært mulig å foreslå ny firefelts motorvei i samme korridor som det for få år siden nettopp ble bygget en firefelts motorvei. For å spare noen minutter til Gardermoen skal natur og store økonomiske ressurser ofres.

Dette medlem mener løsningene for den nye strekningen må ta utgangspunkt i et null plussalternativ på E16, og mer midler må kanaliseres til Kongsvingerbanen.

Dette medlem viser til at elektrifisering av jernbanen er et viktig grep for å redusere klimagassutslippene fra denne.

På denne bakgrunn fremmer dette medlem følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sikre igangsetting av planlegging, prosjektering og oppstart av elektrifisering av Rørosbanen og Solørbanen med tanke på full elektrifisering i første seksårsperiode.»

Godspakke

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, har merket seg at realisering av tiltak i Godspakke Innlandet er høyt etterspurt blant landets næringsaktører. Norsk industri står klar til å investere stort i en bærekraftig industri, og dette vil fremme det grønne skiftet. Skog er fremtidens råstoff, og tre er fremtidens byggemateriale. Flertallet er også kjent med at tiltakene i godspakken har mange svært positive effekter og svarer godt ut regjeringens mål om mer infrastruktur for pengene. I klimaplanen står det at man skal overføre 30 pst. av gods fra veg til sjø og bane. Gjennom en investeringskostnad på 2,350 mrd. kroner vil en oppnå svært høy samfunnsøkonomisk effekt.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at for mange godstyper vil det være mer effektivt å sende godset på jernbanen enn å frakte det med tungtransport. Dette gjelder blant annet skognæringa. I tillegg vil Godspakka etter disse medlemmers mening bidra til å øke kapasiteten og regulariteten for den generelle jernbanetrafikken. Dette vil også ha en positiv effekt for persontransporten. Disse medlemmer foreslår derfor å opprettholde og styrke Godspakka.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti er kjent med at godspakken vil bidra til

realisering av sentrale transportpolitiske mål som mer gods over på bane over lange avstander og reduksjon i klimagassutslipp. Tiltakene vil bidra til et mer konkurransedyktig næringsliv med mer effektiv transport av tømmer og gods mellom Nord- og Sør-Europa. Disse medlemmer er også kjent med at tiltakene vil avlaste veinettet rundt Oslo, Hovedbanen og Alnabru. Dovrebanen (korridor 6) er den viktigste godstrekingen i Norge. Den største utfordringen er at det ikke er nok dobbeltspor og krysningskapasitet mellom Oslo og Trondheim. Begrensningen på gods på Dovrebanen påvirker også antall godstog på Raumabanen til Åndalsnes.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet gjør oppmerksom at totaliteten må ivaretas, og at virkemidlene i korridorene 0, 2 og 8 må sees i sammenheng med Senterpartiets styrking av satsingen på jernbane i korridor 6 med totalt 11 mrd. kroner og en styrking av kombigodstransport med 2 mrd. kroner. Hovedtiltakene i korridor 8 er styrking av kapasiteten på Narvik godsterminal og på Narvik stasjon. Forutsatt tiltak på svensk side vil effektpakken gi en betydelig kapasitetsøkning og mer effektiv godstransport på strekningen. Disse medlemmer vil påpeke at tiltak for å elektrifisere Rørosbanen med 1 mrd. kroner i periode 2 (korridor 6) vil gi et betydelig løft for godstransporten i korridor 2. Prosjektene for å øke gods- og tømmerterminalkapasiteten i korridoren er svært etterlenget.

Disse medlemmer gjør oppmerksom på at Jernbanedirektoratet har gitt Bane NOR i oppdrag blant annet å utrede alternativer for en relokalisering av Norsenga tømmerterminal og kryssningsspor. Utredningen skal være klar medio 2021. Disse medlemmer vil presisere at dagens tømmerterminal på Norsenga er ønsket ut av Kongsvinger sentrum for å frigjøre areal samt dekke behovet for økt kapasitet over terminalen. Samtidig har Bergene Holm AS et ønske om å utvide kapasiteten på Brandval og foredle mer norsk tømmer. Disse medlemmer mener å flytte dagens tømmerterminal på Norsenga til Brandval fremstår som en god løsning som er i tråd med lokale ønsker. Det bør ved en slik etablering vurderes en samlokalisering med kryssningsspor på Solørbanen.

Disse medlemmer vil i tillegg til det som ligger inne i effektpakkene for kombitransport, legge inn 2 mrd. kroner ekstra i andre periode. Disse medlemmer vil i tillegg legge inn 0,7 mrd. kroner i første periode og 1,650 mrd. kroner i andre periode for å elektrifisere strekningen Kongsvinger–Elverum–Hamar samt tilsving Kongsvinger, tilsving Elverum, tilsving Hamar og terminaltiltak Kongsvinger (Brandval).

Rv. 350 kryss med avkjøring til fv. 287 i Modum kommune

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at kryss på rv. 350 med avkjøring til fv. 287 i Modum kommune (mellom Hokksund og Hønefoss) er nødvendig for gjennomføringen av fylkesveiprojektet fv. 287 Åmot–Haugfoss.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til Senterpartiet sitt alternativ til NTP, der det foreslås 200 mill. kroner til prosjektet i andre planperiode.

E16 Nymoen–Eggemoen

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til at prosjektet E16 Nymoen–Eggemoen vil føre til en innkorting av E16 på inntil tre kilometer og eliminere en stigning på ca. 9 pst. Forbindelsen blir viktig for trafikk til og fra Gardermoen-området fra Hallingdal, Valdres og aksene mellom Drammen og Ringerike.

Flertallet viser til at prosjektet er sentralt for næringslivet i Ringeriksregionen og vil avlaste Hønefoss sentrum for gjennomgangstrafikk. Utbyggingen på strekningen Nymoen–Eggemoen vil innebære en fortsettelse av den pågående utbyggingen av strekningen Eggemoen–Olum.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til Senterpartiet sitt alternativ til NTP, der det foreslås 700 mill. kroner til prosjektet i andre periode.

E18 Retvet–Vinterbro

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Høyre og Venstre, viser til at den gjenstående strekningen av den sammenhengende utbyggingen av E18 fra Vinterbro til riksgrensen utgjør en viktig trafikkkorridor både for person- og godstransport og kun utgjør 16 kilometer. Dette er den siste av 9 delstrekninger som vil utgjøre en møtefri vei til/fra Sverige og videre til kontinentet. Flertallet bemerker at den gjenværende strekningen Vinterbro–Retvet har en fartsgrense på 60–80 km/t, og har svært begrensede omkjøringsmuligheter. Tverrforbindelsen har en blanding av godstrafikk, pendlertrafikk og lokaltrafikk, herunder landbruksmaskiner. Strekningen er i dag ikke i samsvar med trafikkmengden og funksjonen veien er tenkt å ha. Området har også en jevn befolkningsvekst som medfører stadig økende trafikkmengde. Flertallet viser til at den gjenstående strekningen har høy ulykkesfrekvens, noe som reduserer fremkommeligheten på strekningen. Prosjektet lå inne i NTP 2018–2029 med oppstart 2018–2023. Flertallet

tallet påpeker viktigheten av å ferdigstille påbegynte prosjekt og sikre en helhetlig utbygging.

Et annet flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, vil påpeke at kommuner hvor Arbeiderpartiet styrer, har stukket kjepper i hjulene for flere viktige samferdselsprosjekter i tidligere Akershus fylke. Det gjelder prosjektet E18 fra Retvet til Vinterbro, hvor Nordre Follo kommune og Ås kommune har stoppet fremdriften i prosjektet, og tilkoblingen av Østfoldbanens østre linje til Follotunellen og parkeringsanlegg for tog i tilknytning til Ski stasjon.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet registrerer med stor overraskelse hvor usaklige regjeringspartiene og Fremskrittspartiet er i sin omtale av Nordre Follo kommune og Ås kommune. At det hevdes at kommunene har stukket kjepper i hjulene for flere viktige samferdselsprosjekter, kan etter disse medlemmers syn ikke stå uimotsagt, fordi dette rett og slett ikke er sant.

Disse medlemmer vil påpeke viktigheten av at regjeringen respekterer og følger opp lokaldemokratiske prosesser og vedtak. Når det gjelder E18 Retvet–Vinterbro, er disse medlemmer kjent med at kommunene har kommet med flere gode løsninger for å redusere prosjektets betydelige økning av trafikk på lokalvegnettet som en følge av høyt nivå på bompenger på ny E18. Disse medlemmer kan ikke skjønne hvorfor regjeringen legger opp til et så høyt bompengenivå som de gjør på nye E18. Følgen av dette er at en stor del av bilene i stedet vil velge lokalvegnettet.

Disse medlemmer er kjent med at kommunene er opptatt av å finne løsninger for hensettingsspor og påkobling til Østre linje som i mindre grad medfører tap av dyrket mark. Dette skulle være i tråd med regjeringens politikk, så at regjeringspartiene raljerer med dette, er forunderlig. Disse medlemmer er ikke av den oppfatning at kommunene stikker kjepper i hjulene for verken hensettingsspor, påkobling for Østre linje eller E18 Retvet–Vinterbro.

Disse medlemmer mener det påhviler regjeringen å gjennomføre gode planprosesser for å få realisert disse viktige utbyggingsprosjektene og slik at lokale interesser blir ivaretatt. Dersom regjeringen ikke tar dette ansvaret, er realiteten at prosjektene blir forsinket med mange år.

Disse medlemmer håper ikke slik språkbruk som regjeringspartiene og Fremskrittspartiet her legger opp til, er et forhåndsvarsel om hvilken form for valgkamp disse partiene legger opp til å føre.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre viser til at gjenstående strekning av prosjektet E18 fra Retvet til Vinterbro er forutsatt delfinansiert ved bompenger. Nordre Follo kommune og Ås kommu-

ne har imidlertid ikke kommet til enighet om bomplasingen på strekningen. Disse medlemmer minner om at det er mange berørte kommuner langs de 8 delstrekningene fra Retvet til Ørje som har bidratt til å realisere en trafikksikker firefeltsvei gjennom deres kommuner. At den siste delstrekningen stopper opp på grunn av manglende vilje til å bidra til spleiselaget for å ferdigstille hovedkorridoren til Sverige, anses uheldig. Disse medlemmer er kjent med den høye ulykkesfrekvensen på den gjenstående strekningen, noe de berørte kommunene burde være opptatt av å bidra til å redusere.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti mener den planlagte firefelts motorveien på strekningen E18 Retvet–Vinterbro burde vært nedskalert til en to- og trefelts vei med fartsgrense 90 km/t. Slik det nå er planlagt, vil det gå med store, verdifulle arealer, og det vil øke klimagassutslippene.

Dette medlem vil understreke de store mulighetene som ligger i en moderne, dobbeltsporet bane mellom Oslo og Stockholm, der utredninger tyder på at det er mulig med en reisetid på under tre timer med nye jernbanestrekninger bygd. Dette ville overført det meste av dagens flypassasjerer over på jernbane på denne strekningen.

13.5 Oslo–Grenland–Kristiansand–Stavanger (korridor 3)

Komiteen viser til at korridoren betjener i alt 16 byer, og at den er del av flere viktige transportårer mellom Norge og Danmark og resten av Europa. Korridoren er befolkningstett og omfatter flere store bo- og arbeidsmarkedsregioner. Korridoren er også viktig for sommerturisme langs kysten og som transitt og tilførselsvei for vinterturisme i indre deler av Buskerud, Telemark og Agder. Det er flere tunge industrikonsentrasjoner og næringsparker i korridoren som er avhengige av effektiv godstransport.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener veier, fly, jernbane og kollektivtilbudet er avgjørende viktig for å holde hjulene i gang og sikre at vi kan bo, leve og drive næringsvirksomhet i hele landet. Det er avgjørende for næringslivet i nord, sør, vest og øst at vi har et sammenhengende nettverk av veier med høy standard. Disse medlemmer mener at 4-felts motorveier og nye, brede 2-felts veier bidrar til å redusere antall ulykker og redusere reisetid. Det å knytte regioner sammen av et nettverk av trygge, gode og sikre veier mener disse medlemmer trykker hverdagen til folk flest og styrker konkurranseevnen for norsk næringsliv slik at de raskere kan få sine varer ut på markedet nasjonalt og internasjonalt.

Disse medlemmer mener det er viktig å ha gode veier og annen infrastruktur som sørger for at mennesker og varer kommer seg raskt, effektivt og trygt dit de skal. I mange år var det nesten stillstand i veg- og jernbaneutbyggingen i Norge. Disse medlemmer viser til at etter 2013, da Fremskrittspartiet tok over styringen av Samferdselsdepartementet, ble det igangsatt opprustning av veinettet, både nye utbygginger og satsing på veivedlikehold.

Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiets forslag til NTP baserer seg også på å videreføre dette

gode arbeidet. Disse medlemmer viser til at det i korridorene legges opp til at mange utbygginger skal skje ved at flere prosjekter bygges sammenhengende og helt som en portefølje. Det bidrar etter disse medlemmers oppfatning til å få ned kostnadene i prosjektene og at samfunnsnyttene øker. På den måte får vi vesentlig mer vei og jernbane for pengene som investeres.

Disse medlemmer viser til prioriterte utbyggingsprosjekter i Fremskrittspartiets forslag til NTP i korridor 3:

Korridor 3					
Prosjekt	Formål	1. periode	2. periode	Total	Utbygger
Rv. 282 Holmenbrua	Vei	906		906	
Rv. 42 Eigerøy bru (Gamle Eigerøyveien–Hovlandsveien)	Vei	337		337	
Rv. 41/Rv. 451 Timenes–Kjevik (Kjevikveien)	Vei	350	-	350	
Fv. 460 Spangreidveien, Lindesnes til E39	Vei	600		600	
E18 Bommestad–Sky	Vei	10		10	
Rv. 509 Sør-Tjora–Kontinentalvegen (binding)	Vei	606		606	
Rv. 509 Kontinentalveien–Sundekrossen	Vei	239		239	
E18 Grimstad–Kristiansand Binding (binding OPS)	Vei	1 922	1 480	3 402	
E39 Lyngdal–Flekkefjord Binding (binding OPS)	Vei	941	632	1 573	
Vestfoldbanen Kobbervikdalen og gods					Godspakke
Togparkering Vestfoldbanen	Bane	2 068		2 068	
Dobbeltspor Nykirke–Barkåker og Drammen–Kobbervikdalen	Bane	11 320		11 320	
Jærbanen trinn 2: Timinuttersintervall Stavanger–Skeiane	Bane	175	62	237	
Jærbanen trinn 1: Fire tog/t Stavanger–Ganddal (binding)	Bane	278		278	
Farled Kragerø	Kyst	107		107	
Torsbergrenna	Kyst	284		284	
Farled Arendal; Galtesund og Eydehavn havn	Kyst	60		60	
Gullknapp. Flytårntjenester	Luft	10		10	
Notodden flyplass 50/50 ordning med fylket	Luft	30		30	
Rv. 19 Moss	Vei				Nye Veier
E18 til Larvik havn	Vei				Nye Veier
Fv. 410 Arendal havn til E 18	Vei				Nye Veier
E39 Ålgård–Hove					Nye Veier
Vestfoldbanen ytre IC					Nye Veier
Vestfoldbanen, Stokke–Torp–Sandefjord ytre IC					Bane NOR-prosjekt
Grenlandsbanen, planlegging innenfor ramme					Nye Veier
E18 Vestkorridoren					SVV-prosjekt
E134 Øst, Blant annet Elgsjø–Saggrenda, Seljestad–Vågsli samt Dagslet–E18					SVV-prosjekt
Total		20 243	2 174	22 417	

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, holder fast på at målet om utbygging av ytre InterCity må ligge fast. Frem til det er gjennomført, må Nasjonal transportplan for planperioden 2022–2033 brukes til å få gjennomført vesentlige tilbudsforbedringer. 2,7 millioner personer sokner til InterCity-trianglet. Vesentlige tilbudsforbedringer vil dermed kunne ha effekt for halve Norges befolkning. Utbyggingen er avgjørende for mobilitet og næringsutvikling på hele Østlandet.

Satsingen i første seksårsperiode legger til rette for at de pågående investeringene dobbeltspor Drammen–Kobbervikdalen og dobbeltspor Nykirke–Barkåker på Vestfoldbanen ferdigstilles, slik at det er mulig med fire tog i timen mellom Tønsberg og Oslo. Videre bedres togtilbudet mellom Oslo og Skien gjennom å prioritere oppstart av effektpakken ytre InterCity på Vestfoldbanen, som gjør det mulig med to tog i timen på strekningen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at ytre InterCity samtidig vil gi stor miljøgevinst.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet vil i tillegg til parsellen Stokke–Sandefjord legge inn parsellen Tønsberg–Stokke med oppstart i første del av perioden. Disse medlemmer vil legge inn 0,3 mrd. kroner i første periode og 8 mrd. kroner i andre periode.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, vil gjøre oppmerksom på at forberedelser til arbeidet med å avklare trasé og byutvikling i Tønsberg, Larvik, Porsgrunn og Skien er i gang, og store areal er båndlagt. Flertallet mener det må avsettes nødvendige midler i første del av NTP som gjør at avklaring og innløsning av båndlagte arealer ikke stopper opp. Flertallet er positive til arbeidet med en videre forlengelse av togtilbudet på Bratsbergbanen til Sandefjord Lufthavn Torp.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til tidligere vedtatte mål om full utbygging av ytre InterCity – helt til Skien. Dette vil ta stor trafikk fra biltransport til tog, og det vil være viktig for næringsutviklingen i korridoren.

På denne bakgrunn fremmer dette medlem følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen ha som mål i de årlige budsjetter å fullføre utbygging av dobbeltspor på hele strekningen Oslo–Tønsberg og videre til Skien i planperioden.»

Rv. 19 Moss

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, viser til viktigheten av at Moss får en avklaring av trasevalg, slik at utfordringene på veinettet kan bli løst. Flertallet legger til grunn at både plassering av fergeleiet Moss–Horten, landskapsvernområdet Værne Kloster og utfordringene med kvikkleire blir viktige med hensyn til valg av ny vei gjennom Moss. Flertallet understreker at utfordringene på veinettet gjennom Moss har vært der i lang tid, med et av Norges mest trafikkerte ferjesamband. Flertallet ser viktigheten av dette prosjektet både av hensyn til byutviklingen i Moss, men også av hensyn til alle som benytter fergeforbindelsen. Fremkommeligheten er til tider sterkt presset, og området rundt fergeleiet en flaskehals.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til utfordringene Moss har hatt i mange år med trafikkproblemer. Disse medlemmer vil spesielt fremheve at utfordringene til Moss i stor grad skyldes fergetrafikken. Det at landets mest trafikkerte fergestrekning har anløp i Moss sentrum, medfører at veinettet og spesielt rv. 19 da blir sprengt. Disse medlemmer mener dette også er et selvstendig argument for at det blir galt å påføre innbyggere og næringsliv bompenger for å finansiere en utfordring andre skaper. Disse medlemmer vil ha fremdrift i prosjektet med rv. 19 og ønsker derfor at Nye Veier overtar prosjektet og får fortgang i prosessen.

E134 Dagslett–E18

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, viser til at E134 Dagslett–E18 er ulykkesbelastet og har svært lav veistandard. Prosjektet er en viktig transportkorridor, særlig for tungtrafikken, og bidrar til at færre kjøretøy bruker E18 via Oslo. Det må snarest gjøres endelig trasevalg på strekningen, slik at prosjektet kan detaljplanlegges og sikres snarlig byggestart i første 6-årsperiode.

Flertallet viser til at Oslofjordforbindelsen og E134 Dagslett–E18 må sees i sammenheng. Full effekt av nytt tunnellop er derfor avhengig av at forbindelsen mellom Oslofjordtunnelen og E18 Asker/Drammen ferdigstilles.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til at Lier kommune har fattet vedtak om at ny vei skal bygges etter Vikar-alternativet. Flertallet ber regjeringen bidra til å avklare trasevalg, slik at prosjektet ikke forsinkes og utbyggingen kan starte raskest mulig.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Sosialistisk Venstreparti vil sterkt understreke at prosjektet E134 Dagslett–E18, hovedsakelig i Lier, må igangsettes så snart som mulig. Altfor lenge har lokalbefolkningen måttet tåle enorm biltrafikk med høy lastebilandel gjennom boligområder. Det er også avgjørende viktig at Vikar-alternativet velges, slik at høykvalitets matjord blir bevart i størst mulig grad.

Havneveien i Larvik

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet følger i denne planen opp sin lovnad fra Nasjonal transportplan 2018–2029, der det ble påpekt utfordringer knyttet til rv. 40, som er havneveien fra E18 til fergekaia i Larvik. I tillegg til passasjertrafikk med personbiler og tungtransport som skal med Color Line, er dette også samme vei som all godstransport benytter til den havnen. Denne veien har store kapasitetsutfordringer med svært høyt trafikkgrunnlag. Derfor prioriteres utbygging av denne strekningen i denne planen og overføres til Nye Veier sin portefølje.

Vestfoldbanen

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til at intensjonen med InterCity-utbyggingen er å styrke jernbanens konkurranseevne gjennom å sikre økt kapasitet, flere avganger og redusert reisetid. Den massive utbyggingen av Vestfoldbanen som nå foregår, vil bidra til at vi oppnår disse effektene.

Flertallet er fornøyd med at dobbeltspor mellom Stokke og Sandefjord ligger inne i første seksårsperiode av NTP, noe som vil kunne medføre to tog i timen mellom Tønsberg og Skien.

Komiteen er videre opptatt av at det må komme til en avklaring rundt de planlagte stasjonene langs Vestfoldbanen, og mener at planleggingsmidler til dette må prioriteres. Komiteen er opptatt av at byene Porsgrunn, Larvik og Tønsberg, som har båndlagte sentrumsarealer, får en avklaring så de kan drive aktiv byutvikling.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre viser til at regjeringspartiene har blitt enige om å sette av 1,5 mrd. kroner ekstra til jernbanetiltak i første seksårsperiode. Det settes av planleggingsmidler til InterCity-strekningen i Larvik.

Komiteen er tilfreds med at regjeringen varsler videre planlegging av en sammenkobling av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen, og vil peke på de muligheter og den positive betydningen sammenkobling vil kunne få for å knytte sammen Agder og Grenland til et felles bo- og arbeidsmarked.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at den viktigste parsellen å få bygd ut først på Vestfoldbanen er Stokke–Torp–Sandefjord. Den prioriteres fullfinansiert i første periode, da det vil løse mange av utfordringene knyttet til rutetid.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at regjeringen i stortingsmeldingen går bort fra ambisjonen om InterCity-utbyggingen på Østlandet. Etter disse medlemmers syn må ambisjonen om InterCity-satsingen på Vestfoldbanen stå ved lag. Disse medlemmer ønsker derfor å styrke jernbanesatsingen i årene fremover ved at det legges inn mer midler til videre planlegging av InterCity-utbyggingen.

Disse medlemmer vil påpeke at både Sandefjord og Larvik har planlagt byutviklingen ut fra at det skal anlegges nye jernbaneanlegg og nye stasjoner. Både kommunale og statlige myndigheter har i årevis planlagt ut fra dette. Etter disse medlemmers syn må planene for jernbaneutbygging på Vestfoldbanen med tilhørende økt togtilbud videreføres.

Disse medlemmer mener det må avsettes tilstrekkelige midler til planlegging av ny jernbanetrasé Stokke–Larvik, inkludert ny strekning og ny stasjon i Larvik, slik at prosjektet kan konkretiseres, båndleggingen reduseres og rammevilkårene for videre byutvikling avklares.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet er opptatt av å fullføre InterCity-utbyggingen i tråd med Nasjonal transportplan 2018–2029. Derfor legges det i denne planen opp til full bygging av dobbeltspor gjennom Vestfold som ferdigstilles i 2032. Dette vil bety at man kan realisere hele hensikten med InterCity, der reisetid og rutetid er avgjørende. Den viktigste parsellen Stokke–Torp–Sandefjord prioriteres overført til Bane NOR-prosjekt og skal gjennomføres i første periode, da denne strekningen vil løse mye av utfordringene knyttet til rutetid. Når ytre InterCity med de gjenværende strekningene Tønsberg–Stokke og Sandefjord–Larvik er utbygd, vil det sikre to tog i timen fra Skien til Oslo også innenfor rushtid. Disse medlemmer ønsker at Nye Veier skal få ansvaret for de andre strekningene på ytre IC Vestfoldbanen og bruke sin erfaring fra veisektoren til å se på løsninger som kan bringe kostandene ned på InterCity-utbyggingen.

Disse medlemmer viser til innspill fra Larvik kommune, der utfordringene er svært store knyttet til båndlagte arealer i påvente av videre utbygging av InterCity. Disse medlemmer mener planleggingsmidler må prioriteres for å skape forutsigbarhet for alle samfunnsaktører i Larvik. Derfor mener disse medlemmer at dette arbeidet må prioriteres tidlig i første periode.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti etterlyser en omtale av sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen (Genistreken), som var prioritert i inneværende NTP. Prosjektet vil kunne bidra til å binde sammen deler av de mest befolkningsrike områdene i landet, og målsettingen om sammenkobling bør videreføres og planmidler settes av slik at utbygging kan startes i første del av planperioden. Disse medlemmer viser til uttalelse fra Jernbaneforum Sør, der det omtales at reisetiden ved dette grepet kan kortes med én time på strekningen Kristiansand–Oslo.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til Senterpartiet sitt opplegg for NTP, der det er satt av 50 mill. kroner til planlegging av prosjektet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Senterpartiet fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fortsette planleggingen av sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen (Genistreken) med tanke på byggestart midtveis i planperioden.»

Kopstad godsterminal

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet og Sosialistisk Venstreparti, vil fremheve Kopstad Godsterminal, der private aktører ønsker å bidra til utvikling av terminaler og serviceområder for å støtte opp om mer gods og næring på jernbane. Helt konkret er det under opparbeidelse ny service- og godsterminal på Kopstad i Horten kommune på 400 mål. Deler av anlegget planlegges å stå ferdig samtidig med utbygging av dobbeltsporet Nykirke–Barkåker på Vestfoldbanen. Anlegget vil kunne avlaste Alnabru-terminalen og erstatte store deler av virksomheter som er i ferd med å bli avviklet i Drammensområdet som bygges om til byutvikling. Dette anlegget krever statlig finansiering av kapasitetssterke tilknytninger til både veg (E18) og jernbane (Vestfoldbanen). Selve anlegget vil bli finansiert i privat regi.

Flertallet vil understreke at terminalen må kobles til E18 og Vestfoldbanen på en hensiktsmessig måte for at godsterminalen skal kunne benyttes etter tiltenkt hensikt.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet prioriterer dette prosjektet til Godspakka.

Fv. 353 Gassveien

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, er kjent med at fv. 353 Rugtvedt–Surtebogen, «Gassveien» har fått 50 mill. kroner fra Nye Veier og 75 mill. kroner

fra staten i statsbudsjettet for 2021. Flertallet er kjent med at Gassveien er et viktig prosjekt for næringsutvikling og trafikksikkerhet i regionen. Prosjektet vil bidra til å redusere ulykker og sikre god kontakt mellom E18 og industrien. Flertallet vil oppfordre Vestfold og Telemark fylkeskommune til å ta ansvar for fremdrift i arbeidet med å realisere prosjektet og vil i den sammenheng vise til ny tilskuddsordning for viktige næringsveier.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil peke på at Fremskrittspartiet i regjering fikk gjennomslag for at Nye Veier skulle sette av 50 mill. kroner til utbyggingen av Gassveien. Disse medlemmer vil videre peke på at Fremskrittspartiet i forbindelse med statsbudsjettet fikk støtte fra regjeringen for sitt forslag om å bevilge ytterligere 75 mill. kroner til fv. 353 «Gassveien» i Bamble i Telemark. Disse medlemmer vil videre peke på at dette er en svært viktig næringsvei som har stor betydning for næringslivet. Disse medlemmer vil peke på at Fremskrittspartiet foreslår å overføre flere fylkesveier tilbake til staten og riksveinettet. Disse medlemmer viser til at man også setter av penger slik at denne viktige veien kan bygges ut med oppstart i 2022.

Jærbanen

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, viser til hvor vellykket byggingen av dobbeltspor mellom Stavanger og Sandnes i sin tid var. Flertallet mener det er viktig at planlegging av forlengelse av dobbeltsporet på Jærbanen forsetter, i første omgang til Nærbø og med en senere forlengelse til Egersund. Jærbanen har opplevd stor passasjervekst og binder sammen hele regionen fra Stavanger i nord til Egersund i sør. Etter flertallets syn er det behov for økt frekvens og økt kapasitet.

Komiteen viser til at kapasiteten på Jærbanen nå bygges ut slik at Ganddal sør for Sandnes også får tog hvert kvarter, og at dette må sees som et steg i utviklingen av togtilbudet videre sørover.

Ålgårdbanen

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at det er en diskusjon om Ålgårdbanens status. Disse medlemmer mener det ikke er riktig å ta banen ut av det nasjonale jernbanenettet.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti er forundret over at Ålgårdbanen overhodes ikke er nevnt i forslaget til NTP. Oppgradering og istandsetting av denne banen ville vært et svært godt tilbud til den økende befolkningen i området.

Dette medlem vil peke på at bussturen Ålgård–Sandnes tar en snau halvtime. Et lokaltog på strekningen Ålgård–Sandnes vil være dobbelt så raskt som busen.

Ålgård og Figgjo med over 10 000 innbyggere til sammen er sterkt sentrert rundt jernbanen. De fleste vil bo i gangavstand fra en stasjon. Gjesdal kommune har i snitt Norges yngste befolkning og stor prosentvis årlig vekst. 60–70 pst. av innbyggerne pendler i retning Sandnes og Stavanger for å gå på skole eller jobb. Kongeparken er Rogalands største kommersielle turistattraksjon, ligger like ved banen og har flere hundre tusen besøkende i året. Ledelsen i parken har mange ganger stått fortvilt fram i mediene pga. et for dårlig kollektivtilbud til Ålgård.

Dette medlem vil peke på at arbeidet med Ålgårdbanen kan starte nå uten at det påvirker trafikk på Jærbanen eller veinettet.

Dette medlem mener at Ålgårdbanens opprusting skulle vært sett i sammenheng med E39-utbyggingen på strekningen Ålgård–Hove. Denne veien burde vært nedskalert til en to- og trefelts vei som en del av den totale løsningen.

Videre viser dette medlem til prosjektet vendespor på Ganddal slik at kvartersavganger nordover til Stavanger kan strekkes dit. Dette har vært planlagt i lengre tid og bør legges i første del av første planperiode.

På denne bakgrunn fremmer dette medlem følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen oppruste Ålgårdbanen for persontrafikk med tanke på gjenåpning og sørge for oppstartsbevilgning til utbygging seinest i statsbudsjettet for 2024.»

Sørlandsbanen–Drangsdalen

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til at Drangsdalen er en stor flaskehals på Sørlandsbanen. Strekningen er utrygg, og togene må ned i en hastighet på mellom 20 og 40 km/t. Denne strekningen er det derfor viktig å få utbedret. Det skal nå reguleres ny trasé for E39 i området, og flertallet mener det bør vurderes om det i tilknytning til dette arbeidet også bør fastsettes ny trasé for jernbanen.

E39 Kristiansand–Sandnes

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre viser til at dagens E39 mellom Kristiansand og Sandnes har en svært dårlig standard og må betegnes som en av landets sterkest belastede ulykkesstrekninger gjennom de siste ti-årene. Strekningen har en lengde på ca. 200 km og er tillagt Nye Veiers portefølje. Disse medlemmer vil understreke den store og svært posi-

tive betydningen utbyggingen av strekningen vil få for å redusere ulykkestallene og knytte sammen Agder og Rogaland som felles bo- og arbeidsmarked. Strekningen Kristiansand–Lyngdal er allerede delvis påbegynt, og det er inngått en avtale om en utbyggingskostnad på 23,4 mrd. kroner for strekningen. Fra Lyngdal Vest til Ålgård er trasévalget gjort.

E39 Hove–Osli–Ålgård

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet og Senterpartiet, viser til at strekningen E39 Hove–Osli–Ålgård, som er en del av byvekstavtalen for Nord-Jæren, ligger inne med oppstartsmidler til strekningen Hove–Osli, og at Stortinget har gått inn for at lokale myndigheter kan forskuttere utbyggingen av denne strekningen. Flertallet mener det er behov for å bygge ut hele strekningen Hove–Osli–Ålgård, og er åpen for ulike modeller for å få det på plass. Flertallet ber regjeringen finne løsninger sammen med lokale myndigheter.

E39 Lyngdal vest–Ålgård

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Venstre, viser til at i Samferdselsdepartementets anbefaling til kommunedelplan for ny E39 på strekningen Lyngdal vest–Ålgård ble tilkomsten til det største bo- og arbeidsmarkedet i Eigersundsområdet vektlagt sterkt. Avlastningen av trafikk på fylkesveg 444 ble også vektlagt, med anbefaling om gode kryssplasseringer og gode tilførselsveier.

Flertallet viser videre til at regjeringen 17. mars 2021 offentliggjorde at de i statlig plan har fastsatt R1-alternativet som trasé for ny E39, et alternativ som øker avstanden mellom Egersund og ny E39 sammenlignet med R2-alternativet, som var anbefalt av Samferdselsdepartementet. Den økte avstanden gjør at behovet for god tilførselsvei har blitt enda viktigere for å sikre god tilkomst til bo- og arbeidsmarkedet i Eigersundsområdet og for å avlaste trafikken på fv. 444. Etter flertallets syn er det viktig å få realisert en slik tilførselsvei, og regjeringen må derfor bidra til å finne løsninger på situasjonen som har oppstått.

Ny tilknytning E39–Lindesnes

Komiteen viser til at Nye Veier skal bygge ut E39 i Agder og inn i Rogaland. Ny E39 gjennom Lindesnes kommune vil være viktig for utvikling av næringslivet i regionen. Den viktigste bedriften i området er GE Healthcare Lindesnes Fabrikker, som sysselsetter hele 500 personer. Det er behov for ny veg som knytter fabrikken og omkringliggende områder til ny E39. Viktige reiselivsdestinasjoner vil også ha stor nytte av en bedre og sikrere vegforbindelse.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, mener staten må finne løsninger sammen med Agder fylkeskommune og Lindesnes kommune for å realisere ny veg.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Senterpartiet og Venstre viser til at dette er en fylkesvei, og at det må søkes løsninger i regi av Agder fylkeskommune og Lindesnes kommune for å realisere ny tilførselsvei. Siden veien er viktig for næringslivet, kan den være aktuell for den foreslåtte tilskuddsordningen for fylkesveier.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti mener at for å gi forutsigbare rammevilkår fremover er det behov for å planlegge og bygge ny fv. 460. Det er et stort prosjekt med kostnader som det ikke er mulig å dekke for kommunen og fylkeskommunen alene.

Disse medlemmer mener det burde etableres et forpliktende samarbeid mellom stat, fylkeskommune og kommune for å se på løsninger. Ikke noe tilsier at fylkeskommunen kan ta de økonomiske løftene som trengs her.

Disse medlemmer vil dessuten vise til at Sosialistisk Venstreparti vil øke det direkte tilskuddet til fylkesveiene med 12 mrd. kroner i planperioden.

Ny veg til Arendal havn Eydehavn

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til industrisatsingen som er under etablering i Agder innenfor trebasert næring og batteriproduksjon. Slike satsinger krever god tilrettelegging av infrastrukturen slik at mest mulig av transporten kan overføres til sjøtransport. Flertallet vil understreke at det er behov for utbedringer av fylkesveg 415 og etablering av ny veg fra E18 og frem til Arendal havn Eydehavn.

Flertallet viser til at deler av prosjektet er ferdig planlagt og kan umiddelbart skape økt sysselsetting i anleggsbransjen. Resten av prosjektet er under planlegging. Flertallet viser til at første del av batterifabrikken skal stå ferdig i 2024.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti mener at regionen har lansert ambisiøse planer for «fremtidens industriveg», hvor deler av strekningen skal tilrettelegges for autonome elektriske kjøretøy. Disse medlemmer vil påpeke at det er viktig at staten går inn i prosjektet sammen med regionale ak-

tører for å få finne løsninger slik at prosjektet kan realiseres.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, er kjent med den store satsingen på batteriproduksjon og treindustri som er under etablering i Agder, og at tilførselsveien fylkesvei 415 til ny E18 er i dårlig forfatning og har behov for utbedringer. Flertallet mener det må søkes løsninger i samarbeid med Agder fylkeskommune og Arendal kommune for å realisere ny tilførselsvei. Siden det også her er snakk om en tilførselsvei til Arendal havn Eydehavn, ber flertallet regjeringen vurdere om det er naturlig at tilknytning til havna bør være riksvei.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet støtter opp om den positive næringsutviklingen i østre del av Agder. Selskapene Morrow Batteries AS i Arendal, Biozin AS og Bergene Holm AS i Åmli er nøkkelbedrifter i den store industrisatsingen i Agder. Etableringen av disse selskapene genererer mye transport, og det er behov for å forbinde ny E18 og Arendal havn med ny vei for å bidra til effektiv, forutsigbar og sikker transport. Disse medlemmer mener det er avgjørende at staten bidrar med tilrettelegging av infrastruktur slik at disse næringsetableringene i regionen kan lykkes. På denne bakgrunn foreslår disse medlemmer at prosjekt ny vei fra E18 til Arendal havn overføres fra fylkeskommunen til staten, med finansiering og gjennomføring i første planperiode.

Tinnosbanen

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til at Tinnosbanen inngår i verdensarven Rjukan–Notodden industriarv, og at anlegget er fredet av Riksantikvaren. Staten ved Bane NOR har ansvar for vedlikehold av banen, og det er tidligere anslått at det trengs 300–500 mill. kroner for at banen kan oppgraderes til kjørbare stand for museums-/turisttog.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at i svar på skriftlig spørsmål nr. 2030 (2019–2020) fra stortingsrepresentant Sverre Myrli svarte samferdselsministeren:

«Samferdselsdepartementet vil ta stilling til fremtidige planer for Tinnosbanen i forbindelse med neste Nasjonal transportplan.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti registrerer med forundring at Tinnosbanen

ikke er nevnt med ett eneste ord i stortingsmeldingen fra regjeringen. Det er disse medlemmers syn at staten har ansvar for å ta vare på Tinnosbanen ved at den settes i stand igjen for museums-/turisttog, slik at Norge kan ivareta sine forpliktelser for verdensarven Rjukan–Notodden industriarv.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre erkjenner at selv i en tid med historisk høysatsing på jernbane i Norge, er det verken mulig eller realistisk å prioritere utvikling av alle jernbanestrekninger. Disse medlemmer tar til orientering at regjeringen ikke har funnet rom for å prioritere oppgradering av Tinnosbanen til kjørbare stand for museums-/turisttog i forslaget til NTP. Disse medlemmer viser til at Samferdselsdepartementet har lagt til grunn at Bane NOR dekker opprettholdelse av dagens tilstand på Tinnosbanen, som vil si vedlikehold av nåværende infrastruktur, innenfor det årlige vedlikeholdsbudsjettet. I forhold til prosjektene som er blitt prioritert i NTP 2022–2033, har en oppgradering av Tinnosbanen en høy kostnad og en begrenset samfunnsøkonomisk nytte.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener det må prioriteres å gjøre nødvendige oppgraderinger på Tinnosbanen, og det må tas ansvar for denne vesentlige delen av UNESCOs verdensarv som museumsbane. Disse medlemmer mener det må prioriteres midler til dette arbeidet i løpet av planens første seksårsperiode.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Senterpartiet gjør oppmerksom på at Norge som nasjon sluttet seg til konvensjonen om vern av verdens kultur- og naturarv. Dette innebærer at drift og vedlikehold av Tinnosbanen er en internasjonal forpliktelse for Norge. Flere plasser i landet har museums-/turisttog vist seg å være en suksess og en viktig attraksjon for reiselivsbransjen.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet vil oppgradere Tinnosbanen til kjørbare stand for museumstog, turist- eller godstog for 0,3 mrd. kroner i andre periode.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti vil minne om at sidebanen Tinnosbanen står på UNESCOs verdensarvliste, er en av fire hovedpilarer i Verdensarven Rjukan/Notodden og er et bærende element i transportåren. Det er klare forpliktelser for staten til å følge opp med både aktiv forvaltning og midler til å opprettholde standarden ifølge Riksantikvaren 20. oktober 2019. Tinnosbanen ble fredet 22. desember 2011 og har ikke vært vedlikeholdt siden 1999.

Den statlig eide Tinnosbanen utgjør en vesentlig del av det samlede verdensarvobjektet. For å få det samlede verdensarvobjektet opp på et tilfredsstillende nivå, må staten foreta de nødvendige oppgraderinger av Tinnosbanen (Jernbanedirektoratet 31. oktober 2010).

Disse medlemmer vil minne om at Unesco utfører inspeksjoner hvert 5. år etter utnevnelsen. 2021 blir derfor første gang en inspeksjon finner sted. Verdensarvstatusen kan absolutt stå i fare hvis ikke nødvendige vedlikeholdsarbeider blir utført omgående.

Jernbanedirektoratet har anslått at etterslepet på vedlikeholds- og fornyelseskostnader utgjør ca. 280 mill. kroner. Railsupport (17. oktober 2019) og Railconsult (20. februar 2014) har ved sine beregninger begge kommet frem til en driftsklar Tinnosbane for de samme midlene som er unndratt banevedlikeholdet i denne perioden.

Disse medlemmer vil understreke at Tinnosbanen vil skape aktivitet på mange områder. Blant annet har Norsk jernbanemuseum antydnet at de vil plassere materiell og teknisk ekspertise i tilknytning til banen (7–8 arbeidsplasser). Norsk jernbaneskole vil bruke banen til øvelseskjøring og vil samtidig ha behov for 600 til 800 overnatningsdøgn. I tillegg forventes det en raskt økende turisttrafikk generert av hovedpulsåren i Verdensarven Rjukan/Notodden. Her er det snakk om helårstrafikk.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge til grunn at staten har ansvar for vedlikehold og opprusting av Tinnosbanen, slik at banen kan settes i stand igjen og Norge kan ivareta sine forpliktelser for verdensarven i Rjukan–Notodden industriarv.»

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen ta ansvar for at Tinnosbanen får den helt nødvendige opprusting og at en første delbevilgning får plass på forslaget til statsbudsjett for 2022.»

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre viser til at Bane NOR har valgt å prioritere vedlikeholdsmidler til verdensarvstrekningen fra 2020, i forbindelse med en fullstendig gjennomgang i 2019 av kulturminner som er i Bane NORs eie. Bane NOR har brukt om lag 7 mill. kroner på sikkerhetstiltak langs banen i 2020 og har avsatt 5 mill. kroner til ytterligere vedlikeholdstiltak i 2021. Bane NOR tar således sitt ansvar for å ivareta Tinnosbanen.

Grenlandsbanen

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil peke på at sammenkoblingen av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen vil kunne gi mange nye muligheter. Disse medlemmer vil fremheve at regjeringen har foreslått at Ringeriksbanen skal bygges ut av Nye Veier. Disse medlemmer vil at Nye Veier også skal bygge ut Grenlandsbanen, og at det settes av midler til planlegging tidlig i perioden.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet mener det er viktig å utvikle Sørlandsbanen på lik linje med andre baner i forhold til god regularitet, flere avganger og mulig lengre togsett. Disse medlemmer vil avsette 50 mill. kroner i andre periode til planlegging for å vurdere en sammenkobling mellom Vestfoldbanen og Sørlandsbanen (Grenlandsbanen).

Tømmerterminal på Nordagutu

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, peker på viktigheten for å tilrettelegge for effektiv togtransport av tømmer. Ny tømmerterminal på Nordagutu i Telemark vil kunne doble tømmervolmet til og fra dette området til 150 000 kubikkmeter, og flertallet ber om at arbeidet med dette prosjektet blir fulgt opp.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til forslag om å opprettholde og styrke godspakken.

E18 i Agder

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti vil peke på sine merknader og forslag i forbindelse med behandlingen av Prop. 70 S (2020–2021) om bygging og finansiering av E18 Dørdal–Tvestrand, der dette medlem foreslo å bruke det lange, gode midtstykket på veien som den var, men utbedre begge endestykkene til to- og trefelts løsning med midtrekkverk, i stedet for ny, firefelts motorvei på hele strekningen.

Denne utbyggingen vil gå inn i skolebøkene som en av de mest unødvendige, miljødeleggende og ressursløsende prosjektene i nyere tid.

Dette medlem vil peke på et eksempel på prosjekter offentlige midler heller burde gått til i Agder. Langs fv. 42 ved Sirdalsvannet er det en lengre tunnel som må oppgraderes for ca. 100 mill. kroner for å innfri kravene i tunneldirektivet. I samme området er det strekninger som er svært rasutsatt. Investeringene må samordnes, og det bør bygges en lengre tunnel som sikrer rasstrekningen og som samtidig ivaretar tunneldirektivet. Det trengs 500 mill. kroner til ny tunnel.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener det er sløsing med skattebetalernes penger å bygge to- og trefelts veier med og uten midtrabatt, på de viktigste og mest høytrafikkerte motorveiene i Norge. Erfaringer fra tidligere prosjekter ledet av rød-grønne regjeringspartier viser at slike veier blir raskt utdatert. Disse medlemmer viser blant annet til E18 Temse–Rannekleiv som åpnet i 2000 og var underdimensjonert allerede ved åpningsdagen.

Disse medlemmer mener at noen rassikringsprosjekter er for store å løfte for fylkeskommuner alene, og derfor vil disse medlemmer signalisere at staten skal være med i et spleiselag for rassikring på fv. 42 i Sirdal kommune i Agder ved at det bygges en tunnel i Valevika, gjennom Haughomfjellet. Disse medlemmer legger til grunn at dette prosjektet prioriteres.

E18

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil peke på at Nye Veier har bidratt til at flere prosjekter på E18 mellom Oslo og Kristiansand nå er realisert, og at selskapet er i full gang med å realisere flere viktige prosjekter, og vil peke på at det nå er vedtatt utbygging fra Dørdal i Bamble til Tvedestrand. I tillegg er disse medlemmer opptatt av at E18 mellom Porsgrunn nå blir realisert, noe som vil sørge for at når disse to strekningene er ferdige, vil det være 4-felts vei hele veien fra Oslo og til Arendal.

Disse medlemmer vil gi prosjektet E18 Gartnerløkka til Nye Veier, slik at de kan inkludere det i en helhetlig planlegging av samferdselsprosjektene i Kristiansand og utbyggingen av ringveien som de allerede har ansvaret for. Disse medlemmer foreslår at prosjektet Gartnerløkka nedskaleres. Disse medlemmer viser til Representantforslag 109 S (2020–2021) og forslaget fremmet i behandlingen av den saken.

E18 Vestkorridoren

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at E18 Vestkorridoren er en av Norges viktigste og mest trafikkerte veier. All trafikk vest og sydover fra Oslo går på E18 Vestkorridoren, og det er en blanding av mye lokaltrafikk samt gjennomgangstrafikk. Kapasiteten på veien er sprengt med en års døgntrafikk som tilsier at veien skulle vært utbedret for flere ti-år siden. I tillegg til lange køer og saktegående trafikk båndlegger veier store arealer som kunne vært frigjort til boligbygging og næringsutvikling. Dagens E18 er også et betydelig støyproblem for lokalbefolkningen.

Derfor er disse medlemmer opptatt av å få gjennomført en helhetlig utbygging av hele den litt over 17 km lange strekningen på E18 Vestkorridoren fra Lysaker til Drengsrud. Dessverre registrerer disse medlemmer at regjeringen sitt forslag til NTP ikke legger opp til en slik helhetlig utbygging, men bare utbygging

av en liten bit av Vestkorridoren fra Lysaker til Ramstadsletta på ca. 4 km.

Disse medlemmer er ikke tilfreds med at regjeringen ikke ønsker å bygge mer enn 4 km av E18 Vestkorridoren i hele tolvårsperioden. Derfor velger disse medlemmer å gi hele E18 Vestkorridoren til Statens Vegvesen Prosjekt, slik at Statens vegvesen kan planlegge og bygge ut hele Vestkorridoren sammenhengende og helt og ikke stykkevis og delt over flere tiår. Statens Vegvesen Prosjekt vil få samme rammevilkår som Nye Veier med en fast årlig forutsigbar ramme. Det åpner for helhetlig planlegging og utbygging og vil kunne spare både tid og penger ved at prosjektet gjennomføres både raskere og billigere. Med høy samfunnsøkonomisk nytte vil E18 Vestkorridoren bli prioritert, og utbygger, bilistene og befolkningen langs E18 slipper å forholde seg til politisk krancling og årlige prioriteringer over statsbudsjettet.

Disse medlemmer mener det er viktig å bygge sammen bo- og arbeidsmarkeder rundt viktige transportkorridorer. Disse medlemmer viser til initiativ for å etablere ny korridor for deler av rv. 426 fra Egersund til ny E39 som en del av utbyggingen av ny E39.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen prioritere utbygging av rv. 41/rv. 451 Timenes–Kjevik (Kjevikveien).»

«Stortinget ber regjeringen prioritere utbygging av fv. 460 Spangreidveien, Lindesnes til E39.»

«Stortinget ber regjeringen tilføre ressurser til flytårntjenester ved Gullknapp flyplass Arendal.»

«Stortinget ber regjeringen ta initiativ til videre utvikling av Notodden flyplass i et samarbeid med fylkeskommunen.»

«Stortinget ber regjeringen tildele rv. 19 Moss til porteføljen til Nye Veier.»

«Stortinget ber regjeringen tildele prosjekt E18 til Larvik Havn til porteføljen til Nye Veier.»

«Stortinget ber regjeringen tildele fv. 410 Arendal Havn til E18 til porteføljen til Nye Veier.»

«Stortinget ber regjeringen tildele E18 Gartnerløkka–Kolsdalen til porteføljen til Nye Veier samt sørge for at prosjektet nedskaleres.»

«Stortinget ber regjeringen tildele E39 Ålgård–Hove til porteføljen til Nye Veier.»

«Stortinget ber regjeringen tildele jernbaneprosjektet Vestfoldbanen Yttre IC til porteføljen til Nye Veier.»

«Stortinget ber regjeringen tildele planleggingsoppdrag for Grenlandsbanen, planlegging innenfor til porteføljen til Nye Veier.»

«Stortinget ber regjeringen tildele Vestfoldbanen parsellen Stokke–Torp–Sandefjord, Ytre IC til porteføljen til Bane NOR-prosjekt.»

«Stortinget ber regjeringen tildele E18 Vestkorridoren til porteføljen til Statens vegvesen Prosjekt.»

«Stortinget ber regjeringen tildele E134 Øst, blant annet Damåsen–Saggrenda, Dagslett–E18, Elgsjø–Saggrenda, Seljestad–Vågsli, til porteføljen til Statens vegvesen Prosjekt.»

13.6 Stavanger–Bergen–Ålesund–Trondheim (korridor 4)

Komiteen viser til at korridoren binder sammen viktige byer langs vestlandskysten og er viktig for utenrikshandelen med betydelig eksport- og importvolumer. I tillegg til å binde sammen de store kystbyene har veinettet i korridoren både en regional og lokal funksjon for mange kommuner og lokalsamfunn. Olje- og gassnæringen, maritime næringer og annen industri er viktig i korridoren, i tillegg til fiskerivirksomhet og havbruk.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener veier, fly, jernbane og kollektivtilbudet er avgjørende viktig for å holde hjulene i gang og sikre at vi kan bo, leve og drive næringsvirksomhet i hele landet. Det er avgjørende for næringslivet i nord, sør, vest og øst at vi har et sammenhengende nettverk av veier med høy standard. Disse medlemmer mener at 4-felts motorveier og nye brede 2-felts veier bidrar til å redusere antall ulykker og redusere reisetid. Det å knytte regioner sammen i et nettverk av trygge, gode og sikre veier mener disse medlemmer trykker hverdagen til folk flest og styrker konkurranseevnen for norsk næringsliv slik at de raskere kan få sine varer ut på markedet nasjonalt og internasjonalt.

Disse medlemmer mener det er viktig å ha gode veier og annen infrastruktur som sørger for at mennesker og varer kommer seg raskt, effektivt og trygt dit de skal. I mange år var det nesten stillstand i veg- og jernbaneutbyggingen i Norge. Disse medlemmer viser til at siden 2013, da Fremskrittspartiet tok over styringen av Samferdselsdepartementet, ble det igangsatt opprustning av veinettet, både nye utbygginger og satsing på veivedlikehold.

Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiets forslag til NTP baserer seg også på å videreføre dette gode arbeidet. Disse medlemmer viser til at det i korridorene legges opp til at mange utbygginger skal skje ved at flere prosjekter bygges sammenhengende og

helt som en portefølje. Det bidrar etter disse medlemmers oppfatning til å få ned kostnadene i prosjektene og at samfunnsnyttene øker. På den måten får vi vesentlig mer vei og jernbane for pengene som investeres.

Disse medlemmer viser til prioriterte utbyggingsprosjekter i Fremskrittspartiets forslag til NTP i korridor 4:

Korridor 4				
Prosjekt	Formål	1. periode	2. periode	Total Utbygger
E39 Volda–Furene, Voldatunellen	Vei	453	559	1 012
E39 Lønset–Hjelset (binding)	Vei	816		816
E39 Ørskogfjellet (binding)	Vei	14		14
E39 Klett–Bårdhaug (binding)	Vei	817	262	1 079
E39 Svegatjørn–Rådal (binding)	Vei	611		611
E39 Betna–Vinjeøra–Stormyra (binding)	Vei	1 528		1 528
E39 Myrmel–Lunde (binding)	Vei	404		404
Rv. 555 Sotrasambandet (binding OPS)	Vei	6 964	1 725	8 689
Rv. 13 Hardangerbrua, alt. bruk av ferjetilskudd (binding)	Vei	30	10	40
Rv. 9 Setesdal	Vei	500	245	745
Furneset fergekai	Kyst	13		13
Karmsundet, Trollholmen	Kyst	15		15
Tananger Indre Havn	Kyst	15		15
Stad skipstunnel	Kyst	2 707		2 707
Gjøesund	Kyst	63	42	105
Fosnavåg	Kyst	65	44	109
Røyrasundet–Svædet	Kyst	125		125
E39 Smiene–Harestad				Nye Veier
E39 Ålesund–Molde/Romsdalsaksen/Blindheim–Breivika				Nye Veier
E39 Ringvei Øst				SVV-prosjekt
E39 Rogfast				SVV-prosjekt
E39 Hordfast				SVV-prosjekt
E39 Bokn–Stord				SVV-prosjekt
Rv13 Vikafjellet				SVV-prosjekt
Total		15 140	2 887	18 027

Rv. 9 Setesdal

Komiteen vil understreke den positive betydningen av at det er avsatt midler til strekningsvise utbedringer av rv. 9 i Setesdal som vil gi sammenhengende gul midtlinje fra Kristiansand til Bykle og bidra til en betydelig økt framkommelighet langs denne viktige transportåren.

Ferjefri E39

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet og Venstre, viser til at arbeidet med en opprustet og Ferjefri E39 har god fremdrift og har resultert i en betydelig satsing på E39. Nye Veier har fått ansvaret for en helhet-

lig utbygging av strekningen mellom Kristiansand og Stavanger. Videre gjennomfører Statens vegvesen flere prosjekter som vil bidra til kortere reisetid, bedre framkommelighet og økt trafiksikkerhet på strekningen fra Stavanger til Trondheim. Flertallet er fornøyd med at fjordkryssingsprosjektet Rogfast allerede er vedtatt igangsatt, og at Hordfast og Møreaksen vil bli oppstartet i første seksårsperiode. Disse prosjektene vil bidra til å redusere reisetiden betydelig mellom Stavanger og Bergen og mellom Ålesund og Molde. Flertallet viser til at disse prosjektene vil knytte regionene bedre sammen og legge til rette for utvidede bo- og arbeidsmarkeder, og at dette er viktig for å legge til rette for ytterligere vekst og verdiskaping i svært industristerke regioner.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Venstre viser til at det pågår et planarbeid knyttet til kryssing av Sognefjorden, Nordfjord, Sulafjorden og Halsafjorden. Av fjordkryssingsprosjektene er det særlig kryssing av Sulafjorden (Hafast) som vil bidra til å utvide bo- og arbeidsmarkedet i et område med en stor verdiskaping og en sterk eksportindustri. Dette prosjektet har en svært høy beregnet nytte. Ferjefri kryssing av Nordfjord og Halsafjorden vil kunne bidra til betydelig kortere reisetid på E39. Dette flertallet legger til grunn at nødvendige planprosesser for å avklare konsept og teknologiske løsninger for fjordkryssingsprosjektene blir fullført, og at videre fremdrift avklares i arbeidet med neste Nasjonal transportplan. Dette flertallet viser til at ferjefri kryssing av Sognefjorden er svært krevende og at det primært legges til grunn en videreutvikling av ferjetilbudet på denne strekningen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil peke på at det er viktig å sikre at det settes av planleggingsmidler til de to krysningene Hafast og Halsafjorden på Ferjefri E39. Disse medlemmer vil peke på at Hafast lå inne i forrige periode og det er gjort mye arbeid og derfor er det viktig at dette arbeidet fortsetter og at det raskt må komme på plass planleggingsmidler, slik at arbeidet med disse prosjektene kan fortsette.

Disse medlemmer har merket seg at regjeringen i sitt forslag til Nasjonal transportplan i svært liten grad har satt av midler til arbeidet med prosjektet Hareid fastlandssamband (HAFAST). Disse medlemmer vil bemerke at prosjektet var omtalt i forrige rulle- ring av NTP.

Disse medlemmer viser til at Veibustkrysset som ligger på strekningen E39 Blindheim–Breivika, er et svært ulykkesbelastet kryss som skaper store problemer for næringslivet. Disse medlemmer mener det derfor må deretter settes av planleggingsmidler tidlig i første periode av planen slik at man raskt kan få bygget ut et nytt kryss.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti vil vise til partiets klare motstand mot alle de store fjordkryssingsprosjektene i Ferjefri E39. Alternativet burde vært hyppige nullutslippsferger i stedet.

Dette medlem vil vise til Dokument 8:42 S (2019–2020) der Sosialistisk Venstreparti la fram forslag om å stanse all videre planlegging og utbygging av de aktuelle fjordkryssingene med tunnel eller broløsninger.

Rogfast er en del av dette gigantiske motorveiprojektet. De svimlende summene som brukes til dette, burde vært brukt på veien mellom fergene og på utbedring og rassikring av de smale fjordveiene innover på

Vestlandet, som for eksempel E134 Bakka–Solheim, lange strekninger av rv.13, som Melkeråna–Årdal rassikring, tunnel, Kinsarvik–Bu osv.

Dette medlem mener at spesielt rv. 13 er så utrygg og så rasutsatt at utbedring og rassikring må prioriteres her. Ullensvang reiseliv har fått utarbeida en trafikkanalyse for rv. 13. Den slår fast følgende:

«Rv. 13 har høgast ulukkesrisiko av alle riksvegrutene i landet og har mange delstrekningar med stor skredfare.

- Kaoset på Rv. 13 sommarstid rammar næringsliv, samfunnsberedskap og trafikktryggleik og forholda kjem til å bli vesentleg verre dei neste åra dersom ingen tiltak vert gjort.
- Samla utbetringsbehov på Rv.13 mellom Skare og Hardangerbrua er rekna til omlag 7 mrd.kr.
- Rv. 13 er prioritert i NTP med ei mogleg ramme på opp mot 3 mrd. Nye veier AS vil stå for utbygginga og prioritering av delprosjekt.
- Strekninga Kinsarvik-Bu bør prioriterast når det gjeld tiltak for betre framkomst og trafikktryggleik.»

Dette medlem vil vise til at Sosialistisk Venstreparti setter av 12 mrd. kroner mer til rassikring i sitt alternative opplegg for planperioden enn det regjeringa gjør.

E39 Smiene–Harestad

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til at staten gjennom byvekstavtalen for Nord-Jæren har forpliktet seg til å realisere dette viktige prosjektet som binder sammen firefelts E39 fra Eiganestunnelen til krysset der tunellene fra Rogfast kommer opp i Randaberg kommune. Det er alt nå store kødannelser i området ettersom det er en tofelts veg med vekslende fartsgrenser og veikryss. Vegen har en ÅDT (årsdøgntrafikk) varierende fra 9 000 til 20 000 på tofelts veg mellom to firefelts motorvegstrekninger. Disse medlemmer mener det er viktig å få bygget ut vegen, og vil be regjeringen finne løsninger sammen med lokale myndigheter slik at prosjektet kan realiseres.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener dette prosjektet primært bør overføres til Nye Veier AS, men om prosjektet kan få en raskere ferdigstilling ved en felles gjennomføring med Rogfast, bør dette vurderes.

KVU Haugesund

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at KVU (konseptvalgutredning) for Haugesundsområdet fra 2015 beskriver strategi for framtidig transport og transportinfrastruktur i Haugesund og deler av omegnskommunene Tysvær, Karmøy

og Sveio. Utredningen ble utarbeidet av Statens vegvesen på oppdrag fra Samferdselsdepartementet.

Disse medlemmer viser videre til at det ifølge KVVU-en er områder som har svært dårlig trafikkflyt. Dette gjelder blant annet Karmsund bro på E134, som er fastlandsforbindelsen for Karmøy. Broen har en ÅDT (årsdøgnetrafikk) på om lag 20 000, og på grunn av at det er smale fortau, skapes det køer hver gang det er en syklist i vegbanen. I 2014/2015 ble det vurdert alternative broplasseringer, men etter det har lite eller intet skjedd.

Disse medlemmer mener at tiden nå er inne for å gjenoppta dette arbeidet, og at det må sees på løsninger for ny bro. I tillegg bør det vurderes å sette i gang arbeid med KVVU på strekningen Aksdal–Helganes, som er vegen mellom krysset E39/E134 og flyplassen på Helganes.

E39 Hjelset–Bjerkeset

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, merker seg at Møre og Romsdal fylke ønsker å omprioritere midler fra utbedringsstrekningene E39 Hjelset–Bjerkeset og heller bygge ut strekningen E39 Astad–Bjerkeset. Det foreligger planer om å legge veien utenom Batnfjorden sentrum og dermed unngå en lengre strekning med fartsgrenser på 40 km/t og 60 km/t. Flertallet viser til at dette vil bidra til økt fremkommelighet, bedre trafiksikkerhet og en mer enhetlig veistandard på E39. Det vil også bidra til å redusere reisetiden på strekningen, noe som også vil være positivt for tilgangen til det nye fellessykehuset på Hjelset. Flertallet er positive til ønsket om å omprioritere midlene slik Møre og Romsdal fylke ønsker, og vil be regjeringen vurdere dette i det videre arbeidet med E39. Om nødvendig må det også omfatte utbedringsstrekningen E39 Bergsøya–Øygarden.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til strekningen E39 Hjelset–Bjerkeset som er prioritert i første periode med begrunnelse i at det skal bygges felles akuttstykkehus for Nordmøre og Romsdal. Disse medlemmer merker seg imidlertid at strekningen Astad–Bjerkeset, som i dag går gjennom Batnfjord sentrum med 40-sone, skarpe svinger og fotgjengerfelt i brostein som vil redusere fremkommeligheten til nytt sykehus for innbyggerne på Nordmøre, ikke er hensyntatt. Disse medlemmer vil derfor peke på behovet for at E39 bygges om slik at den kan gå utenom Batnfjord sentrum og dermed få sammenhengende 80/90-sone fra Rensvik i Kristiansund til nytt sykehus på Hjelset. Disse medlemmer viser til innspill fra Møre og Romsdal fylkeskommune og Nordmøre IPR som peker på at man kan omprioritere foreslåtte utbedringsmidler ved E39 Bergsøya–Øygarden. Disse

medlemmer støtter en slik omprioritering forutsatt at det er et lokalpolitisk ønske.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til Senterpartiets opplegg for NTP, der det foreslås 500 mill. kroner til E39 Astad–Bjerkeset i første periode.

E39 Heiane–Ådland

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Fremskrittspartiet merker seg at prosjektet E39 Ådland–Svegatjørn (Hordfast) er prioritert i første planperiode, og at det videre vil bli utredninger av strekningen fra Heiane mot påkobling til Rogfast. Dette vil bidra til større mobilitet mellom Bergen og Stavanger. Dette vil gi et større press på de deler av vegen som ennå ikke er prioritert. Spesielt vil disse medlemmer henlede oppmerksomheten på strekningen Heiane–Ådland som ligger mellom de nevnte utbyggingsprosjektene.

Etter disse medlemmers syn vil det være avgjørende at denne strekningen også blir ivarettatt i arbeidet med utbygging av ferjefri forbindelse mellom Stavanger og Bergen. Dette er en strekning som i dag har lav fartsgrense, der lokaltrafikk og gjennomgangstrafikk er blandet, og dessuten er vegen ulykkesutsatt. Disse medlemmer ber om at denne strekningen finner sin løsning gjennom det videre arbeid med fergefri E39 mellom Stavanger og Bergen.

E39 Ådland–Svegatjørn (Hordfast)

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet er opptatt av å bygge hele veien så fort som mulig, der man bygger både bro over Langenuen og Bjørnafjorden parallelt.

Disse medlemmer viser til at prosjektet Hordfast gjør det mulig for både Austevoll og Kvinnherad kommune å knytte seg landfast til E39. Gjennom denne forbedrede fergeavløsningsordningen er det mulig å bygge disse fastlandsforbindelsene i fylkeskommunalregi med mesteparten av finansieringen gjennom fergeavløsningsmidler. Disse medlemmer ber regjeringen i planfasen sørge for at avkjørsler til fremtidige fastlandsforbindelse-prosjekter reguleres inn.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til at prosjektet Ådland–Svegatjørn på E39 har en svært høy kostnadsramme og er svært omfattende. Disse medlemmer mener det må jobbes videre med prosjektet, og det må finnes løsninger som reduserer kostnaden på prosjektet. Disse medlemmer vil prioritere oppstart av kryssing av Langenuen i sør mellom Jektevik og Hodnanes.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser

til at trasévalg for E39 mellom Ådland og Svevatjørn (Hordfast) ble fastsatt i 2014 etter midttrasé over Rekstern. Flertallet viser til at det er lokalpolitiske initiativ fra rød-grønne lokalpolitikere som ønsker omkamp på trasé.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser blant annet til rapport fra Transportøkonomisk institutt 2013, som viser at samfunnsnyttene for Hordfast er større uten bompenger. Bompengene er en barriere som ikke fullt ut skaper et felles arbeids- og bemarket mellom Stavanger og Bergen før veien blir gratis.

Rv. 13 i Ullensvang

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti registrerer at regjeringen vil overføre rv. 13 på strekningen Skare–Sogndal fra Statens vegvesen til Nye Veier. Disse medlemmer mener det må være en klar forutsetning at de skredsikringsprosjektene som Statens vegvesen hittil har arbeidet med og som har ligget an til oppstart, ikke forsinkes som en følge av overføringen til Nye Veier. Dersom ikke regjeringen vil øke den økonomiske rammen til Nye Veier, frykter disse medlemmer at overføringen vil medføre utsettelse av viktige skredsikringsprosjekter.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til Arbeiderpartiets NTP-opplegg der det settes av mer penger til videre planlegging og oppstart av viktige vegprosjekter i første planperiode (2022–2027) med fullføring i andre planperiode (2028–2033), og at rv. 13 i Ullensvang er ett av disse prosjektene.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil understreke at de planmidlene Fremskrittspartiet fikk gjennomslag for i budsjettet for 2021 mellom Bu og Kinsarvik, skal brukes for å planlegge en helhetlig løsning for denne flaskehalsen. Disse medlemmer mener at i tillegg til rassikring er det å fjerne flaskehalsen som lammer trafikken, viktig. Disse medlemmer tilfører Nye Veier penger slik at også å sikre enn vintersikker vei over Vikafjellet kan inngå som en del av rv. 13. Denne veistrekningen er blant Norges mest stenge veier.

Rv. 13 Vikafjellet

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre viser til at strekningen rv. 13 Skare–Sogndal overføres til Nye Veier AS, og at utbygging av Vikafjell-tunnelen ikke ligger inne i kostnadsrammene som er lagt til grunn i denne NTP-rulleringen. Disse medlemmer mener det er naturlig at Nye Veier vurderer de planlagte løsningene, og at dette prosjektet blir vurdert ved neste rullering av porteføljen til Nye Veier. Disse medlemmer er av den oppfatning at man i

mellomtiden bør se på andre løsninger for å sikre bedre vinterregularitet på strekningen. Mange døgn med stengt vei og kolonnekjøring fører i dag til store utfordringer for næringslivet og innbyggerne i regionen. Disse medlemmer viser til at man begynner å få god erfaring med autonome brøytesystemer, men hittil mest på lukkede områder, som for eksempel flyplasser. Med autonome brøytebiler på Vikafjellet ville man kunne brøyte mer eller mindre non stop, noe som kan gi bedre vinterregularitet. Disse medlemmer ber regjeringen vurdere et forsøksprosjekt med autonome brøytesystemer på denne strekningen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti registrerer at til tross for at regjeringen legger opp til å overføre rv. 13 på strekningen Skare–Sogndal til Nye Veier, er det ikke lagt til grunn utbygging av rv. 13 Vikafjellet, selv om Vikafjellet geografisk sett er en del av strekningen Skare–Sogndal. Dette fremkommer av samferdselsministerens svar på budsjettspørsmål nr. 72.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til at det i lang tid har vært jobbet med å få på plass vintersikker veg i tunnel gjennom Vikafjellet, da dagens veg over fjellet har for dårlig standard og ofte må stenges grunnet værforhold. Flertallet anser rv. 13 Vikafjellet for å være en viktig forbindelse internt i det nye Vestland fylke, ved at den knytter Bergen/Voss sammen med Sogn. Det er derfor nødvendig med ny og vintersikker veg.

Flertallet registrerer at Vikafjellet nå havner i en skvis ved at det ikke lenger er Statens vegvesen som har ansvar for utbygging, og at det heller ikke ligger inne i de kostnadsrammene som er lagt til grunn for Nye Veiers tiltak på rv. 13 Skare–Sogndal. Flertallet mener dette er en uakseptabel situasjon.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til Arbeiderpartiets NTP-opplegg der det settes av mer penger til videre planlegging og oppstart av viktige vegprosjekter i første planperiode (2022–2027) med fullføring i andre planperiode (2028–2033), og at rv. 13 Vikafjellet er ett av disse prosjektene.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til at strekningen rv. 13 Skare–Sogndal har mange rasutsatte punkt generelt og mange punkt med høy og middels skredfaktor (faktor 5,1–2,5). Over Vikafjellet er det manglende oppetid med hyppige og uforutsette stengninger vinterstid. Blant de viktigste tiltakene på strekningen er bygging av Vikafjellstunnelen. Realisering av Vikafjellstunnelen er viktig for å sikre bedre oppetid og vinterre-

gularitet. Vikafjellet binder indre deler av Sogn og Fjordane og Hordaland sammen. Veien over Vikafjellet er blant de mest stengte fjellovergange i landet. Flertallet viser til at strekningen Skare–Sogndal er foreslått overført til Nye Veier AS. Flertallet viser videre til statsrådets svar på spørsmål 72 fra komiteen, der skriver statsråden:

«Arbeidet vil starte med å vurdere hva som er utfordringene som skal løses og hva målene for strekningene skal være. Disse vurderingene vil danne grunnlag for de tiltak som vil bli foreslått. En utbygging av rv. 13 Vikafjellstunnelen ligger ikke inne i de kostnadsrammene som er lagt til grunn for Nye Veiers tiltak på strekningen i denne NTP rulleringen.»

Flertallet synes det er merkelig at regjeringen vil overføre rv. 13 Skare–Sogndal til Nye Veier, men at de unnlater å inkludere Vikafjellstunnelen i prosjektet.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti mener dette er et eksempel på at regjeringens oppsplitting av transportsektoren fører til dårligere løsninger, og mer klattvis utbygging i stedet for helhetlig utbygging.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti ønsker at Vikafjellstunnelen skal realiseres, og at Statens vegvesen skal stå for utbyggingen.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til Senterpartiet sitt alternativ for NTP der det foreslås oppstart av bygging av Vikafjellstunnelen med 500 mill. kroner i første periode, og 2,6 mrd. kroner i andre periode.

E39 Vågsbotn–Klauvaneset og Ringveg Øst

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til at E39 Klauvaneset–Vågsbotn er del av prosjektet Ringvei øst, men det er også koblingen mellom E39 og E16. Strekningen er derfor en viktig del av helheten når Hordfast og E16 Arna–Voss skal bygges. For å få ut det fulle potensialet av disse investeringene er dermed E39 Klauvaneset–Vågsbotn avgjørende.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre mener derfor at strekningen må ses i sammenheng med Hordfast og E16 Arna–Voss i etatenes videre arbeid med porteføljestyling. Disse medlemmer mener også man bør se på dimensjoneringen av kryssløsning i Arna.

Disse medlemmer viser til at regjeringspartiene har blitt enige om å sette av 1 mrd. kroner til oppstart av E39 Vågsbotn–Klauvaneset i første seksårsperiode.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti registrerer med stor undring at regjeringen ikke legger opp til å bygge ut E39 på strekningen Vågsbotn–Klauvaneset. Å utsette byggingen av E39 Vågsbotn–Klauvaneset vil være særdeles uheldig for den trafikale situasjonen i Bergen nord og regionen for øvrig. Strekningen har dårlig standard, er sterkt ulykkesbelastet og både kollektivtransport og næringstransport står i de samme køene som privatbilene. Derfor har det i lang tid vært jobbet både fra Bergen kommunes side og fra Hordaland/Vestland fylkeskommunes side for å få bygget ut vegen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til Arbeiderpartiets NTP-opplegg der det settes av mer penger til videre planlegging og oppstart av viktige vegprosjekter i første planperiode (2022–2027) med fullføring i andre planperiode (2028–2033), og at E39 Vågsbotn–Klauvaneset er et av disse prosjektene.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at det er to hovedutfordringer med E39 gjennom Bergen. Den ene er trafikkorken daglig i Åsane mot Nordhordland og det andre er all trafikk som må gjennom Bergen sentrum og Danmarks plass. Ved å bygge Ringvei øst sammenhengende fra Nordhordlandsbroen til Fjøsanger, løser vi begge disse utfordringene. Derfor er både Klauvaneset–Vågsboten, Vågsboten–Arna og Arna–Fjøsanger viktige veiprosjekt som inngår i Ringvei øst. Disse medlemmer viser til at regjeringen uttaler at manglende lokalpolitisk støtte er bakgrunnen for manglende NTP-prioritering. Disse medlemmer viser til at lokalpolitikkerne har tilbaketrukket manglende støtte til prosjektet og at diskusjonen handler om kollektivfelt eller ikke. Disse medlemmer finner det merkelig at en slik diskusjon skal være avgjørende for regjeringen, og støtter ikke at et viktig prosjekt for Nordhordland og Åsane skal skyves ut med den bakgrunn. Derfor legger disse medlemmer inn penger til å bygge ut Ringvei øst.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til at Ringvei øst består av tre delstrekninger, hvorav det kun er nordre tredjedel, Vågsbotn–Klauvaneset, som er prekær, har politisk enighet og er klar for realisering. Disse medlemmer viser til at det pågår et arbeid med felles kommunedelplan for strekningene på E16 fra Arna til Vågsbotn og videre på E39 fra Vågsbotn til Klauvaneset. For strekningen E39 Fjøsanger–Arna er det ikke igangsatt arbeid med kommunedelplan. Disse medlemmer viser til Senterpartiet sitt alternativ for NTP der det foreslås 500 mill. kroner for oppstart av Vågsbotn–Klauvaneset i første periode, og 1 mrd. kroner i andre periode.

E39 BOGSTUNNELEN–SUNNFJORD GRENSE

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til behovet for ny veg på strekningen Bogstunnelelen–Sunnfjord grense (tidligere Gaular grense). Dette er en flaskehals mellom Bergen og Førde, der vegbredde og standard langt fra tilfredsstillende gjeldende krav. Disse medlemmer viser til at prosjektet tidligere har ligget inne i NTP, og mener prosjektet bør planlegges videre slik at det kan realiseres.

E39 Strekningsvise utbedringer Byrkjelo–Sandane

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, viser til planarbeidet med utbedringer på E39 Sandane–Byrkjelo. Det er behov for å gjøre mer enkeltstående tiltak på de delene av riksveinettet som ikke inngår i porteføljen, slike tiltak omtales ofte som programområdetiltak. Flertallet viser til at det kan være aktuelt for Statens vegvesen å vurdere mindre utbedringer på denne strekningen innenfor programområdemidlene.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at E39 Sandane Byrkjelo er en strekning med store behov for utbedringer. I statsbudsjettet for 2021 ble det lagt inn 4 mill. kroner til planlegging av de mest kritiske punktene på den mye omtalte Gullkista. Disse medlemmer viser til at planen er en kort tunnel forbi Gullkista og noen mindre utbedringer. Disse medlemmer vil i denne sammenheng vise til forslag om en investeringsordning for mindre utbedringsprosjekter og mener dette prosjektet bør omfattes av denne ordningen.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til Senterpartiet opplegg for NTP, der det foreslås 500 mill. kroner i første periode og 487 mill. kroner i andre periode til strekningsvise utbedringer på strekningen E39 Byrkjelo–Sandane. Prosjektet omfatter utbedring av de verste flaskehalsene på dagens E39 i Gloppen kommune. De mest aktuelle tiltakene er bygging av tunneler ved Gullkista og Jarbu.

E39 Romsdalsaksen

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ønsker at E39 Ålesund–Molde skal tilføres Nye Veier sin portefølje, og at strekningen Blindheim–Breivika skal inngå som en del av prosjektet for å skape en bedre sammenheng. Disse medlemmer mener at Møreaksen med bruk av undersjøiske tunneler ikke er et aktuelt alternativ. Disse medlemmer vil ha Romsdalsaksen som alternativ for prosjektet.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen prioritere utbygging av Furneset fergekai.»

«Stortinget ber regjeringen prioritere utbygging av prosjekt Karmsundet, Trollholmen.»

«Stortinget ber regjeringen prioritere utbygging av Tananger indre havn.»

«Stortinget ber regjeringen tildele E39 Smiene–Harestad til porteføljen til Nye Veier.»

«Stortinget ber regjeringen tildele E39 Ålesund–Molde/Romsdalsaksen/Blindheim–Breivika til porteføljen til Nye Veier.»

«Stortinget ber regjeringen tildele E39 Ringvei Øst til porteføljen til Statens vegvesen prosjektavdeling.»

«Stortinget ber regjeringen tildele E39 Hordfast til porteføljen til Statens vegvesen prosjektavdeling.»

«Stortinget ber regjeringen tildele E39 Bokn–Stord til porteføljen til Statens vegvesen prosjektavdeling.»

«Stortinget ber regjeringen tildele E39 Rogfast til porteføljen til Statens vegvesen prosjektavdeling.»

«Stortinget ber regjeringen tildele rv. 13 Vikafjellet til porteføljen til Statens vegvesen prosjektavdeling.»

13.7 Oslo–Bergen/Haugesund, med arm via Sogn til Florø (korridor 5)

Komiteen viser til at korridoren er en viktig øst–vest-forbindelse som dekker transporten mellom landets to største byer. Korridoren har fire fjelloverganger. Befolkningstettheten er høy i endepunktene, og mer spredt underveis. Korridoren brukes som dagpendler-rute nær byene, transporten internt i korridoren er lave-re og mye av trafikken genereres av fritidsdestinasjoner særlig helger og ferier. Reiseliv og tradisjonell industri-virksomhet er viktige næringer og svært transportintensive.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, viser til Nasjonal transportplan 2018–2029, der det ble gitt føringer for en langsiktig strategi om utviklingen av vei-forbindelsene mellom Østlandet og Vestlandet. Flertallet legger til grunn at E134 og rv. 7/rv. 52 er definert som hovedveiforbindelser. E134 er hovedveiforbindelse sør for Hardangervidda og har en relativt høy andel tungtransport. Rv. 7 over Hardangervidda er den korteste veien mellom Bergen og Oslo, og har stor be-

tydning for reiselivsnæringen og persontrafikken. Flertallet viser til at det er gjennomført en konseptvalgutredning (KVU) for rv. 7 over Hardangervidda, og vil be regjeringen foreta nødvendig konseptvalg slik at det kan avklares hvilken videre utvikling av veien det skal planlegges for. Flertallet viser til at rv. 52 er den av fjellovergangene med klart flest tunge kjøretøy. E16 over Filefjell er en vei med god vinterregularitet. Flertallet vil understreke at hovedveiforbindelsene tjener forskjellige behov og er viktig for godstransporten mellom Østlandet og Vestlandet, binder sammen viktige bo- og arbeidsmarkeder og har stor betydning for reiselivsnæringen.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet og Venstre, er tilfredse med at en følger opp satsingen på E134 som en av hovedvegforbindelsene mellom Østlandet og Vestlandet. Dette flertallet viser til at strekningen er prioritert med fem prosjekter i første seksårsperiode til en kostnad på 10,8 mrd. kroner.

Dette flertallet er glade for at Saggrenda–Elgsjø er prioritert for utbygging i første seksårsperiode. Prosjektet er en flaskehals særlig for tungtransporten og er sterkt ulykkesbelastet. Dette flertallet vil peke på at den videre strekninga Elgsjø–Gvammen vurderes ved rulleringen av neste Nasjonal transportplan. Det er spesielt viktig å få avklart veistrekningen forbi Notodden mot Gvammen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener veier, fly, jernbane og kollektivtilbudet er avgjørende viktig for å holde hjulene i gang og sikre at

vi kan bo, leve og drive næringsvirksomhet i hele landet. Det er avgjørende for næringslivet i nord, sør, vest og øst at vi har et sammenhengende nettverk av veier med høy standard. Disse medlemmer mener at 4-felts motorveier og nye brede 2-felts veier bidrar til å redusere antall ulykker og redusere reisetid. Det å knytte regioner sammen i et nettverk av trygge, gode og sikre veier mener disse medlemmer trykker hverdagen til folk flest og styrker konkurranseevnen for norsk næringsliv slik at de raskere kan få sine varer ut på markedet nasjonalt og internasjonalt.

Disse medlemmer mener det er viktig å ha gode veier og annen infrastruktur som sørger for at mennesker og varer kommer seg raskt, effektivt og trygt dit de skal. I mange år var det nesten stillstand i veg- og jernbaneutbyggingen i Norge. Disse medlemmer viser til at siden 2013, da Fremskrittspartiet tok over styringen av Samferdselsdepartementet, ble det igangsatt opprustning av veinettet, både nye utbygginger og satsing på veivedlikehold.

Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiets forslag til NTP baserer seg også på å videreføre dette gode arbeidet. Disse medlemmer viser til at det i korridorene legges opp til at mange utbygginger skal skje ved at flere prosjekter bygges sammenhengende og helt som en portefølje. Det bidrar etter disse medlemmers oppfatning til å få ned kostnadene i prosjektene og at samfunnsnyttene øker. På den måten får vi vesentlig mer vei og jernbane for pengene som investeres.

Disse medlemmer viser til prioriterte utbyggingsprosjekter i Fremskrittspartiets forslag til NTP i korridor 5:

Korridor 5				
Prosjekt	Formål	1. periode	2. periode	Total Utbygger
E134 Damåsen–Saggrenda (binding)	Vei	115		115
E16 Hylland–Slæen (skredsikring)	Vei	1 502		1 502
Rv. 36 Skjelsvik–Skyggestein	Vei	1 450	3 844	5 294
Rv. 36 Bø–Seljord (binding)	Vei	84		84
E16 Bjørum–Skaret (binding)	Vei	2 395	1 186	3 581
E16 Kvamskleiva (binding)	Vei	332		332
Rv. 5 Kjøsnesfjorden (binding)	Vei	347		347
Rv. 5 Erdal–Naustdal (skredsikring)	Vei	508	1 599	2 107
Rv. 41 Treungen–Vrådal	Vei	263		263
Rv. 13 Lovraeidet–Rødslane (skredsikring)	Vei	200	696	896
Rv. 52 Gol–Vestlandgrense	Vei	453		453
Rv. 7 Ørgenvika–Svenkerud	Vei	500	300	800
Ulriken tunnel (dobbeltspor Arna–Fløen) (binding)	Bane	774		774
Fra halvtimes til kvarters intervall Arna–Bergen	Bane	259		259
Ny rutemodell Vossebanen	Bane	363	1 342	1 705

Korridor 5				
Prosjekt	Formål	1. periode	2. periode	Total Utbygger
Kombitransport Oslo–Bergen (legges inn i Godspakke)	Bane			
E16 Fagernes sør–Hande	Vei			SVV-prosjekt
E134 Vest med arm til Bergen, herunder Bakk–Solheim, Vågsli–Seljestad,	Vei			Nye Veier
E16 kryss ved Helgelandsmoen (FRE16)	Vei/Bane			Nye Veier
E16 Eggemoen–Nymoene (FRE16)	Vei/Bane			Nye Veier
E16 Høgstet–Hønefoss (FRE16) (Felles prosjekt jernbane)	Vei/Bane			Nye Veier
E16 Arna–Stanghelle (felles prosjekt med jernbane)	Vei/Bane			Nye Veier
Total		9 545	8 967	18 512

E134 Haukeli

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til den store betydningen E134 har som øst–vest-forbindelse og at vegen derfor bør utvikles til en trygg, miljøvennlig og vintersikker veg. Flertallet mener derfor det er viktig å komme i gang med utbyggingen av strekningen E134 Røldal–Seljestad, og at det videre er ønskelig med en sammenhengende utbygging med strekningen Vågsli–Røldal.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til Arbeiderpartiets NTP-opplegg der det settes av mer penger til videre planlegging og oppstart av viktige vegprosjekter i første planperiode (2022–2027) med fullføring i andre planperiode (2028–2033), og at E134 Vågsli–Røldal er et av disse prosjektene.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti mener at øst–vest-forbindelsen, E134, over Haukeli er svært viktig. Imidlertid mener dette medlem at midlene må styres i retning av tunneler og sikker, vinteråpen vei i stedet for firefelts motorvei slik det er planlagt fra Saggrenda til Elgsjø. Ny veg planlegges for en ÅDT på 11 000 i 2046. Statens vegvesen har i egen utredning konkludert med at en to- og trefelts vei utmerket klarer trafikk opp til 15 000 ÅDT. Dette medlem mener dette er feil prioritering av midler og unødvendig nedbygging av naturarealer. Tunneler må være av en slik lengde at også villreintrekket kan foregå etter historiske ruter.

E134 Bakka–Solheim

Komiteen viser til den dårlige standarden E134 har på strekningen Bakka–Solheim i Etne og Vindafjord kommuner. Komiteen er kjent med at kommunedelplan for strekningen er vedtatt og at trasé dermed er av-

klart. Videre er komiteen kjent med at arbeidet med reguleringsplan for strekningen er under oppstart.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre viser til at regjeringspartiene har blitt enige om å sette av 500 mill. kroner til oppstart av E134 Bakka–Solheim i første seksårsperiode.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til Arbeiderpartiets NTP-opplegg der det settes av mer penger til videre planlegging og oppstart av viktige vegprosjekter i første planperiode (2022–2027) med fullføring i andre planperiode (2028–2033), og at E134 Bakka–Solheim er et av disse prosjektene.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil prioritere oppstart av prosjektet i første planperiode i kommende NTP-periode. Kommunedelplan for prosjektet er vedtatt i både Vindafjord kommune og Etne kommune.

Disse medlemmer mener at Bakka–Solheim er et viktig veiprosjekt 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.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til Senterpartiet sitt alternativ for NTP, der det foreslås 500 mill. kroner til oppstart i første periode, og 1544 mill. kroner i andre periode.

For å utvikle E134 til en trygg, miljøvennlig og vintersikker øst–vest-orbindelse mener komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet at det er viktig å legge grunnlaget for en sammenhengende utbygging for hele E134. I den kommende NTP-perioden må det derfor sikres en kontinuerlig framdrift for fjellovergangen på Haukeli slik at byggetrinn 2 fra Liamyra-

ne i Røldal til Vågsli starter opp så snart Røldalstunnelen er ferdigstilt. For å sikre en mer sammenhengende utbygging av E134 og legge grunnlaget for mer konkurranse mellom SVV prosjekt og Nye Veier vil disse medlemmer at selskapene får ansvaret for hver sin del av det som skal bli høyhastighetsnettverket.

Disse medlemmer vil peke på viktigheten av å få bygget ut E134 mellom Saggrenda og Elgsjø og støtter dette. Disse medlemmer vil peke på at det også er viktig å sørge for at Statens vegvesen går i gang og planlegger strekningen videre fra Elgsjø til Gvammen som vil sørge for å ytterligere styrke E134 som den viktige transportkorridoren mellom Øst- og Vestlandet.

Disse medlemmer vil peke på at E134 mellom Seljestad og Vågsli er et svært viktig prosjekt, og tunnelene over Haukeli har vært en del av også tidligere nasjonale transportplaner, og er derfor skuffet over at dette prosjektet ikke ligger inne i regjeringens forslag til Nasjonal transportplan, og vil derfor at dette prosjektet kommer inn igjen i Nasjonal transportplan med oppstart i første 6-årsperioden av Nasjonal transportplan.

Rv. 36 Skjelsvik–Skyggstein

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at rv. 36 Skjelsvik til Skyggstein er et viktig prosjekt, og det binder sammen andre viktige transportkorridorer som E18 og E134. Derfor er det viktig å sørge for å komme raskere i gang med dette prosjektet. Disse medlemmer vil også peke på at det er enkelte strekninger langs veien hvor det er behov for mindre utbedringer for å bedre trafikksikkerheten langs veien. Dette gjelder blant annet på strekninger langs veien utenfor Ulefoss, Nome kommune.

Rv. 41 Treungen–Vrådal

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at rv. 41 Treungen–Vrådal er en strekning med mye svinger, og smal vei som reduserer fremkommeligheten. Disse medlemmer vil peke på at på denne strekningen er det svært viktig å iverksette tiltak. Disse medlemmer vil også peke på sitt forslag om å sette av 15 mrd. kroner til å ta igjen forfallet på riksveinettet, og dette vil også bidra til at det vil komme mere penger til å ruste opp en større del av veien enn det regjeringen nå legger opp til.

E134 Arm til Bergen

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet og Senterpartiet, viser til Stortingets vedtak i desember 2020 om at det skal utarbeides en konseptvalgutredning (KVU) for arm fra E134 til Bergen. Arm til Bergen vil kunne korte ned reisetiden mellom E134 og Bergen med over halvannen time. Flertallet forutsetter at

utredningen er ferdig i god tid før neste revisjon av NTP, slik at videre framdrift da kan vurderes.

Vossebanen og E16 Arna–Stanghelle

Komiteen er tilfreds med at det satses på utbygging av Bergensbanen, slik at reisetid med tog mellom Bergen og Oslo på fire timer er innenfor rekkevidde. Komiteen viser til at K5 er et fellesprosjekt for veg og jernbane mellom Bergen og Voss. Komiteen mener det er viktig å satse på sammenhengende utbygging Arna–Stanghelle og Stanghelle–Voss.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet understreker at det er viktig å fortsette planleggingen helt til Voss. Disse medlemmer forutsetter at regjeringen kommer i gang med kommunedelplan Stanghelle–Voss.

Det er også viktig å lande reguleringsplanen for Arna–Stanghelle. Disse medlemmer viser til at for Fremskrittspartiet lokalt i Vaksdal er det viktig å få Tolåsen-alternativet for å få areal til sentrumsutvikling i Vaksdal.

Disse medlemmer viser til at det er planer om å legge om veinettet i Eidsvåg i Bergen. Dette er en del av E39 gjennom Bergen. Disse medlemmer viser til at det har vært en debatt i bystyret i Bergen om det skal stilles krav om et langt miljølokk over veien. Flertallet i bystyret sa nei til dette fordi de mente det kunne forsinke utbyggingen av bybanen til Åsane. Disse medlemmer mener at siden det er et riksveiprojekt, er det naturlig at staten som veieier har et syn på saken, og disse medlemmer vil be regjeringen følge opp at det planlegges langt miljølokk slik at naturverdiene, landbruksverdiene og bomiljøkvalitetene i Eidsvåg blir ivarettatt på en god måte.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet er positive til tiltak som iverksettes i korridoren på jernbane. Dette vil føre til sammenhengende bo- og arbeidsregioner og er et stort løft for Bergensbanen og en time kortere reisetid fra Oslo til Bergen og en bedret kapasitet for gods.

Disse medlemmer mener det er svært viktig å gjennomføre Vossebanen og E16 Arna–Stanghelle (K5) som et fellesprosjekt med veg og jernbane. En løsning med fellesprosjekt gir stor positiv synergieffekt, estimert til 4 mrd. kroner for strekningen Arna–Stanghelle, cirka 12 mrd. kroner for hele strekningen til Voss. Disse medlemmer mener prosjektledelsen bør stå fritt til å planlegge for optimal framdrift som gir mulighet for anleggsdrift på flere inngrepspunkt samtidig. Disse medlemmer viser til at Nye Veier har fått ansvaret for bygging av fellesprosjekt Ringeriksbanen og E16 Høgkastet–Hønefoss. Statens vegvesen og Bane Nor har gjennom et slikt fellesprosjekt mulighet til å vise at de

kan bygge vei og bane raskt og effektivt dersom også de får mulighet til det. Disse medlemmer viser til Senterpartiets alternativ for NTP, der det foreslås 250 mill. kroner ut over regjeringens forslag i første periode, for å sikre at veg og bane får samtidig oppstart.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti vil understreke at K5-prosjektet, Arna-Stanghelle må ha samtidig oppstart for jernbane og vei, senest i 2024, og det må sikres nok midler til denne oppstarten i statsbudsjettene for 2022 og 2023. Det er avgjørende for gjennomføringen av prosjektet at jernbaneutbyggingen prioriteres høyt. Hvis veibyggingen begynner uten oppstart for jernbanen, er det stor fare for at det aldri vil bli ny jernbane fra Arna til Voss.

Disse medlemmer mener en må starte prosjektarbeid med tanke på videre utbygging vei og bane Stanghelle–Voss uten opphold.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti vil understreke at der det er mulig, må dagsoner legges utenom sentrum av Vaksdal.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at K5-prosjektet Arna–Stanghelle må ha samtidig oppstart for jernbane og vei, senest i 2024, og at det sikres nok midler til denne oppstarten i statsbudsjettene for 2022 og 2023.»

Fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 Høgstet–Hønefoss (FRE16)

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet og Sosialistisk Venstreparti, registrerer at regjeringen legger opp til at Nye Veier skal stå for utbyggingen av Ringeriksbanen og E16 Høgstet–Hønefoss. Flertallet mener det er viktig at prosjektet følger oppsatt fremdriftsplan, og mener det må være en klar forutsetning for overføring fra Bane NOR og Statens vegvesen til Nye Veier at prosjektet ikke forsinkes. Flertallet forutsetter videre at den vedtatte statlige planen for prosjektet ligger fast, og at prosjektet sikres egen finansiering utenom de prioriteringer og beslutninger som normalt tilligger Nye Veier innenfor deres prosjektportefølje.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet definerer Ringeriksbanen som den fjerde InterCity-strekningen på Østlandet, og viser til Arbeiderpartiets NTP-opplegg der det slås fast at ambisjonene for InterCity-utbyggingen på Dovrebanen, Østfoldbanen, Vestfoldbanen og Ringeriksbanen skal stå ved lag.

Rv. 13 Lovraeidet–Rødsliane

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet og Sosialistisk Venstreparti, registrerer at strekningen rv. 13 Lovraeidet–Rødsliane ligger inne med midler til oppstart av rassikring. På denne strekningen er det nesten daglige ras, og Rogaland fylkeskommune har sagt seg villig til å forskuttere utbyggingen, under forutsetning av at staten forplikter seg til å stille opp med midler i andre planperiode. Flertallet mener det er viktig å få bygget ut strekningen, og vil be regjeringen finne løsninger sammen med lokale myndigheter slik at prosjektet kan realiseres.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til at rv. 13 fra Lovraeidet mot Sand i Suldal kommune er skredutsatt med vanskelig topografi. Standarden på veien er dårlig, strekningen er gjennomgående smal, uten gul midtstripe og med krappe svinger. Dette flertallet mener derfor det må bli fortgang i arbeidet med å utbedre strekningen.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til Senterpartiet sitt alternativ for NTP, der prosjektet foreslås fullfinansiert i første periode.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at ved en avtale mellom fylkeskommune og staten om forskuttering bør utbetalinger foretas så tidlig i perioden som mulig.

Rv. 5 Florø

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til at rv. 5 på strekningen Naustdalstunnelen–Florø ble oppgradert i perioden 1999–2005. Arbeidet ble avsluttet like før en kommer inn til Florø sentrum. Dermed ble strekningen Evja–Fugleskjærskai ikke oppgradert, en strekning som bare er 1 200 meter. Flertallet mener det er viktig at denne strekningen blir bygget ut.

Dette er en strekning som er sterkt trafikkert, og med store ulykkestall. Den er i veldig dårlig forfatning, og ei oppgradering av veien er helt nødvendig for å gjøre trafikksikkerheten akseptabel, ikke minst for myke trafikanter.

Rv. 5 Håbakken–Skei

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet ber regjeringen starte arbeidet med den varslede konseptvalgutredningen på rv. 5 fra Håbakken i Lærdal kommune til Skei i Sunnfjord kommune. Vegene har flere flaskehalser, blant annet fra Vesterland til Kjølne, og

gjennom kommunesenteret i Sogndal der den sterkt trafikkerte veien deler sentrum i to.

Rt. 52

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til konseptvalgutredningen (KVU) for rv. 7 og rv. 52 Gol–Voss som ble lagt frem i 2015. Her anbefalte Statens vegvesen at rv. 7/rv. 52 blir den foretrukne nasjonale hovedvegen for tungtransport mellom Oslo og Bergen. Etterpå har lite skjedd med fjellovergangen rv. 52 Hemsedalsfjellet og veien for øvrig. Disse medlemmer vil peke på transportprognosene i regjeringens forslag til NTP, der det er forventet en sterk vekst for de lange godstransportene mellom Oslo og Bergen. Det gir behov for å starte planlegging av tunnel som eliminerer den bratte stigningen fra vest, og disse medlemmer ber derfor regjeringen starte planlegging av tunnel på rv. 52 fra Borgund til Bjøberg.

E16 Fagernes sør–Hande

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til at E16 i dag er den eneste øst–vest-forbindelsen som er vintersikker. Dette har ført til en sterk trafikkøkning gjennom Fagernes. Flertallet legger til grunn at dette vil kreve tiltak på denne delen av E16.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre mener det vil være naturlig å jobbe videre med prosjektet slik at det kan vurderes ved neste rulleplan av Nasjonal transportplan.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til at E16 er en viktig øst–vest-korridor og at E16 Filefjell har best vinterregularitet. Flertallet viser til at strekningen E16 Fagernes sør–Hande er siste store flaskehals i Valdres, og avgjør videreutvikling av byen og region-senteret i Valdres. Flertallet mener en omlegging av E16 utenom Fagernes sentrum vil være viktig for næringstrafikk og annen gjennomgangstrafikk, for lokaltrafikken og for trafikksikkerheten. Flertallet viser til at Fagernes sentrum i dag blir delt i to og med en fartsgrense på 40 km/t. Trafikkmengden har en ÅDT på nesten 11 000 på Fagernes bru i sentrum. 10 pst. av den trafikken er vogntog. Dagens regjering har bedt om at kostnadene for dette prosjektet må reduseres. Flertallet viser til at Statens vegvesen har sett på flere kostnadsreduserende tiltak.

Flertallet viser til at et alternativ som medfører kortere tunnel, har redusert kostnadene betydelig. Dette innebærer en løsning på strekningen E16 Fagernes–Strand med en kostnad på 1,5 mrd. kroner, med en tunneløsning for E16 forbi Fagernes sentrum og viderefø-

ring av utbedringsprosjektet E16 Fagernes–Øye etter Valdresmodellen på strekningen E16 Strand–Hande med en kostnad på ca. 0,5 mrd. kroner. Flertallet mener det er viktig at det blir fullført en helhetlig utbygging av denne øst–vest-forbindelsen. E16 over Filefjell er den sikreste fjellovergangen mellom øst og vest. En fullføring av denne forbindelsen vil være et viktig bidrag til næringsliv og utvikling av regionen. Dette er tungtveiende argumenter. Dersom det er mulig å finne tiltak som kan få ned kostnadene ytterligere, bør dette tilstrebes. Uansett er prosjektet nå nede på en kostnad som tilsier at prosjektet må planlegges og gjennomføres.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til Senterpartiets alternativ for NTP der det foreslås oppstart med 1 mrd. kroner i første periode, og 1,2 mrd. kroner i andre periode slik at prosjekter er fullfinansiert.

Komiteen medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til Arbeiderpartiets NTP-opplegg der det settes av mer penger til videre planlegging og oppstart av viktige vegprosjekter i første planperiode (2022–2027) med fullføring i andre planperiode (2028–2033), og at E16 Fagernes sør–Hande er et av disse prosjektene.

Veipakke Hallingdal

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, viser til at strekningen rv. 7 Ørgenvika–Svenkerud er prioritert som et utbedringsprosjekt med 500 mill. kroner i første seksårsperiode og 300 mill. kroner i andre periode.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, har registrert at det lokalt er ønske om en mer omfattende «Veipakke Hallingdal», og at det er en lokal prosess der mulig delfinansiering med bompenger blir vurdert. Dette flertallet er positive til initiativet og vil be regjeringen vurdere et mer omfattende prosjekt dersom det lar seg finansiere innenfor rammene av statlig finansiering på 800 mill. kroner og eventuell bompengefinansiering.

Fv. 49 Tokagelet

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet er kjent med den utfordrende situasjonen for fv. 49 Tokagelet i Vestland fylke. Fv. 49 er omkjøringsveg for E16 mellom Bergen og Voss, og vegen er svært skredutsatt. Etter disse medlemmers syn er det helt nødvendig å få bygget ny veg i tunnel for å få løst skredproblematikken.

Disse medlemmer viser til Arbeiderpartiets alternative NTP-opplegg der det settes av mer penger til fylkesveger gjennom rammeoverføringene til fylkes-

kommunene. Videre viser disse medlemmer til forslaget fra Arbeiderpartiet om at det skal utarbeides en nasjonal gjennomføringsplan for skredsikring av alle riksveger og fylkesveger. Etter disse medlemmers syn er det åpenbart at fv. 49 Tokagjelet er en av vegene som bør inn i en slik plan.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til rassikringsprosjektet fv. 49 Tokagjelet i Vestland fylke. Disse medlemmer ser viktigheten av at staten tar et støtteansvar for rassikring på fylkesvegnett som og har en svært viktig funksjon som omkjøringsvei. Prosjektet skal prioriteres innenfor rammen til rassikring i NTP, satt av til fylkesveg/riksveg i neste 4 års periode.

Nye Veier AS

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til at regjeringen foreslår å utvide porteføljen til Nye Veier AS. Med den foreslåtte porteføljeutvidelsen vil Nye Veier få tildelt en del av riksveinettet i korridoren. Flertallet viser til at statsråden ikke kan gi noe svar på når disse strekningene skal bli utbygd, innenfor Nye Veier sin tidshorisont på 20 år.

Flåmsbanen

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Senterpartiet viser til at man ved kommunalt initiativ og med Siva som tilrettelegger for vekst og utvikling greide å etablere drift på Flåmsbana gjennom et reisemålselskap etter at NSB ville legge ned driften på Flåmsbana i 1997. Dette ble gjort gjennom selskapene Aurland Ressursutvikling AS og Flåmsbana-selskapet Flåm Utvikling AS. Siden har man med lokal forankring utviklet et godt og levedyktig turisttilbud.

Disse medlemmer viser til at Flåmsbana for lengst har utspilt sin rolle som strekning for nyttetransport, og slår med dette fast at Flåmsbana er en rendyrket turistbane slik at dagens rammevilkår som turistbane må gjelde også etter 2027.

Disse medlemmer viser til interpellasjon nr. 59 (2020–2021) 10. mai der det fremgikk at dagens eierstruktur i Flåmsbana gir utfordringer og en låst situasjon, hvor investeringer og langsiktig planlegging vanskelig lar seg gjennomføre på en god måte. Disse medlemmer mener det er uheldig.

Disse medlemmer viser til at Flåm Utvikling AS før 2013 var heleid av Aurland Ressursutvikling AS som også ønsket å beholde eierskapet, men at NSB ut fra sin monopolsituasjon tilegnet seg 50 pst. eierandel i 2013.

Disse medlemmer mener det er naturlig at VY i hovedsak fokuserer på sin naturlige kjernevirksomhet som er personnyttetransport, godstransport og buss-

transport. For å sikre at den gode utviklingen på Flåmsbana kan fortsette og at lokale arbeidsplasser trygges for fremtiden, mener disse medlemmer det nå bør legges til rette for at Aurland Ressursutvikling får kjøpe tilbake aksjene de tidligere eide i Flåm Utvikling AS på markedsmessige vilkår.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen tildele E16 Fagernes sør–Hande til porteføljen til Statens vegvesen prosjektavdeling, med oppstart tidlig i første periode.»

«Stortinget ber regjeringen tildele E39 Ringvei Øst til porteføljen til Statens vegvesen prosjektavdeling.»

«Stortinget ber regjeringen tildele utbygging av E16 kryss ved Helgelandsmoen (FRE16) til Nye Veiers portefølje.»

«Stortinget ber regjeringen tildele E16 Eggemoen–Nymoene (FRE16) til Nye Veiers portefølje.»

«Stortinget ber regjeringen tildele E16 Høgstet–Hønefoss (FRE16) (Felles prosjekt jernbane) til Nye Veier sin portefølje.»

«Stortinget ber regjeringen tildele E16 Arna–Stanghelle (felles prosjekt med jernbane) til Nye Veier sin portefølje.»

«Stortinget ber regjeringen tildele E134 Vest med arm til Bergen, herunder Bakka–Solheim, Vågsli–Seljestad, til Nye Veier sin portefølje.»

«Stortinget ber regjeringen tildele jernbaneprojektet Ringeriksbanen (FRE16) til Nye Veier sin portefølje.»

«Stortinget ber regjeringen tildele jernbaneprojektet Vossebanen (fellesprosjekt med vei) til Nye Veier sin portefølje.»

13.8 Oslo–Trondheim, med armer til Måløy, Ålesund og Kristiansund (korridor 6)

Komiteen viser til at korridoren er hovedforbindelsen for vei og bane mellom den sørlige og nordlige delen av landet. I tillegg har korridoren flere forbindelser som er viktige for transporter mellom Nord-Vestlandet og Sørøst-Norge. Korridoren omfatter også forbindelser mellom Trøndelag og Sverige. Det er utstrakt pendling i korridoren, spesielt mot de store byområdene. Korridoren er en viktig nasjonal godskorridor for landbasert transport. Den internasjonale trafikken er også betydelig, med blant annet jernbaneterminalen Alnabru, Oslo lufthavn Gardermoen og Trondheim havn.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener veier, fly, jernbane og kollektivtilbudet er avgjørende viktig for å holde hjulene i gang og sikre at vi kan bo, leve og drive næringsvirksomhet i hele landet. Det er avgjørende for næringslivet i nord, sør, vest og øst at vi har et sammenhengende nettverk av veier med høy standard. Disse medlemmer mener at 4-felts motorveier og nye brede 2-felts veier bidrar til å redusere antall ulykker og redusere reisetid. Det å knytte regioner sammen i et nettverk av trygge, gode og sikre veier mener disse medlemmer trykker hverdagen til folk flest og styrker konkurranseevnen for norsk næringsliv slik at de raskere kan få sine varer ut på markedet nasjonalt og internasjonalt.

Disse medlemmer mener det er viktig å ha gode veier og annen infrastruktur som sørger for at mennesker og varer kommer seg raskt, effektivt og trygt dit de skal. I mange år var det nesten stillstand i veg- og

jernbaneutbyggingen i Norge. Disse medlemmer viser til at siden 2013, da Fremskrittspartiet tok over styringen av Samferdselsdepartementet, ble det igangsatt opprustning av veinettet, både nye utbygginger og satsing på veivedlikehold.

Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiets forslag til NTP baserer seg også på å videreføre dette gode arbeidet. Disse medlemmer viser til at det i korridorene legges opp til at mange utbygginger skal skje ved at flere prosjekter bygges sammenhengende og helt som en portefølje. Det bidrar etter disse medlemmers oppfatning til å få ned kostnadene i prosjektene og at samfunnsnyttene øker. På den måte får vi vesentlig mer vei og jernbane for pengene som investeres.

Disse medlemmer viser til prioriterte utbyggingsprosjekter i Fremskrittspartiets forslag til NTP i korridor 6:

Korridor 6				
Prosjekt	Formål	1. periode	2. periode	Total Utbygger
Rv. 3 Østerdalen	Vei	553	500	1 053
Rv. 3 Østerdalen tillegg	Vei	500	500	1 000
E6 Vindåsliene–Korporalsbrua (binding)	Vei	210		210
Rv. 4 Roa–Gran grense inkl. Jaren–Amundrud/Almenningsdelet–Lygnebakken (binding)	Vei	1 598		1 598
Rv. 70 til Ålvundfjorden	Vei	400		400
Rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger, refusjon (binding)	Vei		787	787
Rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger (binding)	Vei	578		578
Rv. 3/rv. 25 Ommangsvollen–Grundset/Basthjørnet (binding OPS)	Vei	986	825	1 811
Tilbudsforbedringer på Gjøvikbanen (binding)	Bane	317		317
Togparkering Dovrebanen (binding)	Bane	504		504
Dobbeltspor Venjar–Eidsvoll–Langset (binding)	Bane	2 670		2 670
Dobbeltspor Kleverud–Sørli (binding)	Bane	6 334	370	6 704
Kombitransport Oslo–Trondheim (legges inn i Godspakke)	Bane			
Indre IC Dovrebanen: To tog/t Oslo–Hamar, Parsell Sørli–Åkersvika	Bane	5 508	277	5 785
Ottadalen, utredning av flyplass	Luft	0,5		0,5
Rv. 25, helhetlig utbygging Hamar–Løten–Trysil. rv. 3 Løten–E6 Stange/Romedal				Nye Veier
E6 Dombås–Ulsberg				Nye Veier
Klett-krysset. E6/E393				Nye Veier
E6 Sokndalentunnelen				Nye Veier

Korridor 6					
Prosjekt	Formål	1. periode	2. periode	Total	Utbygger
Rv. 4 Biri–Raufoss					Nye Veier
Rv. 4 Raufoss–Oslo (Sinsenkrysset) inkludert Fv. 22 Hvam–Gjelleråsen (omklassifiseres)					SVV-prosjekt
Rv. 15 Otta–Måløy–Strynefjellet med arm til Geiranger Rv4 Raufoss–Oslo (Sinsenkrysset) inkludert Fv. 22 Hvam–Gjelleråsen (omklassifiseres) Vei Korridor					SVV-prosjekt
Dovrebanen, indre og ytre IC					Bane NOR-prosjekt
Total		20 158,5	3 259	23 418	

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti synes det er betenkelig at et selskap som Nye Veier, uten politisk påvirkning, skal styre rekkefølgen på utbyggingene. Utbyggingen av så mye vei som ligger i porteføljen til Nye Veier, er et viktig politisk spørsmål, og bør derfor være politisk styrt. Disse medlemmer viser til at opprettelsen av Nye Veier og overføring av strekninger fra Statens vegvesen har ført til forsinkelser og uhensiktsmessig utbygging på denne strekningen. Et tydelig eksempel på dette ser vi på E6 i Gudbrandsdalen, der Statens vegvesen var godt i gang med utbygging og kunne fortsatt videre mot Otta, men at denne utbyggingen ikke ble fullført etter at siste del av strekningen ble overført til Nye Veier. Disse medlemmer viser til at det nå ser ut til å bli et stort standardbrudd på E6 fra Dombås til Ulsberg. Dette er en svært ulykkesbelastet strekning med Drivdalen som versting. Disse medlemmer mener et slikt standardbrudd er et eksempel på stykkevis og delt utbygging. Dette forsterkes av at vi nå har flere utbyggingsorganisasjoner, men at ingen har det helhetlige ansvaret som kan sikre helhetlig utbygging over lengre strekninger.

Jernbane

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, holder fast på målet om utbygging av ytre InterCity. Frem til det er gjennomført, må Nasjonal transportplan brukes til å få gjennomført vesentlige tilbudsforbedringer. 2,7 millioner personer sokner til InterCity-trianglet. Vesentlige tilbudsforbedringer vil dermed kunne ha effekt for halve Norges befolkning. Utbyggingen er avgjørende for mobilitet og næringsutvikling på hele Østlandet.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti mener det vil samtidig gi stor klimagevinst.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senter-

partiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til at utbyggingen av indre InterCity på Dovrebanen mot Hamar er godt i gang. Dobbeltspor Sørli–Åkersvika på Dovrebanen vil, sammen med den pågående utbyggingen av dobbeltspor Venjar–Eidsvoll–Langset og Kleverud–Sørli, gjøre det mulig å gå fra ett til to tog i timen Oslo–Hamar.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti mener at ved å stoppe dobbeltsporet i Åkersvika vil det gjenstå en strekning med enkeltspor fram til Hamar stasjon, og det mangler nødvendig oppgradering for å takle flere tog på stasjonen. Enkeltsporet og manglende oppgradering gjør at stasjonen ikke vil ha kapasitet til å håndtere økte godsmengder mellom Oslo og Trondheim samt gi et bedre tilbud mellom Hamar og Lillehammer. Disse medlemmer er tydelige på at Hamar stasjon i denne sammenhengen blir en flaskehals.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet vil prioritere dobbeltspor fram til Hamar og en nødvendig oppgradering av Hamar stasjon for å sikre god nok frekvens på hele strekningen Oslo–Trondheim samt legge til rette for to tog i timen til Lillehammer og tog hver andre time mellom Oslo og Trondheim. Disse medlemmer vil i tillegg presisere at dette vil kunne realisere store klimakutt gjennom omfattende overflytting av gods fra vei til bane.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet mener at togparkering Lillehammer (Hove), optimalisert utbygging med forbipasseringspor/dobbeltsporstrekninger Brumunddal–Moelv og Moelv–Lillehammer, samt dobbeltspor til og med Hamar stasjon inkludert en oppgradering av sporområdet må startes opp i første periode av NTP.

Disse medlemmer viser til at gjennomføring av disse prosjektene vil muliggjøre to tog i timen hver vei Oslo–Lillehammer og gi redusert reisetid samt vesentlig

forbedring av godseffektivitet fra dagens nivå gjennom stor overflytting av gods fra vei til bane grunnet økt punktlighet og kapasitetsøkning på Dovrebanen.

Disse medlemmer vil gjøre oppmerksom på at gevinstene for samfunnet er åpenbare for en lavere kostnad enn full dobbeltsporutbygging. Vesentlig forbedring av mobilitet er viktig for utvikling av Østlandet som bo- og arbeidsregion.

Disse medlemmer vil legge inn 0,5 mrd. kroner i første periode og 1,5 mrd. kroner i første del av andre periode for å bygge dobbeltspor til Hamar og utbedre Hamar stasjon.

I tillegg vil disse medlemmer legge inn 1,0 mrd. kroner i første periode og 8,0 mrd. kroner i andre periode for utbygging av dobbeltsporparseller mellom Hamar og Lillehammer (Brumunddal–Moelv og Moelv–Lillehammer).

Disse medlemmer vil presisere at tiltak i korridoren vil forbedre kapasiteten for godstransport fra Åndalsnes (Raumabanen). Disse medlemmer vil presisere at fortsatt satsing på Raumabanen for turisttrafikk må fortsette, samt at Raumabanen kan være en aktuell pilotstrekning for hydrogentog.

Disse medlemmer vil starte med å elektrifisere Rørosbanen med 1 mrd. kroner og styrke av kombigods-transport med 2 mrd. kroner i andre periode (sees i sammenheng med tiltak i korridor 2).

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til at KVV-en for transportsystemet Jaren(Oslo)–Gjøvik–Moelv anbefaler at Gjøvikbanen på sikt kobles sammen med Dovrebanen mellom Raufoss og Moelv, mens den eksterne kvalitetssikringen (KS1) fant at det ikke var lønnsomt med en kobling mellom Gjøvikbanen og Dovrebanen eller å øke kapasiteten på Gjøvikbanen.

Flertallet mener dette er for defensivt, og viser til at Gjøvikbanens trafikkvekst, særlig i sørlig del, har vært betydelig de siste årene. Utbyggingen av Gjøvikbanen med kobling til Dovrebanen må derfor sees i et mer langsiktig perspektiv.

Flertallet mener en ny gjennomgang av tidligere utredninger må komme i gang i løpet av første seksårsperiode.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til tidligere mål om full utbygging av ytre InterCity, med dobbeltspor til Lillehammer. Dette målet er forlatt i regjeringens forslag til NTP.

På denne bakgrunn fremmer komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen ha som mål i de årlige budsjetter å fullføre utbygging av dobbeltspor på hele strekningen Oslo–Lillehammer i planperioden.»

Dovrebanen

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til at det er svært gledelig at InterCity fullføres frem til Åkersvika, rett før Hamar. Flertallet viser til at dobbeltspor mellom Oslo og Hamar vil forkorte reisetiden til rett under en time. Dette vil gjøre det mulig å utvikle en større felles bo- og arbeidsmarkedsregion samt knytte Innlandet og Oslo-regionen mer sammen. Flertallet forutsetter at midler til nødvendig opprustning av Hamar stasjon og ERMTS ligger inne i Sørli-Åkersvika-prosjektet slik Bane NOR tidligere har bekreftet.

Flertallet vil også vise til at Hamar kommune har vedtatt parkering av intercitytog ved Hjellum. Flertallet viser til at parkeringsanlegget skal være klart til det nye dobbeltsporet til Åkersvika står ferdig.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til at utbyggingen av InterCity-strekningen mellom Oslo og Åkersvika i Hedmark også vil legge til rette for økt frekvens og redusert reisetid til Lillehammer. Samtidig vil en gjennom effektpakkene legge til rette for bygging av forbikjøringsspor mellom Hamar og Lillehammer, noe som vil forbedre tilbudet ytterligere. Dette flertallet vil også peke på at Dovrebanen vil bli utredet med tanke på en eventuell bygging av høyhastighetsforbindelse på jernbanestrekningen Oslo–Trondheim.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til at intensjonen med InterCity-utbyggingen er å styrke jernbanens konkurranseevne gjennom å sikre økt kapasitet, flere avganger og redusert reisetid. Den massive utbyggingen av Dovrebanen som nå foregår, vil bidra til at vi oppnår disse effektene.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at InterCity-utbyggingen på Dovrebanen er svært viktig, og det er viktig å sørge for at arbeidet for å realisere hele utbyggingen på hele intercitytriangellet Lillehammer, Skien og Halden, og derfor har disse medlemmer satt av midler for å fortsette utbyggingen og holde tempoet oppe. Disse medlemmer viser til forslag om å tildele Dovrebanen indre og ytre ICE til Bane NOR-prosjekt for rask og sammenhengende utbygging.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til at regjeringen i

stortingsmeldingen går bort fra ambisjonen om InterCity-utbyggingen på Østlandet. Etter flertallets syn må ambisjonen om InterCity-satsingen på Dovrebanen stå ved lag. Flertallet ønsker derfor å styrke jernbanesatsingen i årene fremover ved at det legges inn mer midler til videre planlegging av InterCity-utbyggingen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti vil påpeke at byer og kommuner langs Dovrebanen har planlagt byutviklingen ut fra at det skal anlegges nye jernbaneanlegg og nye stasjoner. Både kommunale og statlige myndigheter har i årevis planlagt ut fra dette. Etter disse medlemmers syn må planene for jernbaneutbygging på Dovrebanen med tilhørende økt togtilbud videreføres. Disse medlemmer mener at selv om hele utbyggingen av InterCity vil ta noe tid å realisere, må målet om togtilbud på Dovrebanen med to tog i timen mellom Lillehammer og Oslo stå ved lag.

Disse medlemmer understreker viktigheten av å få realisert er togparkering på Lillehammer, optimalisert utbygging med passeringsspor/dobbeltsporstrekninger Brumunddal–Moelv og Moelv–Lillehammer, i tillegg til dobbeltspor til Hamar med oppgradering av sporområdet på Hamar stasjon. Etter disse medlemmers syn er utbygging av InterCity viktig for å bedre mobiliteten i regionen og for å utvikle og styrke hele Østlandet som bo- og arbeidsregion.

Gjøvikbanen

Komiteen viser til den viktige rollen Gjøvikbanen spiller for persontransport både lokalt og regionalt. Med relativt beskjedne midler til oppgradering de siste årene har likevel passasjertallet økt betydelig. Dette er en indikasjon på hvilket potensiale banen har. Gjøvikbanen knytter Gjøvikregionen, Toten og Hadeland sammen med Romerike og Oslo. Den sørligste delen av banen (sør for Roa) er av avgjørende betydning for gods-transporten på Bergensbanen.

Komiteen viser til at mulighetsstudien for Gjøvikbanen fra 2015 og KVVU for Transportsystemet Jaren (Oslo)–Gjøvik–Moelv dokumenterer at Gjøvikbanens kapasitet mellom Nittedal og Oslo S er sprengt, og at kapasiteten mellom Nittedal og Roa er nær sprengt. De samme utredninger anbefaler at den langsiktige løsningen må være en ny dobbeltsporet trasé på Gjøvikbanen, mellom Oslo S og Roa, og skisserer tre aktuelle trasévalg. Dette tiltaket vil kunne korte ned reisetiden mellom Nittedal og Oslo med femten minutter.

Komiteen vil understreke at de tiltak som i NTP 2022–2033 er foreslått videreført og gjennomført på Gjøvikbanen, som ERTMS, stasjonstiltak og krysningsspor, er positive og vil legge grunnlaget for økt frekvens mellom Gjøvik og Oslo S fra 2022.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, legger til grunn at det satses videre på Gjøvikbanen, og mener det som et minimum må legges opp til timesavganger til og fra Gjøvik, og at tilbudet på noe sikt også må økes ut over dette.

Rv. 4 Gjøvik–Oslo

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, vil vise til at rv. 4 mellom Mjøsbrua og Oslo er en viktig veistrekning både for næringstransport og persontrafikk. Flertallet ser positivt på at Nye Veier har fått strekningen Mjøsbrua–Gjøvik i sin portefølje. Samtidig har Stortinget vedtatt at utbyggingen av rv. 4 fra kommunegrensen mellom Gran og Lunner til Jaren blir videreført sørover fra dagens midlertidige påkobling ved kommunegrensen til Roa. I tillegg vil utbedring av strekningen nordover fra Jaren til Lygnebakken gi til sammen om lag 26 km med ny/utbedret veg. Målet med utbyggingen er å oppnå en tilfredsstillende standard både med hensyn til trafiksikkerhet, miljø og fremkommelighet. Flertallet vil imidlertid påpeke at den gjenstående strekningen inn mot Oslo har stor trafikk og går gjennom boligområdene i Nittedal og Groruddalen. Fra Nittedal til Oslo er det meget stor trafikk og liten kapasitet.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre mener derfor at gjenstående strekninger må vurderes ved neste rullering av Nasjonal transportplan. Det kan også vurderes om strekningene bør legges inn i Nye Veiers portefølje ved neste rullering av porteføljen. Fossumdiagonalen vil løse kapasitetsutfordringer for rv. 4 og samtidig bedre lokalmiljøet i Groruddalen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Fremskrittspartiet viser til at rv. 4 er en viktig transportveg og en spesielt viktig eksportveg for industrien på Raufoss, Gjelleråsen og Hadeland. Disse medlemmer vil påpeke at en helhetlig utbygging av rv. 4 er blant de mest samfunnsøkonomisk lønnsomme prosjektene i landet.

Disse medlemmer mener rv. 4 bør bygges ut helhetlig fra Mjøsbrua/Gjøvik til Oslo.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet vil videre understreke at planene for utbygging av rv. 4 gjennom Nittedal må ferdigstilles.

Disse medlemmer viser til Arbeiderpartiets NTP-opplegg, der det settes av mer penger til videre planlegging og oppstart av viktige vegprosjekter i første planperiode (2022–2027) og med fullføring i andre planperiode (2028–2033), og at rv. 4 Gjøvik–Oslo, inkludert nytt tunnellop i Hagantunnelen, er ett av disse prosjektene.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at rv. 4 er en svært viktig strekning som betyr mye for industrien fra Raufoss og langs veien ned forbi Nittedal og videre til Oslo. Disse medlemmer viser til bedriftene som driver virksomheten sin i Raufoss industripark og langs veien blant annet i Nittedal, hvor de er veldig tydelige på at utvikling av veien er det viktigste for veldig mange av bedriftene og de som bor der og bruker veien. Det er derfor svært viktig å få bygget ut rv. 4 så raskt som mulig. Disse medlemmer støtter næringslivet og de som bor der og bruker veien, fullt ut og vil at Statens vegvesen raskt skal komme i gang med utbyggingen av rv. 4 på strekningen mellom Raufoss og Gjelleråsen, i tillegg til at disse medlemmer også vil bygge ut fv. 22 fra Gjelleråsen til E6. Disse medlemmer har forslått at Statens vegvesen skal bygge ut dette, og at man skal starte opp utbyggingen så raskt som mulig i første planperiode.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet og Senterpartiet, viser til regjeringens omtale av rv. 4 i sitt forslag til NTP som «en regional og lokal samferdselsåre på vestsiden av Mjøsa».

Flertallet er svært forundret over at regjeringspartiene ikke ser nytten rv. 4 gir for næringslivet som en nasjonal eksport- og industrivei og en viktig pendleråre som binder bo- og arbeidsmarkedet i Mjøsområdet sammen med Osloregionen. Vegene er avgjørende for å bygge morgendagens transportsystem for hele hovedstadsregionen. Flertallet er særskilt opptatt av industriens vilkår, og for de store industrimiljøene i Gjøvik og Raufoss vil det være av avgjørende betydning at man starter å bygge ut rv. 4.

Flertallet mener at det først er ved en helhetlig utbygging av rv. 4 fra Mjøsbrua til Gjelleråsen at man oppnår den store samfunnsøkonomiske nytten.

Flertallet viser til at rv. 4 fra Reinsvoll til Oslo har varierende standard og trafikkmengde.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet mener at det er avgjørende for utviklingen av rv. 4 at man får en avklaring av det som omtales som Fossumdiagonalen ut av Oslo og nordover. Dette vil være en løsning som sørger for å binde sammen rv. 4 med rv. 163 (Østre Aker vei) og E6. Denne løsningen krever en politisk løsning på flere plan, og inntil dette er på plass, er det viktig å se på det som må løses på kort sikt av andre prosjekt langs rv. 4.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet og Senterpartiet, mener at strekningen Reinsvoll–Jaren er en viktig strekning for industrien på Raufoss, som er avhengig av en forutsigbar transportløsning. Strekningen har en årsdøgntrafikk på 5 600, med en tungbilandel på

15 pst. (840 vogntog). Rv. 4 over Lygna kan være utfordrende om vinteren. I tillegg er strekningen forbi Eina og Einafjorden den eldste delen av rv. 4 som fremdeles er i bruk. Tilstanden er varierende med delvis dårlig bæreevne og kurvatur. I tillegg er det varierende fartsgrenser. Flertallet mener at på grunn av tilstand og alder på strekningen bør det settes i gang et arbeid som sikrer en utbedring eller bygging av ny veg som en erstatning for dagens strekning.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til at Statens vegvesen den senere tid hatt svært gode erfaringer med den såkalte «Valdresmodellen». Ved å gjenbruke de delene av vegen som fortsatt er brukbare, og å samarbeide tett med entreprenør for å finne gode løsninger for anleggs gjennomføringen, mener Vegvesenet at kostnadene for utbedring av denne strekningen reduseres betydelig i forhold til tidligere vurderinger. Dette kan gjøres uten at det går ut over trafiksikkerhet og framkommelighet. Ved å bruke «Valdresmodellen» kan store deler av rv. 4 fra Reinsvoll til Lygna utbedres til å bli en veg med minimum 9 meter bredde og god standard. Statens vegvesen har kostnadsberegnet at de kan gjennomføre dette innenfor en ramme på 0,5 mrd. kroner (2019). Alternativet vil være å legge rv. 4 i en helt ny trasé på vestsiden av Einafjorden og koble seg inn på eksisterende motorveg i området nord for Jaren.

Disse medlemmer viser til at dette er en løsning som både Nye veier AS og Statens vegvesen har foreslått inn i den pågående NTP-prosessen. Dette prosjektet vil ha en kostnad på cirka 9 mrd. kroner om en velger å gå videre med en fire-felts løsning. Kostnadene kan reduseres ved en kombinasjon en to-/trefelts løsning. Kostnader per løpemeter for en to-/trefeltsvei varierer mellom 125 000 og 200 000 kr/lm. Den gjennomsnittlige kostnaden er på 175 000 kr/lm. Kostnader per løpemeter for smal firefelts motorvei er fra 200 000 til 500 000 kr/lm, med et gjennomsnitt på 300 000 kr/lm. Dette er også en god løsning for å ivareta jordvernet i området.

Disse medlemmer viser til at uansett valg av løsning og trasé er det viktig at planleggingen av prosjektet kommer i gang. Nåværende strekning vil ha en begrenset levetid, og det vil tvinge seg frem store vedlikeholdskostnader.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til at Groruddalen har E6 som gjennomfartsåre, og store deler av dalen er sterkt utsatt for støy fra en tungt trafikkert vei. Ved å bygge lokk på Furuset kan man avlaste noe av dette og fjerne deler av barrieren som E6 er i dag gjennom Groruddalen. Disse medlemmer ønsker at Statens vegvesen skal starte arbeidet med å planlegge bygging av lokk på Furuset.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Senterpartiet vil på denne bakgrunn utvide Nye Veiers portefølje på strekningen, fra Mjøsbrua til Jaren, og forventer at Nye Veier AS prioriterer vegen utbygd på bakgrunn av den avgjørende betydningen den har for industrien i området.

Rv. 4 Kjul–Rotnes

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at det i lengre tid har vært jobbet for å bedre trafikkforhold og fremkommelighet i Nittedal. I tillegg utvikler Nittedal kommune sitt sentrum i tråd med retningslinjene for samordnet areal- og transportplanlegging. Etter disse medlemmers syn er det helt nødvendig å bygge ut rv. 4 på strekningen Kjul–Rotnes, inkludert omleggingen i Nittedal sentrum.

Disse medlemmer viser videre til at rv. 4 Kjul–Rotnes ble prioritert lokalt i forbindelse med reforhandlingen av avtalen for Oslopakke 3 i 2016. Det er i handlingsprogrammet for Oslopakke 3 for perioden 2022–2025 forutsatt en kostnad for strekningen rv. 4 Kjul–Rotnes på 1 003 mill. 2022-kroner, fordelt mellom stat (201 mill. kroner / 20 pst.) og annen finansiering / bompenger (802 mill. kroner / 80 pst.).

Disse medlemmer viser til behandlingen av Prop. 86 S (2016–2017) Oslopakke 3 – revidert avtale for perioden 2017–2036 og forslag til nytt takstsystem med tids- og miljødifferensierte bompengetakster, jf. Innst. 464 S (2016–2017), der en samlet transport- og kommunikasjonskomité uttalte følgende:

«Komiteen har merket seg at rv. 4 Kjul–Rotnes er et av prosjektene innenfor Oslopakke 3. Omleggingen av rv. 4 på strekningen Kjul–Rotnes planlegges i pakken for oppstart i tidsrommet 2019–2020 for å sikre fremkommelighet for kollektivtrafikk og for å realisere tettstedsutvikling i nye Nittedal sentrum (Rotnes-området) i tråd med vedtatt plan for areal og transport i Oslo og Akershus. Komiteen viser til at det er satt av 680 mill. kroner i revidert Oslopakke 3 til bygging av 3 000 meter kollektivfelt fra Kjul til Rotneskrysset i Nittedal, inkludert 900 m omlegging av rv. 4 i Nittedal sentrum. Komiteen viser til at Oslopakke 3 forutsetter et statlig bidrag på 20 pst., eller 170 mill. kroner. Komiteen mener det er viktig at prosjektet gjennomføres, og at staten skal ta sin andel. Komiteen vil derfor be regjeringen prioritere midler til strekningen gjennom en omprioritering innenfor post 30 Riksveginvesteringer fra programområdene i første planperiode.»

Disse medlemmer legger fortsatt dette til grunn og ber regjeringen følge det opp slik at rv. 4 Kjul–Rotnes kan realiseres slik det hele tiden har vært forutsatt.

Rv. 4 Hagantunnelen (nytt tunnellop)

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at Hagantunnelen på rv. 4 i Nittedal er en tofelts tunnel med ett kjørefelt i hver retning og der

trafikkmengden for lengst har overskredet det som normalt utløser bygging av et nytt tunnellop, slik at det blir to tunnellop med to felter i hver retning. Disse medlemmer vil i tillegg påpeke at vegen er ulykkesbelastet, og at det derfor er viktig å få bygget et nytt tunnellop.

Disse medlemmer viser til at bygging av nytt tunnellop lå inne i regjeringen Stoltenbergs NTP i 2013, men at prosjektet er tatt ut av regjeringen Solberg både i NTP i 2013 og 2021.

Disse medlemmer viser til Arbeiderpartiets NTP-opplegg, der det settes av mer penger til videre planlegging og oppstart av viktige vegprosjekter i første planperiode (2022–2027) og med fullføring i andre planperiode (2028–2033), og at rv. 4 Gjøvik–Oslo, inkludert nytt tunnellop i Hagantunnelen, er ett av disse prosjektene.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til at rv. 4 gjennom Hagantunnelen har en trafikkmengde på cirka 17 500 ÅDT. Tunnelen er en toløpstunnel (ett løp med møtende trafikk) og åpnet i 2001. Tunnelen har stort behov for midler til nødvendig oppgradering (lys og ventilasjon), og den har en trafikkmengde som tilsier at det er krav om planlegging og bygging av et nytt tunnellop. Av hensyn til trafikk sikkerhet, brann sikkerhet og fremkommelighet er det viktig at arbeidet med planlegging og gjennomføring av vedlikehold av Hagantunnelen og bygging av et løp nr. 2 kommer i gang i regi av Statens vegvesen. Disse medlemmer viser til Senterpartiets alternativ til NTP, der det foreslås lagt inn 700 mill. kroner i andre seksårsperiode til nytt tunnellop i Hagantunnelen.

Sørli

Komiteen viser til utbyggingen av InterCity mellom Oslo og Åkersvika før Hamar. I forbindelse med utbyggingen av dobbeltspor er det viktig å legge til rette for tømmer næringen langs denne jernbanestrekningen. Komiteen er kjent med at Jernbanedirektoratet og Bane NOR er i god dialog med lokale aktører for å realisere en flerbruksterminal på Sørli i Stange kommune i Innlandet. Komiteen mener det haster å få på plass en sporpåkobling fra terminalen på Sørli til dobbeltsporet InterCity for å effektivisere driften på tømmerterminalen. Komiteen mener det er hensiktsmessig å fullføre dette arbeidet samtidig med dobbeltsporutbyggingen.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, mener det er nødvendig å starte en planprosess for flerbruksterminal ved Sørli i Stange. Flerbruksterminalen skal utformes og dimensjoneres for omlasting fra veg til bane, samt for transportløsninger opp- og nedstrøms for

framtidig transportkrevende industri på terminalens tilstøtende arealer.

E6 ved Gardermoen Næringspark

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til behovet for utbygging av krysset V23 på E6 ved Gardermoen Næringspark. Disse medlemmer viser til det gjennomførte planleggings- og prosjektarbeidet av Statens vegvesen. Disse medlemmer viser til sitt forslag om å overføre E134 Øst, blant annet Elgsjø–Saggrenda, Seljestad–Vågsli samt Dagslett E18 til Statens vegvesen prosjekt. Disse medlemmer vil også peke på at planlegging av Elgsjø–Gvammen også skal fortsette. Denne vegløsningen er svært viktig for utvikling av næringsparken, og tiltaket vil ha stor betydning for etablering av et stort antall nye arbeidsplasser i regionen og må derfor gjennomføres i første periode. Disse medlemmer vil i denne sammenheng vise til forslag om en investeringsordning for mindre utbedringsprosjekter og mener dette prosjektet bør omfattes av denne ordningen.

E6 Moelv–Øyer

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti vil nok en gang peke på et overdimensjonert, miljøfiendtlig veiprosjekt som regjeringen nå går inn for gjennom sitt instrument Nye Veier. Det gjelder Nye Veiers prosjekter nord for Lillehammer. En firefelts motorvei skal attpå til krysse et svært verdifullt våtmarksområde, nemlig Laagendeltaet.

På denne bakgrunn fremmer dette medlem følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen stanse utbyggingen av E6 over Laagendeltaet nord for Lillehammer og instruere Nye Veier AS til å nedskalere veien på strekningen Moelv–Øyer fra firefelts motorvei til et utbedringsalternativ i to- og trefeltskonsept.»

E6 Ringeby–Otta

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til Prop. 51 S (2012–2013) om utbygging av E6 mellom Ringeby og Otta. På grunn av mange alvorlige trafikkulykker og dårlig fremkommelighet ble utbygging av denne strekningen vedtatt, og prosjektet ble allerede i Nasjonal transportplan 2010–2019 planlagt som en sammenhengende utbygging. Første etappe stod ferdig i 2016, men intensjonene om sammenhengende utbygging er ikke fulgt opp.

Disse medlemmer viser til behandlingen av Prop. 51 S (2012–2013), der det var en felles forståelse mellom Stortinget, Oppland fylkeskommune og berørte kommuner om at første etappe skulle finansieres med bompenger, og at andre etappe skulle fullfinansi-

eres av staten. Bilistene som kjører E6 Ringeby–Otta har siden 2016 betalt bompenger for en vegstrekning som ikke er bygget. Disse medlemmer mener at hele strekningen må fullføres i tråd med intensjonene som hele tiden har ligget til grunn.

Disse medlemmer registrerer at regjeringen har overført prosjektet til Nye Veier, nå som E6 Øyer–Otta. Disse medlemmer mener det må være en klar forutsetning at en slik overføring ikke medfører ytterligere forsinkelser. Det er disse medlemmers klare mening at vegen må bygges ut slik det hele tiden har vært forutsatt.

E6 Vindåsliene–Klett–Ulsberg

Komiteen viser til at den strekningsvise utbyggingen på E6 fra Vindsåsliene avsluttes på Ulsberg. Komiteen mener det er viktig at Nye Veier AS finner gode løsninger slik at man får et godt veikryss mellom E6 videre mot Oppdal og Dombås og riksvei 3 gjennom Østerdalen. I Drivdalen, rett sør for Oppdal, er det en svært krevende strekning som er ulykkesbelastet og særlig utfordrende for tunge kjøretøy. Komiteen viser til at det kan være aktuelt for Statens vegvesen å vurdere mindre utbedringer på denne strekningen innenfor programområdemidlene.

E6 Klettkrysset

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Venstre, viser til Klettkrysset i Trondheim som 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. De største utfordringene er i korte perioder med rushtrafikk på ettermiddager. Flertallet er opptatt av at krysset må utbedres for å unngå dårlig fremkommelighet og et farlig avkjøringspunkt.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre er kjent med at det skal gjøres tiltak for å bedre trafiksikkerheten på kort sikt, men er opptatt av at en mer permanent løsning må vurderes ved rulleringen av neste Nasjonal transportplan. Miljøpakken må være organisatoren for å kunne prioritere en god løsning og ikke minst finansiere prosjektet.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til historien om Klettkrysset, der staten er ansvarlig for dagens trafiksituasjon på Klett, etter som det var staten som planla og bygde dagens løsning.

Disse medlemmer mener det nå må finnes løsninger for å etablere en kapasitetssterk og framtidsrettet løsning som fungerer på Klett, og at det bør åpnes for at Miljøpakken i Trondheim kan planlegge og forskuttre en fullverdig løsning for å ivareta trafiksikkerheten

og fremkommeligheten. Disse medlemmer mener staten må ta kostnadene ved utbygging av en ny løsning ettersom staten er ansvarlig for de problemer som nå eksisterer.

Disse medlemmer viser til Arbeiderpartiets NTP-opplegg, der det settes av mer penger til videre planlegging og oppstart av viktige vegprosjekter i første planperiode (2022–2027) og med fullføring i andre planperiode (2028–2033), og at E6 Klettkrysset er ett av disse prosjektene.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til at det nye vegsystemet på E6 på Klett ble åpnet i desember 2018. Det ble raskt klart at det var kapasitetsutfordringer med rundkjøringen som binder sammen fv. 707, E39 og E6. Disse medlemmer mener det er åpenbart at det har vært feildimensjonering når det oppstår så store kapasitetsutfordringer med et helt nytt veianlegg. Disse medlemmer ber regjeringen følge opp disse utfordringene med Trondheim kommune og Statens vegvesen med sikte på å finne både kortsiktige og langsiktige løsninger på utfordringene som har oppstått.

E39 Klett–Harangen

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet har merket seg Nye Veiers innspill om utbedringer på strekningen mellom Klett og Harangen. Nye Veier peker på at veistandarden er lav sett i sammenheng med trafikkmengden, og at trafikkvekst vil sprengre kapasiteten. Disse medlemmer viser til at dette også er en svært viktig strekning for laksetransport fra Hitra og Frøya via fv. 714 til E6.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet registrerer at komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Nye Veiers innspill om utbedringer på strekningen mellom Klett og Harangen, og vil bemerke at regjeringen med samferdselsminister fra Fremskrittspartiet valgte å legge Trøndelags hovedhavn til Orkanger. Det vil være behov for utbedringer og ny løsning gjennom Orkanger både for trafikk til havneterminal og videre til E6. Disse medlemmer viser til en egen utredning av Orkdalspakken gjort av Statens vegvesen og Trøndelag fylkeskommune. Disse medlemmer viser videre til at det er fylkesvegnettet i Orkdalsregionen som har de største utfordringene når det gjelder godstransport. Det naturlige vegvalget også for laksenæringen er via fv. 700 til Berkåk, og ikke via E39 til Klett.

Godsterminal Trondheimsregionen

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre viser til at regjeringspartiene har blitt enige om å sette av 1,5 mrd. kroner ekstra til jernbanetiltak i

første seksårsperiode. Det prioriteres tiltak som kan styrke godsfrøføringen på jernbanen, deriblant midler til godsterminal på Heggstadmoen.

Disse medlemmer vil frigjøre Brattøra i Trondheim for byutvikling så raskt som mulig. Disse medlemmer vil gi Trondheim kommune muligheten til å endelig utnytte Brattøra til byens beste og fortsette byutviklingsarbeidet i området rundt Trondheim sentralstasjon, noe som også vil styrke jernbanens rolle i Trøndelag.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet registrerer at det etter åtte år med denne regjeringen fortsatt ikke er funnet en løsning for godsterminal for Trondheimsregionen. Disse medlemmer viser til at regjeringen i 2014 avlyste en pågående utredning om framtidens godsterminal for Trondheimsregionen samtidig som de vedtok å legge jernbaneterminalen til Torgård sør for Trondheim og havneterminal til Orkanger. Første byggetrinn på Torgård ble lagt inn i NTP i 2017 med 1,8 mrd. kroner, selv om det allerede da var klart at en fullverdig løsning ville koste i størrelsesorden 10 mrd. kroner. Disse medlemmer viser til at regjeringen i inneværende NTP ombestemmer seg og nå i stedet øker terminalkapasiteten på Heggstadmoen ved Heimdal. Disse medlemmer viser i så måte til at både Trondheim kommune og Trøndelag fylkeskommune har vedtatt at de ikke ønsker godsterminal på Heimdal.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til at alle de ikke-sosialistiske partiene i forrige NTP var enige om lokalisering av godsterminal, og at denne skulle ligge på Torgård. Flertallet merker seg at regjeringen nå har forlatt dette standpunktet, og at dette begrunnes med at deres valg av lokalitet, Heggstadmoen, koster mindre enn Torgård. Flertallet viser til at det er usikkerhet knyttet til utviklingsmulighetene på Heggstadmoen, og at terminalen kan bli for liten allerede etter 10–15 år. Videre merker flertallet seg at det er stor lokal motstand på Heimdal mot denne plasseringen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener, som i 2017, at Torgård er beste lokalisering for godsterminal for Trondheimsregionen.

Ringveg Øst Trondheim

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at dagens ringvei øst for Trondheim, «omkjøringsveien» mellom Sluppen og Rotvoll, samt Okstadbakken i tilknytning til denne er sterkt belastet. Dette er Trøndelags mest trafikkerte veistrekning med en registrert ÅDT på 48 000 i 2018. Disse medlemmer viser til at mange av trafikantene på denne veien

skal gjennom Trondheim kommune på vei fra nord til sør eller omvendt. Blant annet gjelder dette mye av næringstransporten. Disse medlemmer mener det må utredes en ny ringvei øst for Trondheim og dagens omkjøringsvei.

Disse medlemmer viser til Arbeiderpartiets NTP-opplegg, der det settes av mer penger til videre planlegging og oppstart av viktige vegprosjekter i første planperiode (2022–2027) og med fullføring i andre planperiode (2028–2033), og at E16 Fagernes sør–Hande er ett av disse prosjektene.

Rv. 15 Strynefjellet

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet og Sosialistisk Venstreparti, registrerer med stor undring at regjeringen ikke legger opp til å bygge ut rv. 15 Strynefjellet, til tross for den dårlige standarden dagens Strynefjellstunneler har. Forbindelsen over Strynefjellet er en svært viktig øst–vest-forbindelse og er av avgjørende betydning for godstransport fra Nordfjord og Sunnmøre til Østlandet og motsatt veg. Dagens tunneler har altfor dårlig standard, og vegen må ofte stenges.

Flertallet viser til at Statens vegvesen har utarbeidet konseptvalgutredning (KVU) for rv. 15 over Strynefjellet. KVU-en har vært underlagt ekstern kvalitets-sikring (KS1), og det er fattet beslutning om hvilket konsept det skal planlegges videre ut fra. Flertallet oppfatter at det er full enighet om konsept og trasévalg. Flertallet vil videre understreke at en ny forbindelse over Strynefjellet må planlegges sammen med ny vegforbindelse til Geiranger, og ber om at regjeringen legger dette til grunn for videre arbeid.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre viser til den betydningen rv. 15 Strynefjellet har for godstransporten fra Nord-Vestlandet. Det er særlig tunnelene på strekningen som ikke har tilfredsstillende standard, og som gjennomgående ikke er dimensjonert for at tynge kjøretøy kan møtes på en effektiv måte. Det fører også til betydelige skader på kjøretøyene. Disse medlemmer viser til at det er gjennomført en konseptvalgutredning, og at det er viktig at det i planarbeidet tas høyde for at det kan etableres en arm til Geiranger dersom Møre og Romsdal fylke ønsker å prioritere et slikt prosjekt. Disse medlemmer viser til at regjeringspartiene har blitt enige om å sette av 500 mill. kroner til oppstart av rv. 15 Strynefjellet i første seksårsperiode.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til Arbeiderpartiets NTP-opplegg, der det settes av mer penger til videre planlegging og oppstart av viktige vegprosjekter i første planperiode (2022–2027) og med fullføring i andre planperiode (2028–

2033), og at rv. 15 Strynefjellet er ett av disse prosjektene.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til Nasjonal transportplan, som omtaler rv. 15 Otta–Måløy som en av flere «særlig ulykkesutsatte» strekninger, med flere drepte og hardt skadde. Strekingen er en viktig øst–vest-korridor for persontransport og næringstransport av blant annet fisk og møbler. Totalt utgjør dette en årlig verdiskaping på over 70 mrd. kroner. Strekingen er prosjektert med forslag til ny løsning for tunnel mellom Skjåk og Stryn (Strynefjellet).

Flertallet vil påpeke at rv.15, spesielt fra Vågå og vestover, ikke er dimensjonert for dagens trafikk og for dagens kjøretøy. Kurvatur, bæreevne og bredde er ikke oppdatert på det meste av strekningen. Dette går ut over fremkommelighet, trafikksikkerhet og beredskap. De tre tunnelene fra Strynefjellet i retning Stryn er utrangert. De mangler høyde og bredde og utgjør en sikkerhetsrisiko blant annet ved eventuell ulykke og brann. Det er heller ikke sjelden at det skjer små steinras inne i tunnelen. Flertallet mener at arbeidet med å planlegge å få vedtatt en ny tunnellsøsning over Strynefjellet må bli gjennomført i første periode av NTP, slik at man kan komme i gang med å få bygd en sikrere øst–vest-forbindelse for denne delen av landet. Ny tunnel vil eliminere 13 raspunkt på strekningen rv. Skårer–Breidalen.

Flertallet viser til at rv. 15 fra Vågå og vestover har en varierende trafikkmengde. Trafikkmengden varierer fra ÅDT 3 100 med 15 pst. tungtransport til en trafikkmengde på ÅDT 1 100 med 24 pst. tynge kjøretøy. Enkelte strekninger i kommunene Vågå, Lom og Skjåk er særlig utsatt for slitasje og dårlig standard. Statens vegvesen har den senere tid hatt svært gode erfaringer med den såkalte «Valdresmodellen». Ved å gjenbruke delene av vegen som fortsatt er brukbare, og å samarbeide tett med entreprenør for å finne gode løsninger for anleggsgjennomføringen, mener Vegvesenet at kostnadene for utbedring av denne strekningen kan reduseres betydelig i forhold til tidligere vurderinger. Dette kan gjøres uten at det går ut over trafikksikkerhet og framkommelighet. Ved å bruke «Valdresmodellen» kan store deler av rv. 15 fra Vågå til Strynefjellet utbedres til å bli en veg med 8,5 meter bredde og god standard. Statens vegvesen har kostnadsberegnet at de kan gjennomføre dette innenfor en ramme på 1,5 mrd. kroner.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet vil legge inn 1 mrd. kroner i første periode og 3,4 mrd. kroner i andre periode for gjennomføring av dette prosjektet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til rv. 15 sin store betydning for verdiska-

pingen på Nordvestlandet. Disse medlemmer viser til at det særlig er tunnelene på strekningen som ikke er i holdbar stand. Men også andre deler av strekningen har behov for oppgraderinger. Det er viktig å etablere en arm til Geiranger slik at denne populære turistbygda også er mer tilgjengelig på vinterstid. For å få en rask gjennomføring av dette prosjektet foreslår disse medlemmer å tildele rv.15 Otta–Måløy–Strynefjellet med arm til Geiranger til Statens vegvesen prosjektavdeling.

E136 Dombås–Vestnes

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til at regjeringen har valgt å overføre strekningen E136 Dombås–Vestnes til Nye Veier AS, og at det legges opp til utbedringer langs strekningen for å fjerne flaskehalsen og øke trafiksikkerheten og fremkommeligheten. Strekningen har en høy tungbilandel og er viktig for industrien på Nordvestlandet. Flertallet viser til at Nye Veier får tildelt lengre strekninger, og at de har lyktes i å redusere kostnadene og øke nytten i de prosjektene de har gjennomført. Flertallet viser videre til at Nye Veier har aktivitet i form av planlegging eller bygging på alle de strekningene de har fått tildelt så langt, og at det er grunn til å forvente god fremdrift også i de prosjektene de nå får tilført.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, registrerer at regjeringen legger opp til at prosjektet E136 Dombås–Vestnes blir en del av Nye Veiers portefølje. Dette flertallet mener det må være en klar forutsetning for en slik overføring at den ikke medfører forsinkelser i prosjektet. Dette flertallet viser til at E136 er en svært viktig forbindelse for Nord-Vestlandet, og at det i lengre tid er jobbet for å utbedre vegen gjennom Romsdalen, der den flere steder ikke holder akseptabel standard. Dette flertallet mener E136 må sikres tilstrekkelig framdrift slik at nødvendige utbedringer kan realiseres.

Dette flertallet viser til at strekningen E136 Dombås–Vestnes er foreslått overført til Nye Veier sin portefølje. Dette flertallet viser til at strekningene Flatmark–Monge–Marstein og Stuguflaten–Rødstøl er inne i gjeldende NTP.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at med dagens regjering sin styring av Nye Veier står disse prosjektene i fare for ikke å bli realisert før 2041. Dette er et eksempel på at opprettelsen av Nye Veier og regjeringens styring av selskapet fører til at en rekke veiprosjekter blir utsatt på ubestemt

tid. Strekningen Dombås–Vestnes er rasutsatt og med svært varierende standard, og det er derfor beklagelig at viktig utbygging på strekningen er utsatt på ubestemt tid som konsekvens av regjeringens styring av veisektoren. Disse medlemmer viser til at dette er en strekning som allerede er godt planlagt og utredet, og at det derfor bør ligge godt til rette for at strekningen blir startet opp raskt.

Rv. 3 Østerdalen

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til at regjeringen legger opp til en videreføring av strekningsvis utbedring av rv. 3 gjennom Østerdalen. Flertallet viser til at godstransporten på strekningen øker betydelig, noe som medfører trafikkfarlige situasjoner på grunn av manglende gang- og sykkelveg. Flertallet forventer at gang- og sykkelveg er en viktig del av den strekningsvise utbedringen.

Videre viser flertallet til tidligere vedtak og innspill fra Vegforum riksveg 3 om rv. 3 Lonåsen og Tunna bru og at ny veg her må prioriteres. Flertallet legger til grunn at ny veg her blir realisert.

Flertallet viser til siste års ulike oppslag om manglende vintervedlikehold og at flere er bekymret over de store trafiksikkerhetsutfordringene dette medfører. Flertallet mener drift og vedlikehold må prioriteres høyere.

Mjøsbyen

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet mener det er positivt at regjeringen foreslår en ny statlig tilskuddsordning for å fremme kollektivtransport, sykling og gange i mindre byområder. Flere mindre byområder har liknende transportutfordringer som det enkelte av de ni største byområdene i Norge har. Regjeringen foreslår at støtteordningen avgrenses til fem byområder og i alt åtte navngitte bykommuner som arbeider med bompengefinansierte bypakker. Dersom tilskuddsordningen skal avgrenses, mener disse medlemmer at det ikke er størrelsen på den enkelte bykommune som bør være kriterium. I stedet bør avgrensning knyttes til størrelsen på hele det regionale byområdet som har valgt å samarbeide om areal- og transportplanlegging i tråd med statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging og har en samlet størrelse på over 40 000 innbyggere. Dette vil åpne for at flere regionbyer i Norge kan søke om tilskuddsmidler enn det regjeringen foreslår. Disse medlemmer viser til at Mjøsbyen med fire regionbyer (Hamar, Gjøvik, Lillehammer og Elverum), samt fire øvrige byer og tettsteder (Brumunddal, Moelv, Raufoss og Stange) har funnet det naturlig å samarbeide om areal- og transportplanlegging med sine nabokommuner

Løten, Øyer og Østre Toten. Dette polysentriske byområdet har over 200 000 innbyggere og er langt større enn de fleste nevnte byområder i regjeringens forslag. Dette er et godt eksempel på et samlet arbeidsmarkedsområde og byområde som er aktuelt for en samordnet kollektivsatsing.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen om å styrke innsatsen når det gjelder utbedringer på rv. 3 ut over forslaget i Nasjonal transportplan.»

«Stortinget ber regjeringen om å prioritere videre utbygging av rv. 70 til Ålvundfjorden.»

«Stortinget ber regjeringen gjennomføre en utredning av Ottadalen flyplass.»

«Stortinget ber regjeringen tildele rv. 25, helhetlig utbygging Hamar–Løten–Trysil. Rv3 Løten–E6 Stange/Romedal til Nye Veier sin portefølje.»

«Stortinget ber regjeringen tildele E6 Dombås–Ulsberg til Nye Veier sin portefølje.»

«Stortinget ber regjeringen tildele prosjekt Klett-krysset. E6/E39 til Nye Veier sin portefølje.»

«Stortinget ber regjeringen tildele prosjekt E6 Sokndalen-tunnelen til Nye Veier sin portefølje.»

«Stortinget ber regjeringen tildele rv.4 Biri–Raufoss til Nye Veier sin portefølje.»

«Stortinget ber regjeringen tildele rv.15 Otta–Måløy–Strynefjellet med arm til Geiranger til Statens vegvesen prosjektavdeling.»

«Stortinget ber regjeringen tildele 3 rv. 4 Raufoss–Oslo (Sinsenkrysset) inkludert fv. 22 Hvam–Gjelleråsen (omklassifiseres) til Statens vegvesen prosjektavdeling.»

«Stortinget ber regjeringen tildele Dovrebanen indre og ytre IC til Bane NOR-prosjekt.»

13.9 Trondheim–Bodø, med armer til svenskegrensen (korridor 7)

Komiteen viser til at korridoren er den sentrale ferdselsåren mellom Nord- og Sør-Norge. Korridoren spiller også en viktig rolle for regional transport i Trøndelag og mellom Helgeland- og Salten-regionene. En viktig del av verdiskapingen i området er industri, fisk- og oppdrettsnæring og bygg- og anleggsvirksomhet. Tungtransportandelen er høy på det lavtrafikkerte veinettet i korridoren.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener veier, fly, jernbane og kollektivtilbudet avgjørende viktig for å holde hjulene i gang og sikre at vi kan bo, leve og drive næringsvirksomhet i hele landet. Det er avgjørende for næringslivet i nord, sør, vest og øst at vi har et sammenhengende nettverk av veier med høy standard. Disse medlemmer mener at 4-felts motorveier og nye brede 2-felts veier bidrar til å redusere antall ulykker og redusere reisetid. Det å knytte regioner sammen av et nettverk av trygge, gode og sikre veier mener disse medlemmer trykker hverdagen til folk flest og styrker konkurranseevnen for norsk næringsliv slik at de raskere kan få sine varer ut på markedet nasjonalt og internasjonalt.

Disse medlemmer mener det er viktig å ha gode veier og annen infrastruktur som sørger for at mennesker og varer kommer seg raskt, effektivt og trygt dit de skal. I mange år var det nesten stillstand i veg- og jernbaneutbyggingen i Norge. Disse medlemmer viser til at siden 2013, da Fremskrittspartiet tok over styringen av Samferdselsdepartementet, ble det igangsatt opprustning av veinettet, både nye utbygginger og satsing på vedvedlikehold.

Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiets forslag til NTP baserer seg også på å videreføre dette gode arbeidet. Disse medlemmer viser til at det i korridorene legges opp til at mange utbygginger skal skje ved at flere prosjekter bygges sammenhengende og helt som en portefølje. Det bidrar etter disse medlemmers oppfatning til å få ned kostnadene i prosjektene og at samfunnsnyttene øker. På den måte får vi vesentlig mer vei og jernbane for pengene som investeres.

Disse medlemmer viser til prioriterte utbyggingsprosjekter i Fremskrittspartiets forslag til NTP i korridor 7.

Korridor 7

Prosjekt	Formål	1. periode	2. periode	Total Utbygger
Rv. 80 Atkomst ny Bodø lufthavn	Vei	274		274
E6 Helgeland sør (uten opsjonsstrekninger) (binding)	Vei	1 363		1 363
E6 Helgeland Sør siste parseller	Vei	450		450
E6 Grong–Nordland	Vei	959	1 958	2 917

Korridor 7				
Prosjekt	Formål	1. periode	2. periode	Total Utbygger
To tog/t på Trønderbanen	Bane	1 566	340	1 906
Trønder- og Meråkerbanen: Elektrifisering, togparkering og plattformer (binding)	Bane	1 853		1 853
Kombitransport Trondheim–Bodø (legges inn i Godspakke)	Bane			
Bodø lufthavn (flytting)	Luft	2 850	-	2 850
Ny lufthavn Mo i Rana	Luft	1 800	-	1 800
Mo i Rana havn, innseiling	Kyst	114		114
E6 Åsen–Asphaugen (Forlengelse av Åsen–Steinkjer)				Nye Veier
Rv. 80 og E6 Bodø–Fauske med omlegging av rv. 80 og E6 ut av Fauske sentrum				Nye Veier
E14 mellom Stjørdal og svenskegrensen				Nye Veier
Total		11 229	2 298	13 527

Trønderbanen og Meråkerbanen

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til NTP fra 2017 og mener det er positivt at elektrifisering, infrastrukturtiltak og tilbudsforbedring er i gang. Disse medlemmer registrerer likevel at regjeringens mål om elektrifisering av Trønderbanen og Meråkerbanen fra forrige NTP ikke følges opp. Det er bestilt nye togsett som er 40 pst. dyrere enn elektriske tog, og en ser at planene om elektrifisering av resterende strekning ikke blir realisert. Det vil dermed i mange år fremover være nødvendig å kjøre med diesel.

Videre viser disse medlemmer til at av en total investering på 5,5 mrd. kroner skal 2,2 mrd. kroner finansieres gjennom låneopptak for nye tog, der SJ som operatør skal dekke kostnadene gjennom leie. 1,3 mrd. kroner av investeringen går til hensettingsanlegg for tog, nytt verksted og opprustning av Meråkerbanen for å takle nye og tyngre togsett. Disse medlemmer vil presisere at dette er kostnader en kunne ha unngått om en elektrifiserte Trønderbanen og Meråkerbanen som lovet.

Disse medlemmer viser til at det er kjøpt inn 14 bimodale togsett som skal erstatte 14 gamle togsett. Disse medlemmer forventer at statens signering av byvekstavtalen for Trondheimsområdet, der det legges til grunn to tog i timen mellom Trondheim og Steinkjer innen 2024, medfører at dette tilbudet blir realisert, og at det stilles nok togsett til disposisjon. Disse medlemmer viser til en rekke høringsinnspill fra Trøndelag hvor det var uttrykt et sterkt ønske om å prioritere jernbane først.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre viser til at togmateriellet på Trønder- og

Meråkerbanen var av eldre dato, og at det hastet med å skaffe nye tog. Det hadde ikke vært hensiktsmessig å vente med utskiftingen av tog til banen er elektrifisert. Disse medlemmer mener derfor det var fornuftig å kjøpe bimodale tog for å sikre et godt tilbud for de reisende. Disse medlemmer påpeker at de bimodale togene er fleksible og dermed også kan brukes på andre banestrekninger.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti mener det er viktig å legge til rette for løsninger som fører til økt pålitelighet og redusert reisetid for person- og godstransport i korridoren, både på Trønderbanen og Meråkerbanen. Disse medlemmer har registrert byvekstavtalens formuleringer om to tog i timen mellom Melhus og Steinkjer. Disse medlemmer forutsetter at to tog i timen realiseres innen 2024, slik det står beskrevet i byvekstavtalen. Disse medlemmer mener videre det må planlegges for to tog i timen helt til Støren, da dette kan være et viktig bidrag for å ytterligere utvide bo- og arbeidsmarkedsregionen. Det bør også legges til rette for flere avganger til Grong nord for Steinkjer.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet vil i andre periode forsterke satsingen med 1 mrd. kroner for å få på plass elektrifisering helt frem til Steinkjer. Disse medlemmer har registrert at kapasiteten for tilbudsforbedringer for lengre transporter er liten. Det skyldes lange avstander mellom korte kryssningsspor og regelmessig regiontrafikk mot endepunktene av korridoren.

Disse medlemmer har økt satsingen på effekt-pakkene for kombitransport med 2 mrd. kroner i andre

periode, som blant annet kan fremskynde ytterligere tiltak med kryssningsspor og andre tiltak på Nordlandsbanen. Prosjekter og tiltak må prioriteres samlet i hele jernbanekorridoren Oslo–Trondheim–Bodø for å kunne oppnå størst effekt av tiltakene. Terminaler langs Nordlandsbanen må utvikles og moderniseres i takt med behov, med god tilknytning til vegnettet og havner. Framføringstid på strekningen Oslo–Bodø bør under 18 timer, noe som vil styrke jernbanens posisjon betydelig. Etablering av Nord-Norgelinjen (containerbåtrute) vil være en sjøvertsforlengelse av Nordlandsbanen fra Bodø til Troms.

Nordlandsbanen er viktig for utvikling av persontransport med regiontog i Salten og Helgeland. Det er behov for etablering av en Helgelandspendel tilsvarende Saltenpendelen. Trafikken på Nordlandsbanen mellom Trondheim og Bodø er dieseldrevet.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet mener Nordlandsbanen kan være en aktuell pilotstrekning for hydrogentog.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti vil understreke det store behovet for to tog i timen mellom Trondheim og Steinkjer og for elektrifisering av Trønder- og Meråkerbanen. Dette medlem viser til at elektrifisering er et viktig grep for å redusere klimagassutslippene fra jernbanen.

På denne bakgrunn fremmer dette medlem følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake i forslaget til statsbudsjettet for 2022 med tilstrekkelige midler for full-elektrifisering av Trønderbanen og Meråkerbanen til Steinkjer og Storlien.»

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake i forbindelse med statsbudsjettet for 2022 med en plan for elektrifisering av Trønderbanen til Grong stasjon.»

«Stortinget ber regjeringen sørge for at hele strekningen på Nordlandsbanen blir elektrifisert innen 2030.»

E14 Stjørdal–Storlien

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til E14 Stjørdal–Storlien, som har store utfordringer med trafiksikkerhet på flere ulykkespunkter.

Flertallet viser til at regjeringspartiene har blitt enige om å sette av 500 mill. kroner til E14 Stjørdal–Storlien i første seksårsperiode, og at regjeringen skal vurdere om strekningen bør legges inn i porteføljen til Nye Veier AS.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, registrerer at regjeringen har tatt prosjektet E14 Stjørdal–Storlien ut av NTP, til tross for at prosjektet ligger inne å nåværende NTP og på tross av budsjettforliket mellom regjeringspartiene og Fremskrittspartiet for 2021 som medførte en bevilgning på 5 mill. kroner til planlegging av nettopp av denne strekningen. Dette flertallet viser til at strekningen er høyt ulykkesbelastet, har en rekke rasutsatte strekninger og mangler gang- og sykkelveger, noe som reduserer trafiksikkerheten betraktelig. Vegen er hovedfartsåre mellom Trøndelag og Sverige, og det finnes ingen omkjøringsmuligheter ved ulykker.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til Arbeiderpartiets NTP-opplegg, der det settes av mer penger til videre planlegging og oppstart av viktige vegprosjekter i første planperiode (2022–2027) og med fullføring i andre planperiode (2028–2033), og at E14 Stjørdal–Storlien er ett av disse prosjektene.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at strekningen E14 Stjørdal–Storlien har hatt stor trafikkvekst i senere tid, men har lav veistandard. Disse medlemmer viser til at strekningen forbinder Trondheimsområdet med Sverige med vei mot Östersund og Åre og er den mest trafikkerte grenseovergangen nord for Kongsvinger. Strekningen har hatt stor vekst i trafikken i senere tid, eksempelvis var veksten 6 pst. i 2017. Andelen lange kjøretøy er 10–12 pst. Strekningen går langs Stjørdalselva i et trangt dalføre. Strekningen har i dag dårlig trafiksikkerhet. Veien er smal (6,5–7,5 meter) og er preget av dårlige kanter, dårlig bæreevne og krappe svinger mellom elv, berg og bebyggelse. Deler av terrenget på strekningen er sidebratt og delvis rasutsatt.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til Senterpartiets opplegg for NTP, der det foreslås å bevilge 800 mill. kroner til oppstart i første periode og videre 4,2 mrd. kroner i andre periode.

E6 Steinkjer–Åsen

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti mener transportløsningene som nå er valgt av regjeringen på korridoren i Trøndelag nord for Trondheim, er fullstendig feil løsning. Det prioriteres nå firefelts motorveiutbygging, mens det burde vært satset på utbygging av jernbanen med dobbeltspor til Steinkjer.

Dette medlem vil understreke at motorveiløsningen bygger ned enorme arealer av verdifull natur og

dyrka mark. Nye Veier beskriver selv hva som står på spill på strekningen Åsen–Steinkjer:

«Tiltaket forventes også å berøre 83 kulturlokaliteter med 114 kulturminner av nasjonal betydning, én km² med viktige/særlig viktige naturtyper, 1 494 habitater til arter av stor/særlig stor nasjonal forvaltningsinteresse, 33 km² med beite og/eller dyrket mark.»

Dette medlem vil også peke på at motorveien samtidig gir økt biltrafikk inn mot Trondheim, skaper store klimagassutslipp og gjør nullvekstmålet svært vanskelig å holde.

På denne bakgrunn fremmer dette medlem følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen umiddelbart stanse alle planer og påbegynte utbygginger av firefelts motorveier på E6 i Trøndelag nord for Trondheim.»

E6 Helgeland Sør

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Fremskrittspartiet viser til den utbyggingen som for tiden gjøres på E6 Helgeland Sør, og at det er særdeles viktig at en gjør seg ferdig med utbyggingen i området. Disse medlemmer vil viser til at det vil være svært uheldig om disse parsellene blir stående igjen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen prioritere utbygging av E6 Helgeland Sør, siste parseller.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet og Senterpartiet, viser til at delprosjektet Svenningelva–Lien på E6 i Helgeland Sør i Grane kommune sannsynligvis starter opp høsten 2021. Men det blir kommunisert i framlagt NTP at dette er den siste parsellen på E6 Helgeland, Helgeland Sør. Det stemmer ikke, fordi det fortsatt gjenstår to parseller som ikke er utbedret helt sør i Nordland: Trøndelag grense–Majahaug og Flyum–Kappfjell–Li.

Flertallet viser til at strekningen Grong–Nordland grense er foreslått prioritert i NTP. Det betyr at om de to siste parsellene i E6 Helgeland sør ikke realiseres, så vil disse parsellene ved Majavatn i Nordland stå igjen med avvikende standard. Dette vil medføre trafikkfare og en unødvendig ulempe for trafikantene.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Senterpartiet viser til sine alternativ for NTP, der det foreslås midler til å ferdigstille parsellene i første periode.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre viser til regjeringens utbygging av E6 på Helgeland og er tilfreds med at denne satsingen fortsetter. Disse medlemmer er opptatt av at veiutbygginger gjennomføres helhetlig, og påpeker at innsparinger i porteføljen kan benyttes til å finansiere opsjonsstrekningene i prosjektet, og ber departement, Statens vegvesen og lokale myndigheter finne løsninger som kan finansiere gjennomføring av opsjonene samtidig med resten av prosjektet.

Innherredsbyen

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet mener det er positivt at regjeringen foreslår en ny statlig tilskuddsordning for å fremme kollektivtransport, sykling og gange i mindre byområder. Flere mindre byområder har liknende transportutfordringer som det enkelte av de ni største byområdene i Norge har. Regjeringen foreslår at støtteordningen avgrenses til fem byområder og i alt åtte navngitte bykommuner som arbeider med bompengefinansierte bypakker. Dersom tilskuddsordningen skal avgrenses, mener disse medlemmer at det ikke er størrelsen på den enkelte bykommune som bør være kriterium. I stedet bør avgrensning knyttes til størrelsen på hele det regionale byområdet som har valgt å samarbeide om areal- og transportplanlegging i tråd med statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging og har en samlet størrelse over 40 000 innbyggere. Dette vil åpne for at flere regionbyer i Norge kan søke om tilskuddsmidler enn det regjeringen foreslår. Disse medlemmer viser til at Innherredsbyen er et etablert samarbeid om en bærekraftig og felles areal- og transportstrategi for seks kommuner med ca. 70 000 innbyggere. Dette er et godt eksempel på et samlet arbeidsmarkedsområde og byområde som er aktuelt for en samordnet kollektivsatsing.

Farvannstiltaket Innseiling Mo i Rana

Komiteen viser til farvannstiltaket Innseiling Mo i Rana, som er prioritert i første planperiode. Farvannstiltaket Innseiling Mo i Rana omfatter nye sjømerker i innseilingen og utdyping for å bedre framkommelighet og tilgjengelighet til havna. Atkomsten til havna begrenses i dag av områder med liten dybde.

Komiteen er kjent med at Mo i Rana havn over lang tid har jobbet med å få realisert en dypvannskai tilknyttet ny intermodal terminal og utdyping av Toraneskaia for å få større dybde i havna. Komiteen viser til at det er avgjørende at utdypingstiltaket blir prioritert for snarlig å kunne få realisert ny dypvannskai som skal bygges i et samarbeid mellom private og det offentlige.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Ven-

streparti mener også det er viktig at det settes av midler i årene fremover til å anlegge jernbanespor fra Nordlandsbanen og ny avkjøring fra E6, ettersom dette vil gi en intermodal terminal som vil kunne håndtere både veg, bane og sjø på samme terminal.

Brønnøyleiden

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til at mindre farvannstiltak som har en kostnad på under 100 mill. kroner, også er viktige for sjøtransporten langs hele kysten. I likhet med de større tiltakene kan tiltakene bestå av merking, utdyping eller skjerming, eller kombinasjoner av disse.

Flertallet viser til at farledsutbedringer i Brønnøyleiden må prioriteres. Prosjektet var prioritert øverst av Nordland fylkeskommune, og det er kostnadsberegnet til ca. 60 mill. kroner, men kostnadene kan bli lavere på grunn av ny teknologi. Farledsutbedringer her vil være et viktig klimatiltak og bety mye: kortere led, mindre drivstoff, bedre innseiling og utbedringen vil være positiv for regionen.

KVU Rana

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at det i Statens vegvesens handlingsplan tidligere har vært lagt til grunn at det skal gjennomføres en konseptvalgutredning (KVU) for vegforbindelsene til og gjennom Rana. Dette arbeidet ble skrinlagt og satt på vent av Samferdselsdepartementet i 2019.

Disse medlemmer mener at med bakgrunn i etablering av ny flyplass og dypvannskai, kombinert med planlagte store næringsetableringer, er det behov for en KVU for vegforbindelsene til og gjennom Rana.

Ny lufthavn i Mo i Rana

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet og Venstre, vil understreke at ny lufthavn i Mo i Rana er viktig for utvikling av hele regionen. Dette vil legge grunnlaget for videre næringsutvikling og bosetting i regionen.

Flertallet viser til følgende vedtak som ble fattet i Stortinget under behandlingen av revidert nasjonalbudsjett for 2020:

«Stortinget ber regjeringen jobbe raskt og gjøre nødvendige avklaringer som må til for å realisere planlagt flyplass i Mo i Rana.»

Videre viser flertallet til følgende merknad i Innst. S 13 (2020–2021) om statsbudsjettet for 2021:

«Komiteen viser til at ny flyplass er drevet fram over 13 år av regionalt næringsliv og Rana kommune, i samspill med Avinor. Polarsirkelen Lufthavnutvikling AS gjennomførte en konkurranse i 2019/2020 om utbyggingen basert på oppdatering av Avinors forprosjekt og i samsvar med anskaffelsesregelverket. Konkurransen resulterte i et bindende tilbud fra leverandør innenfor økonomisk ramme i Nasjonal transportplan 2018–2029. Komiteen er oppmerksom på at det bindende tilbudet er forlenget til 1. juli 2021.

Komiteen ber regjeringen arbeide raskt sammen med Avinor og lokale interessenter, og imøteser en investeringsbeslutning i vårsesjonen 2021. For komiteen er det avgjørende at den helhetlige lufthavnstrukturen på Helgeland blir ivarettatt ved byggingen av ny flyplass i Mo i Rana.»

Flertallet viser til at Avinor ble gitt oppdraget med bygging av ny lufthavn våren 2020 og har vurdert benyttelse av kontrakt opp mot utlysning av ny konkurranse. Flertallet tar til etterretning at Avinor har besluttet å ikke benytte kontrakten, men i stedet lyse ut ny konkurranse om utbyggingen.

Flertallet legger til grunn at ambisjonen om forberedende arbeider høsten 2021, byggestart våren 2022 og åpning av ny flyplass i 2025 følges, og at det skal anlegges flyplass med ytelser og rullebanelengde som ivaretar regionens langsiktige behov.

Komiteen viser til den planlagte byggingen av ny flyplass på Hauan i Rana. Komiteen understreker at flyplasstrukturen på Helgeland skal ligge fast. Flyplassene i Alstahaug, Brønnøy og Vefsn har viktige samfunns- og beredskapsfunksjoner, herunder for helsetilbudet til innbyggerne, som ikke ivaretas ved utbyggingen i Rana. Komiteen legger til grunn at driften fortsatt finansieres innenfor Avinor-modellen.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti vil understreke viktigheten av at framdriftsplanen for realisering av ny lufthavn i Mo i Rana holdes uten unødige forsinkelser. Både befolkningsvekst og vekst i industri og øvrig næringsliv i regionen medfører økt behov for effektiv kommunikasjon ut og inn av regionen. Store naturinngrep, som bygging av en lufthavn er, må gjøres på en slik måte at det får minst mulig konsekvenser for natur- og dyreliv i området. Dette medlem mener at det er en forutsetning at det foreligger oppdaterte naturundersøkelser i området før byggestart.

Dette medlem vil understreke at en realisering av ny lufthavn i Mo i Rana skal skje uten at kortbanenettet for øvrig svekkes. Regionen har en rekke bedrifter som har utviklet grønne løsninger, leverer bærekraftige produkter og samhandler globalt. Dette medlem vil derfor understreke at fremtidig lufthavn i Mo i Rana og kortbanenettet på Helgeland er en svært viktig del av infrastrukturen for regionen, og at Helgeland kan være en ideell region for testing av elektriske fly.

Flytting av Bodø lufthavn

Komiteen viser til prosjektet «Ny by – ny flyplass», som tar sikte på å gjøre et samlet grep for byutviklingen i Bodø når Forsvaret nå forlater byen med mye av sin virksomhet. Komiteen konstaterer at det allerede er etablert et samarbeid mellom Forsvaret, Avinor og kommunen som skal resultere i både ny flyplass og en helt ny, grønn bydel. Regjeringen har lagt til grunn et statlig bidrag på 4,65 mrd. kroner i første seksårsperiode til ny lufthavn i Mo i Rana og flytting av Bodø lufthavn, noe komiteen støtter.

Rv. 80 Fauske-Bodø

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til prosjektet «Fra bru til bru», som løser utfordringene på rv. 80/E6 mellom Fauske og Bodø kommuner. Strekningen er Nord-Norges mest trafikkerte veistrekning og sterkt ulykkesbelastet, både av trafikkulykker og rasulykker med drepte og hardt skadde. Strekningen har delvis lav veistandard med nedsatt fartsgrense og lave/smale jernbaneunderganger samt flere rasutsatte områder.

Flertallet viser til at strekningen er viktig for den felles bo-, arbeids- og serviceregionen og har en høy andel pendlertrafikk. Rapporter anslår at trafikkveksten gjennom Fauske vil øke betydelig, der økningen i tungtransport anslås til 40–80 pst. mot 2040 (Rambøll). All trafikk som skal nord og sør langs hovedåren E6, samt all trafikk til og fra Bodø på rv. 80, går gjennom Fauske sentrum. Dette har over tid skapt betydelige trafikale utfordringer i Fauske sentrum, hvor en stor andel av trafikken er tungtrafikk. Prosjektet «Fra bru til bru» innebærer omlegging av E6 utenfor Fauske sentrum som i dag er en flaskehals med 40km/t og hindrer stedsutvikling. Prosjektet innebærer også at veien føres ut av Løding sentrum.

Flertallet er åpne for å ta i bruk ulike virkemidler for å finne løsninger på situasjonen mellom Fauske og Bodø og vil be om at regjeringen går i dialog med lokale myndigheter for å finne akseptable løsninger.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at prosjektet er vurdert av Nye veier, og disse medlemmer mener at prosjektet vil falle naturlig inn under Nye Veier AS sitt samfunnsoppdrag.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen tildele E6 Åsen–Asphaugen (forlengelse av Åsen–Steinkjer) til Nye Veier sin portefølje.»

«Stortinget ber regjeringen tildele rv. 80 og E6 Bodø–Fauske med omlegging av rv. 80 og E6 ut av Fauske sentrum til Nye Veier sin portefølje.»

«Stortinget ber regjeringen tildele E14 mellom Stjørdal og svenskegrensen til Nye Veier sin portefølje.»

«Stortinget ber regjeringen tildele rv. 4 Biri–Raufoss til Nye Veier sin portefølje.»

13.10 Bodø–Narvik–Tromsø–Kirkenes, med arm til Lofoten og armer til grensene mot Sverige, Finland og Russland (korridor 8)

Komiteen viser til at korridoren er meget langstrakt og binder sammen de nordligste delene av landet. Som følge av lange avstander er sjø- og lufttransport viktig. Med grenser til Sverige, Finland og Russland er det betydelig grensekryssende transport i korridoren. Korridoren har spredt bosetting, men med byområder som vokser. Viktige næringer i korridoren er avhengige av et godt transportsystem for å få varene ut til markedet. Fiskeri- og havbruksnæringen, olje- og gassnæringen og reiselivsnæringen er viktige.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener veier, fly, jernbane og kollektivtilbudet er avgjørende viktig for å holde hjulene i gang og sikre at vi kan bo, leve og drive næringsvirksomhet i hele landet. Det er avgjørende for næringslivet i nord, sør, vest og øst at vi har et sammenhengende nettverk av veier med høy standard. Disse medlemmer mener at 4-felts motorveier og nye brede 2-felts veier bidrar til å redusere antall ulykker og redusere reisetid. Det å knytte regioner sammen av et nettverk av trygge, gode og sikre veier mener disse medlemmer trykker hverdagen til folk flest og styrker konkurranseevnen for norsk næringsliv slik at de raskere kan få sine varer ut på markedet nasjonalt og internasjonalt.

Disse medlemmer mener det er viktig å ha gode veier og annen infrastruktur som sørger for at mennesker og varer kommer seg raskt, effektivt og trygt dit de skal. I mange år var det nesten stillstand i veg- og jernbaneutbyggingen i Norge. Disse medlemmer viser til at etter 2013, da Fremskrittspartiet tok over styringen av Samferdselsdepartementet, ble det igangsatt opprustning av veinettet, både nye utbygginger og satsing på vedvedlikehold.

Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiets forslag til NTP baserer seg også på å videreføre dette gode arbeidet. Disse medlemmer viser til at det i korridorene legges opp til at mange utbygginger skal skje ved at flere prosjekter bygges sammenhengende og helt som en portefølje. Det bidrar etter disse medlemmers oppfatning til å få ned kostnadene i prosjektene og at samfunnsnyttene øker. På den måte får vi vesentlig mer vei og jernbane for pengene som investeres.

Disse medlemmer viser til prioriterte utbyggingssjekter i Fremskrittspartiets forslag til NTP i korridor 8.

Korridor 8					
Prosjekt	Formål	1. periode	2. periode	Total	Utbygger
E6 Strømmen bro	Vei	750	-	750	
E6 Alta bru – parsell 2	Vei	360		360	
E6 Alta Parsell 1 – Avlastningsvei/ Ny E6	Vei	300		300	
E6 Transfarelv bru (bevilget 20 mill. i oppstart i 2021 – ferdigstillelse 2022)	Vei	80		80	
E6 Tana bru–Skipagurra G/S langs eksisterende					
E6 ca. 5 km	Vei	100		100	
E8 Lavangsdalen	Vei	500		500	
E8 Sørbotn–Laukslett	Vei	1 961			
E8 Flyplasstunnelen (kuttforslag, kostnader spares inn)	Vei	610	1 190	1 800	
Kutte prosjektet E8 Flyplasstunnelen	Vei	-610	-1 190	-1 800	
E45 Kløfta (skredsikring)	Vei	1 124		1 124	
E45 Eiby – trafikkssikker løsning som gir bedre framkommelighet på E45 gjennom eller forbi Eiby (i sammenheng med Kløfta)	Vei	100		100	
Tromsø: Kvaløyforbindelsen via Håkøya	Vei	1 200	300	1 500	
Rv. 83 Fauskevåg–Harstad	Vei	1 000		1 000	
Utbedringsstrekninger rv. 94 (Mollstrand–Grøtnes og Akkarfjord–Jansvannet)	Vei	990		990	
E6 Saltfjellet og Bjørnfjell (utbedringer)	Vei	350		350	
Hålogalandsveien (E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukt)	Vei	4 780	3 473	8 253	
E6 Hålogalandsbrua (binding)	Vei	17		17	
Hålogalandsveien (E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukt) – forberedende arbeider (binding OPS)	Vei	210	380	590	
E10 Nappstraumen–Å	Vei	170	1 000	1 170	
E10 Fiskebøl–Nappstraumen	Vei	1 200		1200	
E6 Narviktunnelen	Vei	343	607	950	
E6 Ballangen sentrum (binding)	Vei	25		25	
E69 Skarvbergstunnelen (binding)	Vei	230		230	
Mehamn, utdypning	Kyst	40		40	
Sørvær havn	Kyst	30		30	
Andenes, innseiling	Kyst	440		440	
Røst, innseiling	Kyst	165		165	
Gamvik (Er forskutteringsmidler)	Kyst	43	29	72	
Kamøyvær (Er forskutteringsmidler)	Kyst	20	14	34	
Senjahopen	Kyst	76	51	127	
Engenes	Kyst	57	38	95	
Vardø, innseiling (Må fremskyndes til første periode)	Kyst	65	135	200	
Årviksand, innseiling	Kyst	67		67	
Køllefjord, innseiling	Kyst	208		208	
Værøy, innseiling	Kyst	300	74	374	
Leirpollen, innseiling (kompensasjonsmidler ifb. arb. Avg. 2013)	Kyst	109		109	

Korridor 8				
Prosjekt	Formål	1. periode	2. periode	Total Utbygger
Svolvær–Raftsundet	Kyst	143		143
Bognes–Tjeldsundet–Harstad	Kyst	284		284
Longyearbyen	Kyst	406		406
Ballstad havn	Kyst	200		200
Brønnøyleiden	Kyst	60		60
Cruise- og flerbrukska i Alta	Kyst	200		200
Banak lufthavn	Luft	83		83
Leknes lufthavn Lofoten	Luft	50		50
Kryssningsspor Fagerlia/Søsterbekk (Ofotbanen)	Bane	600		600
E6 Fauske–Bognes				SVV-prosjekt
Total		19 436	6 101	25 537

Nye Veier AS

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at regjeringen foreslår å utvide porteføljen til Nye Veier AS, og at med den foreslåtte porteføljeutvidelsen vil Nye Veier AS få tildelt en del av riksveinettet i korridoren. Disse medlemmer viser til at statsråden ikke kan gi noe svar på når disse strekningene skal bli utbygd innenfor Nye Veier sin tidshorisont på 20 år. Disse medlemmer synes det er betenkelig at et selskap som Nye Veier, uten politisk påvirkning, skal styre rekkefølgen på utbyggingene. Utbyggingen av så mye vei som ligger i porteføljen til Nye Veier, er et viktig politisk spørsmål og bør derfor være politisk styrt.

Kombitransport

Komiteen er positiv til at en effektpakke for kombitransport mellom Oslo og Narvik er prioritert med oppstart i første seksårsperiode med tiltak på Narvik stasjon og tiltak på Narvik terminal som vil medføre mulighet for lengre tog, økt kapasitet og kortere framføringstid for kombitransport Oslo–Narvik.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet mener tiltakene må sees i sammenheng med Senterpartiets satsing spesielt i korridor 0 og 2. Disse medlemmer har i tillegg økt satsingen på effektpakken for kombitransport med 2 mrd. kroner i andre periode, som blant annet kan fremskynde ytterligere tiltak (kryssningsspor) på Ofotbanen. Dette må sees i sammenheng med tiltak på svensk side og Kongsvingerbanen i korridor 2.

Utbedring av fiskerihavnene i Værøy, Røst og Andenes

Komiteen er tilfreds med at det er prioritert midler til utbedring av Værøy, Røst og Andenes fiskerihav-

ner i første del av planperioden. Komiteen har merket seg de utfordringer som er i innseilingene til disse fiskerihavnene, og som bidrar til at fartøy i enkelte situasjoner løper stor risiko og ikke får levert fangsten. Her er det viktig fiskerivirksomhet, og disse kommunene er blant Norges største landingskommuner for fisk til produksjon. Flere fartøy har fått skader og reservert seg for å levere fangst til mottaksanlegg i kommunene under de rådende forhold. Komiteen mener derfor at det haster med å igangsette nødvendige tiltak med forbedret innseiling til disse havnene.

Ofotbanen

Komiteen viser til den svært viktige rollen Ofotbanen spiller for godstransport på jernbane. I tillegg til malmtransporten fra Nord-Sverige er banen svært viktig for godstransport mellom Sør-Norge og Nord-Norge, blant annet av store mengder fisk og sjømat. Komiteen mener det er behov for å øke kapasiteten på Ofotbanen ved bygging av flere kryssingsspor og etter hvert dobbeltspor.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Fremskrittspartiet viser til at Arbeiderpartiet og Fremskrittspartiet flere ganger har påpekt viktigheten av å få bygget nytt kryssingsspor på Narvik stasjon. Disse medlemmer er overrasket over at regjeringen ikke har prioritert dette prosjektet, til tross for at det har vært en del av NTP siden 2013. Regjeringen har heller ikke gjennomført den konsekvensutredningen av dobbeltspor på Ofotbanen som var en del av den samme regjeringens NTP i 2017.

Komiteen mener neste skritt for økt kapasitet på Ofotbanen vil være etablering av nye kryssingsspor.

Komiteen viser til at den økte godsmengden de siste årene har bidratt til at kapasiteten på Narvikterminalen nå er sprengt visse deler av døgnet, og er derfor tilfreds med at det nå legges opp til utvidelse av terminalen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener det er viktig å legge til rette for økt kapasitet på Ofofbanen, og foreslår på denne bakgrunn utbygging av kryssningsspor ved Fagerlia/Søsterbekk.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen prioritere utbygging av kryssningsspor Fagerlia/Søsterbekk på Ofofbanen.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til den svært viktige rollen Ofofbanen spiller for gods-transport på jernbane. I tillegg til malmtransporten fra Nord-Sverige er banen svært viktig for godstransport mellom Sør-Norge og Nord-Norge.

Flertallet vil understreke at kapasitetsutfordringene på Ofofbanen allerede er høyaktuelle ved at flere tog i dag må avvises på grunn av manglende kapasitet ved Narvikterminalen. Samtidig er overføringspotensialet til banen betydelig, men avhenger også av utbygging av Narvikterminalen og Narvik stasjon. Regjeringens foreløpige bevilgninger til dette er ikke tilstrekkelige.

Flertallet er kjent med at Narvik Havn KF samarbeider med både svenske, finske og russiske transportaktører for transport til/fra bl.a. Xi'an og Chongqing i Kina. Prosjektet kalles «Eurasian Rail Express» og er ment som et miljøriktig alternativ for transport mellom Kina og Norge.

Transporttiden med tog mellom Kina og Norge er antatt 15–17 dager, og hele strekningen er elektrifisert. Flertallet ser positivt på prosjektet, som vil bidra til kortere framføringstid og mer miljøvennlig transport.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti vil fremheve behovet for kryssningsspor ved Fagerlia/Søsterbekk, som også bør inngå som en del av effektpakken.

På denne bakgrunn fremmer komiteens medlemmer fra Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sikre gjennomføring av det planlagte kryssningsspoet i Fagerlia/Søsterbekk mot Bjørnfjell/Riksgrensen i første planperiode.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, understreker at både potensialet og prognosene for godstrafikk viser til at eneste varige løsning for Ofofbanen er bygging av dobbeltspor.

Flertallet vil dessuten peke på at Ofofbanen også har et stort potensial for økt turistradikk med opplevelsesreise med tog.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til egen effektpakke for gods Narvik–Kongsvinger–Oslo (Alnabru) og at effektpakkene inneholder en rekke tiltak for å øke kapasiteten. Flertallet peker på at det ikke er konkrete kryssingspor alene som vil gi økt kapasitet, men summen av tiltak også innenfor terminaler, signal og banestrøm som skal til. Flertallet peker på at innretningen på effektpakkene er laget slik at det er etatene selv som prioriterer hvilke tiltak som gir best effekt, siden de har best kompetanse på dette. Flertallet vil derfor advare mot at politisk detaljstyring på dette feltet kan innebære uansvarlig pengebruk. Flertallet peker i den forbindelse på at plassering av kryssingspor gjerne avgjøres av et grundig ruteplanarbeid for å avdekke hvor togene vil ha best nytte av det.

Fv. 91 Ullsfjordforbindelsen

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener det er viktig å få fullført planleggingen av Ullsfjordsforbindelsen og få på plass en fergefri vei-forbindelse Breivikeidet–Svensby over Ullsfjorden på fv. 91. Prosjektet har flere positive innvirkninger på regionen og vil forkorte reisetiden mellom Tromsø og de øvrige kommunene i Nord-Troms.

E6 Ulsvågskaret

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til at E6 er Norges lengste vei og eneste gjennomfartsåre i et langstrakt fylke som Nordland. E6 må ha en gjennomgående god standard. Den kvaliteten som E6 har fått på lange strekninger gjennom vegpakke Helgeland, må videreføres i hele Nordland. Men det gjenstår ennå små og store flaskehalser langs E6 for å få en gjennomgående god kvalitet. E6 over Ulsvågskaret har alltid vært problematisk for fremkommelighet vinterstid, særlig for tunge kjøretøy. Stigningen opp til Ulsvågskaret (212 moh.) er hyppig stengt vinterstid på grunn av berging av tunge kjøretøy. Dette medfører hver vinter et stort antall hendelser som krever berging, og en rekke ulykker og nestenulykker. Strekningen på under 1,5 km opp skaret hadde for eksempel mer enn 40 berginger i 2019 og nær

30 berginger i 2020, dette ifølge tall fra det nærmeste bergingsselskapet alene.

Flertallet viser til at siden begynnelsen av 90-tallet har strekningen vært løpende omtalt i planarbeidet og senere NTP. Strekningen inngår i KVV E6 Mørsvikbotn–Ballangen, som ble vedtatt i 2013. Prosjektet skal fjerne dagens E6 over Ulsvågskaret med stigning definert som flaskehalser for tungtransport ved å legge vegen i tunnel og derved å redusere risiko for uforutsette hendelser som medfører fare for ulykker og stengt veg. Prosjektet vil gi redusert reisetid for næringstransport og bedre regularitet og robusthet.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til Senterpartiet sitt alternativ for NTP, der det foreslås å bevilge 300 mill. kroner til oppstart i første periode og videre 1 000 mill. kroner i andre periode.

E10 Lofoten og ny lufthavn i Lofoten

Komiteen er kjent med at Avinor og Statens vegvesen i samarbeid har utredet bygging av ny felles regional lufthavn og veiutbedringer i Lofoten, og at det er gjennomført en KVV samt et planprogram. Komiteen viser til at etatene anbefaler nedleggelse av Svolvær lufthavn til fordel for ny felles regional lufthavn på Leknes, og at denne er beregnet som samfunnsøkonomisk lønnsom. Videre er komiteen kjent med at det er lokal og regional enighet om en slik løsning dersom forslag til veiutbedringer og innkortinger anbefalt i KVV for veipakke Lofoten blir gjennomført. Komiteen viser også til at regjeringen foreslår oppstartbevilgning til skredsikringstiltak på deler av E10 i Lofoten i slutten av første seksårsperiode.

Komiteen mener det er naturlig å videreføre en helhetlig planlegging av E10 i Lofoten, inkludert skredsikring, jf. gjennomført KVV og planprogram, og at felles lufthavn for Lofoten blir vurdert når fremdriften for E10 er avklart.

Komiteen viser til at Lofoten normalt har over 1 million besøkende i året og en årlig trafikkvekst på 4–6 pst. (siden 2012). Det trengs derfor å utbedre ferdsselsåren E10 gjennom Lofoten, en veistrekning som mangler gul stripe på store deler av traseen. Det vil øke fremkommeligheten på livsnerven gjennom Lofoten og redusere reisetiden mellom byene Leknes og Svolvær fra 1 time og 10 minutter til 43 minutter. Det skaper et felles arbeidsmarked for store deler av Lofoten. Eksisterende veg har lav standard og for liten kapasitet for både reiseliv- og fiskerinæringen.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til at Lofoten i en normalsituasjon har over én million besøkende i året, og at antall besøkende de siste årene har vært økende.

Derfor har det i lengre tid vært jobbet med å få på plass ny lufthavn for Lofoten og med å få utbedret hovedferdselsåren E10.

Flertallet registrerer at det ligger inne tiltak i Lofoten i NTP, og støtter disse. Samtidig mener flertallet at det er uheldig at regjeringen har tatt ut tiltak som lå inne i forrige NTP. Flertallet mener E10 må utbedres og innkortes på strekningen Fiskebøl–Nappstraumen.

Flertallet viser til at ny flyplassløsning for Lofoten har vært behandlet i flere NTP-prosesser, uten at en har funnet en varig løsning. Stortinget ba i forbindelse med behandlingen av NTP 2018–2029 om at flyplassløsningen skulle vurderes videre. Dette ble gjort gjennom oppdraget Samferdselsdepartement ga til styringsgruppa for NTP.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet og Senterpartiet, vil påpeke nødvendigheten av at både veg og flyplass realiseres, at de sees i sammenheng og har god framdrift, og at prosjektene realiseres parallelt. Etter dette flertallets syn må E10 være utbedret før det gjøres endringer i nåværende flyplasstruktur. Dette flertallet ber regjeringen arbeide videre med planene for utbedring av E10 og ny flyplass i Lofoten.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til Arbeiderpartiets NTP-opplegg, der det settes av mer penger til videre planlegging og oppstart av viktige vegprosjekter i første planperiode (2022–2027) og med fullføring i andre planperiode (2028–2033), og at E10 Fiskebøl–Nappstraumen er ett av disse prosjektene.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til den enigheten det er i regionen om å få en felles større lufthavn for Lofoten. Disse medlemmer viser også til arbeidet til Avinor og Statens vegvesen for området, som viser at det vil være samfunnsøkonomisk riktig å få en felles lufthavn.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til Senterpartiet sitt alternativ for NTP, der det som en start foreslås å bevilge 100 mill. kroner til oppstart av utbedring av E10 Lofoten i første periode og videre 1 500 mill. kroner i andre periode.

E6 Narviktunnelen

Komiteen viser til at E6 Narviktunnelen er prioritert i første seksårsperiode. Komiteen er kjent med at Narvik har søkt om å få holde VM i alpint 2027. Dersom søknaden skulle gå gjennom, mener komiteen man bør vurdere en framskynding av prosjektet, slik at anleggsarbeidet ikke vil sammenfalle med et så stort arrangement som VM i alpint er.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til utfordringene med stor trafikk og tungtransport gjennom Narvik sentrum og understreker betydningen av at Narviktunnelen ferdigstilles innen 2027.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sikre utbygging av E6 Narviktunnelen med ferdigstillelse innen 2027.»

E10 Flyplasskrysset i Evenes

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til vedtaket om bygging av Hålogalandsveien og at det selv med denne utbyggingen vil være uløste utfordringer i tilknytning til E10 og E6 i Ofoten. Opprinnelig var utbygging av E10 forbi Evenes flyplass en del av OPS-prosjektet Hålogalandsveien, men denne parsellen ble på et tidspunkt tatt ut av prosjektet.

Flertallet viser til den betydelige aktiviteten som nå foregår i tilknytning til Evenes lufthavn og oppbyggingen av Luftforsvarets base på Evenes, og at dagens kryss på E10 i tilknytning til flyplassen ikke har en god nok standard. Dette medfører betydelige trafikkproblemer i området.

Etter flertallets syn er realisering av E10 Flyplasskrysset i Evenes viktig for hele regionen. Dersom prosjektet ikke realiseres, vil dette kunne svekke muligheten for etableringer som kan gi grunnlag for bosetting, rekruttering og næringsutvikling i hele regionen. Den store økningen i trafikk som følge av Forsvarets utbygging og foreliggende planer om betydelige næringsetableringer i tilknytningen til flyplassen gjør det viktig å få etablert en ny tilknytning fra E10 og inn til flyplassområdet.

Flertallet viser til at samferdselsministeren i debatten om Hålogalandsveien i Stortinget 10. mai 2021 åpnet for at E10 Flyplasskrysset i Evenes kan inngå i OPS-prosjektet Hålogalandsveien hvis rammen for prosjektet tillater det. Flertallet tolker dette positivt og vil henstille til regjeringen å finne løsninger slik at E10 Flyplasskrysset kan realiseres, og mener at en her bør være åpen for ulike løsninger for å få på plass prosjektet.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre vil trekke frem den store OPS-satsingen som gjøres gjennom Hålogalandsveien, en av de største satsingene i landsdelen på svært lenge. Dette er et prosjekt som binder sammen regionen på en god og effektiv måte. Disse medlemmer ser frem til realiseringen av dette store infrastrukturprosjektet og at ytterligere forbedringer langs denne viktige øst-vest-forbindelsen kan vurderes ved neste rullering av NTP. Foruten vide-

reføring til Lofoten og Vesterålen vil komiteen også bl.a. påpeke at Forsvarets utbygging på Evenes lufthavn krever en snarlig løsning for utbedring av flyplasskrysset samt avklaring av båndlagte områder gjennom Bogen i Evenes kommune.

Sortlandsbrua

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at gang- og sykkelvei langs den kilometerlange Sortlandsbrua for lengst er ferdig detaljprosjektet. Prosjektet kan utlyses raskt. Sortlandsbrua deler byen i to, og det meste av fritidstilbud for barn og unge er samlet i Sortland sentrum. Slik som de trafikale forholdene er i dag, kan ikke barn og unge delta på aktiviteter i Sortland sentrum uten å måtte kjøres fordi brua ikke rommer gang- og sykkelvei. Disse medlemmer mener gang- og sykkelvei over Sortlandsbrua er viktig for å tilrettelegge for gående og syklende og derved trafiksikkerhet, klima, ren luft, folkehelse og byutvikling. Disse medlemmer ber om at Statens vegvesen prioriterer dette prosjektet som et viktig programområdetiltak.

Fergefri E6 (Tysfjorden)

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at E6 gjennom Norge er delt i to med ferge over Tysfjorden. Det planlegges fergefrie fjordkryssinger flere steder i Norge, og dette er en fjordkryssing som i planperioden bør utredes nærmere samt kostnadsberegnes. Disse medlemmer mener det er nødvendig at en til enhver tid vurderer tekniske løsninger og kostnader som kan fjerne flaskehalser som fjordkryssningen i Tysfjorden.

E6 Setermoen

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener planleggingsarbeidet for å legge E6 utenfor sentrum av Setermoen og i tunnel må igangsettes. Det har siden 90-tallet vært ønske om dette på kommunalt plan. Traseen for E6 har allerede blitt lagt utenfor sentrum av tettbygde strøk i nabokommunen Målselv.

E8 Lavangsdalen

Komiteen viser til de høye ulykkestallene på E8 gjennom Lavangsdalen. Komiteen mener det må bygges midtdelere fra der midtdelere nå stopper, og frem til Kantornes.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre viser til at regjeringspartiene har blitt enige om å sette av 500 mill. kroner til utbedring/trafiksikkerhetstiltak til E8 Lavangsdalen i første seksårsperiode.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til at E8 gjennom Lavangdalen er blitt kjent for sine mange dødsulykker. Det er en av Nord-Norges mest trafikkerte veier. I januar 2011 gikk fem liv tapt og 35 personer ble skadd. Det var det første vendepunktet for denne veien. Flertallet viser til at Magnhild Meltveit Kleppa satte i gang strakstiltak for å utbedre veien, og den var ferdig drøye et og et halvt år etterpå. På strekningen som er utbedret, har antall ulykker gått ned med over 90 pst. Flertallet mener derfor at det må bygges midtdele over lengre del av denne strekningen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Senterpartiet viser til Fremskrittspartiets og Senterpartiets egne opplegg for NTP, der det foreslås 500 mill. kroner til prosjektet i første periode.

E8 Flyplasstunnelen i Tromsø

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti ser det som særdeles viktig at E8 Flyplasstunnelen i Tromsø blir realisert, og er åpne for at staten kan bidra med en større andel av finansieringen. Disse medlemmer mener videre det bør sees nærmere på om E8 fram til flyplassen i Tromsø, som i dag er delt opp i to prosjekter, bør slås sammen til ett prosjekt ettersom de to delene av vegen har liten nytte hver for seg.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ønsker ikke å prioritere utbygging av E8 Flyplasstunnelen, men vil heller prioritere utbygging av Kvaløysforbindelsen via Håkøya.

Rv.83 Tjeldsund bru–Harstad–Kilbotn

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at rv. 83 fra Tjeldsund bru til Harstad i dag har størst trafikkgrunnlag av alle strekningene langs Hålogalandsvegen. Til tross for dette er strekningen Fuskevåg–Kilbotn ikke inkludert i den vedtatte planen for Hålogalandsveien.

Dagens rv. 83 har betydelig lavere standard enn vegnormalens krav. Denne strekningen langs rv. 83 er en viktig kommunikasjonsåre, hvor det går både rutebuser, skolebuser og mye gods- og næringstransport. Det er bussholdeplasser for busser både i nordøstlig og sørvestlig retning langs eksisterende rv. 83, men det finnes ikke egen gang- og sykkelveg for myke trafikanter, hverken langs parsellen som er inkludert i Hålogalandsveien, eller langs den øvrige strekningen som ikke er tatt med. At strekningen også er svært ulykkesutsatt, er forhold som tilsier at det er viktig at hele strekningen utarbeides, ikke bare delvis.

Derfor bør Stortinget gjennom Nasjonal transportplan (NTP) sette av midler slik at hele strekningen Tjeldsund bru–Kilbotn kan utbedres.

Disse medlemmer viser til behovet for å gjennomføre utbyggingen av E10 Hålogalandsveien med høy standard hele strekningen Lødingen–Gullesfjordbotn og beholdes som riksvei. Disse medlemmer vil i denne sammenheng vise til forslag om en investeringsordning for mindre utbedringsprosjekter, og mener dette prosjektet bør omfattes av denne ordningen.

E45 Kløfta

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, støtter regjeringens forslag om at Kløfta skal utbedres i første periode. Flertallet viser til at prosjektet tidligere har vært inne i Nasjonal transportplan, og at det nå må realiseres. Flertallet ønsker å prioritere hele korridoren fra rv. 94 Hammerfest, forbedre vinterregulariteten på E6 Sennalandet og rassikre E45 Kløfta slik at korridoren helt fram til finskegrensen, Kivilompolo, kraftig forbedres for både eksportrettet næringstrafikk og ordinær trafikk.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet merker seg at regjeringen i sitt forslag til NTP har prioritert E45 Kløfta, som omfatter ny vei som vil gi bedre framkommelighet og sikring mot skred. Disse medlemmer viser til at planlagt tunnel på ca. 4,2 km vil erstatte dagens veg som er rasutsatt og delvis har dårlig standard, og prosjektet omfatter også tilførselsveger til tunnelen og ny bru over Eibyelva. Disse medlemmer viser videre til at prosjektet er ferdig regulert og klart til oppstart. Disse medlemmer gir sin tilslutning til prosjektet og mener prosjektet må gis oppstartsbevilgning i statsbudsjettet for 2022.

Disse medlemmer viser til prosjektet E45 Eiby som vil bidra til en trafiksikker løsning som gir bedre framkommelighet på E45 gjennom eller forbi Eiby. Disse medlemmer mener det vil være samfunnsøkonomisk lønnsomt å gjennomføre dette prosjektet i sammenheng med E45 Kløfta. Disse medlemmer vil påpeke at det vil kunne gi innsparinger for begge prosjektene ved å utnytte tunnelmasser fra E45 Kløfta på en trafiksikker løsning på E45 gjennom eller forbi Eiby. Disse medlemmer mener innsparinger på borttransport og deponering av tunnelmasser fra E45 Kløfta, og innsparinger på anskaffelse og til-transport av masser til E45 Eiby, er av vesentlig størrelse og gir bedre prosjektgjennomføring for en betydelig lavere kostnad.

E6 Sennalandet

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet og Sosia-

listisk Venstreparti, viser til den dårlige vinterregulariteten for E6 over Sennalandet og mener derfor at det er behov for utbedringer slik at vegen blir mer vintersikker. Flertallet viser videre til at når vegen over Sennalandet er stengt, fører det til betydelige ekstrakostnader for næringslivet på grunn av forsinket godsframføring. Sennalandet er dessuten en svært viktig strekning for transport av pasienter fra Alta og Kautokeino til sykehus i Hammerfest.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til Arbeiderpartiets NTP-opplegg der det settes av mer penger til videre planlegging og oppstart av viktige vegprosjekter i første planperiode (2022–2027) med fullføring i andre planperiode (2028–2033), og at E6 Sennalandet er et av disse prosjektene.

Vinteråpent Sennalandet/Saltfjellet/Bjørnfjell

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til at flere fjelloverganger i region nord har dårlig regularitet om vinteren på grunn av snøfokk. E6 Saltfjellet, E6 over Sennalandet og E10 over Bjørnfjell er blant strekninger med dårligst regularitet. Når disse fjellovergangene er stengt, utgjør det betydelige kostnader for næringslivet i forsinket godsframføring og uforutsigbarhet og fremkommelighet for trafikken for øvrig. Flertallet viser til Statens vegvesen sitt innspill til oppdrag 1 fra Samferdselsdepartementet, der det ble det skissert en løsning som vil høyne oppetiden på fjellovergangene og samtidig er regnet med positiv samfunnsøkonomisk nytte. Flertallet mener det bør prioriteres nye ITS-løsninger og mindre fysiske tiltak som vil øke oppetiden på E6 Saltfjellet, E6 Sennalandet og E10 Bjørnfjell, i tråd med Statens vegvesens prosjekt med «åpne vinterveger». Flertallet viser til at dersom det i NTP-perioden bevilges 500 mill. kroner til dette prosjektet er det beregnet til å være samfunnsøkonomisk lønnsomt. Menon Economics har på oppdrag fra Samferdselsforum Nord beregnet at kostnadene til næringslivet ved stengte veier er betydelige og at disse investeringene vil gi god samfunnsøkonomisk lønnsomhet. I tillegg kommer ikke-prissatte virkninger og samfunnsberedskap som også økes når oppetiden for de tre omtalte fjellovergangene bedres.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til Senterpartiet alternativ for NTP, der det foreslås midler i første periode til prosjektet «åpne vinterveger» på E6 Saltfjellet, E6 Sennalandet og E10 Bjørnfjell.

Rv. 94 Mollstrand–Grøtnes, Akkarfjord–Jansvannet

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, merker seg at regjeringen i sitt forslag til NTP har prioritert utbedringsstrekninger på rv. 94 (Mollstrand–Grøtnes og Akkarfjord–Jansvannet). Flertallet gir sin tilslutning til dette.

Modulvogntog

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet og Senterpartiet, viser til at bruk av modulvogntog fører til vesentlige besparelser, fordi de kan transportere samme godsmengde som tidligere med færre vogntog. Dette fører også til reduksjon i miljøbelastning per transportert godsmengde. Flertallet mener det er viktig å tilrettelegge for at flere veier kan trafikkeres med modulvogntog, og dette kan på flere veier oppnås med punkt- og strekningsutbedringer.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Senterpartiet mener videre at rv. 94 Hammerfest–Skaidi og E45 Alta–Kivilompolo må tilrettelegges for modulvogntog, i forlengelsen av de allerede foreslåtte prosjektene på disse strekningene.

Tromsø lufthavn

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet og Senterpartiet, peker på viktigheten av Tromsø lufthavn for persontransport og næringsliv i regionen. Utvidelse av terminalen ved Tromsø lufthavn er igangsatt, men også andre planlagte utbygginger ved lufthavnen må fremskyndes og fullføres.

Banak lufthavn

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Fremskrittspartiet viser til at Banak lufthavn er den eneste rullebanen nord for Harstad som har kapasitet til å ta ned alle typer fly uten begrensninger, og er av stor samfunnsmessig betydning. Banak lufthavn er et viktig logistikk-knutepunkt for flyfrakt som ligger strategisk godt plassert midt i Finnmark, og benyttes til eksport av sjømat og til cargomottak av større installasjoner til oljeindustrien i nord.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser videre til at økt forsvarsaktivitet i nord begrenser den sivile aktiviteten ved Banak fordi dagens vendesirkel også er oppstillingsplass for militære fly. Når det er stasjonert armert militærfly på flyplassen, vil den i realiteten være stengt for sivil luftfart. Disse medlemmer påpeker at dette er veldig uforutsigbart for all annen næringsutvikling. Derfor er det viktig å få

etablert sivil flyoppstillingsplass og vendesirkler i begge baneender for å ivareta den sivile luftfarten, og da spesielt sjømateksporten og olje- og gassaktiviteten. Disse medlemmer vil prioritere dette prosjektet med oppstart og ferdigstilling i første del av NTP-perioden.

Ny lufthavn i Hammerfest

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, viser til at det er gjennomført utredning av ny lufthavn i Hammerfest, og at de faglige vurderingene viser at en ny lufthavn på Grøtnes vil gi svært god regularitet for flytrafikken. Flertallet viser til at det også er gjennomført konseptvalgutredning (KVU) og kvalitetssikring (KS1) av prosjektet. Flertallet mener det må jobbes videre med planene for ny lufthavn i Hammerfest.

E6

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til «KVU E6 Høybuktmoen–Kirkenes juni 2016» som omtaler utbedring av E6 Høybukta vest–Heseng. Det er behov for å bedre trafikksikkerheten på deler av E6, særlig ved Strømmen bru og svingene vest for flyplassen. Strømmen bru har dårlig horisontalkurvatur, og den ligger i lavbrekk over Langfjorden, og er en flaskehals og et ulykkespunkt som også har hatt dødsulykker. Disse medlemmer viser videre til at det i statsbudsjettet for 2021 er bevilget oppstartsmidler til prosjektering av prosjektet og til byutviklingstiltak i Kirkenes. Disse medlemmer vil prioritere dette prosjektet med oppstart og ferdigstilling i første del av NTP-perioden.

Disse medlemmer viser til «KVU E6 Alta – Avlastningsveg» og at arbeidet med den nye vegen er delt i tre trinn. Disse medlemmer viser videre til Parsell 1 som går fra Hjemmeluft til Alta Sentrum, og reguleringsplanen for denne er vedtatt i 2015 og klar til oppstart. Disse medlemmer vil prioritere dette prosjektet med oppstart og ferdigstilling i første del av NTP-perioden.

Disse medlemmer viser til «KVU E6 Alta – Avlastningsveg» og at Parsell 2 er ny bru over Altaelva med tilhørende kryssløsninger. Disse medlemmer vil prioritere dette prosjektet med oppstart og ferdigstilling i første del av NTP-perioden.

Disse medlemmer viser til prosjektet E6 Transfarelv bru. Disse medlemmer påpeker at det i statsbudsjettet for 2021 er bevilget oppstartsmidler til prosjektering, og imøteser ferdigstilling av prosjektet i 2022.

Disse medlemmer viser til utfordringene på strekningen E6 Tana Bru–Skipagurra, en strekning på i underkant av 5 km. På denne strekningen må barn og unge gå langs en vei som er tungt trafikkert med tung-

transport. En gang- og sykkelvei på denne strekningen er et viktig trafikksikkerhetstiltak. Disse medlemmer vil prioritere dette prosjektet med oppstart og ferdigstilling i første del av NTP-perioden.

E6 Brandvollbakken

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til Senterpartiets opplegg for NTP der det settes av 100 mill. kroner til prosjektet.

E6 Ny kryssløsning Olsborg

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til Senterpartiets opplegg for NTP der det settes av 100 mill. kroner til prosjektet.

Statens vegvesen prosjektavdeling

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet påpeker viktigheten av å gjennomføre en helhetlig utbygging på strekningen E6 Fauske–Bognes, det vil ikke være tilstrekkelig å bare gjennomføre en utbygging Megården–Mørsvikbotn. Viktige flaskehalsar vil da bli stående igjen, og stengte vinterveier vil fortsatt oppleves ofte. Disse medlemmer vil legge til rette for en helhetlig utbygging av prosjektet og foreslår derfor at SVV prosjekt tilføres dette veiprosjektet i sin portefølje.

Kyst

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at Arbeiderpartiet slutter seg til regjeringens forslag til utbygging av fiskerihavner i Nasjonal transportplan. Disse medlemmer viser til Arbeiderpartiets forslag på 1,8 mrd. kroner som er en engangspott til fylkeskommunene til fiskerihavner. Disse medlemmer mener at denne potten vi gi fylkeskommunene en reell mulighet til å overta ansvaret for fiskerihavnene og kunne utvikle dem. Prioritering av prosjekter tilligger fylkeskommunene.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til «Utdyping Mehamn havn». Prosjektet går ut på å utdype havna i Mehamn til dybder foran kaiene som er tilpasset behovene i havna. Dette innebærer utdyping til -7 m, -8 m og delvis til -9 m. I tillegg etableres det strandkantdeponi for forurensede masser. Flertallet viser videre til at dette prosjektet ble prioritert fra Finnmark fylkeskommune til forrige NTP-rullering. Flertallet påpeker at dette var opprinnelig et fiskerihavnprosjekt, men etter bygging av molo i 2018 har det skapt utfordringer for hurtigruta og annen godstrafikk, slik at utdyping er påkrevd.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil prioritere dette prosjektet med oppstart og ferdigstillelse i første del av NTP-perioden.

Disse medlemmer viser til «Sørvær havn». Prosjektet går ut på utdyping av havnebassenget og bygging av en ny spunkai i Sørvær fiskerihavn. Større fiskefartøy gir plassmangel og manøvreringsutfordringer i havna. Disse medlemmer viser videre til at dette prosjektet ble prioritert fra Finnmark fylkeskommune til forrige NTP-rullering. Disse medlemmer vil prioritere dette prosjektet med oppstart og ferdigstillelse i første del av NTP-perioden.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Senterpartiet viser til prosjektet «Cruise- og flerbrukskai Alta». Cruiseturismen, og spesielt vintercruise, til nord har over tid vært økende frem til koronapandemien inntraff. Cruiseturismen var viktig for reiselivsnæringen i Altaregionen, og vil være enormt viktig for å bygge opp igjen denne næringen etter pandemien. Disse medlemmer viser videre til at dagens terminalkai som har vært benyttet til cruisehavn, ligger for nært flyplassen, og er i utgangspunktet ikke egnet på grunn av restriksjoner fra Avinor. Disse medlemmer vil prioritere dette prosjektet med oppstart og ferdigstillelse i første del av NTP-perioden.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til Gamvik fiskerihavn og Kamøyvær fiskerihavn, som ble innvilget forskutteringsmidler hhv. i 2018 og 2019. Flertallet påpeker at disse prosjektene er allerede godt i gang og forventes å være ferdigstilt allerede inneværende år.

Flertallet viser til at disse forskutteringsprosjektene er allerede inngåtte avtaler, der kommunene kan sette i gang prosjektet og få tilbakebetalt kostnadene senere.

Flertallet viser til farvannstiltaket «Innseiling Leirpollen». Flertallet påpeker at dette er et allerede finansiert kompensasjonstiltak for infrastruktur som ble gitt som følge av endringer av regelverket for regional støtte, og oppheving av differensiert arbeidsgiveravgift. Kystverket fikk første bevilgning til dette tiltaket i 2015, men prosjektet er utsatt og forsinket av forskjellige årsaker som følge av konsekvensutredning av naturmangfold og økosystem som må hensyntas. Flertallet imøteser en snarlig oppstart på mudring og etablering av nye sjømerker i innseilingen til Leirpollen innerst i Tanaffjorden, for å øke framkommeligheten og redusere sannsynligheten for ulykker.

Komiteen viser til farvannstiltakene i innseilingen til Kjøllefjord og Vardø, som omfatter merking, utdyping og skjerming. Komiteen viser videre til at

regjeringen i sitt forslag til NTP har prioritert oppstart og ferdigstillelse av farvannstiltakene i innseilingen til Kjøllefjord i første periode. Komiteen gir sin tilslutning til dette.

Komiteen medlemmer fra Fremskrittspartiet viser videre til at regjeringen i sitt forslag til NTP har prioritert oppstart av farvannstiltakene i innseilingen til Vardø i første periode. Disse medlemmer vil fremskynde og prioritere dette prosjektet med oppstart og ferdigstillelse i første del av NTP-perioden.

Ballstad havn

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, mener at bygging av fiskerihavner er en viktig forutsetning for å utvikle fiskeri- og havbruksnæringen. Sjømatsektoren har en stor og økende nasjonal økonomisk betydning. Ballstad Havn i Vestvågøy kommune var prioritert på topp i NTP-innspillet fra Nordland fylkeskommune, sammen med fiskerihavnene Røst, Værøy og Andenes. Vestvågøy er Norges nest største fiskerikommune målt i antall fiskere og fiskefartøy, men ser en Lofoten under ett, er regionen desidert landets største med følgende antall registrerte fiskefartøy på Fastlands-Lofoten (tall fra 2020): Vestvågøy 148, Vågan 123, Flakstad 88, Moskenes 70. Konkrete ringvirkninger av prosjektet er økte og mer stabile leveranser til fiskemottakene og økt aktivitet i verkstedindustrien.

Komiteens medlemmer Senterpartiet viser til Senterpartiets alternativ for NTP, der det foreslås 200 mill. kroner i første periode til utdyping av Ballstad havn.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet peker på at Ballstad havn er Vestvågøy kommunes servicehavn for fiskeflåten, og en viktig havn for både landing av fangst og service i hele regionen. For å tilpasse Ballstad havn til utviklingen i fiskeflåten, må havnen utdypes til åtte meter. Disse medlemmer mener det derfor er viktig at denne havnen blir prioritert høyt blant tiltakene som skal igangsettes i planens første seksårsperiode, og foreslår at 200 mill. kroner settes av til dette.

Sørvær havn og Hasvik havn

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til at mindre farvannstiltak som har kostnad under 100 mill. kroner, også er viktige for sjøtransporten langs hele kysten. I likhet med de større tiltakene kan tiltakene bestå av merking, utdyping eller skjerming, eller kombinasjoner av disse.

Flertallet viser til at utdypning av Sørvær havn og Hasvik havn i Hasvik kommune må prioriteres. Dybdeforholdene i Hasvik havn er ikke tilstrekkelige med hensyn til alle båter som er aktuelle. Reguleringsplanen til Sørvær havn ble godkjent i 2019 etter et langvarig arbeid. Sørvær er et klassisk fiskevær der fiske og fiskeindustri er avgjørende for bosetting, i tillegg til turisme. Flertallet viser til samfunnsøkonomisk analyse av utdyping i Sørvær fiskerihavn (Vista Analyse AS Rapportnummer 2015/25):

«For at tiltaket skal være samfunnsøkonomisk lønnsomt må de ikke-prissatte virkningene ha en årlig verdi på 0,2 millioner kroner. Dette er ikke urealistisk. Vi vurderer de ikkeprissatte virkningene for endret ulykkesrisiko, rekreasjon og friluftsliv/turisme, og forurensning i havna til å være positive, og at disse vil kunne overgå de negative ikkeprissatte virkningene.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil prioritere utdyping i Sørvær havn med 30 mill. kroner i planens første seksårsperiode. Tiltaket er viktig for å opprettholde aktiviteten og næringsdriften i fiskeværet, samt sikre forholdene for turisme.

Vardø havn

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til at Vardø er et godt utgangspunkt for effektivt og lønnsomt fiske. Det er kort avstand til viktige fiskefelt. Vardø havn er hjemmehavn for den nest største fiskeflåten i Finnmark (100 båter i 2018). Tallene viser at over 200 båter leverer fangst i Vardø, dette i ifølge Vardø Fiskarlag. Bygging av ny skjermingsmolo i farleden utenfor Vardø havn er viktig å få gjennomført så raskt som mulig fordi Vardø havn ligger svært utsatt til for vind fra nordvest, nord og nordøst. De dårlige forholdene medfører mange skader på fiskeflåten, stor slitasje på båter og økte driftsutgifter. Det er krevende for fiskerne å ikke vite at fartøyene ligger trygt i havna. Flertallet mener derfor at det må prioriteres å se etter muligheter for å løfte større deler av prosjektet inn i første periode.

Jernbane

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Fremskrittspartiet viser til Arctic Railway, som er en fremtidig jernbaneforbindelse mellom Rovaniemi og Kirkenes. En ny jernbaneforbindelse fra Rovaniemi til Kirkenes kan utløse et helt nytt potensial for utvikling i det arktiske området. Med åpning for sjøtransport gjennom Nordøstpassasjen vil det åpne handelsruter mellom Europa og Asia som kan gi ringvirkninger langt ut over Kirkenes og Øst-Finnmark. Det estimeres at skipslast vil gå 40 pst. raskere fra Asia til Europa ved å benytte NSR fremfor dagens alternativ, Suez-

kanalen. Disse medlemmer mener alternative traaser for Arctic Railway må utredes.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen prioritere utbygging av Leknes lufthavn Lofoten.»

«Stortinget ber regjeringen prioritere utbedringer ved Banak lufthavn.»

«Stortinget ber regjeringen prioritere utbygging av cruise- og flerbrukskai i Alta.»

«Stortinget ber regjeringen prioritere utbygging av Brønnøyleiden.»

«Stortinget ber regjeringen prioritere utbygging av Ballstad havn.»

«Stortinget ber regjeringen prioritere utbygging av Sørvær havn.»

«Stortinget ber regjeringen prioritere utbygging av Mehamn, utdypning.»

«Stortinget ber regjeringen prioritere utbedringer av E6 Saltfjellet og Bjørnfjell for å sikre bedre vinterregulartitet.»

«Stortinget ber regjeringen prioritere utbygging av rv. 83 Fauskevåg–Harstad.»

«Stortinget ber regjeringen prioritere utbygging av Kvaløysforbindelsen via Håkøya i Tromsø.»

«Stortinget ber regjeringen prioritere utbygging av E10 Fiskebøl–Nappstraumen.»

«Stortinget ber regjeringen prioritere utbedringer av E45 Eiby for å sikre bedre framkommelighet på E45 gjennom Eiby.»

«Stortinget ber regjeringen prioritere videre utbedringer og etablering av midtdeler på E8 Lavangsdalen.»

«Stortinget ber regjeringen prioritere utbygging av gang- og sykkelvei langs eksisterende E6 Tana Bru–Ski-pagurra.»

«Stortinget ber regjeringen prioritere ferdigstillelse av E6 Transfarelv bru.»

«Stortinget ber regjeringen prioritere utbygging av E6 Alta parsell 1 – avlastningsvei for ny E6.»

«Stortinget ber regjeringen prioritere utbygging av E6 Alta bru – parsell 2.»

«Stortinget ber regjeringen prioritere utbygging av prosjekt E6 Strømmen bro.»

«Stortinget ber regjeringen tildele E6 Fauske–Bognes til porteføljen til Statens vegvesen prosjektavdeling.»

13.11 De største byområdene

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, viser til at det i 2019 og 2020 ble inngått byvekstavtaler for Osloområdet, Bergensområdet, Trondheimsområdet og Nord-Jæren for perioden 2019–2029. Flertallet viser videre til at staten gjennom avtalene bidrar med om lag 70 mrd. kroner til kollektivprosjekter, gang- og sykkeltiltak, drift av kollektivtransport, stasjons- og knutepunktsutvikling og reduserte bompenger i de fire byområdene. Flertallet merker seg at det vil være en viktig prioritering å følge opp de inngåtte byvekstavtalene i planperioden.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet mener regjeringens satsing på byvekstavtaler og kollektivtiltak er positiv, men mener satsingen ikke er tilstrekkelig. Disse medlemmer mener staten bør bidra med inntil 70 pst. av investeringskostnadene i store kollektivprosjekter i storbyområdene. Arbeiderpartiet vil øke satsingen på byvekstavtaler, kollektivprosjekter og andre kollektivsatsinger på til sammen 3 mrd. kroner over 12-årsperioden.

Disse medlemmer legger til grunn at en slik økning også ville kunne lagt grunnlag for større statlige bidrag til utbyggingen av Majorstuen stasjon. Disse medlemmer legger videre til grunn at Baneløsning Nedre Romerike (Romeriksbanen) kan inngå i den såkalte 50/50-ordningen, slik det tidligere har vært lagt opp til. Dette blir da i tillegg til Fornebubanen, ny T-banetunnel i Oslo, Bybanen i Bergen, Metrobuss i Trondheim og Bussveien på Nord-Jæren. Disse medlemmer presiserer at Arbeiderpartiet mener at staten kan dekke inntil 70 pst. av investeringskostnadene i disse prosjektene, forutsatt at prosjektene bidrar til å nå fastsatte mål om utslippsreduksjoner og en mer effektiv arealpolitikk.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet er imot byvekstavtaler med premissene om nullvekstmål og bruk av bompenger. Disse medlemmer mener at bilen skal være et tilgjengelig transportmiddel uavhengig av om man bor i by eller i bygd. Disse medlemmer mener det er feil at bilistene gjennom byvekstavtalene pålegges å finansiere utbygging gjennom bompenger samtidig som bilen som transportmiddel skal motarbeides.

Disse medlemmer fremmer forslag om å avvikle inngåtte byvekstavtaler og at det heller ikke skal inngås noen nye slike avtaler. Disse medlemmer ønsker som alternativ at det etableres egne statlige tilskuddsordninger for større kollektivinvesteringer.

Disse medlemmer viser til representantforslagene fra Fremskrittspartiet – Dokument 8:205 S (2020–2021) om å avvikle nullvekstmålet og Dokument 8:277 S (2020–2021) om å forby bruk av bompenger på sykkelveier, kollektivtrafikk og byutvikling. Disse medlemmer mener bypakker basert på nullvekstmålet og bompengeneinnkreving er både en svært ineffektiv og usosial måte å finansiere infrastruktur på. Viktige veiprojekt og infrastruktur er et offentlig ansvar, og disse medlemmer viser til de nevnte forslagene og forslag i denne saken om statlig finansiering av større kollektivinvestering i byområdene. Disse medlemmer mener det må bli slutt på at bilistene finansierer byutvikling og drift og investeringer i kollektivtrafikk.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti forutsetter at staten setter av tilstrekkelige midler til sitt bidrag til oppfyllelse av nullvekstmålet. Dette medlem påpeker at eventuelle overskridelser i statlige prosjekter ikke skal gå ut over tiltak på fylkesveg eller kommunal veg.

Dette medlem viser til Representantforslag 24 S (2020–2021) om å utarbeide en ny nasjonal sykkelstrategi. Dette medlem understreker at muligheten for mer sykling og gange i hverdag og fritid bidrar til et bedre samfunn, bedre miljø, mindre klimagassutslipp, mindre støy, bedre luftkvalitet og bedre folkehelse. Det vil i tillegg spare staten for kostnader både til transport, klima, miljø og helse. Potensialet er stort for å øke andelen reiser som foretas med sykkel, både i byer og distriktsområder. Dersom en skal nå målene for økt bruk av sykkel, er det behov for at det tas et helhetlig nasjonalt ansvar. Dette medlem etterlyser en overordnet strategi for målet om å øke sykkelandelen til 20 pst. i byområdene og 8 pst. på landsbasis. For å oppnå dette må det settes forpliktende mål for sykkel-satsingen, det må utarbeides planer for utbygging av et helhetlig sykkelveinett i de store byene, samordnede planer for utbygging, vedlikehold og drift må samordnes og ansvar må avklares mellom forvaltningsnivåene.

Osloområdet

Komiteen viser til at staten gjennom byvekstavtalen med Osloområdet bidrar med om lag 23,1 mrd. kroner inkludert en eventuell tilleggsavtale. Komiteen viser videre til at delfinansiering av Fornebubanen og ny T-banetunnel kommer innenfor 50/50-ordningen. Det er også lagt opp til et bidrag på 500 mill. kroner til Majorstuen stasjon i planperioden.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til behovet for å heve statens andel av større kollektivprosjekt i byområder til 80 pst.

Dette medlem understreker at byvekstavtalen må prioritere tiltak for reduserte klimagassutslipp, redusert luftforurensing og mindre støy i utsatte områder, herunder redusert biltrafikk i tråd med lokale politiske målsettinger. Ny T-banetunnel gjennom Oslo er et så viktig prosjekt for hele kollektivsystemet i Osloregionen at det i sin helhet må løftes ut av Oslopakke 3 og fullfinansieres av staten. Det statlige bidraget i 50/50-prosjektene i Oslopakke 3 må økes, og må omfatte flere prosjekter, som nytt signal- og sikringsanlegg for T-banen, ny Majorstua stasjon, baneløsning Nedre Romerike og trikk langs Ring 2, til Hovinbyen, Tonsenhagen og Linderud/Veitvet. På riksveiene må nedbygging/nedgradering av Riksveg 4 mellom Sinsen og Grorud prioriteres. Utvidelse av fysisk veikapasitet og bygging av kostbare tunneller må nedprioriteres, og Sosialistisk Venstreparti går derfor særlig imot dagens planer for E6 Oslo Øst og E18 Vestkorridoren. Disse to nevnte motorveiutvidelsene må stanses, og det må i stedet på strekningene prioriteres bedre skjerming av støy og luftforurensning og bedret fremkommelighet for kollektivtrafikk.

Dette medlem viser til behovet for å begynne arbeidet med ombygging av Riksveg 4 mellom Sinsen og Grorud til lokalvei. På kortere sikt, innen 2022, bør det iverksettes redusert fartsgrense til 50 km/t, gjennomsnittsfartsmåling, kollektivfelt og forbedret støyskjerming. Målet er redusert støy for bomiljøene og en tilskyndelse for næringstrafikken til i stedet å velge Riksveg 163. Strekingen fra Sinsen til Grorud har mange boliger som ligger helt inntil veien, og støymålingene ligger langt over anbefalt nivå for veldig mange mennesker. Lokal forurensning fra trafikk er et vesentlig problem i området, og mange mennesker bor i rød sone.

Dette medlem understreker behovet for å prioritere finansiering og bygging av forlengelsen av T-banens linje 2 fra Ellingsrudåsen i Oslo til Lørenskog/Ahus (Baneløsning Nedre Romerike) i NTP 2022–2033. Prosjektet er også viktig i et klimaperspektiv. Det er tale om å forlenge en allerede eksisterende T-banelinje med to eller tre stasjoner. Denne T-banelinjen har allerede i dag 8 avganger pr. time. Dette medlem mener derfor at det ikke er nødvendig å avvente byggingen av en ny sentrumstunnel gjennom Oslo sentrum for å forlenge T-banen til Lørenskog. Når sentrumstunnelen er ferdigstilt, vil antall avganger kunne økes ytterligere.

Dette medlem mener det er viktig å satse på større kollektivprosjekter, som Lørenskogbanen, for å muliggjøre målet om nullutslipp og utviklingen av området. Dette medlem understreker at prosjektet har støtte fra folkevalgte organer, både lokalt og regionalt.

På denne bakgrunn fremmes følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen i sine forhandlinger om byvekstavtalen for Oslo-området betrakte ny T-banetunnel gjennom Oslo som et så viktig prosjekt for hele kollektivsystemet i Oslo-regionen at det i sin helhet løftes ut av byvekstavtalen og fullfinansieres av staten.»

«Stortinget ber regjeringen i sine forhandlinger om byvekstavtalen for Oslo-området ta initiativ til videre planlegging av en baneløsning for Nedre Romerike, der det tas utgangspunkt i forlengelse av T-banen til Ellingsrudåsen til Lørenskog. Målet skal være en oppstartsbevilgning i siste del av planperioden.»

«Stortinget ber regjeringen igangsette en konseptvalgutredning for videre forlengelse fra Lørenskog sentrum til Lillestrøm/Kjeller.»

Bergensområdet

Komiteen viser til at staten gjennom byvekstavtalen med Bergensområdet bidrar med om lag 13,5 mrd. kroner, inkludert tilskudd som følge av bompengeaftalen fra 2019. Komiteen viser videre til at delfinansiering av Bybanen til Fyllingsdalen og Bybanen til Åsane kommer innenfor 50/50-ordningen. Det er også lagt opp til midler innenfor veirammen til forlengelse av E39 Fløyfjellstunnelen.

Bybane til Åsane

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Senterpartiet viser til at det er planer om å legge om veinettet i Eidsvåg i Bergen. Dette er en del av E39 gjennom Bergen. Disse medlemmer viser til at det har vært en debatt i bystyret i Bergen om det skal stilles krav om et langt miljølokk over veien. Flertallet i bystyret sa nei til dette fordi de mente det kunne forsinke utbyggingen av bybanen til Åsane. Disse medlemmer mener at siden det er et riksveiprojekt, er det naturlig at staten som veieier har et syn på saken, og disse medlemmer vil be regjeringen følge opp at det planlegges langt miljølokk slik at naturverdiene, landbruksverdiene og bomiljøkvalitetene i Eidsvåg blir ivaretatt på en god måte. Disse medlemmer ønsker ikke å gi statlig tilskudd til bybane i Åsane og vil heller prioritere midler til vei. Disse medlemmer er også imot regjeringens forslag til tilskudd til nye byvekstavtaler. Disse medlemmer ønsker å avslutte ordningen med byvekstavtaler og bypakker og erstatte dette med nye statlige tilskuddsordninger til store kollektivinvesteringer og drift av kollektivtransport i de større byområdene.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti understreker betydningen av at statens del av finansieringen av større kollektivprosjekt økes til 80 pst., inkludert for bybanens videreutbygging til Åsane.

Dette medlem understreker behovet for prosjekter for andre seksårsperiode, nemlig videre bygging av bybanen til Laksevåg/forbi Dokken og ny bussvei vestover.

Trondheimsområdet

Komiteen viser til at staten gjennom byvekstavtalen med Trondheimsområdet bidrar med om lag 10,0 mrd. kroner, inkludert tilskudd som følge av bompenggeavtalen fra 2019. Komiteen viser videre til at delfinansiering av Metrobuss kommer innenfor 50/50-ordningen.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti mener byvekstavtalen for Trondheimsområdet må inkludere skinnegående transport. Det må legges til rette for å sikre at togene kan kjøre med 15 minutters frekvens i avtaleområdet. Videre må jernbanen på strekningen Stavne–Leangen rustes opp, slik at den kan åpnes for persontrafikk. Det må også settes av midler til å utrede og starte bygging av en bybane Trondheim. Dette er avgjørende for å sikre økt kapasitet for kollektivtrafikk i Trondheim.

Dette medlem mener videre at en oppgradering av Sluppenkrysset med etablering av kulvert er viktig for å sikre en bedre trafikkflyt hvor gjennomgangstrafikk i større grad ledes utenom bysentrum, økt framkommelighet for kollektivtrafikken og en framtidsrettet utvikling av området i tråd med nullvekstmålet.

På denne bakgrunn fremmer dette medlem følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sette av penger i statsbudsjettet for 2022 til opprusting av jernbanen på strekningen Stavne–Leangen, slik at den kan åpnes opp for persontrafikk med 15 minutters frekvens.»

«Stortinget ber regjeringen komme med forslag til oppstartsbevilgning for bybane i Trondheim i statsbudsjettet for 2022.»

Nord-Jæren

Komiteen viser til at staten gjennom byvekstavtalen med Nord-Jæren bidrar med om lag 13,4 mrd. kroner, inkludert tilskudd som følge av bompenggeavtalen fra 2019. Komiteen viser videre til at delfinansiering av Bussveien kommer innenfor 50/50-ordningen. Porteføljen for byvekstavtalen omfatter også flere store riksveiprosjekter, disse omtales korridorvis.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti understreker betydningen av at byvekstavtalen skal bidra til redusert trafikk og ikke brukes til prosjekt som bidrar til økt trafikk.

Kristiansandsregionen, Buskerudbyen, Grenland, Nedre Glomma og Tromsø

Komiteen viser til at det legges opp til 10 mrd. kroner til forhandlinger om byvekstavtaler for Kristiansandsregionen, Buskerudbyen, Grenland, Nedre Glomma og Tromsø.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti vil understreke den store lokale interessen og det store behovet for en byvekstavtale for både Kristiansandsregionen, Buskerudbyen, Grenland, Nedre Glomma og Tromsø. I tillegg er Vestfoldbyen en sterk kandidat til videre utvidelse av ordningen.

Rv. 282 Holmenbrua

Komiteen har merket seg at det ikke er lokalpolitisk tilslutning til et opplegg for delvis bompenggefinansiering av ny Holmen bru slik stortingsmeldingen legger opp til. Komiteen er bekymret for at dagens bru etter hvert vil bli trafikkfarlig å bruke, jf. Statens vegvesens rapporter.

Komiteen viser til at Holmenbrua er forbindelsen til stamnetthavna Drammen havn. Det er derfor naturlig at staten tar ansvar for finansiering av ny bru. Holmenbrua lever på dispensasjon og lånt tid. Betongen forvitrer, og brua oppfyller ikke kravene til tungtrafikken som hver dag kjører til og fra Holmen og Norges største bilhavn. Komiteen viser til regjeringens egen påpekning av at ny bru vil legge til rette for bedre framkommelighet og god trafikkikkerhet for alle trafikantgrupper. Prosjektet er planlagt ferdig av Statens vegvesen og Drammen kommune. Komiteen mener det er avgjørende at ny bru nå blir realisert.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til at regjeringen i stortingsmeldingen om NTP forutsetter lokalpolitisk tilslutning til et opplegg for delvis bompenggefinansiering for å erstatte den gamle Holmenbrua med ny bru. I ettertid har regjeringspartiene signalisert at staten skal ta hele regningen for den nye brua, at dette bør legges inn i NTP. Flertallet forutsetter at investeringer til Holmenbrua prioriteres slik at ny bru kan realiseres raskt, og at dette følges opp av regjeringen i statsbudsjettet for 2022.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre viser til at regjeringspartiene har blitt enige om å fullfinansiere rv. 282 Holmenbrua med statlige midler den første seksårsperioden.

Nedre Glomma

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosia-

listisk Venstreparti og Venstre, legger til grunn at byvekstavtalen for Nedre Glomma tilpasses reviderte planer for InterCity-utbyggingen.

Flertallet viser til fv. 118 Ny Sarpsbru som er et viktig prosjekt i regionen. Sarpsbru har begrenset gjenværende brukstid. Flertallet viser til at prosjektet er en fylkesvei og inngår i prosjektporteføljen til By-pakke Nedre Glomma.

Grenland

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til at det er avgjørende for trafikk og miljø i Grenland at avtalen kommer på plass så snart som mulig. En bybane bør også være en del av diskusjonen i Grenland litt fram i tid.

Dette medlem vil dessuten peke på et stort lokalt behov i Skien for å få en jernbanestasjon i fjellet ved Landmandstorget. Her har kommunen selv bevilget 15 mill. kroner til utredning.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, vil også minne om behovet for en god sammenkobling mellom rv. 36 og E18, slik også regjeringen legger opp til. Rv. 36 Skyggestein–Skjelsvik er den viktige koplingen fra Skien og øvre Telemark til E18, og vil ta tungtransport i ring rundt Skien sentrum på vei ut til E18. I dag står f.eks. lastebiler med tømmer fra øvre fylket i stampe midt i Skien sentrum på veien ut til verden. Dette er svært uheldig både for bymiljø, samferdsel og næringsvirksomhet.

Tromsø

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti forutsetter at de to statlige prosjektene E8 Flyplasstunnelen og E8 ny hovedveg til flyplassen i Tromsø prioriteres som ett prosjekt med en betydelig høyere statlig finansieringsandel.

Disse medlemmer har merket seg at kommunestyret i Tromsø gjentatte ganger har vedtatt et ønske om vegprising som et alternativ til bompenger, og er glad for at Tromsø ønsker å være pilot for nye teknikker og teknologier som alternativ til bompenger. Disse medlemmer er positive til et pilotprosjekt med vegprising i Tromsø.

Buskerud

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti vil understreke det store behovet for en byvekstavtale for nedre Buskerud, kalt Buskerudbyen.

Dette medlem vil beklage at mange års forberedende arbeid til Buskerudbypakka ble lagt på is ved at det ikke ble flertall i Drammen for bompenger.

Likevel er viljen i de aktuelle kommunene til stede for å finne gode løsninger mellom alle tre forvaltningsnivåer.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti vil peke på at jernbanen kan spille en nøkkelrolle i korridorene Drammen–Kongsberg (kan kalles Kongsbergbanen) og Drammen–Hønefoss (Randsfjordbanen).

Disse medlemmer vil understreke at Teknologibyen Kongsberg i en årrekke har etterspurt å få to tog i timen, på under en times reisetid, fra Oslo til Kongsberg. Det er ikke noe som tyder på at Kongsberg teknologipark, med sine over 5 000 ansatte, vil få innfridd sitt viktige ønske i denne planperioden.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti vil vise til en utredning gjort av Trafikkonsept for Sosialistisk Venstreparti i 2018 der det absolutt er mulig å få to tog i timen til Kongsberg ved mer beskjedne tiltak til en brøkdel av prisen av det Bane NOR har lagt til grunn, nemlig dobbeltspor hele veien. Alternativt konsept forutsetter kun dobbeltspor fram til Mjøndalen og en ny, enkel stasjon på Gomsrud før Kongsberg. Et slikt konsept ville gjort det mulig med ferdigstilling i løpet av planperioden.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti vil peke på at Bane NOR nå legger opp til at Gulskogen stasjon ikke skal utbygges slik det var forutsatt i avtalen med Drammen kommune. Disse medlemmer vil avvise en slik løsning som både er et brudd på avtalen med Drammen kommune og et brudd på planene for dobbeltspor videre mot Mjøndalen.

På denne bakgrunn fremmer komiteens medlemmer fra Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at Gulskogen stasjon blir utbygd i tråd med tidligere planer og avtaler med Drammen kommune.»

Disse medlemmer vil videre understreke betydningen av at Randsfjordbanen tas i bruk til persontransport igjen. Alt ligger til rette for en stor overføring av pendlere og andre reisende fra bil til tog dersom det opprettes lokaltogtilbud og lokale stasjoner som Åmot, Geithus osv. opprustes.

Dermed kan rv. 350 utbedres gradvis og gi en trygg og god framkommelighet mye tidligere enn en ny firefelts vei ville bety.

Disse medlemmer understreker at følgende prioriteringer er viktige for vei- og baneløsninger i det gamle Midtfylket i Buskerud:

- Trinnvis utbygging av rv. 350 for å forsterke stamveikorridoren fra Hokksund til Jessheim. Dette vil styrke regionale vekstsentre, forbedre trafikksikkerheten og være en trafikkmessig avlastning for hovedstadsområdet.
- Nytt kryss rv. 350/fv. 287 må prioriteres i første planperiode.

Disse medlemmer vil minne alle som har besøkt Blaafarveværket, om denne «korketrekkeren» og problemene her.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til Viken fylkeskommunes uttalelse til transportvirksomhetenes prioriteringer for NTP 2022–2033:

«Viken fylkeskommune mener Randsfjordbanen bør rustes opp for etablering av persontrafikk på strekningen Hokksund – Hønefoss.»

Disse medlemmer viser også til Modum kommunes uttalelse til NTP 2. mars 2020:

«Et togtilbud vil fremme en miljø- og klimavennlig utvikling med lavt forbruk av ressurser. Toglinja ligger der, og den har hovedlinjestandard. Det er fem aktuelle stasjoner på strekningen, Tyristrand, Vikersund, Geithus, Åmot og Skotselv. Med unntak av Vikersund er det behov for en viss oppgradering av infrastruktur, men til relativt sett meget begrenset kostnad.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti vil også vise til at Fellesnemnda i Viken har prioritert jernbane for å oppfylle nullvekstmålet for biltrafikk. Togtilbud på Randsfjordbanen vil avlaste veitrafikken og redusere parkeringsbehov ved Hokksund stasjon, ved Ringeriksbanen og andre innfartssteder.

Disse medlemmer vil understreke at et togtilbud vil ivareta bosetting, næringsutvikling og bærekraftige distrikter. NHO Buskerud og LO Buskerud og næringsforeningene i Midt-Buskerud, Ringerike og Øvre Eiker fremhevet i uttalelsene i april 2018 at etablering av høyfrekvent persontogtrafikk på Randsfjordbanen vil kunne få avgjørende betydning for utviklingen i vår region.

Disse medlemmer vil peke på at 70 000 mennesker i dag sokner til Randsfjordbanen, og tallet øker. Bare mellom Modum og kommunene langs jernbanelinja sørover og nordover pendler 3 500 personer. Et togtilbud vil gi et sammenbindende transporttilbud i denne regionen, og samle bo- og arbeidsområdene Ringerike, Midt-Buskerud, Eiker, Kongsberg, Drammen. Fra Vikersund til Oslo vil reisetiden via Ringeriksbanen bli 55 minutter, og 75 minutter via Drammen.

Disse medlemmer vil også understreke at et togtilbud er sterkt etterspurt av de store, nasjonale institusjonene i Modum som har stor tilstrømning av mennesker – Blaafarveværket, Vikersundbakken, Modum Bad og Vikersund bad.

13.12 Grensekryssende transport

Komiteen viser til at norsk utenrikshandel legger til rette for grensekryssende godstransport med jernbane, bil, skip og fly. Komiteen viser videre til at det er definert syv utenlands transportkorridorer som er en forlengelse av de nasjonale transportkorridorene.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, viser til det pågående arbeidet for å få på plass et togtilbud mellom Oslo og Stockholm med reisetid på under tre timer. Flertallet viser til at Stortinget har vedtatt at regjeringen skal gjennomføre en mulighetsstudie for å avklare trasévalg og mulig finansieringsmodell for prosjektet «Oslo–Stockholm 2.55» i Norge. Etter flertallets syn blir en slik mulighetsstudie svært viktig, og det er også viktig at dette arbeidet prioriteres fra regjeringens side. Flertallet vil i tillegg oppfordre regjeringen til å ha et aktivt og nært samarbeid med svenske myndigheter i arbeidet med å få på plass et bedre og raskere togtilbud mellom Oslo og Stockholm.

Flertallet er kjent med ulike initiativ for å bedre togforbindelsen Oslo–Göteborg. Med byggingen av Fehmarn-forbindelsen mellom Danmark og Tyskland vil det åpne seg nye og store muligheter i aksene Oslo–Göteborg–København–Hamburg, både for gods- og persontransport. Flertallet deler visjonen om en bedre og raskere jernbaneforbindelse Oslo–Göteborg, og mener prosjekter og tiltak som kan bidra til dette, bør støttes fra norske myndigheter.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til den økende satsingen på bedret togtilbud mellom europeiske byer. Disse medlemmer registrerer at både den svenske regjeringen og den danske regjeringen satser på bedrede togforbindelser til utlandet, også nattog, mens det virker som om den norske regjeringen forholder seg passiv. Etter disse medlemmers syn må togtilbudet Oslo–Stockholm og Oslo–Göteborg–København utvikles og styrkes, og disse medlemmer ber regjeringen om å ta initiativ til det, også når det gjelder styrket nattogtilbud. Når Fehmarn-forbindelsen mellom Danmark og Tyskland, som nå er under utbygging, åpner, vil det åpne seg større muligheter også på aksene Oslo–Göteborg–København–Hamburg. Dette vil etter disse medlemmers syn gi helt nye muligheter for bedret

togtilbud mellom Norge og Skandinavia og mot kontinentet, også for nattog.

Disse medlemmer vil peke på de dårlige jernbaneforbindelsene fra Oslo gjennom Østfold og til Gøteborg og kontinentet. Kvaliteten på denne internasjonale jernbanen gjør den til et dårlig valg både for persontransport og godstransport. Mennesker velger bil eller fly, mens godset i stor grad kanaliseres på hjul over Svinesund. Bare noen få prosent av godset fra den store importhavna i Gøteborg bringes til Oslo-området via jernbane. Samtidig utvikles det ulike private jernbaneinitiativ som Skagerakbanen, der også privat utbygging og finansieringsmodeller vurderes.

Disse medlemmer viser til Representantforslag 99 S (2020–2021) om å utarbeide en KVVU for ny jernbane Oslo–Stockholm og utrede nye statlige finansieringsmodeller for jernbaneutbygginger i Norge. Med nye traséer og opprusting av de gamle vil reisetiden fra Oslo til Stockholm kunne reduseres til under tre timer, og toget vil være et reelt alternativ til fly. Befolkningen har økt oppmerksomhet på behov for miljø- og klimavennlige løsninger, flere ønsker å reise mer miljøvennlig, og strekningen egner seg godt for å bytte ut fly med tog. Disse medlemmer mener at det umiddelbart bør igangsettes arbeid med den norske delen av strekningen Oslo–Stockholm med mål om en reisetid på rundt 3 timer.

Disse medlemmer ønsker at Norge nå må bli en langt mer aktiv deltaker i de internasjonale korridorene og gjøre sitt til at jernbanen på norsk side kan matche initiativene på svensk side. Disse medlemmer har registrert en dialog mellom den svenske og norske samferdselsministeren om Oslo–Stockholm-strekningen. En tilsvarende dialog må komme omkring utvikling av jernbanen mellom Oslo og Gøteborg.

På denne bakgrunn fremmer komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utarbeide en konseptvalgutredning, alternativt en mulighetsstudie, for en ny, moderne dobbeltsporet jernbane mellom Oslo og Gøteborg i samarbeid med svenske myndigheter.»

Svenske myndigheter jobber med å etablere flere nattogslinjer fra Stockholm til kontinentet. Dette medlem mener at Norge bør utnytte mulighetene dette gir reisende fra Norge og etablere tilslutningstog Oslo–Malmø når de svenske nattogene kommer på plass, med god korrespondanse. På sikt bør en arbeide for å få en egen togdel Oslo–Gøteborg–Malmø med ligge- og sovevogner, som kobles sammen med toget Stockholm–Hamburg i Malmø.

Dette medlem mener Norge bør bli del av Deutsche Bahns billettsamarbeid «Sparpreis Europa». Dette vil gjøre billettkjøp for utenlandsreiser mye enklere.

På denne bakgrunn fremmer dette medlem følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen gjøre Norge til del av Deutsche Bahns billettsamarbeid 'Sparpreis Europa'.»

14. Forslag fra mindretall

Forslag fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen umiddelbart ta initiativ til en uavhengig gjennomgang og evaluering av de ulike reformene og omorganiseringenes innvirkning på de faglige miljøene innenfor veisektoren.

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen gjennomføre en utredning av hvordan vegbygging skal organiseres og gjennomføres, slik at den får en mest mulig effektiv og hensiktsmessig organisering.

Forslag 3

Stortinget ber regjeringen videreføre miljøstøtteordningen for gods på bane ut over 2021, og vurdere den etablert som permanent ordning.

Forslag 4

Stortinget ber regjeringen ta initiativ til en ekstern evaluering av jernbanereformen.

Forslag 5

Stortinget legger til grunn at ambisjonen om Inter-City-satsingen på Dovrebanen, Østfoldbanen, Vestfoldbanen og Ringeriksbanen står ved lag.

Forslag 6

Stortinget ber regjeringen om å starte planlegging av gjenåpning av Østfoldbanens østre linje for både persontrafikk og godstransport i første periode av Nasjonal transportplan.

Forslag 7

Stortinget ber regjeringen legge til grunn at staten har ansvar for vedlikehold og opprusting av Tinnosbanen, slik at banen kan settes i stand igjen og Norge kan ivareta sine forpliktelser for verdensarven i Rjukan–Notodden industriarv.

Forslag fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet:*Forslag 8*

Stortinget ber regjeringen ta initiativ til at det sammen med fylkeskommunene utarbeides en helhetlig og forpliktende plan for å redusere vedlikeholdsetterslepet på fylkesveier, og sørge for at fylkeskommunene settes i stand til å følge denne planen.

Forslag fra Fremskrittspartiet og Senterpartiet:*Forslag 9*

Stortinget ber regjeringen fortsette planleggingen av sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen (Genistreken) med tanke på byggestart midtveis i planperioden.

Forslag fra Arbeiderpartiet:*Forslag 10*

Stortinget ber regjeringen sikre at det stilles krav om universell utforming av alle samferdselsprosjekt, og at nødvendige midler avsettes slik at universell utforming blir innarbeidet i planleggingsprosessen i alle enkeltprosjekt.

Forslag fra Fremskrittspartiet og Sosialistisk Venstreparti:*Forslag 11*

Stortinget ber regjeringen få fortgang i prosjektet med å slippe og løse utfordringene Svinesundstersklene har for innseilingen til Halden.

Forslag 12

Stortinget ber regjeringen sikre utbygging av E6 Narviktunnelen med ferdigstillelse innen 2027.

Forslag fra Fremskrittspartiet:*Forslag 19*

Stortinget ber regjeringen øke den økonomiske rammen for transportplanen med 400 mrd. kroner med følgende fordeling:

Nye prioriteringer sammenliknet med regjeringens forslag	Fordeling av økt budsjetttramme
Investeringer	
Riksveinvesteringer, avvikling av bompengereordningen samt investeringsordning for mindre utbedringsprosjekter	320 mrd. kroner
Jernbaneinvesteringer	40 mrd. kroner
Godspakka	20 mrd. kroner
Kystinvesteringer	1 mrd. kroner
Vedlikehold	
Veivedlikehold riksvei, fjerne vedlikeholdsetterslepet i løpet av planperioden. Det legges til grunn effektivisering gjennom bruk av konkurranse	15 mrd. kroner ut over regjeringens forslag
Vedlikehold jernbaneinfrastruktur, fjerne vedlikeholdsetterslepet i løpet av planperioden. Det legges til grunn effektivisering gjennom bruk av konkurranse	10 mrd. kroner ut over regjeringens forslag

Forslag fra Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti:*Forslag 13*

Stortinget ber regjeringen igangsette en uavhengig konseptvalgutredning av Nord-Norgebanen, hvor målet om realisering legges til grunn.

Forslag 14

Stortinget ber regjeringen utvikle rammer for et større langvarig prosjekt innenfor klimanøytral luftfart, der etableringen av et testsenter i Bodø vil være sentral, og komme tilbake til Stortinget på egnet måte, også med forslag til oppstartsbevilgning til dette.

Forslag 15

Stortinget ber regjeringen om å igangsette et pilotprosjekt for bruk av tog med brenselceller med utslippsfri hydrogen på minst én av de ikke-elektrifiserte jernbanestrekningene.

Forslag 16

Stortinget ber regjeringen sørge for at K5-prosjektet Arna–Stanghelle må ha samtidig oppstart for jernbane og vei, senest i 2024, og at det sikres nok midler til denne oppstarten i statsbudsjettene for 2022 og 2023.

Forslag 17

Stortinget ber regjeringen sikre gjennomføring av det planlagte kryssningsspoet i Fagerlia/Søsterbekk mot Bjørnfjell/Riksgrensen i første planperiode.

Forslag 18

Stortinget ber regjeringen sørge for at Gulsbogen stasjon blir utbygd i tråd med tidligere planer og avtaler med Drammen kommune.

Nye prioriteringer sammenliknet med regjeringens forslag	Fordeling av økt budsjettramme
Vedlikeholdsetterslep kystinfrastruktur, fjerne vedlikeholdsetterslepet i løpet av planperioden	1.mrd. kroner ut over regjeringens forslag
Styrke bevilgningen til rassikring på riks- og fylkesveier	15 mrd. kroner ut over regjeringens forslag
Kompensere for reduksjon av Infrastrukturfondet for å avvike opparbeidet bompengegjeld, jf. Representantforslag 275 S (2020–2021) om å slette opparbeidet bompengegjeld	12 mrd. kroner
Tilbakeføre veier som ble omklassifisert fra riksvei til fylkesvei i forbindelse med Forvaltningsreformen i 2010	20 mrd. kroner prioriteres til opprustning av tidligere fylkesveier
Midler til forsterking av bruer, spesielt relevant for fylkesveinettet, Bru-programmet	1 mrd. kroner
Kutforslag sammenliknet med regjeringens opplegg	
Avvikle ordningen med byvekstavtaler og bypakker men samtidig etablere nye ordninger for investeringer i store kollektivprosjekter og til drift av kollektivtrafikk i de store byene	-30 mrd. kroner
Avvikle tilskuddsordning for byvekstavtaler for mindre byområder	-600 mill. kroner
Forventet effektivisering ved å bygge med forutsigbare rammebetingelser i portefølje	-25 mrd. kroner
Fremskrittspartiet mener at det fortsatt er et potensial for innsparinger på veiutbygging i regi av Nye Veier AS»	

Forslag 20

Stortinget ber regjeringen tilbakeføre veier som ble omklassifisert fra riksvei til fylkesvei i forbindelse med forvaltningsreformen i 2010.

Forslag 21

Stortinget ber regjeringen opprette Statens vegvesen prosjektavdeling, som tildeles 12 veistrekn timer i en oppstartsportefølje:

Statens vegvesen utbygging, Portefølje
Prosjekt
E6 Oslo Øst
E18 Vestkorridoren
Rv. 4 Raufoss–Oslo (Sinsenkrysset) inkludert fv. 22 Hvam–Gjelleråsen (omklassifiseres)
E39 Ringvei Øst
E39 Hordfast
E39 Rogfast (binding)
E39 Bokn–Stord
E134 Øst, blant annet Damåsen–Saggrenda, Dagslet–E18
Rv. 13 Vikafjellet
E16 Fagernes Sør–Hande
Rv. 15 Otta–Måløy–Strynefjellet med arm til Geiranger
E6 Fauske–Bognes (regjeringen Mergården–Mørsvikbotn)

Nye Veiers portefølje tilføres 23 nye veiprosjekter og 4 jernbaneprosjekter:

Nye Veier
Prosjekt
E18 Oslo–Riksgrensen
E16 og rv. 2 Gardermoen, (Kurudsand) Kongsvinger til Magnormoen helhetlig utbygging
Rv. 35, Hokksund–Åmot
Rv. 19 Moss
E18 til Larvik havn

Nye Veier

Fv. 410 Arendal havn til E18
 E18 Gartnerløkka–Kolsdalen (gis NV og nedskaleres) Omtale
 E39 Ålgård–Hove
 E39 Smiene–Harestad
 E39 Ålesund–Molde/Romsdalsaksen/Blindheim–Breivika
 Rv. 25, helhetlig utbygging Hamar–Løten–Trysil. Rv. 3 Løten–E6 Stange/Romedal
 E16 kryss ved Helgelandsmoen (FRE16)
 E16 Eggemoen–Nymoen (FRE16)
 E16 Høgkaset–Hønefoss (FRE16) (Felles prosjekt jernbane)
 E16 Arna–Stanghelle (felles prosjekt med jernbane)
 E6 Dombås–Ulsberg
 E6 Åsen–Asphaugen (Forlengelse av Åsen–Steinkjer)
 Klett-krysset. E6/E39
 Rv. 80 og E6 Bodø–Fauske med omlegging av rv. 80 og E6 ut av Fauske sentrum
 E14 mellom Stjørdal og svenskegrensa
 E134 Vest med arm til Bergen, Bakka–Solheim, Vågsli–Seljestad
 E6 Sokndalentunnelen
 Rv. 4 Biri–Raufoss
 Vestfoldbanen Ytre IC
 Ringeriksbanen (FRE16)
 Vossebanen (fellesprosjekt med vei)
 Grenlandsbanen, planlegging innenfor ramme

Nye Veier og Statens vegvesen prosjektavdeling tilføres totalt 22 mrd. kroner årlig i de neste 20 årene utover regjeringens forslag til statlig finansiering av Nye Veier. Dette for å sikre at Nye Veier og Statens vegvesen prosjektavdeling kan gjennomføre de tildelte prosjektene.

Forslag 22

Stortinget ber regjeringen etablere Bane NOR prosjektavdeling som en egen utbyggingsavdeling som tildeles følgende oppstartsportefølje:

Bane NOR Portefølje

Prosjekt

Oslo-navet, ny regiontogtunnel under Oslo
 Vestfoldbanen Stokke–Torp–Sandefjord, Ytre IC
 Østfoldbanen Moss–Fredrikstad, Haug–Seut
 Godspakken
 Dovrebanen, Indre og ytre IC

For å sørge for at Bane NOR prosjektavdeling skal kunne bygge ut tildelt portefølje av prosjekter samt utvikle Godspakka, tilføres prosjektavdelingen 4,5 mrd. kroner årlig i de neste 20 årene.

Forslag 23

Stortinget ber regjeringen opprette en egen prosjektavdeling av Statens vegvesen som skal ha samme rammebetingelser og forutsigbare finansiering som veiselskapet Nye Veier.

Forslag 24

Stortinget ber regjeringen gi Bane NOR-prosjekt samme rammebetingelser og forutsigbare finansiering som veiselskapet Nye Veier for en utbyggingsportefølje.

Forslag 25

Stortinget ber regjeringen avvikle dagens bompenggeordning og legge til grunn statlig fullfinansiering av infrastruktur og Nasjonal transportplan.

Forslag 26

Stortinget ber regjeringen avvikle den særnorske standarden med utbygging av 2/3-feltsvei og legge til grunn utbygging av smal firefelts vei som ny standard.

Forslag 27

Stortinget ber regjeringen legge til grunn nye veinormaler som er på linje med hva man har i Sverige og Danmark.

Forslag 28

Stortinget ber regjeringen lage en ny fartsgrensestrategi som legger til grunn følgende på møtefri vei samt der det er forsterket midtoppmerking: 90 km/t på 2-felts vei, 100 km/t på 2/3-felts vei, 110 km/t på smal firefelts vei og 130 km/t på full standard firefelts vei.

Forslag 29

Stortinget ber regjeringen innføre veteranbilstatus fra kjøretøyet er 20 år.

Forslag 30

Stortinget ber regjeringen avvikle ordningene med byvekstavtaler og bypakker.

Forslag 31

Stortinget ber regjeringen avslutte pågående byvekstavtaler og bypakker.

Forslag 32

Stortinget ber regjeringen stoppe nye initiativ for å opprette byvekstavtaler eller bypakker.

Forslag 33

Stortinget ber regjeringen etablere nye tilskuddsordninger for investeringer i store kollektivprosjekt og drift av kollektivtrafikk som alternativ. Premisser om nullvekstmål og bompenger skal avvikles.

Forslag 34

Stortinget ber regjeringen avslutte byvekstavtalen for Bergen.

Forslag 35

Stortinget ber regjeringen avslutte byvekstavtalen for Trondheim.

Forslag 36

Stortinget ber regjeringen avslutte byvekstavtalen for Nord-Jæren.

Forslag 37

Stortinget ber regjeringen avslutte byvekstavtalen for Oslo.

Forslag 38

Stortinget ber regjeringen om å innføre gratis riks- og fylkesveiferjer i løpet av stortingsperioden 2021–2025.

Forslag 39

Stortinget ber regjeringen iverksette en kritisk gjennomgang av dagens standarder på utforming av rundkjøringer og forskjønnelse av sideveiterreng, med mål om en kraftig reduksjon av slike unødvendige merkostnader.

Forslag 40

Stortinget ber regjeringen iverksette en kritisk gjennomgang av dagens bruk av midler til arkeologiske utgravinger ved utbygging av veiprosjekter, med mål om en hensiktsmessig og redusert bruk av midler til dette formål.

Forslag 41

Stortinget ber regjeringen iverksette en kritisk gjennomgang av kostnadsveksten på drifts- og vedlikeholdsbudsjettene og fremme forslag for Stortinget med konkrete tiltak for å effektivisere denne delen av veisektoren.

Forslag 42

Stortinget ber regjeringen vurdere å fjerne en rekke klima-, miljø- og naturmangfoldkrav som ligger i planprosesser for nye veiprosjekter, som gir unødvendig kostnadsøkning på utbyggingsprosjekter.

Forslag 43

Stortinget ber regjeringen ta initiativ til å utrede videre utvidelse av høyhastighetsveinettet, herunder fra Trøndelag til Tromsø og videre til Kirkenes.

Forslag 44

Stortinget ber regjeringen tildele prosjekt Oslo-navet, ny regiontogtunnel under Oslo til porteføljen til Bane NOR prosjektavdeling.

Forslag 45

Stortinget ber regjeringen tildele Godspakka til porteføljen til Bane NOR-prosjekt.

Forslag 46

Stortinget ber regjeringen prioritere utbygging av fv. 118 Sarpsbro.

Forslag 47

Stortinget ber regjeringen prioritere fullverdig utbygging av Borg havn.

Forslag 48

Stortinget ber regjeringen tildele E6 Oslo Øst til porteføljen til Statens vegvesen prosjektavdeling.

Forslag 49

Stortinget ber regjeringen tildele strekningen Haug–Seut på Østfoldbanen til porteføljen til Bane NOR prosjektavdeling.

Forslag 50

Stortinget ber regjeringen tildele strekningen E18 Oslo–riksgrensen til porteføljen til Nye Veier.

Forslag 51

Stortinget ber regjeringen tildele strekningen E16 og rv. 2 Gardermoen, (Kurudsand) Kongsvinger til Magnormoen helhetlig utbygging til porteføljen til Nye Veier.

Forslag 52

Stortinget ber regjeringen tildele strekningen rv. 35, Hokksund–Åmot til porteføljen til Nye Veier.

Forslag 53

Stortinget ber regjeringen prioritere utbygging av rv. 41/rv. 451 Timenes–Kjevik (Kjevikveien).

Forslag 54

Stortinget ber regjeringen prioritere utbygging av fv. 460 Spangreidveien, Lindesnes til E39.

Forslag 55

Stortinget ber regjeringen tilføre ressurser til flytårntjenester ved Gullknapp flyplass Arendal.

Forslag 56

Stortinget ber regjeringen ta initiativ til videre utvikling av Notodden flyplass i et samarbeid med fylkeskommunen.

Forslag 57

Stortinget ber regjeringen tildele rv. 19 Moss til porteføljen til Nye Veier.

Forslag 58

Stortinget ber regjeringen tildele prosjekt E18 til Larvik Havn til porteføljen til Nye Veier.

Forslag 59

Stortinget ber regjeringen tildele fv. 410 Arendal Havn til E18 til porteføljen til Nye Veier.

Forslag 60

Stortinget ber regjeringen tildele E18 Gartnerløkka–Kolsdalen til porteføljen til Nye Veier samt at prosjektet nedskaleres.

Forslag 61

Stortinget ber regjeringen tildele E39 Ålgård–Hove til porteføljen til Nye Veier.

Forslag 62

Stortinget ber regjeringen tildele jernbaneprosjektet Vestfoldbanen ytre IC til porteføljen til Nye Veier.

Forslag 63

Stortinget ber regjeringen tildele planleggingsoppdrag for Grenlandsbanen, planlegging innenfor til porteføljen til Nye Veier.

Forslag 64

Stortinget ber regjeringen tildele Vestfoldbanen parsellen Stokke–Torp–Sandefjord, ytre InterCity til porteføljen til Bane NOR-prosjekt.

Forslag 65

Stortinget ber regjeringen tildele E18 Vestkorridoren til porteføljen til Statens vegvesen Prosjekt.

Forslag 66

Stortinget ber regjeringen tildele E134 Øst, blant annet Damåsen–Saggrenda, Dagslett–E18, Elgsjø–Saggrenda, Seljestad–Vågsli, til porteføljen til Statens vegvesen Prosjekt.

Forslag 67

Stortinget ber regjeringen prioritere utbygging av Furneset fergekai.

Forslag 68

Stortinget ber regjeringen prioritere utbygging av prosjekt Karmsundet, Trollholmen.

Forslag 69

Stortinget ber regjeringen prioritere utbygging av Tananger indre havn.

Forslag 70

Stortinget ber regjeringen tildele E39 Smiene–Harestad til porteføljen til Nye Veier .

Forslag 71

Stortinget ber regjeringen tildele E39 Ålesund–Molde/Romsdalsaksen/Blindheim–Breivika til porteføljen til Nye Veier.

Forslag 72

Stortinget ber regjeringen tildele E39 Ringvei Øst til porteføljen til Statens vegvesen prosjektavdeling.

Forslag 73

Stortinget ber regjeringen tildele E39 Hordfast til porteføljen til Statens vegvesen prosjektavdeling.

Forslag 74

Stortinget ber regjeringen tildele E39 Bokn–Stord til porteføljen til Statens vegvesen prosjektavdeling.

Forslag 75

Stortinget ber regjeringen tildele E39 Rogfast til porteføljen til Statens vegvesen prosjektavdeling.

Forslag 76

Stortinget ber regjeringen tildele rv. 13 Vikafjellet til porteføljen til Statens vegvesen prosjektavdeling.

Forslag 77

Stortinget ber regjeringen tildele E16 Fagernes sør-Hande til porteføljen til Statens vegvesen prosjektavdeling, med oppstart tidlig i første periode.

Forslag 78

Stortinget ber regjeringen tildele E39 Ringvei øst til porteføljen til Statens vegvesen prosjektavdeling.

Forslag 79

Stortinget ber regjeringen tildele utbygging av E16 kryss ved Helgelandsmoen (FRE16) til Nye Veiers portefølje.

Forslag 80

Stortinget ber regjeringen tildele E16 Eggemoen–Nymoen (FRE16) til Nye Veiers portefølje.

Forslag 81

Stortinget ber regjeringen tildele E16 Høgstet–Hønefoss (FRE16) (Felles prosjekt jernbane) til Nye Veier sin portefølje.

Forslag 82

Stortinget ber regjeringen tildele E16 Arna–Stanghelle (felles prosjekt med jernbane) til Nye Veier sin portefølje.

Forslag 83

Stortinget ber regjeringen tildele E134 Vest med arm til Bergen, herunder Bakka–Solheim, Vågslis–Seljestad, til Nye Veier sin portefølje.

Forslag 84

Stortinget ber regjeringen tildele jernbaneprosjektet Ringeriksbanen (FRE16) til Nye Veier sin portefølje.

Forslag 85

Stortinget ber regjeringen tildele jernbaneprosjektet Vossebanen (fellesprosjekt med vei) til Nye Veier sin portefølje.

Forslag 86

Stortinget ber regjeringen om å styrke innsatsen når det gjelder utbedringer på rv. 3 ut over forslaget i Nasjonal transportplan.

Forslag 87

Stortinget ber regjeringen om å prioritere videre utbygging av rv. 70 til Ålvundfjorden.

Forslag 88

Stortinget ber regjeringen gjennomføre en utredning av Ottadalen flyplass.

Forslag 89

Stortinget ber regjeringen tildele rv. 25, helhetlig utbygging Hamar–Løten–Trysil. Rv3 Løten–E6 Stange/Romedal til Nye Veier sin portefølje.

Forslag 90

Stortinget ber regjeringen tildele E6 Dombås–Ulsberg til Nye Veier sin portefølje.

Forslag 91

Stortinget ber regjeringen tildele prosjekt Klett-krysset. E6/E39 til Nye Veier sin portefølje.

Forslag 92

Stortinget ber regjeringen tildele prosjekt E6 Sokndalen-tunnelen til Nye Veier sin portefølje.

Forslag 93

Stortinget ber regjeringen tildele rv. 4 Biri–Raufoss til Nye Veier sin portefølje.

Forslag 94

Stortinget ber regjeringen tildele rv. 15 Otta–Måløy–Strynefjellet med arm til Geiranger til Statens vegvesen prosjektavdeling.

Forslag 95

Stortinget ber regjeringen tildele 3 rv. 4 Raufoss–Oslo (Sinsenkrysset) inkludert fv. 22 Hvam–Gjelleråsen (omklassifiseres) til Statens vegvesen prosjektavdeling.

Forslag 96

Stortinget ber regjeringen tildele Dovrebanen indre og ytre InterCity til Bane NOR-prosjekt.

Forslag 97

Stortinget ber regjeringen prioritere utbygging av E6 Helgeland Sør, siste parseller.

Forslag 98

Stortinget ber regjeringen tildele E6 Åsen–Asphaugen (forlengelse av Åsen–Steinkjer) til Nye Veier sin portefølje.

Forslag 99

Stortinget ber regjeringen tildele rv. 80 og E6 Bodø–Fauske med omlegging av rv. 80 og E6 ut av Fauske sentrum til Nye Veier sin portefølje.

Forslag 100

Stortinget ber regjeringen tildele E14 mellom Stjørdal og svenskegrensen til Nye Veier sin portefølje.

Forslag 101

Stortinget ber regjeringen tildele rv. 4 Biri–Raufoss til Nye Veier sin portefølje.

Forslag 102

Stortinget ber regjeringen prioritere utbygging av kryssningsspor Fagerlia/Søsterbekk på Ofotbanen.

Forslag 103

Stortinget ber regjeringen prioritere utbygging av Leknes lufthavn Lofoten.

Forslag 104

Stortinget ber regjeringen prioritere utbedringer ved Banak lufthavn.

Forslag 105

Stortinget ber regjeringen prioritere utbygging av cruise- og flerbrukskai i Alta.

Forslag 106

Stortinget ber regjeringen prioritere utbygging av Brønnøyleiden.

Forslag 107

Stortinget ber regjeringen prioritere utbygging av Ballstad havn.

Forslag 108

Stortinget ber regjeringen prioritere utbygging av Sørvær havn.

Forslag 109

Stortinget ber regjeringen prioritere utbygging av Mehamn, utdypning.

Forslag 110

Stortinget ber regjeringen prioritere utbedringer av E6 Saltfjellet og Bjørnfjell for å sikre bedre vinterregulering.

Forslag 111

Stortinget ber regjeringen prioritere utbygging av rv. 83 Fauskevåg–Harstad.

Forslag 112

Stortinget ber regjeringen prioritere utbygging av Kvaløyforbindelsen via Håkøya i Tromsø.

Forslag 113

Stortinget ber regjeringen prioritere utbygging av E-E10 Fiskebøl–Nappstraumen.

Forslag 114

Stortinget ber regjeringen prioritere utbedringer av E45 Eiby – for å sikre bedre framkommelighet på E45 gjennom Eiby.

Forslag 115

Stortinget ber regjeringen prioritere videre utbedringer og etablering av midtdeler på E8 Lavangsdalen.

Forslag 116

Stortinget ber regjeringen prioritere utbygging av gang- og sykkelvei langs eksisterende E6 Tana Bru–Ski-pagurra.

Forslag 117

Stortinget ber regjeringen prioritere ferdigstilling av E6 Transfarelv bru.

Forslag 118

Stortinget ber regjeringen prioritere utbygging av E6 Alta parsell 1 – avlastningsvei for ny E6.

Forslag 119

Stortinget ber regjeringen prioritere utbygging av E6 Alta bru – parsell 2.

Forslag 120

Stortinget ber regjeringen prioritere utbygging av prosjekt E6 Strømmen bro.

Forslag 121

Stortinget ber regjeringen tildele E6 Fauske–Bognes til porteføljen til Statens vegvesen prosjektavdeling.

Forslag fra Sosialistisk Venstreparti:*Forslag 122*

Stortinget ber regjeringen innarbeide i alle relevante sammenhenger en målsetting om minst å nå EU-gjennomsnittet for andel togtransport sammenliknet med veitransport i løpet av planperioden.

Forslag 123

Stortinget ber regjeringen endre føringene for veibygging slik at det ikke bygges firefelts motorveier med 110 km/t på strekninger der det i gjennomsnitt er under 15 000 ÅDT, men heller velger løsninger med to- og trefelts vei med midtdeler og fartsgrense på 90 km/t på de mest trafikkerte strekningene under 15 000 ÅDT.

Forslag 124

Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med fullstendige klima- og arealbudsjett for alle utbyggingsprosjekter som foreslås i NTP, samt vedtatte, men ikke fullførte prosjekter, seinest ved framleggelse av statsbudsjettet for 2022.

Forslag 125

Stortinget ber regjeringen innføre tiltak for å øke lønnsomhet for bruk av nullutslippsdrivstoff, særlig rettet mot tungtransport og skip.

Forslag 126

Stortinget ber regjeringen om å utrede, med tanke på å innføre, forbud mot salg og import av fossilbiler etter 2025.

Forslag 127

Stortinget ber regjeringen etablere en nasjonalt bindende regel om at elvarebil får 100 pst. miljørabatt fram til de utgjør 25 pst. av varebilpasseringene i det aktuelle bompengeprojekt.

Forslag 128

Stortinget ber regjeringen sørge for at det igangsettes et arbeid med arealregnskap for naturtyper i de enkelte samferdselsutbygginger, inkludert utbyggingenes effekt på naturlige karbonlagre.

Forslag 129

Stortinget ber regjeringen gjennomføre flere pilotprosjekter med arealnøytral samferdselsutbygging, hvor utbygger pålegges å i minst mulig grad beslaglegge nye naturområder, og restaurere tilsvarende naturområder, i de utbygginger hvor ny natur beslaglegges.

Forslag 130

Stortinget ber regjeringen sørge for at det stilles krav i alle kommende samferdselsutbygginger som har ve-

sentlige konsekvenser for naturen, om å restaurere større naturområder enn den verdifulle naturen som går tapt, i utbyggingens nærrområder.

Forslag 131

Stortinget ber regjeringen legge opp til 80 pst. statlig finansiering av store kollektivprosjekter i nye forhandlinger og reforhandlinger om byvekstavtaler/miljøpakker i de store byene.

Forslag 132

Stortinget ber regjeringen åpne for forhandlinger om 'småbypakker' etter mønster av bymiljøpakker/byvekstavtaler, men nedskalert til mindre byer, og la Egersund bli en pilot for dette.

Forslag 133

Stortinget ber regjeringen om at det utarbeides en plan for tiltak som reduserer støy og luftforurensning fra trafikk knyttet til Alnabruerterminalen, og at regjeringen kommer tilbake til Stortinget på egnet måte.

Forslag 134

Stortinget ber regjeringen utarbeide en nasjonal plan for gods på jernbane som legges fram sammen med statsbudsjettet for 2022.

Forslag 135

Stortinget ber regjeringen snarest, og seinest innen framleggelsen av statsbudsjettet for 2022, forlenge ordningen med kompensasjon for innstillinger pga. banearbeider. Denne ordningen bør vurderes som en permanent ordning og gjelde både planlagte og ikke-planlagte innstillinger.

Forslag 136

Stortinget ber regjeringen utrede en avgift på gods-transport på vei over lengre avstander, der det er jernbane i samme korridor. Utredningen skal vurdere mekanismer og handlingsrom innen EØS-avtalen for dette, samt på hvilke strekninger denne ordningen kan egne seg.

Forslag 137

Stortinget ber regjeringen om å arbeide for at Emission Control Areas-sonen (ECA) utvides til også å gjelde nord for 62. nordlige breddegrad.

Forslag 138

Stortinget ber regjeringen utrede og innføre tiltak for å redusere utslippene fra cruisetrafikk i Norge med 65 pst.

Forslag 139

Stortinget ber regjeringen foreta en ny, grundig utredning omkring endrede reisevaner generelt og med fly spesielt, etter pandemien og komme tilbake til Stortinget på egnet måte. I utredningen skal det pekes på transportpolitiske følger og anbefalte tiltak som følge av påviste endringer.

Forslag 140

Stortinget ber regjeringen stanse kapasitetsøkende utbygginger ved de etablerte, største flyplassene i Norge og heller dreie investeringene mot klargjøring for nullutslippsteknologi.

Forslag 141

Stortinget ber regjeringen utrede og komme tilbake til Stortinget med forslag om en flyavløsningsavgift i Sør-Norge, der det finnes gode alternativer til fly.

Forslag 142

Stortinget ber regjeringen utarbeide nye retningslinjer for statens reiseavtaler for tjenestereiser der miljøhensyn vektas i tillegg til krav om hurtigste og rimeligste tilbud.

Forslag 143

Stortinget ber regjeringen innføre en form for tydelig CO₂-merking av flyreiser ved bruk av gjennomsnittstall for den aktuelle flygning, slik at kunden får denne informasjonen tydelig opp ved den elektroniske bestillingen før man avslutter kjøpsprosessen.

Forslag 144

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å redusere den generelle fartsgrensen i byene fra 50 km/t til 30 km/t og til 20 km/t rundt skoler og barnehager.

Forslag 145

Stortinget ber regjeringen etablere en nasjonal norm for bilfrie hjertesoner rundt alle barneskoler og barnehager innen 2023. Det innebærer at barn som blir kjørt, slippes av på markerte stoppe- og hentesteder utenfor sonen, slik at skolens og barnehagens umiddelbare nærområde blir tryggere for barnehagebarna og elevene som går eller sykler.

Forslag 146

Stortinget ber regjeringen nedsette et bredt sammensatt, offentlig utvalg der fagfolk innen bl.a. transport, klimaendringer, økologi og jordbruk er godt representert, for å utrede nye, mer bærekraftige modeller for samfunnsøkonomisk nytte i samferdselsprosjekter. Med dette som grunnlag bes regjeringen komme til Stortinget med en melding innen utgangen av 2022.

Forslag 147

Stortinget ber regjeringen utrede, med tanke på innføring av, bompenger på trafikkerte veier inn mot de største byene øremerket for utbygging og kapasitetsforbedringer på jernbanen i samme korridor.

Forslag 148

Stortinget ber regjeringen utrede om staten bør dekke en større andel av sine utgifter gjennom lån i norske kroner, og komme tilbake til Stortinget på egnet måte. Utredningen skal inneholde vurderinger av finansiell stabilitet, handlingsrom i pengepolitikken, effekt på kronekursen samt hvilke utgiftsformål det kan være hensiktsmessig å dekke inn på denne måten, ut over de som gjelder i dag.

Forslag 149

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å gi kommunene hjemmel til å regulere parkering på privat grunn og innføre en belønningsordning for kommuner som reduserer gateparkeringsplasser og tilrettelegger for flere bilfrie gater og plasser.

Forslag 150

Stortinget ber regjeringen om å fastsette mål om at ytre Intercity ferdigstilles i NTP-perioden, og komme tilbake til Stortinget med dette i kommende statsbudsjett.

Forslag 151

Stortinget ber regjeringen få på plass en ny høyhastighetsutredning, utarbeidet av eksternt fagmiljø, som vurderer høyhastighetsbaner i et flerbrukskonsept for gods- og persontransport, med mange stasjoner i et variert stoppmønster. For å bidra til rask framdrift bør det vurderes om en kan bruke utredningene fra Norsk Bane og Deutsche Bahn International som grunnlag for en slik utredning, og om disse også kan brukes som utgangspunkt for en KVVU eller KS1.

Forslag 152

Stortinget ber regjeringen om å avvikle Nye Veier AS så snart det er praktisk og juridisk mulig.

Forslag 153

Stortinget ber regjeringen umiddelbart ta initiativ til at planlegging av ny jernbanetunnel under Oslo startes opp igjen, og forslag til at midler til dette stilles til rådighet i statsbudsjettet for 2022.

Forslag 154

Stortinget ber regjeringen igangsette utbygging av dobbeltspor på hele strekningen Oslo–Halden og videre til svenskegrensa, med mål om ferdigstilling i planperioden.

Forslag 155

Stortinget ber regjeringen i statsbudsjettet for 2022 foreslå en startbevilgning for finansiering av mudringsprosjektet ved Borg havn med tanke på gjennomført prosjekt etter en kostnadskalkyle på 725 mill. kroner i løpet av tre årsbudsjetter.

Forslag 156

Stortinget ber regjeringen sikre igangsetting av planlegging, prosjektering og oppstart av elektrifisering av Rørosbanen og Solørbanen med tanke på full elektrifisering i første seksårsperiode.

Forslag 157

Stortinget ber regjeringen ha som mål i de årlige budsjetter å fullføre utbygging av dobbeltspor på hele strekningen Oslo–Tønsberg og videre til Skien i planperioden.

Forslag 158

Stortinget ber regjeringen oppruste Ålgårdbanen for persontrafikk med tanke på gjenåpning og sørge for oppstartsbevilgning til utbygging seinest i statsbudsjettet for 2024.

Forslag 159

Stortinget ber regjeringen ta ansvar for at Tinnosbanen får den helt nødvendige opprusting, og at en første delbevilgning får plass på forslag til statsbudsjett for 2022.

Forslag 160

Stortinget ber regjeringen ha som mål i de årlige budsjetter å fullføre utbygging av dobbeltspor på hele strekningen Oslo–Lillehammer i planperioden.

Forslag 161

Stortinget ber regjeringen stanse utbyggingen av E6 over Laagendeltaet nord for Lillehammer og instruere Nye Veier AS til å nedskalere veien på strekningen Moelv–Øyer fra firefelts motorvei til et utbedringsalternativ i to- og trefeltskonsept.

Forslag 162

Stortinget ber regjeringen komme tilbake i forslag til statsbudsjett for 2022 med tilstrekkelige midler til full-elektrifisering av Trønderbanen og Meråkerbanen til Steinkjer og Storlien.

Forslag 163

Stortinget ber regjeringen komme tilbake i forbindelse med statsbudsjettet for 2022 med en plan for elektrifisering av Trønderbanen til Grong stasjon.

Forslag 164

Stortinget ber regjeringen sørge for at hele strekningen på Nordlandsbanen blir elektrifisert innen 2030.

Forslag 165

Stortinget ber regjeringen umiddelbart stanse alle planer og påbegynte utbygginger av firefelts motorveier på E6 i Trøndelag nord for Trondheim.

Forslag 166

Stortinget ber regjeringen i sine forhandlinger om byvekstavtalen for Oslo-området betrakte ny T-banetunnel gjennom Oslo som et så viktig prosjekt for hele kollektivsystemet i Oslo-regionen at det i sin helhet løftes ut av byvekstavtalen og fullfinansieres av staten.

Forslag 167

Stortinget ber regjeringen i sine forhandlinger om byvekstavtalen for Oslo-området ta initiativ til videre planlegging av en baneløsning for Nedre Romerike, der det tas utgangspunkt i forlengelse av T-banen til Ellingsrudåsen til Lørenskog. Målet skal være en oppstartsbevilgning i siste del av planperioden.

Forslag 168

Stortinget ber regjeringen igangsette en konseptvalgutredning for videre forlengelse fra Lørenskog sentrum til Lillestrøm/Kjeller.

Forslag 169

Stortinget ber regjeringen sette av penger i statsbudsjettet for 2022 til opprusting av jernbanen på strekningen Stavne–Leangen, slik at den kan åpnes opp for persontrafikk med 15 minutters frekvens.

Forslag 170

Stortinget ber regjeringen komme med forslag til oppstartsbevilgning for bybane i Trondheim i statsbudsjettet for 2022.

Forslag 171

Stortinget ber regjeringen utarbeide en konseptvalgutredning, alternativt en mulighetsstudie, for en ny, moderne dobbeltspora jernbane mellom Oslo og Göteborg i samarbeid med svenske myndigheter.

Forslag 172

Stortinget ber regjeringen gjøre Norge til del av Deutsche Bahns billettsamarbeid «Sparpreis Europa».

15. Komiteens tilråding

Komiteens tilråding I fremmes av medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti.

Komiteens tilråding II-V fremmes av en samlet komité.

Komiteen viser til meldingen og sine merknader, og råder Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

I

Stortinget ber regjeringen om å utarbeide en nasjonal ladestrategi i løpet av 2022 for å sikre koordinering mellom offentlige myndigheter og sikre nok ladeinfrastruktur. Ladestrategien må være forbruker-vennlig.

II

Stortinget ber regjeringen gjøre nødvendige endringer for å sikre at universell utforming av samferdselssektoren innarbeides som et overordnet mål i

all transportplanlegging for å oppnå at Norge blir universelt utformet innen 2035.

III

Stortinget ber regjeringen sikre interessene til veterankjøretøy ved utforming av kjøretøyteknisk regelverk og annen regulering av kjøretøyparken.

IV

Stortinget ber regjeringen ta initiativ til at det sammen med fylkeskommunene utarbeides en nasjonal gjennomføringsplan for skredsikring av alle riksveger og fylkesveger med høy og middels skredfaktor.

V

Meld. St. 20 (2020–2021) – Nasjonal transportplan 2022–2033 – vedlegges protokollen.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 7. juni 2021

Helge Orten

leder og ordfører

OVERSIKT OVER SPØRSMÅL OG SVAR VEDR NTP 2022-2033

SPØRSMÅLENE ER NUMMERERT FRA 1-263 (SVARENE FØLGER ETTER SPØRSMÅLENE)

Spørsmål 1-5 fra Sp:

1. Hvordan er den prosentvise fordelingen av investeringsmidlene fordelt på hvert enkelt fylke i henholdsvis første og andre planperiode?
2. Hvor mye innebærer økningen det er lagt opp til fra 50 % til 66 % i de såkalte 50/50-prosjektene i sum for hele planperioden?
3. Hva er siste kostnadsestimat på hvert enkelt veiprojekt Nye Veier nå har i sin portefølje?
4. Hva er det siste kostnadsestimat for hvert enkelt veiprojekt som er foreslått overført til Nye Veier?
5. Til byvekstavtaler er det satt av om lag 80 mrd. kroner til byvekstavtaler. Dette fordeles med 23,1 mrd. kroner til Oslo, 13,5 mrd. kroner til Bergen, 10 mrd. kroner til Trondheim, 13,4 mrd. kroner til Nord-Jæren og 10 mrd. kroner til fem mindre byområder. Hvordan fordeles de resterende 10 mrd. Kronene?

Spørsmål 6-7 fra Ap:

6. I svar på skriftlig spørsmål nr. 2030 (2019-2020) fra stortingsrepresentant Sverre Myrli om Tinnosbanen svarte samferdselsministeren blant annet: «Samferdselsdepartementet vil ta stilling til fremtidige planer for Tinnosbanen i forbindelse med neste Nasjonal transportplan.» Hvor i dokumentet fremkommer dette?
7. Når vil det være mulig å kjøre to tog i timen til henholdsvis Lillehammer, Halden og Skien med foreliggende planer?

Spørsmål 8-14 fra SV:

8. Hvor mange kilometer gang- og sykkelvei vil bygges langs fylkes- og riksveier i første periode av planen, fordelt på byvekstavtaler/bymiljøavtaler/bypakker og selvstendige veistrekninger utenfor bystrøk?
9. Når planlegger departementet å legge fram ny nærskidsstrategi og ny nasjonal havneplan?
10. Hva er framdriftsplanen for overføring av fiskerihavneanlegg til fylkene for gjenstående fylker?
11. På hvilken måte vil regjeringen sikre at dette blir en håndterlig ordning for fylkene der de blir tilstrekkelig kompensert?
12. Når vil alle stasjoner og kollektivknutepunkt være universelt utformet?
13. Hvor mange stasjoner, holdeplasser og kollektivknutepunkt bli universelt utformet i løpet av første periode av planen?
14. Hvilket arbeid pågår for å oppdatere de samfunnsøkonomiske nyttemodellene med hensyn til verdisetting av klimagassutslipp og arealnedbygging i byggeprosjekter for samferdsel?

Spørsmål 15-36 fra FrP:

15. Hva vil være kostnaden ved å gjennomføre fullverdig utbygging av rv. 15 Strynefjellsveien?
16. Hvor mange kilometer 4-firefelts vei vil vi ha når Nye veier sin portefølje er ferdig utbygget?
17. Hvor mange kilometer ny firefeltsvei ble åpnet i 2019 og 2020, og hvor mange kilometer firefeltsvei ble åpnet i perioden 2013-2020?
18. Hvor mye må Nye veier sin årlige bevilgning økes med, skal hele selskapets portefølje kunne ferdigstilles i løpet av planperioden?
19. Hva vil være kostnaden ved å bygge ferdig Intercity i løpet av planperioden? Vi ber om kostnadsberegning for hver av Intercity-strekningene.
20. Hva antas å være merkostnaden ved å vente med full utbygging av Intercitynettverket? Her ber vi om at det tas utgangspunkt i kostnadsutviklingen for bygging av jernbaneinfrastruktur de siste 20 årene.
21. I perioden 2000 til 2020, hvordan har utviklingen vært i gjennomsnittsfart og antall ulykker på E6 gjennom Østfold?
22. I perioden 2000 til 2020, hvordan har utviklingen vært i gjennomsnittsfart og antall ulykker på E18 gjennom Vestfold?
23. Hva er beregnet vedlikeholdsetterslep for kystinfrastrukturen ved utgangen av planperioden?
24. Ved inngangen til planperioden er beregnet vedlikeholdsetterslep for jernbanen 23 mrd. kroner. Hva er beregnet vedlikeholdsetterslep ved utgangen av planperioden?
25. Ved inngangen til planperioden er beregnet vedlikeholdsetterslep for riksveinettet 30 mrd. kroner. Hva er beregnet vedlikeholdsetterslep ved utgangen av planperioden?
26. Hva er beregnet vedlikeholdsetterslep for fylkesveinettet ved utgangen av planperioden?
27. Hva er beregnet vedlikeholdsetterslep på det kommunale veinettet ved utgangen av planperioden?
28. Hvordan var overholdelsen av fartsgrensene ved Statens vegvesen sine målepunkter i 2016, 2017 og 2018?
29. Er Statens vegvesen sine målepunkter for hastighet de samme i 2006 og 2019?
30. Hvor mange kilometer med 2/3-feltsvei er planlagt i prosjektene som er omtalt i planen, og hvilke prosjekter/strekninger er planlagt bygget med 2/3-feltsvei?
31. Hvor stor andel av kostnadene i prosjektene i planen er beregnet å gå til arkeologiske utgravinger?
32. Hva vil kostnadene for ny tog tunnel gjennom Oslo være, dersom den skal startes opp i første seksårsperiode?
33. Hva vil kostnadene være ved å igangsette E6 Oslo Øst med statlig plan i første seksårsperiode?
34. Hvor stor andel av midlene satt av til bypakker er planlagt brukt på henholdsvis veiprojekt, kollektivinvesteringer og -drift, gang- og sykkelveier, og øvrige formål?
35. Hvilke veiprojekt under inngåtte byvekstavtaler/bypakker planlegges fullført i planperioden, og hvor stor vil kostnaden være for å fullføre dem uten bompenger?
36. Hva vil kostanden være for å igangsette Ringvei Øst i Bergen i første seksårsperiode, fordelt ned på delprosjektene?

Spørsmål 37-39 fra SP:

37. Av de statlig midlene som går til byvekstavtaler, hvordan er fordelingen mellom penger til drift og penger til investering?
38. I den framforhandlede byvekstavtalen for Oslo-området står det at «Avtalen gjelder for perioden 2019-2029. Avtalen skal reforhandles etter revisjon av Nasjonal transportplan og eventuelt ved større revideringer av Oslopakke 3.» Betyr det at det etter vårens behandling av NTP legges opp til reforhandling av avtalen, der de økonomiske rammene som Stortinget setter ved behandling av NTP legges til grunn?

39. I stortingsmeldingen står det at: «Det er i dag svært vanskelig å anslå omfanget av og hvor lenge konsekvensene av koronapandemien vil vedvare. Konsekvensene gir økt usikkerhet knyttet til samfunnsøkonomisk lønnsomhet av nye investeringer og hvilke prosjekter som gir mest for pengene. Foreløpig ser det ut til at denne usikkerheten er størst for kollektivprosjekter.» Hvordan samsvarer dette med den store statlige satsingen på byvekstavgifter og kollektivprosjekter i de største byene?

Spørsmål 40-50 fra SP:

40. Regjeringen sier i meldingen at den vil følge opp godsoverføringsmålet. Samtidig heter det: «For å kunne oppnå godsoverføring i et så stort omfang som ambisjonen sikter mot, vil det være behov for omfattende økonomiske virkemidler og investeringer ut over det som foreslås i denne meldingen».
- Hvordan skal regjeringen nå ambisjonene i godsoverføringsmålet, som er vedtatt av Stortinget, når den selv sier at det ikke er lagt inn tilstrekkelig økonomiske virkemidler? Og hvilke økonomiske virkemidler mener regjeringen må på plass for å kunne følge opp godsoverføringsmålet?
41. Hvilke av investeringsprosjektene i tabell 15.2, figur 15.3, figur 15.4, figur 15.5, figur 15.6, figur 15.7 og figur 15.8 i Nasjonal transportplan 2014-2023 er ikke realisert og/eller er utsatt/forsinket?
42. Hvilke av investeringsprosjektene i vedlegg 1, vedlegg 2 og vedlegg 3 (s. 320-329) i Nasjonal transportplan 2018-2029 er ikke realisert og/eller er utsatt/forsinket?
43. I tabell 12.1 (s. 254) i Meld. St. 20 (2020-2021) er det nevnt «Togparkering Dovrebanen». Gjelder dette Hove hensettingsanlegg på Lillehammer? Hva er status for Hove hensettingsanlegg, og vil utbyggingen bli koordinert med utbyggingen av E6?
44. Hva trengs av investeringer for å kunne kjøre halvtimesruter på Kongsvingerbanen – hhv. til Årnes og Kongsvinger?
45. Hvordan vurderer regjeringen behovet for nytt tunnelløp i Hagantunnelen på rv. 4, og hva er status i arbeidet med å finne løsninger for trafikken mellom rv. 4 og Østre Aker vei og E6?
46. Hva er regjeringens holdning til å inkludere biogass i nullutslippsbegrepet, og å likestille biogass med el og hydrogen?
47. Hva er begrunnelsen for at regjeringen foreslår en egen tilskuddsordning for fem byområder, i stedet for å inkludere disse byområdene i ordningen med byvekstavgifter?
48. Hvilke planer finnes for utbedring av E6 over Sennalandet i Troms og Finnmark til vinteråpen veg?
49. Hva menes med «effektpakke» på jernbanen, og hvor kommer dette begrepet fra?
50. I den gjennomførte komitehøringen om Nasjonal transportplan var det et entydig signal fra fylkeskommunene om at den statlige tilskuddsordningen til fylkesveger ikke skal være søknadsbasert. Hvordan vurderer regjeringen dette?

Spørsmål 51-52 fra SP:

51. Hva er kostnaden ved å bygge en planskilt påkopling fra Østre linje til Ski stasjon, og hvilke planer om dette foreligger i NTP?
52. Hvilke forutsetninger ligger til grunn for at en slik utbygging kan starte i første periode?

Spørsmål 53-55 fra FrP:

53. Hvor mye setter regjeringen av til skredsikring gjennom planperioden, fordelt på riks- og fylkesvei?
54. Hvor mye midler er bundet opp fra inneværende NTP, inn i første 6-års periode i regjeringens fremlagte NTP?

55. Hvor mye midler er bundet opp fra regjeringens forslag til ny NTP i første seksårsperiode og inn i neste seksårsperiode?
56. Hva er kostnadsrammen for de 11 nye prosjektene regjeringen ønsker å overføre til Nye Veier i NTP?
57. Hva er kostnadsoverslaget for arkeologiske utgravinger i hele NTP-perioden?
58. Hva vil være kostnaden ved å fjerne opparbeidet bompengegjeld i prosjekter som er ferdigstilt?
59. Hva vil være kostnaden ved å fjerne bompengandelen i prosjekter som er under bygging?
60. Hva vil være kostnaden ved å fjerne bompengandelen i prosjekter som er vedtatt, men der utbygging ikke har startet enda?
61. Hvor stor er bompengandelen i prosjektene, henholdsvis i første og andre seksårsperiode?
62. I anmodningsvedtak nr. 723, 30. mai 2016 uttaler Stortinget følgende: «*Stortinget ber regjeringen i Nasjonal transportplan ha en helhetlig tilnærming til logistikknutepunkt, og se investeringer i farled, havn og veg- og banesystem i sammenheng.*» I inneværende transportplan sier regjeringen at «*Det er behov for å forsterke arbeidet med kartlegging av flaskehalsar på vegsiden, slik at havnenes behov kan vektlegges ved utvelgelse av vegprosjekter ...*»
Hva er gjort på dette området så langt, og hvorfor er denne målsettingen fjernet i forslaget til ny plan?
63. Hva vil kostnaden være for å utbedre rv. 22 mellom E6 på Hvam til rv. 4 Gjelleråsen til sammenhengende firefelts vei?
64. Hvor mye av midlene satt av til bypakker er planlagt til henholdsvis sykkel og gange, kollektivtiltak (fordelt på investering og drift) og veiformål (fordelt på investering og vedlikehold), fordelt på første og andre seksårsperiode?
65. Ber om en fylkesvis oversikt over alle prosjektene i NTP, med kostnadsramme og planlagt oppstartstidspunkt. Samt spesifisering av total kostnadene på prosjektene, både først og andre periode, og om noe går ut over siste seksårsperiode.

Spørsmål 66-77 fra Ap:

66. I følge meldingen legges det til grunn en samlet økonomisk ramme for NTP 2022-2033 på om lag 1.200 mrd. kroner. Tabell 1.1 har fordelt dette beløpet på områder med årlig gjennomsnitt for hele perioden 2022-2033. Hvordan ser fordelingen ut fordelt på årlig gjennomsnitt for hver av de to planperiodene 2022-2027 og 2028-2033? Hva ligger i «Satsinger på tvers av transportsektorene» og hvordan fordeler de ulike satsingene her seg fordelt på årlig gjennomsnitt for hver av de to planperiodene 2022-2027 og 2028-2033?
67. Mener regjeringen at den følger opp statens forpliktelser i Byvekstavtalen for Nord-Jæren med det som er foreslått i NTP vedrørende vegprosjektene E39 Hove-Ålgård og E39 Smiene-Harestad?
68. Er regjeringen åpen for å ta i bruk ATK (automatisk trafikkontroll) som trafikkregulerende virkemiddel også på steder der fartsgrensen er under 50 km/t?
69. Er regjeringen åpen for at kjøretøy som bruker biogass som drivstoff kan defineres i samme takstgruppe for bompenger som øvrige nullutslippskjøretøy?
70. Er regjeringen åpen for å vurdere tiltak for å fremme bildeling, og hvilke tiltak er i så fall aktuelle?
71. Hva er begrunnelsen for at det svært viktige vegprosjektet E39 Vågsbotn-Klauvaneset i Vestland fylke, som tidligere har ligget inne i NTP, nå er tatt ut av NTP?
72. Hva er regjeringens vurdering av vegprosjektet rv. 13 Vikafjellstunnelen, hva er status for prosjektet, og vil prosjektet nå bli bygget av Nye Veier ettersom regjeringen legger opp til at de skal få ansvar for rv. 13 på strekningen Skare-Sogndal?
73. Hva er status for arbeidet med Brønnøyleiden, og når legger regjeringen opp til å realisere prosjektet?
74. Regjeringen legger opp til at to nye strekninger på E6 i Troms skal overføres til Nye Veier. Vil det være mulig å sette tidsfrister for når disse prosjektene skal være ferdig utbygget, eller vil det være opp til Nye Veier å foreta prioriteringene?

75. Hva er status i arbeidet med å bygge midtdeler på gjenværende strekning av den svært ulykkesbelastede E8 gjennom Lavangsdalen i Troms?
76. Nye Veier har nedskalert prosjektet E6 Kvænangsfjellet i Troms betydelig. Dersom regjeringen ønsket en nedskalert og rimeligere løsning, hvorfor kunne ikke Statens vegvesen da fått oppdrag om det?
77. Det har tidligere vært lagt til grunn at staten skulle finansiere 50 prosent av «Baneløsning Nedre Romerike» (Ahusbanen/Romeriksbanen). Er det slik å forstå at regjeringen nå går bort fra dette, og hva er i så fall begrunnelsen for det?

Spørsmål 78-94 fra SV:

78. Hva er kostnaden ved å gjennomføre fullelektrifisering av kortbanenettet, i første omgang ladeinfrastrukturen som er nødvendig?
79. Hva er kostnaden ved å gjøre den utvida TT-ordningen nasjonal?
80. Hva er kostnaden for å utvide bymiljøavtalene slik at staten støtter de store kollektivprosjektene med 80 % og inkludere Kristiansand, Buskerudbyen, Grenland, Nedre Glomma og Tromsø i ordningen?
81. Hva er kostnaden ved å innføre familierabatt på enkeltbilletter på alle togstrekninger i landet?
82. Hva er kostnaden ved å innføre et nasjonalt ungdomskort på all kollektivtrafikk for alle mellom 15 og 18 år, med halv pris på alle billettyper?
83. Hva ville inntektstapet for togselskapene utgjøre om prisen på enkeltbilletter ble halvert?
84. Utfra tidligere analyser og justert for prisvekst; hva er kostnaden ved å bygge høyhastighetsbane mellom Oslo og Bergen/Stavanger og for Oslo – Trondheim?
85. Hva er kostnaden ved å bygge ut etter siste status og 2021-priser:
 - a. Bergensbanen i begge ender (Arna-Voss K5-alternativeet, og Ringeriksbanen),
 - b. Indre og ytre intercity med dobbeltspor hele veien til Halden, Skien og Lillehammer
 - c. jernbanetunnel under Oslo
 - d. dobbeltspor på Ofotbanen
 - e. full opprusting av Narvik stasjon.
86. Hva er kostnadene for å sikre at alle nye ferger, busser og hurtigbåter bruker nullutslippsteknologi eller går på biogass, fordelt på transportform de første seks år av NTP?
87. Hva er provenytapet for å gi fritak for flypassasjeravgift på fly under 20 tonn, og hva vil det bety for avgiftsøkningen/ billettprisene om dette skal fordeles på de andre flytypene?
88. Hva er provenytapet om flypassasjeravgifta fjernes for flygninger på kortbanenettet pluss flygninger mellom Nord- og Sør-Norge (med store fly).
89. Som spørsmål 10, men i tillegg fjerning av passasjeravgifta for flygninger mellom flyplasser i Nord-Norge med store fly?
90. Hva er kostnaden ved å øke antall sovevogner slik at det dekker etterspørselen på strekningene mellom Oslo og Stavanger, Bergen og Trondheim, og mellom Trondheim og Bodø?
91. Er det mulig å få til avganger hver annen time for langdistansetrafikken på strekningene Oslo - Stavanger, Oslo - Bergen og Oslo - Trondheim gitt at det er togmateriell nok, og hva er i så fall kostnaden ved å anskaffe tilstrekkelig med togsett til dette?
92. Hva er typisk kostnad ved bygging av kryssningsspor som muliggjør kryssning med lange godstog (over 700 meter) på jernbanestrekninger, og vil disse kostnadene også gjelde kryssningsspor som er foreslått i KVVU-en for Kongsvingerbanen?
93. Hva er kostnaden ved å utbedre og øke kapasiteten på Alnabruterminalen til optimal løsning for godshåndtering etter beregnet vekst de neste 12 år?
94. Hva er muligheten for å reversere anbudsutsettinger av persontransport med tog om Jernbanepakke 4 blir vedtatt, og hvor lang tid vil det ta å avslutte dagens avtaler?

Spørsmål 95-107 fra Sp:

- 95 Hva er kostnadene med å gjennomføre prosjektene med bedre vinterregularitet på strekningene E6 Saltfjellet, E10 Bjørnefjell og E6 Sennalandet?
- 96 I hvilke av prosjektene i NTP er det brukt faktorer som tar hensyn til godstransport i kostnytteanalyser, og er det tatt inn faktorer som verdsetter verditap på gods på grunn av uforutsette forsinkelser og ventetid, eksempelvis på grunn av stengte veier?
- 97 Hva er grunnen til at parsell Sveningelv-Lien betegnes som siste parsell i prosjektet E6 Helgeland sør, når parsellene Fylkesgrense Trøndelag og Majavatn – Kappfjelli står igjen som store standardbrudd i sør?
- 98 Hvilke vurderinger er gjort siden farledsutbedringer i Brønnøyleiden som er høyt prioritert regionalt, ikke er nevnt i Nasjonal transportplan?
- 99 Ønsker en oversikt over gjennomførte utredninger, med tilhørende kostnadsestimat og trasealternativer på de tre strekningene rv. 4 Gjøvik-Oslo, rv. 15 Strynefjellet-Otta, Hordfast (midtre trase og indre trase).
- 100 Det er utarbeidet fire effektpakker med tiltak som vil styrke kombitransporten på de mest trafikkerte strekningene, hva er de konkrete tiltakene i disse fire effektpakkene?
- 101 Hva er siste kostnadsestimat for å oppnå kapasitetsøkning i Brynsbakken?
- 102 Hva er kostnaden ved å bygge dobbeltspor videre fra Moss til Seut på Østfoldbanen?
- 103 I stortingsmeldingen står det at det skal etableres et nødvendig antall togparkeringsplasser sør for Moss. Hvilke alternative steder er vurdert for dette prosjektet, og hva er kostnadene for de ulike alternativene?
- 104 Framdriften i Fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 har blitt utsatt gjentatte ganger. Dette ser vi også veldig tydelig i regjeringens forslag til NTP, der det står at prosjektet *«potensielt skal overføres til Nye Veier AS»*. En slik formulering må tolkes dithen at det i realiteten er uklart hvem som skal ha ansvaret for prosjektet. Med den usikkerheten som legges til grunn for framdriften i prosjektet, vurderes det som realistisk at det skal brukes til sammen 8 952 mill. statlige kroner allerede i første periode?
- 105 I tabell 10.5 står det beskrevet en post med «Mindre investeringstiltak». Hvilke konkrete prosjekter er dette?
- 106 I tabell 11.2 står det at det skal brukes 5,7 mrd. kroner «På tvers av korridorer» i første periode. Hvilke konkrete prosjekter er dette?
- 107 På side 241 vises det til byvekstavtalene for de fire største byområdene, også står det: *«Gjennom avtalene bidrar staten med om lag 70 mrd. kroner til kollektivprosjekter, gang- og sykkeltiltak, drift av kollektivtransport, stasjons- og knutepunktsutvikling og reduserte bompenger i de fire byområdene. Det er lagt til grunn at om lag 54 mrd. kroner av det statlige bidraget kommer i planperioden.»* Er det lagt til grunn at de 16 mrd. kronene som er differansen mellom 54 mrd. kroner og 70 mrd. kroner skal komme etter denne NTP-planperioden (etter 2033)?

Spørsmål 108-197 fra FrP:

- 108 Hva er kostnadsanslaget for prosjektet E39 Hordfast med bru over Bjørnafjorden?
- 109 Hva er kostnadsanslaget for prosjektet E39 – Ringveg øst fordelt ned på delprosjekt?
- 110 Hva er kostnadsanslaget for prosjektet E39 – Sogn og Fjordane fordelt ned på delprosjekt?
- 111 Hva er kostnadsanslaget for prosjektet E39 Sandane – Byrkjelo?
- 112 Hva er kostnadsanslaget for prosjektet E39 Ålgård – Hove?
- 113 Hva er kostnadsanslaget for prosjektet E134 Seljestad – Røldal?
- 114 Hva er kostnadsanslaget for prosjektet E39 Smiene – Harestad?
- 115 Hva er kostnadsanslaget for prosjektet E134 Røldal – Vågsli?
- 116 Hva er kostnadsanslaget for prosjektet for ny Eigerøy bru i Rogaland?
- 117 Hva er kostnadsanslaget for prosjektet E134 Bakka – Solheim?
- 118 Hva er kostnadsanslaget for prosjektet E134 Husøyvegen (arm fra E134 flyplass- havn)?

- 119Hva er kostnadsanslaget for prosjektet E39 Aksdal – Våg?
- 120Hva er kostnadsanslaget for prosjektet ny vei fra E18 til Arendal havn (omklassifisert til riksvei)?
- 121Hva er kostnadsanslaget for prosjektet ny vei fra E39 til Lindesnes/Spangereid (omklassifisert til riksvei)?
- 122Hva er kostnadsanslaget for prosjektet gul stripe på rv. 9 til Hovden (fordelt på gjenstående delparseller)?
- 123Hva er kostnadsanslaget for prosjektet med forbedret innseiling til Arendal ved å sprengte vekk Galtesund?
- 124Hva er kostnadsanslaget for prosjektet videreutvikle Strømsvika, Mandal havn?
- 125Hva er kostnadsanslaget for prosjektet videreutvikle Gullknapp som nasjonalt dronesenter/utdanning av dronepiloter (Utvikle tårntjenesten)?
- 126Hva er kostnadsanslaget for ny tunell i Haukomfjellet i Sirdal?
- 127Hva er kostnadsanslaget for IC-utbygging Tønsberg-Skien, og viderekobling mot Sørlandsbanen?
- 128Hva er kostnadsanslaget for utbedret stamvei fra E18 til Larvik Havn?
- 129Hva er kostnadsanslaget for å knytte fremtidig godsterminal på Kopstad til E18 og jernbanen?
- 130Hva er kostnadsanslaget for å etablere ny tømmerterminal på Sunde nord for Nordagutu i Midt-Telemark kommune?
- 131Hva er kostnadsanslaget for prosjektet å oppgradere fylkesvei 355 (og eventuelt omklassifisere til riksvei)?
- 132Hva er kostnadsanslaget for prosjektet å oppgradere fylkesvei 353 Gassveien (og eventuelt omklassifisere til riksvei)?
- 133Hva er kostnadsanslaget for prosjektet å oppgradere fylkesvei 305 Kodalveien (og eventuelt omklassifisere til riksvei)?
- 134Hva er kostnadsanslaget for prosjektet E134 Seljestad – Vågsli?
- 135Hva er kostnadsanslaget for prosjektet E134 Bergen-Jondalen?
- 136Hva er kostnadsanslaget for prosjektet E134 Bakka-Solheim?
- 137Hva er kostnadsanslaget for prosjektet E134 Gvammen-Kongsberg?
- 138Hva er kostnadsanslaget for prosjektet E134 Åmot-Vinjesvingen?
- 139Hva er kostnadsanslaget for prosjektet Rv. 36 Skjelsvikdalen–Skyggestein?
- 140Hva er kostnadsanslaget for å fullføre prosjektet Godspakke Innlandet (fordelt ned på enkeltprosjekt)?
- 141Hva er kostnadsanslaget for utbedringer på Gjøvik-, Kongsvinger- og Rørosbanen for å få økt punktlighet, økt frekvens, økt kapasitet og redusert reisetid?
- 142Hva er kostnadsanslaget for IC-prosjektet dobbeltspor til Lillehammer?
- 143Hva er kostnadsanslaget for prosjektet utbedring av Fv 33 (og eventuelt kategorisere om til riksvei)?
- 144Hva er kostnadsanslaget for prosjektet utbedring av Fv 24 (og eventuelt kategorisere om til riksvei)?
- 145Hva er kostnadsanslaget for helhetlig utbygging av Rv 25 Hamar – Løten og RV 3 Kolomoen – Løten?
- 146Hva er kostnadsanslaget for prosjektet med sammenhengende firefelts på rv 4 fra Oslo til Biri?
- 147Hva er kostnadsanslaget for prosjektet rv 25 Hamar – Løten?
- 148Hva er kostnadsanslaget for prosjektet E6 Otta – Dombås?
- 149Hva er kostnadsanslaget for å videreføre Bruprogrammet fra gjeldende NTP inn i ny planperiode?
- 150Hva er kostnadsanslaget for prosjektet med dobbeltspor til Hamar?
- 151Hva er kostnadsanslaget for prosjektet rv. 15 fra Otta til Måløy?
- 152Hva er kostnadsanslaget for prosjektet E16 Fagernes sør – Hande?
- 153Hva er kostnadsanslaget for prosjektet møtefri E18 mellom Oslo og riksgrensen?

- 154Hva er kostnadsanslaget for prosjektet E18 Lundeby-Ørje?
- 155Hva er kostnadsanslaget for prosjektet ny Sarpebru i Sarpsborg?
- 156Hva er kostnadsanslaget for prosjektet ny Holmenbru i Drammen?
- 157Hva er kostnadsanslaget for prosjektet E18 Vestkorridoren, fordelt på delprosjekt?
- 158Hva er kostnadsanslaget for prosjektet oppgradering av rv. 19/fv. 120?
- 159Hva er kostnadsanslaget for prosjektet tverrforbindelse Øvre Romerike, E16 til E6, Vormsund - Mogreina?
- 160Hva er kostnadsanslaget for prosjektet ny Åhus-bane?
- 161Hva er kostnadsanslaget for prosjektet rv. 35, Hokksund-Åmot?
- 162Hva er kostnadsanslaget for prosjektet nytt løp E134 Strømsåstunnelen?
- 163Hva er kostnadsanslaget for prosjektet nytt regionalt kryss ved E16 Helgelandsmoen?
- 164Hva er kostnadsanslaget for prosjektet utbedring av trasé fv. 319, Svelvikveien?
- 165Hva er kostnadsanslaget for prosjektet videreføre E16 ved Eggemoen/Jevnaker?
- 166Hva er kostnadsanslaget for prosjektet tverrforbindelse for tog pendlere til Oslo og Gardermoen, Hønefoss-Hokksund?
- 167Hva er kostnadsanslaget for prosjektet gang- og sykkelvei langs fv. 128 Slitu – Sekkelsten/Askim?
- 168Hva er kostnadsanslaget for prosjektet utbedring av farled Borg Havn?
- 169Hva er kostnadsanslaget for prosjektet dobbeltspor til Fredrikstad?
- 170Hva er kostnadsanslaget for prosjektet jernbane Haug -Seut?
- 171Hva er kostnadsanslaget for prosjektet Østre linje og tilkobling Ski?
- 172Hva er kostnadsanslag ved å gjennomføre fullverdig oppgradering av E136 Ålesund- Dombås?
- 173Hva er kostnadsanslag for utbedring av delstrekning på E136 Veblungsnes?
- 174Hva er kostnadsanslag for utbedring av delstrekning på E136 Innfjorden?
- 175Hva er kostnadsanslag for utbedring av delstrekning på E136 Hjelviktunnelen?
- 176Hva er kostnadsanslag for utbedring av delstrekning på E136 Måndalen?
- 177Hva er kostnadsanslag på å gjennomføre utbygging av E39 Voldatunellene?
- 178Hva er kostnadsanslaget ved å gjennomføre E39 Hafast?
- 179Hva er kostnadsanslaget E39 Halsafjordkryssingen?
- 180Hva er kostnadsanslag for å gjennomføre E39 Voldsfjordutbyggingen?
- 181Hva er kostnadsanslag for videre utbedringer av rv.70?
- 182Hva er videre fremdrift for utbygging av E39 Blindheim-Breivika?
- 183Hva vil være delkostanden av prosjektet E39 Ålesund-Molde for strekningen Ålesund- Vestnes ferjekai?
- 184Hva er kostnadsanslag for utbygging av ny E14?
- 185Hva er kostnadsanslag for videre utbygging av E39 fra Klett til Fosen og videre til Namsos?
- 186Hva er kostnadsanslag for utbygging lakseveg nord, Gartland-Vikna?
- 187Hva er kostanden ved utbygging av Ny E6 Åsen- Asphaugen?
- 188Hva er kostnaden ved fullverdig utbygging av ny E6 på strekningen Dombås- Ulsberg?
- 189Hva er kostnadsanslaget for en fullverdig kryssløsning ved Klett?
- 190Hva er kostnadsanslag for fullverdig utbygging av E6 Fauske –Bognes?
- 191Hva er kostnadsanslag for utbygging av Ofotbanen med dobbeltspor?
- 192Hva er kostnadsanslaget for utbygging av rv. 80 mellom Fauske og Bodø inkludert omlegging av E6 utenfor Fauske sentrum?
- 193Hva er kostnadsanslag for utbedring av E6 Strømmen bro (Sør-Varanger)?
- 194Hva er kostnadsanslag for utbedring av E6 Alta bro?
- 195Hva er kostnadsanslag for utbedring av E6 Transfarelv bro?
- 196Hva er kostnadsanslaget for gjennomgående oppgradering av rv. 83 helt inn til Harstad (Fauskevåg – Harstad)?

197 Hva er kostnadsanslaget for å utbedre fv. 82 Fiskebøl – Andenes (og eventuelt omklassifisere til riksvei)?

Spørsmål 198 fra Sp:

198. I tabell 11.1 listes det opp ufordelte summer til nye tiltak, eksempelvis 24,7 mrd. kroner i fordelt ramme til Statens vegvesen i siste periode. Hvilke kriterier ligger til grunn for fordelingen av de ufordelte summene?

Spørsmål 199-214 fra FrP:

199. Hva er kostnadsanslag for utbygging av Kvaløysforbindelsen via Håkøya som selvstendig prosjekt?
200. Hva er kostnadsanslag for utbedring av E8 Lavangsdalen med videre etablering av midtdeler?
201. Hva er kostnadsanslag for utvidelse av veiprojektet Hålogalandsveien med forlengelse av rv. 83 helt frem til Harstad?
202. Hva er kostnadsanslag for oppgradering av rv. 94/E45 fra Hammerfest til Kivilompolo via Alta til standard for modulvogntog?
203. Hva er kostnadsanslag for oppgradering av rv. 92 mellom Karasjok og Gievdneguoika (Kryss rv. 92/E45) til standard for modulvogntog?
204. Hva er kostnadsanslag for oppgradering av E6 mellom Olderfjord og Lakselv til standard for modulvogntog?
205. Hva er kostnadsanslag for utbedring og/eller bygging av en helt ny veg på østsida av Eibyelva på E45 gjennom Eiby?
206. Hvilke innsparinger kan det gi ved å samkjøre bygging av en helt ny veg på østsida av Eibyelva på E45 gjennom Eiby og E45 Kløfta?
207. Hva er kostnadsanslag på E6 Alta – Avlastningsveg - Trinn 1 Hjemmeluft til Alta sentrum?
208. Hva er kostnadsanslag på E6 Alta – Avlastningsveg - Trinn 2 Ny bru over Altaelva med tilhørende kryssløsninger?
209. Hva er kostnadsanslag for oppgradering av E6 på strekningen Høybuktnoen – Kirkenes og tiltak for å bedre forholdene i Kirkenes sentrum?
210. Hva er kostnadsanslag for gang og sykkelvei langs E6 Tana Bru-Skipagurra?
211. Hva er kostnadsanslag for farledsutdyping Mehamn havn?
212. Hva er kostnadsanslag for utdyping i Sørvær fiskerihavn?
213. Hva er kostnadsanslag for å etablere snuplasser i begge ender av rullebanen på Banak lufthavn, på 9100 m2 på hver ende?
214. Hva er vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene i Finnmark?

Spørsmål 215 fra Sp:

215. I svar på spørsmål 51 nevner departementet to prosjekt innenfor effektpakken Ny rutemodell Østlandet: Brynsbakken og utvidelse av Sandvika stasjon. Hva består disse to prosjektene av, og hva er kostnadsestimat for prosjektene?

Spørsmål 216-217 fra Ap:

216. . Hvor mange er ansatt totalt i selskaper, etater og direktorater som er offentlig eide innen jernbanesektoren i henholdsvis 2014 og 2020?

217 . Hva er de samlede lønnskostnadene i selskaper, etater og direktorater som er offentlig eide innen jernbanesektoren i henholdsvis 2014 og 2020?

Spm 218-220 fra Ap:

218. I tabell 10.4 på side 169 står det i første linje «*Særskilt satsing innenfor rammetilskuddet*» på 2.943 (i mill. kroner) årlig i hele perioden.»

- a. Er dette beløpet inkludert i den samlede økonomiske rammen?
- b. Er dette beløpet også inkludert rassikring fylkesveger, og tilskudd til gang- og sykkelveger?

219 . I forrige NTP var det lagt til grunn 12 mrd. kroner til rassikring fylkesveger, 2,7 mrd. kroner i tilskudd gang- og sykkelveger, og 2,8 mrd. kroner til rentekompensasjon fylkene i planperioden. Skal den særskilte satsingen innenfor rammetilskuddet også dekke disse tre tidligere tilskuddsordningene?

220 . Innen 2025 skal fylkene ha oppfylt kravene i tunnelsikkerhetsforskriften.

- a. Hvor store kostnader gjenstår for å dekke disse kravene?
- b. Skal den særskilte satsingen innenfor rammetilskuddet også dekke kravene i tunnelsikkerhetsforskriften?
- c. Er det riktig forstått at den særskilte satsingen innenfor rammetilskuddet øker fra 2021 med 2.718 mill. kroner til 2.943 mill. kroner årlig i NTP-perioden - altså en økning på 225 mill. kroner?

Spm 221-224 fra Ap:

221. Infrastrukturfondet er ifølge årsmelding for 2019 på 102 mrd. kroner, og gav en avkastning i 2020 på 2.058.624.657 kroner. Hva ville infrastrukturfondet gitt oss i avkastning fra 2016 og frem til 2021 om midlene stod plassert i det såkalte Oljefondet?

222. Hvor mye har infrastrukturfondet gitt i beregnet avkastning fra 2016 og frem til 2021?

223. Hvilken rente legger regjeringen til grunn for beregning av avkastning for infrastrukturfondet, og hva er forventet avkastning fra infrastrukturfondet de neste 12 årene?

224. Hva kan en beregne av overføring dersom innskuddene ble flyttet til det såkalte Oljefondet de neste 12 årene? Her ber vi om en matrise med uttak per år for bruk av a) 2,5 pst, b) 2,7 pst og c) 3 pst av overskuddet til SPU.

Spm 225-227 fra Sp:

225. Hva er anslått statlig bidrag til utbyggingen av Bybanen til Åsane i Bergen?

226. Når er det anslått at det statlig bidraget til utbyggingen av Bybanen til Åsane i Bergen skal komme (årstall)?
227. Er det tenkt at det statlige bidraget til utbyggingen av Bybanen til Åsane i Bergen skal dekkes innenfor de 13,5 mrd. kronene som er prioritert til byvekstavtalen for Bergens-området?

Spm 228-229 fra SV:

228. Hvor stort beløp har Nye Veier AS bundet opp i kontrakter pr. nå, og hvor store deler av det foreslåtte beløpet i NTP er til nye, ubundne kontrakter? Hvor stor del av Nye Veiers foreslåtte beløp til deres portefølje kan teoretisk overføres til Statens Vegvesen uten å komme i kontraktsmessige vanskeligheter?
229. Hvor mange av riksveiprosjektene i foreslått NTP som firefelts standard har ÅDT under 15.000 og hva ville innsparingene vært ved å senke ambisjonen fra firefelts til to- og trefelts motorveier for disse prosjektene? Det ønskes spesifisert på Nye Veier AS og Statens vegvesens prosjekter og på hvert enkelt prosjekt.

Spm 230 fra SV:

230. Hvor fritt mandat har statsråden Nye Veier AS til å gjennomføre fellesprosjektet Ringeriksbanen/E16? Det er viktig å få svar på følgende:
- a. Er det statsråden som gir frist for byggestart eller er det Nye veier selv som bestemmer dette ut fra sin prioriteringsliste?
 - b. Hva innebærer ny planlegging av prosjektet i Nye Veiers regi, og kan det innebære at Sundvollen stasjon kuttes ut, eller andre reduiseringer av jernbaneprosjektet slik det er planlagt til nå?
 - c. Hvor lang planleggingstid vil en regne med dersom motorveidelen av fellesprosjektet tas ut og erstattes med to- og trefelts vei i gammel trase?
 - d. Kan miljømessige forhold og kostnader innebære at motorveien skaleres ned eller fjernes i den nye planleggingsperioden?

Spm 231-237 fra Ap:

Om fiskerihavner:

231. Som del av regionreformen har regjeringen overført de statlige fiskerihavnene til fylkene. I fire av fylkene gjenstår overføringen. Hvor mye anslår statsråden at det koster i gjennomsnitt å drifte og vedlikeholde en havn per år?

Om byvekstavtaler:

232. Den statlige innsatsen i byområdene er styrket som følge av bompengeavtalen fra 2019. Tilskuddet til store kollektivprosjekter er økt fra 50 til 66 prosent. Hva ville kostanden vært for å øke denne andelen til 70 prosent statlig finansiering i de store kollektivprosjektene? Ber om anslag per prosjekt, og årlig samt total effekt.

233. Har regjeringen gått bort fra 66 prosent statlig finansiering i disse prosjektene, sett i lys av sak i Bergens Tidene 16. mars om finansiering av bybane til Åsane?
234. Dersom bybaneutbyggingen til Åsane også skal omfattes av økt statlig finansiering ut over 50 prosent, hva vil kostanden være ved å øke den statlige andelen til hhv. 66 og 70 prosent? Ber om oppgitt beløp i årlig og total effekt.
235. Er det andre prosjekter som vil få 50 prosent statlig finansiering, men som ikke er lagt inn med 66 prosent finansiering i NTP? Dersom ja, hva ville kostanden ved å finansiere disse til 66 prosent vært?

Om finansiering:

236. I perspektivmeldingen skriver regjeringen at «*Allerede vedtatte eller varslede planer og ambisjoner gjennom Langtidsplanen for forsvaret, Nasjonal transportplan og lignende vil kunne kreve betydelige budsjettøkninger i årene fremover. Slike økninger må i stadig større grad finansieres igjennom omprioriteringer og effektiviseringstiltak.*» Hva slags omprioriteringer og effektiviseringstiltak planlegger regjeringen for å finansiere NTP i årene framover? Hvor store beløp vil slike tiltak utløse, ber om anslag per tiltak og årlig effekt?
237. ABE frigjør årlig om lag 1,8 mrd. kroner til prioriterte formål i regjeringens forslag til statsbudsjett. Dersom NTP og tilsvarende vedtatte eller varslede planer og ambisjoner fra regjeringen skal finansieres gjennom ABE-reformen alene, hvor store måtte de årlige beløpene som ble frigjort gjennom reformen vært? Ber om anslag i prosent per år som må effektiviseres gjennom ABE i statlig forvaltning og beløp.

Spm 238-239 fra Ap:

238. Regjeringen foreslår en oppstartsbevilgning til Narviktunnelen med 200 mill. kroner i første planperiode. Tunnelen er kostnadsberegnet til 950 mill. kroner, og det resterende skal finansieres med bompenger og en restbevilgning i andre planperiode. Narvik er Norges kandidat til VM i alpint i 2027. Beslutningen om arrangementet blir lagt til Norge og Narvik blir tatt av Det internasjonale skiforbundet (FIS) i mai 2022. Narvik kommune har planlagt å benytte Narvik sentrum til en rekke arrangementer, deriblant premieutdelinger. Dette er arrangementer som vil bli dekket av media over hele verden. Dersom Narvik sentrum og E6 må stenges i lengre perioder vil det skape store problemer ettersom det ikke er omkjøringsmuligheter for eksempelvis godstransporten til og fra Narvikterminalen.

Vil det være mulig å ferdigstille Narviktunnelen til februar 2027, og hvordan kan eventuelt tunnelen fullfinansieres i første planperiode?

239. Lokaltogene på Hovedbanen går i dag til Dal stasjon (L13). Fra lokalt hold har det i lang tid vært jobbet for at lokaltogene skal gå til Eidsvoll stasjon, som er mer naturlig. Tidligere har det vært hevdet at det ikke er kapasitet på Eidsvoll stasjon til tog fra både Hovedbanen og Gardermobanen. Er det nå tilstrekkelig kapasitet på Eidsvoll stasjon til at lokaltogene på Hovedbanen kan gå dit? Hvis det ikke er kapasitet, hvilke planer finnes for å sørge for det og når kan de realiseres?

Spm 240 fra Ap:

240. Hvor mye skal totalt brukes på innføring av det nye signalsystemet ERTMS på jernbanen i 12-årsperioden, og hvordan fordeler dette seg årlig på de to planperiodene?

Spm 241-253 fra SV:

241. Hvilket handlingsrom er det innenfor EØS-avtalen til å innføre miljøbetingete avgifter på langtransport av gods på vei, og har land i EU gjennomført dette? Eventuelt hvilke land og på hvilken måte? Har statsråden vurdert slike avgifter, eventuelt øremerket til jernbaneinvesteringer i samme korridor for å oppnå målet om mer gods over fra vei til bane? Kunne i så fall Svinesund kunne egne seg for en slik ordning der avgiftsmidlene kunne øremerkes bygging av ny jernbane/opprusting av eksisterende dårlige jernbaneforbindelse på norsk side og over grensen?
242. For å avhjelpe et sterkt belastet jernbanebudsjett, har statsråden og regjeringen vurdert statlig låneopptak for finansiering av store jernbaneprosjekter, siden Norge er lite belånt?
243. Det er i transportplanlegging viktig å vite hva nedsatt fartsgrense i byer og tettsteder betyr for ekstra tidsforbruk for bilisten. For eksempel er det svært relevant å få vite hva som blir økt reisetid på en strekning som Sinsen-Grorud med trinnvis redusert fartsgrense. Hva finnes av modeller for slik beregning, og kan statsråden gi et svar på dette konkrete eksempelet?
244. Hva er de samlede klimagassutslippene knyttet til nye vei- og jernbaneprosjekter i NTP, fordelt henholdsvis på Jernbanedirektoratet, Statens vegvesen og Nye Veier AS? Ber om at dette spesifiseres på utslipp knyttet til henholdsvis byggefase, materialbruk, arealbeslag (dyrka mark, skog og myr) og driftsfase
245. Hva er forventet a) trafikkøkning (i 2030 og 2040), b) arealbeslag (fordelt på dyrka mark, skog og myr) og c) klimagassutslipp knyttet til byggefase, materialbruk, arealbeslag og driftsfase for følgende prosjekter:
- E18 Lysaker - Ramstadsletta
 - E16 Bjørum – Skaret
 - E16 Høggastet - Hønefoss (motorveidel av FRE16)
 - Rv 22 Glommakryssing
 - E18 Retvet – Vinterbro
 - Rv 19 Moss
 - E134 Dagslett - E18
 - E134 Oslofjord- forbindelsen, byggetrinn 2

- Rv 36 Skjelsvik - Skyggestein
 - E134 Saggrenda - Elgsjø (hovedvei øst-vest)
 - E18/E39 Gartnerløkka – Kolsdalen
 - E39 Ålgård – Hove
 - E39 Rogfast
 - E39 Ådland - Svevatjørn (Hordfast)
 - Rv 555 Sotrasambandet
 - E16 Arna – Stanghelle (kun motorveidel)
 - E39 Lønset – Hjelset
 - E39 Ålesund – Molde
 - E6 Megården - Mørsvikbotn (E6 Sørfold)
 - E10/Rv 85 Hålogalandsveien
 - E6 Åsen – Steinkjer
 - Rv 25 Hamar – Løten
 - Rv 4 Hunndalen – Mjøsbrua
 - E16 Høgkastet – Skaret
 - E39 Kristiansand – Sandnes
 - E18 Langangen-Rugttvedt
 - E18 Tvedestrand-Bamble
 - E18 Arendal-Grimstad
 - E6 Moelv – Øyer
 - E6 Øyer – Otta
 - E16 Kongsvinger – E6
 - E6 Ulsberg – Vindåsliene
 - E6 Korporalsbrua – Gyllan
 - E6 Gyllan – Kvål
 - E6 Ranheim–Værnes
 - E6 Kvithammar – Åsen
246. Er effekten på klimagassutslipp, arealbeslag og kostnader vurdert ved at norske vei og jernbanestrekninger i større grad bygges på påler hevet over bakken, framfor tradisjonell utbygging på terreng?
247. Hva er potensialet for reduserte klimagassutslipp fra samferdselsprosjekter ved å ta i bruk mer miljøvennlige materialer?
248. Hvilke grep gjøres det for å redusere utslippene av mikroplast fra vei og kjøretøy?
249. Hvor stor økning i klimagassutslippene vil henholdsvis tredje rullebane på Gardermoen, flytting av Bodø lufthavn og ny lufthavn i Mo i Rana gi?
250. Hva er overføringspotensialet av reisende fra fly til tog ved å redusere reisetiden på jernbanen mellom Oslo-Bergen og Oslo-Trondheim til 4 timer, Oslo-Stavanger til 5 timer, Oslo-Stockholm til 3 timer og Oslo-Gøteborg til 1 time? Og hvor store reduksjoner i klimagassutslipp vil dette gi?
251. Hva mye kan utslippene av klimagasser reduseres ved å elektrifisere alle fossildrevne riks- og fylkesferjesamband og hurtigbåtruter i Norge?
252. Hva mye kan utslippene av klimagasser reduseres ved at godoverføringsmålet fra vei til bane nås?
253. Hva vil det koste å forlenge Ellingsrudbanen til Lørenskog?

Spm 254 fra SP:

254. I tabell 11.1 på side 185 er det ufordelt 5,7 mrd. kroner til nye tiltak 2022-2027 under Jernbanedirektoratet. Er dette penger som er tenkt brukt i første periode? Hvordan er disse pengene tenkt prioritert, og hva er kriteriene for prioritering av pengene?

Spm 255-256 fra SP:

255. Hva er kostnaden for å elektrifisere den gjenstående strekningen på Trønderbanen (Stjørdal-Steinkjer)?
256. Inneholder effektpakken «Fra ett til to tog i timen Melhus–Steinkjer» noen tiltak som legger til rette for elektrifisering på strekningen Stjørdal-Steinkjer?

Spm 257-261 fra SV:

Oppfølging av svar på spørsmål nr. 228

Vi spurte blant annet om «Hvor stort beløp har Nye Veier AS bundet opp i kontrakter pr. nå, og hvor store deler av det foreslåtte beløpet i NTP er til nye, ubundne kontrakter?»

Statsråden svarte i dag 19. mai. Men på grunn av noe utydelighet, både i spørsmål og svar, vil vi gjerne ha presisert svar på følgende:

257. Er det riktig å tolke det slik at rundt 70 mrd. er bundet i vegutbyggingsavtaler mellom Departementet og Nye Veier – til prosjekter som ikke er påbegynt ennå? Hvis ikke, hvor stor sum knytter seg til prosjekter som ikke er påbegynt?
258. Hvor store summer er pr. kontraktsfestet i Nye Veier sine avtaler med *entreprenører*, av de prosjektene som a) ikke er påbegynt, b) nettopp påbegynt?

Om jernbanereformen:

259. Hva er de siste oppdaterte tall for kostnader ved gjennomføring av jernbanereformen fra starten og fram til reformen ble presentert, fordelt på interne og eksterne (innleide konsulentselskaper)?
260. Hva har de totale kostnadene blitt for tilrettelegging og gjennomføring av konkurransene/anbudsutsettelsene av persontransport på jernbanestrekningene fram til nå, fordelt på interne og eksterne (innleide konsulentselskaper)?
261. Hvor mange nye lederstillinger i de nye, statlige etatene (fra seksjonsledere og oppover) har reformen medført, og hva er de økte lønnskostnadene til dette?

Spm 262-263 fra Ap:

Hva er status for prosjektet rv. 4 Kjøl-Rotnes, inkludert omleggingen i Nittedal sentrum, og når kan prosjektet realiseres med de planer som nå foreligger?

263. Hva er status for de prosjektene på rv. 13 i Ullensvang som Statens vegvesen har jobbet med?
Hva skjer med disse prosjektene når Nye Veier overtar ansvaret for rv. 13?
Blir midlene som har vært forutsatt brukt på prosjekter på rv. 13 i Ullensvang overført til Nye Veier?

SVAR FRA SAMFERDSELSDEPARTEMENTET:

Spm 1:

Nasjonal transportplan 2022–2033 er delt inn i to seksårsperioder. Kun i første seksårsperiode omtales konkrete investeringstiltak i stortingsmeldingen. Det er derfor ikke mulig å fylkesfordele de investeringsmidlene som ikke er korridorfordelt i andre seksårsperiode. Det er imidlertid flere prosjekter som er prioritert for oppstart i første seksårsperiode, men som ikke vil være ferdig utbygd innen 2027. For disse prosjektene er summen av statlige midler oppgitt også i andre seksårsperiode. Annen finansiering (bompenger) er kun oppgitt for hele 12-årsperioden samlet for de prosjektene som er med i grunnlaget for etterfølgende fylkesfordeling av de statlige midlene. Investeringene framgår av tabell 12.1 og 12.2 i stortingsmeldingen. I svaret på spørsmålet er prosjektene i disse tabellene summert pr. fylke. Noen prosjekter krysser fylkesgrensene. Som i tabellene i stortingsmeldingen er disse oppgitt samlet i tabellene under. Tabell 12.1 viser prosjektene/effektpakkene som er igangsatt før 2022/definert som bundet ved inngangen til planperioden. Tabell 1 viser den aggregerte fylkesoversikten basert på tabell 12.1.

Tabell 1: Investeringsportefølje: prosjekter/effektpakker igangsatt før 2022.
Fylkesvis fordeling. Bindinger. Beløp i mill. kroner og andeler i prosent

Fylke	Statlige midler 22-27	Andel stat 22-27	Statlige midler 28-33	Andel stat 28-33	Annen finans. 22-33	Andel annen finans. 22-33
Troms og Finnmark	230	0,3	-	0,0	-	0,0
Nordland, Troms og Finnmark	210	0,3	380	3,8	-	0,0
Nordland	1 405	1,7	-	0,0	-	0,0
Trøndelag	5 511	6,8	1 050	10,6	465	1,5
Møre og Romsdal	525	0,6	-	0,0	305	1,0
Vestland	8 352	10,2	660	6,6	2 187	7,3
Rogaland	9 999	12,3	2 470	24,9	11 561	38,4
Agder	2 863	3,5	2 113	21,3	-	0,0
Vestfold og Telemark	2 078	2,5	-	0,0	84	0,3
Vestfold og Telemark og Viken	11 320	13,9	-	0,0	-	0,0
Viken	17 300	21,2	2 526	25,4	14 177	47,1

Fylke	Statlige midler 22-27	Andel stat 22-27	Statlige midler 28-33	Andel stat 28-33	Annen finans. 22-33	Andel annen finans. 22-33
Oslo og Viken ¹	11 338	13,9	191	1,9	-	0,0
Innlandet	7 828	9,6	550	5,5	1 290	4,3
Flere	2 569	3,2		0,0	-	0,0
Totalsum	81 528	100,0	9 939	100,0	30 069	100,0

¹ Follobanen er her plassert i Oslo og Viken. I tabell 12.1 kun i Viken.

Tabell 12.2 viser prosjektene/effektpakkene som er prioritert for oppstart i første seksårsperiode, 2022–2027. Tabell 2 viser den aggregerte fylkesoversikten basert på tabell 12.2.

Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, Bane NOR og Kystverket skal jobbe videre med å optimalisere investeringsporteføljen, jf. omtalen i stortingsmeldingen. Dette er svært viktig for arbeidet med å redusere kostnader/oppnå kostnadskontroll og å øke nytten av prosjektene i NTP. Fordelingen av midler kan derfor endres over tid.

Tabell 2: Investeringsportefølje: prosjekter/effektpakker prioritert for oppstart 2022–2027, periodisering pr. mars 2021. Fylkesvis fordeling. Beløp i mill. kroner og andeler i prosent

Fylke	Statlige midler 22-27	Andel stat 22-27	Statlige midler 28-33	Andel stat 28-33	Annen finans. 22-33	Annen finans. 22-33
Svalbard	406	0,4	-	0,0	-	0,0
Troms og Finnmark	4 769	5,0	897	0,7	1 120	2,4
Nordland, Troms og Finnmark	4 660	4,9	3 352	2,6	241	0,5
Nordland	16 724	17,6	1 539	1,2	285	0,6
Nordland, Trøndelag	447	0,5	-	0,0	-	0,0
Trøndelag	2 525	2,7	2 298	1,8	-	0,0
Møre og Romsdal	4 118	4,3	18 632	14,7	5 884	12,5
Vestland	21 885	23,0	49 288	38,9	17 333	36,7
Rogaland	1 072	1,1	2 287	1,8	2 373	5,0
Agder	1 820	1,9	-	0,0	1 990	4,2
Vestfold og Telemark	2 254	2,4	11 294	8,9	2 500	5,3
Viken, Vestfold og Telemark	1 234	1,3	-	0,0	1 000	2,1
Viken	15 887	16,7	30 552	24,1	14 523	30,7
Innlandet	6 061	6,4	777	0,6	-	0,0
Flere	11 088	11,7	5 820	4,6	-	0,0

Fylke	Statlige midler 22-27	Andel stat 22-27	Statlige midler 28-33	Andel stat 28-33	Annen finans. 22-33	Andel annen finans. 22-33
Totalsum	94 951	100,0	126 736	100,0	47 249	100,0

Det er prioritert 500 mill. kroner til Majorstuen stasjon i Oslo. Dette skal gis som tilskudd som del av ny byvekstavtale, og er ikke en del av investeringsporteføljen. Prosjektet inngår derfor ikke tabellen ovenfor.

Nye Veier AS sine prosjekter inngår ikke i tabellene over. Det er selskapets styre som prioriterer utbyggingsrekkefølgen i selskapets portefølje. Samferdselsdepartementet har ikke grunnlag for å tallfeste den geografiske fordelingen av investeringsmidlene i planperioden.

Nye Veiers nåværende portefølje, der det er inngått utbyggingsavtale med Samferdselsdepartementet:

- E6 Kvænangs fjellet i Troms og Finnmark
- E6 Trøndelag i Trøndelag
- E6 Innlandet i Innlandet
- E39 Sørvest i Agder og Rogaland
- E18 Sørøst i Agder og Telemark og Vestfold

Nye Veier AS har gjennom Nasjonal transportplan 2022–2033 fått utvidet sin portefølje med følgende prosjekter:

- E6 Nordkjosbotn–Hatteng i Troms og Finnmark
- E6 Olderdalen–Langslett i Troms og Finnmark
- E6 Sørrelva–Borkamo i Nordland
- E6 Åsen–Steinkjer i Trøndelag
- E6 Selli–Asp i Trøndelag
- E136 Dombås–Vestnes i Innlandet og Møre og Romsdal
- E6 Otta–Dombås i Innlandet
- Rv. 25 Hamar–Løten i Innlandet
- Rv. 4 Hunndalen–Mjøsbrua i Innlandet
- Rv. 13 Skare–Sogndal i Vestland

Fellesprosjektet Ringeriksbanen/E16 (FRE16), som inngår i summen for Viken i tabell 2 over, vurderes overført til Nye Veier AS.

Spm 2:

Samlet er det satt av om lag 7,4 mrd. kroner i planperioden i tilskudd til reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud (økning fra 50 til 66 pst. i de såkalte 50/50-prosjektene). Tilskuddet følger av bompengavtalen fra 2019 og inngår som en del av byvekstavtaler og eventuelle tilleggssavtaler i de fire

største byområdene. I tillegg vil det kunne være aktuelt med en økning fra 50 til 66 pst. også for prosjektet ny bybane til Åsane hvis Bergens-området og staten blir enige om en framtidig avtale som inneholder bybane til Åsane. Dette vil i såfall øke nevnte beløp

Spm 3:

Dagens portefølje	Kostnader
E6 Ranheim-Åsen	13 652
E6 Ulsberg-Melhus	17 654
E6 Kolomoen-Moelv	9 812
E6 Moelv-Øyer	17 041
E18 Langangen-Dørdal (inkl. Bamble og Kjørholt tunneler)	13 083
E18 Dørdal-Tvedestrand	15 523
E18 Tvedestrand-Arendal	5 911
E18 Arendal-Grimstad	7 856
E18/E39 Vige-Kristiansand vest	6 995
E39 Kristiansand-Lyngdal	24 940
E39 Lyngdal-Ålgård	35 089
Tilleggsportefølje	
E6 Kvæangfjellet	20 735
E6 Øyer – Otta	
E16 Kongsvinger - Kløfta	
Totale kostnader dagens portefølje	188 291

Korrigerte svar på spørsmål 3 :

Jeg viser til brev til Transport og kommunikasjonskomitéen av 15. april med svar på spørsmål 3, og brev datert 28. april med svar på spørsmål 36. I svar på spørsmål 3 er det oppgitt en tabell med kostnadsanslag på strekningene som inngår i dagens portefølje til Nye Veier AS. Vi gjør oppmerksom på at kostnadsanslagene her er oppgitt i 2020-kr. Kostnadsanslagene i tabellen under spørsmål 4 som gjelder de nye strekningene som foreslås overført til Nye Veier AS er oppgitt i 2021-kr. Det er naturlig at også strekningene for dagens portefølje angis med 2021-kr. Nedenfor følger derfor en revidert tabell med kostnadsanslag for dagens portefølje oppgitt i 2021-kr:

Dagens portefølje	Kostnader 2021-kr
E6 Ranheim-Åsen	13 939
E6 Ulsberg-Melhus	18 025
E6 Kolomoen-Moelv	10 018
E6 Moelv-Øyer	17 399
E18 Langangen-Dørdal (inkl. Bamble og Kjørholt tunneler)	13 358
E18 Dørdal-Tvedestrand	15 849
E18 Tvedestrand-Arendal	6 035
E18 Arendal-Grimstad	8 021
E18/E39 Vige-Kristiansand vest	7 142
E39 Kristiansand-Lyngdal	25 464
E39 Lyngdal-Ålgård	35 826
Tilleggsportefølje	
E6 Kvæangfjellet	21 170
E6 Øyer – Otta	
E16 Kongsvinger - Kløfta	
Totale kostnader dagens portefølje	192 245

Spm 4:

Når det gjelder de nye strekningene vises det til at grunnlaget for de foreløpige kostnadsanslagene er svært er forskjellige. For noen av strekningene har NVAS selv beregnet kostnadsanslag, eller et foreløpig estimat for hvor mye penger de ønsker å sette av til en strekning. De ulike strekningene har også forskjellig planmessig status og modenhet, og dette i seg selv innebærer at det for flere av strekningene er usikkerhet knyttet til kostnadene. NVAS vil sette i gang et arbeid med å vurdere alle strekningene så snart selskapet formelt har overtatt disse. I dette arbeidet vil de også vurdere nærmere hvilke utfordringer som skal løses og hva nyttepotensialet er på de ulike strekningene. I tråd med Nye Veier-modellen vil det dernest arbeides videre med å optimalisere utbyggingsprosjekter med sikte på å redusere kostnader og øke den samfunnsøkonomiske lønnsomheten.

Ny portefølje	Kostnader
E6 Åsen - Steinkjer	10 833
Rv 25 Hamar - Løten	1 969
E6 Otta - Dombås	930
Rv 4 Gjøvik - Mjøsbrua	5 518
E 136 Dombås - Vestnes	2 991
Rv 13 Skare - Sogndal	3 000
E6 Selli - Asp	677
E6 Sørrelva-Borkamo	1 128
E6 Nordkjøbotn - Hatteng	1 800
E6 Olderdalen - Langslett	2 100
E16 Skaret-Høgstet	2 961
Fre16 Høgstet-Hønefoss	9 291
Totale kostnader ny portefølje	43 198

Spm 5:

En viktig prioritering i NTP 2022-2033 er å følge opp de inngåtte byvekstavtalene for Oslo-området, Bergens-området, Trondheims-området og Nord-Jæren som løper fram til 2029. Det statlige bidraget i disse avtalene er om lag 54 mrd. kroner i planperioden. I planperioden prioriteres også midler til Bybanen til Åsane i Bergen og et tilskudd til ny Majorstuen stasjon i Oslo. På sikt vil det kunne være aktuelt å reforhandle byvekstavtalene i de fire største byområdene, og det tas høyde for midler til dette i NTP. Det statlige bidraget etter 2029 for hvert enkelt byområde, vil være et resultat av framtidige reforhandlede avtaler, så det foreligger pr nå ikke noen fordeling av de 10 mrd kronene.

Spm 6

Samferdselsdepartementet (SD) skrev i svar på skriftlig spørsmål nr. 2030 (2019-2020) fra stortingsrepresentant Sverre Myrli om Tinnosbanen at departementet ville ta stilling til fremtidige planer for Tinnosbanen i forbindelse med neste Nasjonal transportplan. SD har frem til NTP ble lagt fram henvist spørsmål fra Stortinget og lokale aktører til at Tinnosbanen vil bli vurdert i NTP slik vi gjør rutinemessig med alle saker som vil kunne bli prioritert der, dette for å ikke forskuttere en behandling av den enkelte sak. Vi er inne i en periode med historisk høy satsing på jernbane i Norge. Regjeringen vil videreføre den sterke satsingen i neste planperiode 2022-2033 og dette er fulgt opp i Nasjonal transportplan 2022-2033 som ble lagt fram 19. mars 2021. Det har vært viktig for regjeringen at denne transportplanen skal være realistisk. Kostnadsoverskridelser i pågående infrastrukturportefølje gjør prioriteringene i neste planperiode ekstra krevende. Det er vel kjent at utbygging av InterCity har blitt dyrere enn tidligere antatt. Kostnadsøkninger får konsekvenser for hva det er realistisk å gjennomføre av InterCitysatsing i planperioden, men ambisjonene er fortsatt høye, selv om vi mener det ikke er rom for et fullt utbygd InterCity. Denne situasjonen gjør at det heller ikke er rom for å prioritere andre formål slik som oppgradering av Tinnosbanen til kjørbar stand for museums-/turisttog. Når terrenget har endret seg, må vi også justere kartet. Regjeringen har ved utarbeidelsen av NTP 2022-2033 derfor ikke prioritert midler til oppgradering av Tinnosbanen og vi har derfor heller ikke omtalt prosjektet i dokumentet. SD ga i 2018 Jernbanedirektoratet i oppdrag å gjennomføre en utredning i tråd med Stortingets forutsetninger, og etter avtale med Jernbanedirektoratet har Bane NOR gjennomført et omfattende utredningsarbeid som ble oversendt SD i 2019. Jernbanedirektoratet vurderte at kostnader for oppgradering av Tinnosbanen til kjørbar stand for museums-/turisttog (ikke godstrafikk) ville være i størrelsesorden 300-500 mill. kr. SD har lagt til grunn at Bane NOR dekker opprettholdelse av dagens tilstand på Tinnosbanen, som vil si

vedlikehold av nåværende infrastruktur, innenfor det årlige vedlikeholdsbudsjettet. I forhold til prosjektene som er blitt prioritert i NTP 2022-2033, har en oppgradering av Tinnosbanen en høy kostnad og en begrenset samfunnsøkonomisk nytte. Trafikken på Tinnosbanen nord for Notodden ble innstilt i 1993. NSB og Jernbaneverket har vært eiere av banen inntil eieransvaret ble overført til Bane NOR SF fra 1. januar 2017, jf. Meld. St. 27 (2014-15) På rett spor - Reform av jernbanesektoren. Tinnosbanen ble fredet av Riksantikvaren 22. desember 2011 med hjemmel i kulturminneloven § 22a. Fredningen omfatter strekningen Hjuksebø-Notodden-Tinnoset. Det er tilstanden på fredningstidspunktet som skal legges til grunn for drift og vedlikehold av banen. Banestrekningen Notodden-Tinnoset inngår dessuten i Rjukan-Notodden industriarv, som fikk status som verdensarv i 2015 av De forente nasjoner (UNESCO). Norge har som nasjon sluttet seg til konvensjonen om vern av verdens kultur- og naturarv. Dette innebærer at drift og vedlikehold av Tinnosbanen er en internasjonal forpliktelse for Norge. Verdensarvstatus innebærer ikke en ny form for vern. Sikring og forvaltning av verdensarven skal ifølge Riksantikvaren gjennomføres etter det nasjonale lovverket og innenfor det enkelte lands egne ressurser. I forbindelse med en fullstendig gjennomgang i 2019 av kulturminner som er i Bane NOR eie, har Bane NOR valgt å prioritere vedlikeholdsmidler til verdensarvstrekningen fra 2020. Bane NOR har brukt om lag 7 mill. kr på sikkerhetstiltak langs banen i 2020, og har avsatt 5 mill. kr til ytterligere vedlikeholdstiltak i 2021. Bane NOR tar således sitt ansvar for å ivareta Tinnosbanen.

Spm 7

Det har vært viktig for regjeringen å legge fram en ambisiøs transportplan, som samtidig er realistisk. Det foregår for tiden en historisk omfattende utbygging av jernbanen i Norge. I 2022 kan det være utbygging av syv store jernbaneprosjekter, hvorav tre på Dovrebanen, to på Østfoldbanen og to på Vestfoldbanen. Disse vil gi tilbudsforbedringer til Hamar, Moss og Tønsberg når utbyggingen er ferdigstilt. Regjeringen prioriterer å fullføre det vi har satt i gang, før vi gir klarsignal til nye, store utbygginger. I Meld.St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033 skriver regjeringen at konseptet med full utbygging av sammenhengende dobbeltspor helt til Lillehammer, Halden og Skien erstattes med optimaliserte konsept for InterCity-utbygging på Dovrebanen, Østfoldbanen og Vestfoldbanen. En viktig årsak til dette er de store kostnadsoverskridelsene i jernbanesektoren de senere årene, som reduserer handlingsrommet til å igangsette nye effektpakker betydelig. Vi må forholde oss til disse realitetene.

På Vestfoldbanen prioriterer likevel regjeringen oppstart av effektpakken som gir to tog i timen til Skien i Nasjonal transportplan 2022-2033. Utbygging av dobbeltspor på parsellen Stokke-Sandefjord, og andre mindre tiltak, vil gi mulighet for å kjøre to tog i timen mellom Oslo og Skien, til en tredjedel av prisen for fullt utbygget InterCity mellom Tønsberg og Larvik. Regjeringen prioriterer oppstart av effektpakken mot slutten av første planperiode. Effektpakken er fullfinansiert i Nasjonal transportplan 2022-2033, og skal slik planen nå foreligger ferdigstilles mot slutten av andre planperiode. Regjeringen innfører porteføljestyling i Nasjonal transportplan 2022-2033. Dette gir større rom for optimalisering av prosjekter og effektpakker, og åpner for rokkeringer i porteføljen dersom utvikling i kostnader, lønnsomhet og modenhet tilsier det. Dette gjelder også effektpakken som gir to tog i timen til Skien. Nytt i Nasjonal transportplan 2022-2033 er også at planen ikke angir oppstart av nye prosjekter eller effektpakker i andre planperiode. Dette er et grep regjeringen gjør for å hindre at vi låser oss til konsepter og prosjekter på et tidlig stadie. Samlet sett gjør aktivitetsnivået og kostnadsutviklingen i jernbanesektoren, innføring av porteføljestyling og fravær av oppstart av prosjekter og effektpakker i andre planperiode det vanskelig å anslå når det kan kjøres to tog i timen til Skien, Lillehammer og Halden. Også på Dovrebanen og Østfoldbanen er regjeringen i gang med omfattende utbygging. Her er det ikke prioritert oppstart av nye effektpakker i første seksårsperiode. Jernbanedirektoratet og Bane NOR arbeider videre med de optimaliserte konseptene for utbygging av InterCity på Dovrebanen og Østbanen, som for øvrige banestrekninger. Det er derfor for tidlig å oppgi når det vil være mulig å kjøre to tog i timen til Lillehammer og Halden nå. Regjeringen ønsker å finne gode, optimaliserte løsninger for Dovrebanen og Østfoldbanen som grunnlag for å kunne vurdere dette senest ved neste revisjon av Nasjonal transportplan.

Spm 8

Regjeringen har lagt fram en ambisiøs og realistisk transportplan som skal sikre at vi kan gjennomføre modne og gode prosjekter til riktig tidspunkt. I en tid med store samfunnsmessige og teknologiske endringer legger planen til rette for forutsigbarhet samtidig som det gis nødvendig fleksibilitet ved å kontinuerlig vurdere transportbehov og økonomisk handlingsrom før beslutninger tas. Et hovedgrep for å få til dette er i større grad å prioritere hvilke utfordringer som skal løses, og ikke låse planen til detaljerte prosjekter. I Meld. St. 20 (2020-2021) har regjeringen foreslått hvilke store prosjekter, utbedringsstrekninger og større skredsikringstiltak som skal gjennomføres eller startes på riksvei i første seksårsperiode. Virkningene av disse tiltakene er beregnet av Statens vegvesen og er et viktig grunnlag for regjeringens prioriteringer i stortingsmeldingen. Videre er det gitt en portefølje for Nye Veier med en lengre tidsramme, frem til 2041. Det er også foreslått en økonomisk ramme til programområdetiltak på riksvei i første seksårsperiode. Hvilke tiltak som prioriteres innenfor denne rammen vil Statens vegvesen komme tilbake til i sin gjennomføringsplan for 2022-2027, slik det også i tidligere NTP-er har vært lagt opp til. En slik gjennomføringsplan er etatens egen, hvor rammene styres av de årlige budsjettene. Det er derfor ikke nå mulig nå å gi en uttømmende oversikt over virkninger disse tiltakene vil gi. Tiltakene skal gi best mulig måloppnåelse mot målstrukturen for Nasjonal transportplan 2022-2033. Statens vegvesen skal kontinuerlig vurdere porteføljen og bygge ut de beste tiltakene først. I etatens svar på oppdrag 9 ble det gitt eksempler på hva man kan oppnå med ressursbruken: NTP 2022-2033 SVV oppdrag 9 (regjeringen.no) Kap. 9 om virkninger og måloppnåelse fra s. 116. Dette kan gi en indikasjon, men det er store endringer i rammene i meldingen i forhold til dem som ble lagt til grunn her. Regjeringen legger i Nasjonal transportplan opp til en utvidelse av Nye Veiers portefølje, hvor den nye porteføljen består av nye veistrekninger og Fellesprosjektet Ringeriksbanen E16. De nye veistrekningene har ulike utfordringer som skal løses. Dette vil gi en større bredde i tiltakene som bygges ut. Selskapets portefølje prioriteres av styret, hvor de prosjektene med høyest samfunnsøkonomisk lønnsomhet bygges ut før de med nøytral eller negativ samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

Utbedringsstrekninger på riksvei er en samling av flere typer mindre tiltak (programområdetiltak, fornying og større vedlikehold). Omfanget av de ulike typene tiltak er ikke kjent på det nåværende tidspunkt. Utbedringsstrekninger vil legge mer til rette for mer effektive planlegging og gjennomføring, og mindre ulemper for trafikantene i utbyggingsperioden. Prioriteringene av slike strekninger gjør at rammen til programområdetiltak er redusert noe fra innværende NTP. Vi legger likevel til grunn at det blir mer vei for pengene gjennom dette grepet. Det legges opp til å gjennomføre tiltak på riksvei i byområdene som er omfattet av ordningen med byvekstavtaler, i tråd med inngåtte avtaler. Virkningene av disse tiltakene kommer i tillegg til virkningene fra programområdetiltak, store prosjekter og utbedringsstrekninger. For andre seksårsperiode er det ikke prioritert midler til store prosjekter, utbedringsstrekninger og større skredsikringstiltak. Det er vist ambisjoner for hva som bør oppnås. Statens vegvesen skal optimalisere aktuelle prosjekter videre og bygge ut de beste prosjektene først (porteføljestyling). Prioritering av større tiltak vil man komme tilbake til i neste NTP. Det er på samme måte som for første seksårsperiode ikke prioritert konkrete programområdetiltak i siste periode.

Nedenfor er et grovt anslag på antall km tilrettelegging for gåing og sykling i de store veiprojektene første seks år for henholdsvis Statens vegvesen og Nye Veier AS. Statens vegvesens tabeller viser bundne og nye prosjekter og i/utenfor by/tettsted. Prosjekter som inngår i byvekstavtalene er markert.

Nye Veier AS:

Strekning	Ant km g/s vei
E39 Kristiansand - Lyngdal	12,7
E6 Ulsberg - Melhus	12,6
E6 Ranheim – Åsen	3,0
E6 Moelv-Øyer	4,5
E18 Langangen-Rugtvedt	0,7
E18 Dørdal - Tvedestrand	8,1
E6 Kvænangsfjellet	3,5
SUM	45,1

Statens vegvesen:

Bundne prosjekter som starter første 6 år Store prosjekter, utbedringsstrekninger og skred	Tilrettelagt for gang- /sykkeltraf ikk i by/tettste d >5000 innbygger e (km)	Tilrettelagt for gang- /sykkeltraf ikk utenfor by/tettste d > 5000 innbygger e (km)	Prosjektet inngår i BVA
Åpner første 6 år	5,0	40,3	
E16 Eggemoen - Jevnaker – Olum	0	2,7	x
E16 Kvamskleiva	0	0	
E39 Betna - Vinjeøra - Stormyra	0	17,0	
E39 Lønset - Hjelset	0	6,0	
E39 Myrmel - Lunde	0	3,7	
E39 Sveгатjørn - Rådal	3,5	0	
E6 Helgeland sør, Svenningelv - Lien	0	2,5	
E69 Skarvberg tunnelen	0	4,4	

Rv 4 Roa - Gran gr. inkl. Jaren - Amundrud/ Almenningseidet - Lygnebakken	0	4,0	
Rv 5 Kjosnesfjorden	0	0	
Rv 509 Sør-Tjora - Kontinentalvegen	0	0	x
Rv 706 Nydalsbrua med tilknytninger	1,5	0	x
Åpner siste seks år	0	9,6	
E16 Bjørum - Skaret	0	9,5	
E18 Lysaker - Strand - Ramstadsletta	0	0	x
E39 Rogfast	0	0	
Rv 3 Østerdalen (del Motrøa - Lonåsen inkl. Tunna bru)	0	0,1	
Rv 3 Østerdalen (del Rendalen - Skurlaget)	0	0	
Åpner etter 2033	14,8	0	
Rv 555 Sotrasambandet (OPS)	14,8	0	x
Totalsum	19,8	49,9	

Prioriterte prosjekter som starter første 6 år Store prosjekter, utbedringsstrekninger og skred	Tilrettelagt for gang- /sykkeltraf ikk i by/tettste d >5000 innbyggere (km)	Tilrettelagt for gang- /sykkeltraf ikk utenfor by/tettste d > 5000 innbyggere (km)	Prosjektet inngår i BVA
Åpner første 6 år	13,4	8,9	
E134 Helganeskrysset - arm Husøy	1,9	0	
E134 Røldal - Seljestad	0	0	
E134 Saggrenda - Elgsjø	0	0	
E136 Breivika - Lerstad (Bypakke Ålesund)	4,0	0	
E16 Hylland - Slæen	0	0,3	
E18/E39 Gartnerløkka - Kolsdalen	3,3	0	x
E39 Bergsøya - Øygarden	0	0	
E39 Hjelset - Bjerkeset	0	0	
E45 Kløfta	0	5	
E6 Megården - Mørsvikbotn	0	0	
Rv 282 Holmenbrua	0	0,3	x
Rv 41 Treungen - Vrådal	0	0	
Rv 426 Gamle Eigerøyveien - Hovlandsveien	0,2	0	
Rv 509 Kontinentalveien - Sundekrossen	2	0	x
Rv 52 Gol - Vestland grense	0	0	
Rv 80 Adkomst ny Bodø lufthavn	2	0	
Rv 80 Sandvika - Sagelva	0	0	
E8 Sørbotn - Laukslett	0	0,6	
Rv 9 Setesdal	0	0	
Rv 94 Akkarfjord - Jansvannet	0	2	
Rv 94 Mollstrand - Grøtnes	0	0,8	
Åpner siste 6 år	7,8	31,9	
E10 Nappstraumen - Å	0	0	
E134 Dagslett - E18	0	0	x

E134 Oslofjordforbindelsen, byggetrinn 2	0	2,1	
E18 Retvet - Vinterbro	0	2,8	
E39 Storehaugen - Førde	0	0	
E39 Arna - Stanghelle	0	0	
E39 Volda - Furene	2,4	0	
E39 Ådland - Svegatjørn	0	10,0	
E39 Ålesund - Molde (Møreaksen)	1,0	11,0	
E39 Ålgård - Hove	3,0	0	x
E6 Grong - Nordland grense (del Grøndalselv - Namsskogan)	0	5,0	
E6 Grong - Nordland grense (del Namsskogan - Nordland grense)	0	1,0	
E6 Narviktunnelen	0	0	
E8 Flyplasstunnelen Tromsø	1,0	0	x
Rv 13 Lovraeidet - Rødsliane	0	0	
Rv 19 Moss	0	0	
Rv 22 Glommakryssing	0,4	0	
Rv 3 Østerdalen (del Fjell-Opphus)	0	0	
Rv 3 Østerdalen (del Steimoen-Motrøa)	0	0	
Rv 36 Skjelsvik - Skyggestein	0	0	x
Rv 5 Erdal - Naustdal	0	0	
Rv 7 Ørgenvika - Svenkerud	0	0	
Åpner etter 2033	0	2,7	
E10/rv 85 Tjeldsund – Gullesfjordbotn – Langvassbukt (Hålogandsveien)	0	2,7	
Totalsum	21,2	43,5	

Spm 9

Regjeringens nærskipsfartsstrategi og nasjonal havneplan er lagt frem i Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033, jf. kapittel 8.3.2 Godstransport på sjø – nærskipsfartsstrategi og nasjonal havneplan, side 118-123 i meldingen.

Spm 10

Som del av regionreformen skal statens fiskerihavneanlegg overføres til fylkeskommunene. Overføringen skal skje gjennom avtale. Det ble høsten 2019 inngått avtale med Vestland, Rogaland, Agder, Vestfold og Telemark og Viken fylkeskommuner. Det gjenstår å inngå avtale med Troms og Finnmark, Nordland, Trøndelag og Møre og Romsdal fylkeskommuner. Det arbeides med å få på plass avtaler med de gjenstående fylkeskommunene, og det tas sikte på at disse fylkeskommunene kan behandle saken i sine respektive Fylkesting i juni.

Spm 11

Alle statlige midler til fiskerihavnerelaterte tiltak vil bli overført til rammetilskuddet til fylkeskommunene etter at fylkeskommunene har inngått avtale om overtakelse av fiskerihavneanleggene. Den samlede overføringsrammen til de fire gjenstående fylkeskommunene er på 122,6 mill. kroner i budsjettet for 2021.

Det kan tillegges at staten etter havne- og farvannsloven § 6 annet ledd har ansvar for farvannsutbedringer med betydning for sikkerhet og fremkommelighet for den alminnelige ferdselen. Loven gir rammene for statens ansvar, og mulige tiltak kan være utdypning og utviding av innseiling, utdypning i havn og bygging og vedlikehold av moloanlegg som skjermer farvannet. Konkrete prioriteringer må avklares gjennom de årlige budsjettprosessene.

Statens ansvar for farvannsutbedringer etter havne- og farvannsloven § 6 annet ledd, innebærer at en betydelig del av de fiskerihavnerelaterte prosjektene som lå inne i siste periode i NTP 2018-2029, er videreført i NTP 2022-2033. Staten tar med dette et vesentlig ansvar for farvannsutbedringer knyttet til havner med fiskerihavneanlegg, uten at overføringsrammen til fylkeskommunenes reduseres.

Spm 12

Universell utforming er viktig for regjeringen, men vi kan ikke gi en sluttdato på når vi vil være i mål med å universelt utforme alle stasjoner og kollektivknutepunkter. Universell utforming skal inngå i alle planer for oppgradering og bygging av ny infrastruktur innenfor transportvirksomhetenes ansvarsområde. Regjeringen har lagt fram en ambisiøs og realistisk transportplan som skal sikre at vi kan gjennomføre modne og gode prosjekter til riktig tidspunkt. I en tid med store samfunnsmessige og teknologiske endringer legger planen til rette for forutsigbarhet samtidig som det gis nødvendig fleksibilitet ved å kontinuerlig vurdere transportbehov og økonomisk handlingsrom før beslutninger tas. Alle offentlige veieiere er ansvarlige for universell utforming langs sine veier. Det betyr at særlig fylkeskommunene også har et betydelig ansvar for universell utforming av kollektivknutepunkter. For enkelte knutepunkter/terminaler vil det være et delt ansvar mellom fylkeskommune og stat. Staten har ansvar for jernbanestasjonene. Universell utforming er et lovfestet prinsipp for utformingen av våre bygde omgivelser for at flest mulig skal kunne oppleve god mobilitet og tilgjengelighet, og leve selvstendige liv. Ny transportinfrastruktur som blant annet bussholdeplasser, jernbanestasjoner og kollektivknutepunkt bygges etter kravene til universell utforming i plan- og bygningsloven. Universell utforming vil også være en integrert del av alle nye store investeringsprosjekter i Nasjonal transportplan. Regjeringen har lagt til grunn 28 mrd. kroner i planperioden til mindre investeringstiltak langs riksvei, ofte omtalt som programområdetiltak, herunder tiltak for kollektivtrafikk og universell utforming. Universell utforming vil videre være en integrert del i enkelte utbedringstiltak, gang- og sykkeltiltak, trafikksikkerhetstiltak, miljø- og servicetiltak og til bypakker gjennom krav til konkrete tiltak, for eksempel gjennom utvikling av

kollektivtransporten. Det er ikke satt et tall for antall jernbanestasjoner som skal bygges om for universell utforming i løpet av perioden 2022-2033. Strekninger og stasjoner med flest reisende prioriteres først. Dette vil gi best nytte for samfunnet og komme flest mulig reisende til gode. I NTP 2018-2029 var målsettingen at 44 % av antall av- og påstigninger skal foregå på en universelt utformet stasjon innen 2029. Gitt de økonomiske rammenivåene som foreligger i NTP 2022-2033 kan man gjennom stasjonsutvikling i mindre investeringstiltak og gjennom store infrastrukturprosjekter nærme seg 60 % universell utforming i NTP-perioden. Prinsippene om universell utforming av stasjoner langs jernbanen legges til grunn i nye jernbaneprosjekter og ved større ombygginger av eksisterende stasjoner.

Jernbanen har 334 stasjoner i drift ved inngangen til NTP-perioden. Av disse forventes 39 stasjoner å ha status som universelt utformede og 91 status som tilgjengelige i løpet av 2021. Prosentandel av reisende som har tilgang til en universelt utformet stasjon går da fra 7 % i 2019 til 19 % i 2021. «Universell utforming» krever at både stasjonens fysiske utforming og stasjonens informasjonssystem er laget slik at hovedløsningen kan brukes av flest mulig uavhengig av funksjonsnivå. At en stasjon er «tilgjengelig» betyr at rullestolbrukere skal ha adgang til plattformene via ramper eller heis. Veiene til plattformene skal ikke være for bratte, og plattformhøyden må være minst 55 centimeter for å sikre av- og påstigning med rullestolrampe.

Spm 13

Det er ikke tallfestet hvor mange stasjoner, holdeplasser og kollektivknutepunkt som vil bli universelt utformet i løpet av første periode av planen. I NTP 2018-2029 var målsettingen at 44 % av antall av- og påstigninger skal foregå på en universelt utformet stasjon innen 2029. Gitt de økonomiske rammenivåene som foreligger i NTP 2022-2033 kan man gjennom stasjonsutvikling i mindre investeringstiltak og gjennom store infrastrukturprosjekter nærme seg 60 % universell utforming ved utgangen av NTP-perioden. Utviklingen av universelt utformede reisekjeder på jernbanen vil følge av gjennomføringene av de prioriterte tilbudsforbedringene i NTP, og gjennom mindre investeringstiltak på stasjoner og knutepunkter. Regjeringen tar sikte på en gradvis innføring av ressursene i planen. Ressursbruken i det enkelte budsjettår vil bli tilpasset det samlede økonomiske opplegget i statsbudsjettet.

De ni største stasjonene på strekningen Gardermoen – Drammen står for 55 % av antall avog påstigninger i landet. Oslo S representerer 25 % av antall av- og påstigninger. I stortingsmeldingen prioriteres mindre investeringstiltak på denne strekningen. I tillegg kommer stasjonsprosjektene som fremforhandles i byvekstavgiftene. Universell utforming vil videre være en integrert del i enkelte bypakker gjennom krav til konkrete tiltak, for eksempel gjennom utvikling av kollektivtransporten. Alle offentlige veieiere er ansvarlige for universell utforming langs sine veier. Det betyr at særlig fylkeskommunene også har et betydelig ansvar for universell utforming av kollektivknutepunkter og holdeplasser. For enkelte knutepunkter/terminaler vil det være et delt ansvar mellom fylkeskommune og stat.

Spm 14

I arbeidet med Nasjonal transportplan har transportvirksomhetene i samarbeid lagt ned et betydelig arbeid i å forbedre grunnlaget og sikre konsistens i de samfunnsøkonomiske analysene på tvers av transportsektorene. Metodebruk og modellverktøyet som brukes av transportvirksomhetene er anerkjent internasjonalt, og virksomhetene har utarbeidet metodehåndbøker som jevnlig oppdateres. Siden samfunnsøkonomiske analyser er en sentral del av beslutningsgrunnlaget vil Samferdselsdepartementet og transportvirksomhetene fortsette utviklingen av analysemetoder og input, og vurderer jevnlig behov for å justere vesentlige forutsetninger. Regjeringen arbeider nå med sikte på å fastsette felles retningslinjer for karbonprisbaner på tvers av sektorer. Slike retningslinjer vil også gjelde transportsektoren når de blir fastsatt. Regjeringen vil videreutvikle en metode for å inkludere direkte byggeutslipp og utslipp fra arealbeslag i de samfunnsøkonomiske analysene i konsekvensutredninger, konseptvalgutredninger og andre beslutningsgrunnlag for samferdselsprosjekter, og i den forbindelse se på hvordan dette kan implementeres i forbindelse med de ulike porteføljene og styringen av disse.

Spm 15

Prosjektet er ikke prioritert i NTP 2018-2029 og er heller ikke foreslått prioritert i første seksårsperiode av NTP 2022-2033. Prosjektet har en økonomisk ramme på 4,1 mrd. 2018-kr, noe som utgjør 4,4 mrd. 2021-kr. Samferdselsdepartementet ga i brev datert 26. juni 2018 til Statens vegvesen føringer om konseptvalg og videre planlegging etter KVV og KS1. Det er på grunnlag av disse føringene ikke igangsatt planlegging etter plan- og bygningsloven.

Spm 16

Nye Veier sin oppstartsportefølje ble vedtatt i Meld. St. 25 (2014-2015). I meldingen ble det lagt til grunn en portefølje av riksvei-strekninger med en total lengde på vel 530 km. I Prop. 110 S (2018-2019) ble porteføljen utvidet med tre nye strekninger, som gir total lengde på vel 700 km riksvei. Nye Veier legger i dag opp til at ca. 550 km av dagens portefølje vil bli bygget ut som firefelts vei. I regjeringens forslag til Nasjonal transportplan 2022-2033 legges det opp til å utvide Nye Veiers portefølje med flere strekninger med en total lengde på vel 600 km. Utvidet portefølje består av nye typer prosjekt hvor utfordringene er mer variert sammenlignet med dagens portefølje. I selskapets innspill til NTP oppdrag 9 ble det skissert en portefølje av strekninger og løsningsforslag. I dette oppdraget ble det skissert firefelts vei som løsning på strekningene E6 Åsen-Steinkjer, Rv4 (Oslo-) Gjøvik-Mjøsbrua og Rv 25 Hamar-Løten. Disse strekningene ligger i regjeringens forslag til utvidet portefølje. I tillegg foreslår regjeringen å overføre E16 Skaret-Høgkasset og E16 Høgkasset-Hønefoss, sistnevnte som en del av Fellesprosjektet FRE16. På E16-strekningene legges det til grunn firefelts vei i det videre arbeidet. Ved å legge dette til grunn vil det bli bygget omtrent 120 km med firefelts vei i utvidet portefølje. Selskapet vil etter overtakelse av utvidet portefølje jobbe videre med å verdiøke strekningene for å øke nytten og redusere kostnadene. Som en del av dette arbeidet vil en finne det tiltaket som best løser utfordringene på strekningene og som gir mest mulig infrastruktur for pengene.

Spm 17

Tabellen nedenfor viser hvor mange kilometer firefelts riksvei som ble åpnet i årene 2013- 2020. År Antall km åpnet firefelts riksvei 2013 10,6 2014 63,3 2015 9,3 2016 6,2 2017 14,1 2018 7,7 2019 102,2 2020 67,

År	Antall km åpnet firefelts riksvei
2013	10,6
2014	63,3
2015	9,3
2016	6,2
2017	14,1
2018	7,7
2019	102,2
2020	67,4

Spm 18

I regjeringens forslag til Nasjonal transportplan foreslås det en utvidelse av porteføljen til Nye Veier. Den faste årlige rammeoverføringen på vel 5,8 mrd. kroner videreføres på samme nivå som i dag, med en forlengelse på seks år. Dette medfører at selskapets portefølje skal være ferdig utbygd i 2041, mot

tidligere 2035. En årlig ramme på vel 5,8 mrd. kr gir en total planramme for NTP-perioden på 69,4 mrd. kr i statlige midler. Nye Veiers utvidede portefølje skal realiseres i løpet av en 20 års-periode. I denne perioden legges det gjennom det årlige rammebeløpet opp til å finansiere 115,7 mrd. kr i statlige midler. Dersom selskapets utvidede portefølje skal ferdigstilles i planperioden 2022-2033 er det sjablongmessig beregnet at det årlige rammebeløpet må økes med vel 4 mrd. kr per år (46,3 mrd. kr /12 år). Nye Veier vil når Stortinget har vedtatt ny og utvidet portefølje, starte arbeidet med å se dagens og utvidet portefølje i sammenheng. Selskapet har ikke startet konkrete vurderinger av ny portefølje. Det er ikke sett på hva som vil kreves av selskapet for å levere innenfor planperioden fremfor 20-årsperioden, eller gjort vurderinger av effekter på gjennomføringstid eller finansiering knyttet til for eksempel mulige kostnadsreduksjoner i porteføljen.

Spm 19

I henhold til Bane NORs prognoser fra august 2020, som er lagt til grunn for utarbeidelsen av Nasjonal transportplan 2022-2033 og som er basert på foreløpige P50-anslag, er kostnaden for full utbygging av resterende parseller på Intercity som følger: Vestfoldbanen: Dobbeltspor Tønsberg-Stokke: 12,0 mrd. 2021-kr Dobbeltspor Stokke-Sandefjord: 10,5 mrd. 2021-kr Dobbeltspor Sandefjord-Larvik: 10,1 mrd. 2021-kr Totalt Vestfoldbanen: 32,6 mrd. 2021-kr Ringeriksbanen: Totalt Ringeriksbanen: 27,3 mrd. 2021-kr

Dovrebanen: Dobbeltspor Sørli-Åkersvika 6,6 mrd. 2021-kr Dobbeltspor Åkersvika-Brumunddal 13,1 mrd. 2021-kr Dobbeltspor Brumunddal-Moelv 10,6 mrd. 2021-kr Dobbeltspor Moelv-Lillehammer 16,5 mrd. 2021-kr Totalt Dovrebanen: 46,8 mrd. 2021-kr Østfoldbanen: Dobbeltspor Haug-Seut 13,2 mrd. 2021-kr Dobbeltspor Seut-Klavestad 30,6 mrd. 2021-kr

I estimatene som Bane NOR leverte i august 2020 beskrives ikke kostnader for ferdig utbygging hele veien til Halden. I et oppdatert grunnlag av tallene fra KVVU-en, fra november 2011, beregnes totalkostnaden av utbygging av de to dobbeltsporene listet opp over, samt fullføring til Halden. Disse tallene er forbundet med stor usikkerhet og har bidratt til at det nå gjøres nye helhetsvurderinger av videre utbygging på Østfoldbanen. Dobbeltspor Klavestad-Halden 19,2 mrd. 2021-kr Totalt Østfoldbanen: 63,0 mrd. 2021-kr Totalkostnad, full IC 169,7 mrd. 2021-kr Kostnadstallene ovenfor gjelder full utbygging av InterCity i henhold til konseptene i KVVU-en. Det gjøres oppmerksom på at dette er beregninger med ulik modenhet, og at det er identifisert potensial for optimalisering på alle IC-strekningene. Det redegjøres ikke for mulige kostnadsbesparelser i denne oversikten, da dette er foreløpige vurderinger som ikke fullt ut har vurdert forholdet mellom nytte og effekt for de reisende. I tillegg kommer kostnadene for ferdigstilling av prosjektene som er under bygging eller har fått oppstartsbevilgning, det vil si på Østfoldbanen: Follobanen og dobbeltspor og togparkering Sandbukta-Moss-Såstad, på Vestfoldbanen: dobbeltspor Drammen-Kobbervikdalen, dobbeltspor Nykirke-Barkåker og på Dovrebanen: dobbeltspor Venjar-Eidsvoll-Langset og dobbeltspor Kleverud-Sørli.

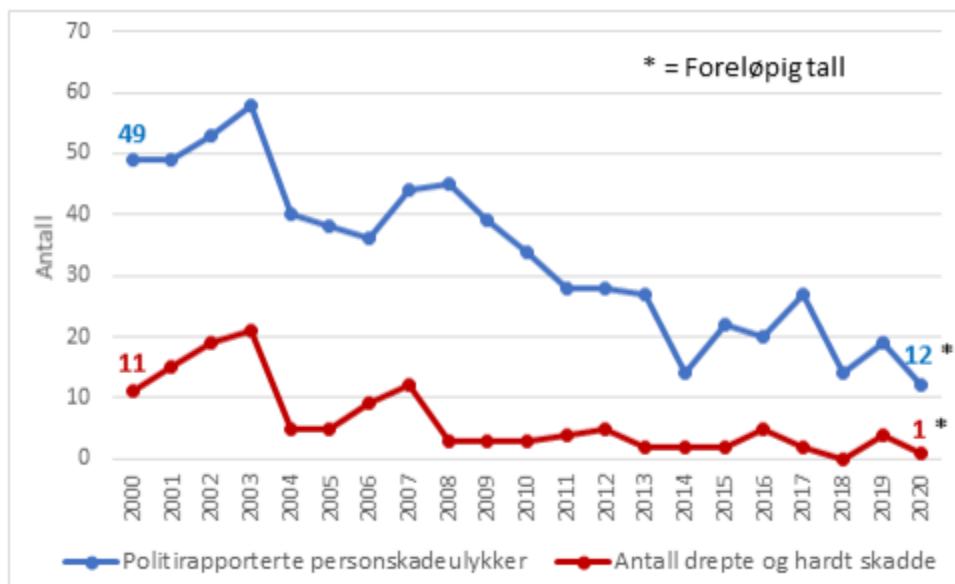
Spm 20

Erfaringsmessig har kostnadene for utbygging av jernbane økt år for år de siste tiårene, regnet som kroner per kilometer jernbane. Hva kostnadsøkningen skyldes, er det vanskelig å gi et entydig svar på. En årsak for enkelte prosjekter, har vært for dårlig estimerer i tidlig planfase, blant annet pga undervurdering av krevende grunnforhold. En annen årsak er økende krav og forventninger til kvalitet på ny infrastruktur, herunder endrede krav til sikkerhet (rømningstunneler), ytelse (hastighet, fleksibilitet) og tilpassing til omgivelsene. Ny teknologi, økt produktivitet i anleggssektoren, samt konkurranse på byggherresiden kan muligens bidra til å senke kostnadene. Hvordan dette gir seg utslag for kostnadene ved å utsette deler av InterCity-utbyggingen, er det vanskelig å si noe om nå. En risiko for merkostnad er det å måtte gjøre midlertidige tilpasninger i påvente av permanente løsninger. Eksempelvis forlengelse eller nye kryssingsspor for å øke kapasitet og bedre tilbudet, eller for å tilpasse utbygging andre steder på strekningen. Dette vil være merkostnader dersom tilpassingen blir overflødig når man senere bygger

permanente løsninger. Det foreligger ikke analyser av om/eller i hvilken grad dette gjelder intercity-utbyggingen

Spm 21

Det er ikke mulig ut fra Statens vegvesens registreringer å angi utviklingen i gjennomsnittsfarten på strekningen gjennom Østfold. Det nærmeste vi kommer er å se på utviklingen i gjennomsnittsfart i enkeltstående registreringspunkt. Vi har målinger for perioden 2004-2016 i et punkt som ligger ved Follotunnelen, noen km nord for den tidligere fylkesgrensa mellom Østfold og Akershus. Gjennomsnittsfarten her er ikke vesentlig endret i perioden. Endrede forutsetninger for fartsmålinger ved Follotunnelen medførte at målepunktet ble flyttet til Moss nord, noen km lenger sør. Her foreligger kun resultater for 2018 og 2019, og vi har derfor ikke tilstrekkelig grunnlag for å si noe om utviklingen i gjennomsnittsfart i dette punktet. Figuren nedenfor viser utvikling i antall politirapporterte personskadeulykker og i antall drepte og hardt skadde på E6 i Østfold i perioden 2000-2020. Politirapporterte personskadeulykker er en opptelling av ulykker, og omfatter også ulykker med kun lettere skadde. Antall drepte og hardt skadde viser de alvorligste skadetilfellene. Det kan være flere drepte og hardt skadde i samme ulykke. Vi gjør oppmerksom på at tall for 2020 fortsatt er foreløpige.



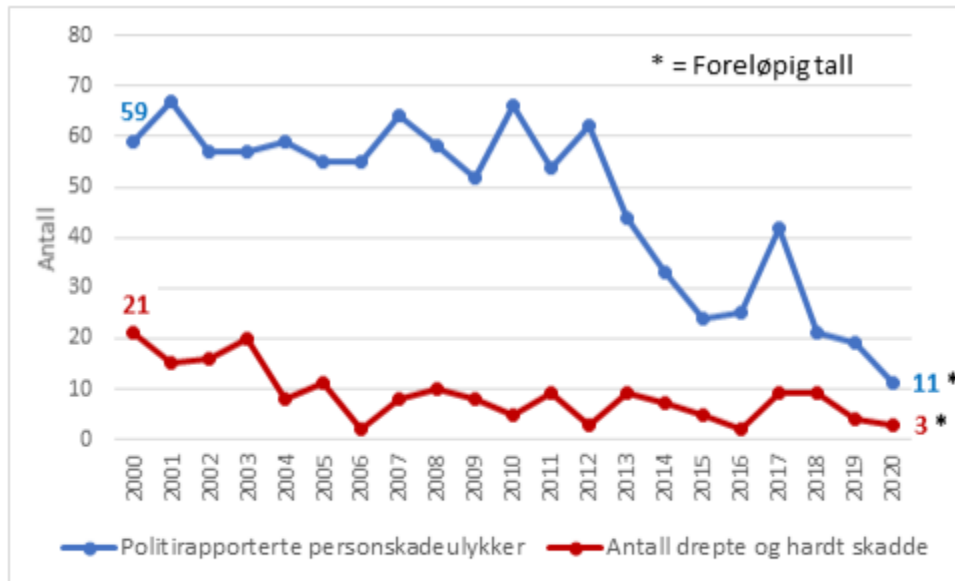
Figur: Utvikling i antall politirapporterte personskadeulykker og antall drepte og hardt skadde på E6 gjennom Østfold i perioden 2000-2020 (kilde: NVDB og Truls ulykkesregister)

E6 gjennom Østfold ble bygd ut etappevis til firefelts motorvei med midtdeler i perioden 2001-2008. Etter 2008 er hele strekningen møtefri vei.

Spm 22

Det er ikke mulig ut fra Statens vegvesens registreringer å angi gjennomsnittsfarten på strekningen gjennom Vestfold. Det nærmeste vi kommer er å se på utviklingen i gjennomsnittsfart i enkeltstående registreringspunkt. Det er to aktuelle punkt: ved Skoger nær grensa mellom tidligere Vestfold fylke og tidligere Buskerud fylke og ved Nygård lenger sør i Holmestrand kommune. I registreringspunktet ved Skoger økte gjennomsnittsfarten med ca. 2 km/t fra 2004 til 2014. Punktet fikk økt fartsgrense til 110 km/t i 2015, hvilket førte til at gjennomsnittsfarten gikk opp ytterligere med 2-3 km/t. I registreringspunktet ved Nygård gikk gjennomsnittsfarten opp med 3-4 km/t fra 2004 til 2012, men ble deretter kraftig redusert fram til 2017. Fartsgrensa ble så økt til 110 km/t, hvilket har ført til at gjennomsnittsfarten i 2018 og 2019 ligger ca. 4 km/t høyere enn i 2016 og 2017. Figuren nedenfor viser

utvikling i antall politirapporterte personskadeulykker og antall drepte og hardt skadde på E18 i Vestfold i perioden 2000-2020. Politirapporterte personskadeulykker er en opptelling av ulykker og omfatter også ulykker med kun lettere skadde. Antall drepte og hardt skadde viser de alvorligste skadetilfellene. Det kan være flere drepte og hardt skadde i samme ulykke. Vi gjør oppmerksom på at tall for 2020 fortsatt er foreløpige.



Figur: Utvikling i antall politirapporterte personskadeulykker og antall drepte og hardt skadde på E18 gjennom Vestfold i perioden 2000-2020 (Kilde: NVDB og Truls ulykkesregister)

E18 gjennom Vestfold ble bygd ut etappevis gjennom det meste av den angitte perioden. Siste etappe mellom Bommestad og Sky sto ferdig i 2018. Etter dette er hele E18 gjennom Vestfold møtefri vei.

Spm 23

Med vedlikeholdsetterslep for "kystinfrastruktur" forstås vedlikeholdsetterslep for henholdsvis: 1. Navigasjonsinnretninger 2. Fyrbygninger 3. Moloer og kaier (fiskerihavneanlegg) Navigasjonsinnretninger Navigasjonsinnretninger er fysiske sjømerker og fyrlykter mv. i kystfarvannet som brukes til visuell navigasjon. Kystverket har forvaltningsansvaret for nær 22 000 navigasjonsinnretninger, og skal opprettholde funksjon og tilstand for disse innretningene gjennom drift, vedlikehold og fornyingstiltak. Dette inkluderer også å tilpasse innretningene, både i funksjon og antall, til utviklingen i trafikkmengde og risikobilde. Vurdering av vedlikeholdsetterslepet for navigasjonsinnretninger baserer seg på årlig oppdaterte tilstandsvurderinger og kostnadsmatriser. Ved utgangen av 2020 var etterslepet beregnet til 790 mill. kroner, basert på tilstandsvurderinger gjennomført i 2020, og tilhørende kostnadsbilde i 2020. Med utgangspunkt i de økonomiske rammene for NTP 2022-2033, vurderes det at det meste av etterslepet for innretningene med lys vil kunne lukkes frem mot 2025. Målet er at innen 2025 skal alle lykter ha fått nye batterier, LED-lyskilde, og utvendig malingsvedlikehold. I arbeidet frem mot 2025 inngår også omlegging av lyssektorene på fyrlyktene til IALA (International Association of Lighthouse Authorities)-standard. Som del av vedlikeholdet av innretninger med lys er det startet en modernisering av fyrlykter som innebærer bruk av nye materialer og ny teknologi som krever mindre fremtidig vedlikehold. Kystverket planlegger å fornye 350-400 lykter frem mot 2025, og dette arbeidet vil fortsette videre igjennom planperioden. Vedlikehold av innretninger med lys har vært prioritert, men vedlikeholdsetterslepet på innretninger uten lys er i svak nedgang. I perioden etter 2025 og frem mot

slutten av planperioden vil vedlikehold av innretninger uten lys etter planen intensiveres, og det vurderes at etterslepet på sjømerker uten lys er tilnærmet lukket ved slutten av planperioden. Som følge av naturlig nedbrytning av sjømerker, som står plassert i et svært utsatt og krevende miljø, vil det også etter 2033 måtte brukes ressurser på merker uten lys for å holde situasjonen stabil. Samlet er vurderingen at en med rammene i NTP 2022-2033 vil oppnå normal vedlikeholdstilstand for navigasjonsinnretningene innen utgangen av planperioden. Fyrbygninger Vurderingene av vedlikeholdsetterslepet for fyrbygninger baserer seg på overordnet kartlegging av teknisk tilstand hvert annet år. For fyrbygninger er etterslepet nå vurdert å være 539 mill. kroner, basert på teknisk tilstand i 2020. Kystverket prioriterer i dag vedlikehold av fyrbygninger som er fredet, men er i prosess med å utvikle en strategisk plan for vedlikehold der en vurderer flere momenter, bl.a. om bygningen er fredet, betydning for navigasjonssikkerhet, bygningstilstand med videre. Det planlegges for mer arbeid på fyrbygninger i årene etter 2025, og vurderingen er at en med rammene i NTP 2022-2033 vil oppnå et normalt vedlikeholdsbehov for fyrbygninger ved utgangen av planperioden. Det tillegges at også fyrbygningene er svært utsatt for nedbrytning, og at det derfor vil være behov for ressurser til vedlikehold også i årene etter 2033. Moloer og kaier (fiskerihavneanlegg) Som del av regionreformen skal statens fiskerihavneanlegg overføres til fylkeskommunene. Overføringen skal skje gjennom avtale. Det er inngått avtale med Vestland, Rogaland, Agder, Vestfold og Telemark og Viken fylkeskommuner, mens det fortsatt pågår samtaler med Troms og Finnmark, Nordland, Trøndelag og Møre og Romsdal fylkeskommuner om å få på plass en avtale. Det ble i 2014 utarbeidet et anslag for vedlikeholdsetterslep på statens fiskerihavneanlegg (kaianlegg og moloanlegg). Omregnet til 2021-kroner utgjør det samlede vedlikeholdsetterslepet 750 mill. kroner. Etter inngått avtale vil eieransvaret for fiskerihavneanleggene overføres til fylkeskommune. Samtidig har staten etter havne- og farvannsloven § 6 annet ledd ansvar for farvannsutbedringer med betydning for sikkerhet og fremkommelighet for den alminnelige ferdselen. Mulige tiltak kan være utdypning og utviding av innseiling, utdypning i havn og bygging og vedlikehold av moloanlegg som skjermer farvannet. Loven gir rammene for statens ansvar, mens prioritering av konkrete prosjekt avklares gjennom Nasjonal transportplan og de årlige budsjettprosessene. Det pågår nå et arbeid med å kartlegge hvilke moloanlegg som faller inn under hovedformålet sikkerhet og fremkommelighet for den alminnelige ferdsel, og med det omfattes av statens ansvar for farvannsutbedringer. Øvrige moloanlegg vil, etter inngått avtale om overføring, være fylkeskommunenes ansvar. Kartleggingsarbeidet skal etter planen ferdigstilles medio mai d.å. for de fylkeskommunene som så langt ikke har inngått avtale med staten, og innen slutten av året for de øvrige fylkeskommunene. På det nåværende tidspunkt er det derfor ikke grunnlag for å anslå vedlikeholdsetterslepet på statens moloanlegg ved utgangen av planperioden.

Spm 24

I Nasjonal transportplan er det lagt opp til en økende innsats for fornyelse av infrastrukturen gjennom planperioden. Det forventes at etterslepet skal reduseres noe i løpet av første seksårsperiode og at det i andre seksårsperiode skal oppnås en vesentlig reduksjon av etterslepet. Dersom man legger til grunn et fornyelsesnivå på 4,5 mrd. 2021-kr årlig, kan det antas at punktlighet, oppetid og regularitet opprettholdes, samtidig som etterslepet reduseres. Ved et høyere fornyelsesnivå enn dette, vil etterslepet reduseres raskere. I Nasjonal transportplan er det antatt at vedlikeholdsetterslepet skal reduseres med om lag 8 mrd. i perioden. Det vil si at etterslepet vil være om lag 15 mrd. kr. ved utgangen av perioden. Det må understrekes at dette er en teoretisk og høyst usikker beregning. Bane NOR arbeider med mer nøyaktig og treffsikker styringsinformasjon om fornyelsesbehov og utvikling i etterslepet. Beregningsmodellen, kalt InfraStatus, er i stadig utvikling. Modellen vil endre definisjonen av vedlikeholdsetterslep, og dermed også beregningene for etterslepet. Derfor leverte ikke Bane NOR nye beregninger av vedlikeholdsetterslep i forbindelse med utarbeidelse av grunnlagsmateriale til Nasjonal transportplan 2022-2033.

Spm 25

Det teoretisk beregnede vedlikeholdsetterslepet på riksveinettet er ved inngangen av planperioden på om lag 30 milliarder kroner. Det må presiseres at dette er et overslag som er forbundet med usikkerhet. Det er lagt opp til at vedlikeholdsetterslepet på riksveinettet blir redusert med om lag en tredjedel i første seksårsperiode. En viktig grunn til dette er at regjeringen prioriterer å investere 11,4 milliarder kroner til fornyingstiltak på riksveiene i første seksårsperiode, i tillegg til økt satsing på drift og vedlikehold. Innenfor NTP-rammene er det videre lagt til rette for at vedlikeholdsetterslepet vil gå ytterligere ned i siste seksårsperiode, men det er ikke satt et konkret tall for beregnet vedlikeholdsetterslep ved utgangen av planperioden. Dette vil bl.a. henge sammen med fordelingen av investeringsmidlene til fornyingstiltak i siste seksårsperiode.

Spm 26

Fylkeskommunene har ansvaret for å finansiere og forvalte fylkesveiene. Fylkesveier finansieres i hovedsak over fylkeskommunenes frie midler (skatt og rammetilskudd) og bompenger. Fylkeskommunenes samlede utgifter til fylkesvei var i 2019 på om lag 21,2 mrd. kroner. Fylkeskommunene får i Nasjonal transportplan 2022-2033 styrket sitt tilskudd med om lag 16 milliarder kroner over hele planperioden. Den økte satsingen er todelt: • Oppfølging av kompensasjon for tunnelsikkerhetsforskriften: 2,7 milliarder kroner • Ny tilskuddsordning: 13,2 milliarder kroner. I sistnevnte tilskuddsordning skal tiltak som reduserer etterslepet prioriteres. Regjeringen legger dermed til grunn at tilskuddsordningen vil bidra med å redusere vedlikeholdsetterslepet på fylkesveinettet med 13,2 mrd. kr over planperioden. Den totale effekten er ikke beregnet, ettersom det vil avhenge av fylkeskommunenes prioritering av sine frie midler. Den forrige kartleggingen av tilstanden på fylkesveinettet er basert på data innhentet i 2010-2012. En teoretisk fremskriving av denne gir et anslag for etterslepet på fylkesveinettet på om lag 70 mrd. kroner, inkludert mva. med et stort usikkerhetsspenn på 57-96 mrd. kr. For å få et oppdatert kunnskapsgrunnlag har regjeringen varslet en ny kartlegging av tilstanden på veiene i fylkene. Den nye kartleggingen vil gi et bedre grunnlag for å vurdere utviklingen i vedlikeholdsetterslep for fylkesveinettet.

Spm 27

Vedlikeholdsetterslepet på det kommunale veinettet er ikke kartlagt av Statens vegvesen i samband med Nasjonal transportplan 2022-2033. Vi er kjent med at Rådgivende Ingeniørers Forening (RIF) har utarbeidet en rapport med anslag for tilstanden på det kommunale veinettet. Grunnlaget og metoden for resultatet i rapporten har ikke blitt kvalitetssikret i arbeidet med Nasjonal transportplan 2022-2033. Vi minner om at hver enkelt kommune er selvstendige eiere av sine egne lokale veinett, og de kommunale veiene blir finansiert av kommunens frie inntekter (skatteinntekter og rammetilskudd)

Spm 28

Nedenfor vises utviklingen i andel som overholder fartsgrensen i perioden 2016-2019. Fartsgrense 110 km/t ble innført på enkelte strekninger fra 2014. Målepunkter med fartsgrense 110 km/t er tatt med fra 2017. For å få full sammenliknbarhet gjennom hele perioden vises også resultat for situasjonen uten fartsgrense 110 km/t • 2016: 57,2 prosent (fartsgrense 110 km/t ikke medregnet) • 2017: 59,9 prosent medregnet fartsgrense 110 km/t og 59,3 prosent uten fartsgrense 110 km/t • 2018: 61,5 prosent medregnet fartsgrense 110 km/t og 61,0 prosent uten fartsgrense 110 km/t • 2019: 62,1 prosent medregnet fartsgrense 110 km/t og 61,8 prosent uten fartsgrense 110 km/t

Spm 29

I all hovedsak var målepunktene de samme i 2019 som i 2006. Imidlertid har enkelte av punktene måttet tas ut av beregningsgrunnlaget grunnet forhold som har påvirket fartsvalget. Dette kan f.eks. være endret fartsgrense, utbedring av veien eller endret veifunksjon. I slike tilfeller er det forsøkt funnet fram til nye punkter med de samme egenskaper som de som byttes ut. Fra og med 2017 er det også tatt med målepunkter på strekninger med fartsgrense 110 km/t

Spm 30

I kapittel 11 beskrives utfordringene i de åtte transportkorridorene, regjeringens ambisjoner for utvikling i korridorene, samt de største tiltakene. Det er presisert at virksomhetene skal arbeide videre med å forbedre og utvikle prosjektene. Resultatet av denne optimaliseringen vil få betydning for konkret utforming og når prosjektet gjennomføres. Det er noe ulikt detaljeringsnivå i beskrivelsen av prosjektene i meldingen, noe som blant annet henger sammen med størrelsen på prosjektet og hvor modent det er. Nye tiltak i siste seksårsperiode er ikke konkretisert i meldingen. For å unngå at vi tar beslutninger i dag som i framtiden viser seg å være feil, vil vi ikke låse prosjektene for tidlig. Meldingen er derfor tydelig på at et prosjekt kan justeres hvis det nødvendig for å løse de utfordringene prosjektet var tenkt å løse eller at det gir høyere måloppnåelse for samme ressursinnsats. Statens vegvesen har vist at det finnes potensial for å kutte kostnader ved å velge lavere standard for en del prosjekter, uten at det går på bekostning av det prosjektet skal løse, jf. Oppdrag 1

(<https://www.regjeringen.no/contentassets/4812cdb12c4842a2818e43dafdf2a29e/sv2019-10-24-opppdrag-1-til-sd-korrigert.pdf>) Løftene i NTP handler om hvilke utfordringer regjeringen vil løse og om hvilke mål vi vil nå, ikke om antall km vei i de ulike standardkategoriene. Det må løpende vurderes om smal firefeltsvei, 2/3-feltsvei, eller en annen standard er den beste løsningen. Som beskrevet over legger planen opp til at virksomhetene skal jobbe videre med å forbedre prosjektene og porteføljen ved å øke nytten og redusere kostnadene, det betyr at det uansett kan bli endringer i forhold til det Statens vegvesen har lagt til grunn per mars 2021. SVV rapporterer i dag antall km 2/3-feltsvei som bygges ut det enkelte år. Dette er informasjon som fortsatt vil finnes og være mulig å rapportere på i budsjettproposisjoner mm, men regjeringen ønsker ikke å sette konkrete måltall for standard på infrastrukturen i NTP.

Spm 31

Det er ikke noen bestemt prosentandel av kostnadene som beregnes til arkeologiske utgravinger, dette vil avhenge av hva slags landskap det planlegges og bygges i. Kartlegging av arkeologiske plasser starter i forbindelse med kommunedelplan/konsekvensutredning, og der søkes det å unngå områder med mange og/eller viktige forminner. I forbindelse med senere reguleringsplanarbeider er etatene pålagt etter undersøkelsesplikten i § 9 i kulturminneloven å foreta arkeologiske registreringer. Når registreringene er gjennomført vil arkeologiske utgravninger kunne bli gjennomført for å dokumentere og fjerne eventuelle funn. Dette kan kun skje etter søknad om, og innvilgelse av, dispensasjon fra kulturminneloven fra kulturminne-myndighetene. Det er Riksantikvaren som beslutter hvilket omfang av utgravinger som skal gjøres. Etter dette utarbeider Kulturhistorisk museum, UiO, et budsjett for arbeidene. Usikkerheten til kostnader der dette arbeidet ikke er gjort er derfor svært høy. Basert på forventet sluttkostnad for arkeologiske utgravinger for jernbaneprosjekter under bygging og estimert kostnad for prosjekter i planfase, ligger andelen for arkeologiske utgravinger mellom 0,5 promille og 7 promille av kostnadsramme for respektive styringsmål for de prosjektene der arkeologiske utgravinger må gjøres. Statens vegvesen opplyser at de ikke har oversikt over hvor stor andel av kostnadene på alle prosjekter som skal bygges, som vil kunne gå til arkeologiske utgravninger. Statens vegvesen opplyser videre at kostnadene utgjør en svært liten andel av prosjektkostnadene. I kommunedelplanfasen søker Statens vegvesen å unngå traseer med stort potensial for inngrep i områder med kulturminner. Det vil i praksis ikke påløpe kostnader til arkeologiske utgravinger i forbindelse med gjennomføringen av prosjektene på

kystområdet. For ny lufthavn i Mo i Rana er de arkeologiske undersøkelsene allerede gjennomført og finansiert av andre, og de er således ikke en del av prosjektkostnaden i Nasjonal transportplan 2022–2033. For flytting av Bodø lufthavn er det satt av 1,2 mill. kroner, tilsvarende rundt 0,2 promille av prosjektkostnaden

Spm 32

Bane NORs P50 estimat så langt i planleggingen, som er på et tidlig planstadium og derfor usikkert, angir en foreløpig sluttkostnad for dobbeltspor fra Oslo S via Nationaltheatret til Lysaker på om lag 45 mrd. kroner. Det er potensial for optimalisering av prosjektet, men dette fordrer tilstrekkelig tid til arbeidet med kommunedelplan og videre regulering. I Bane NORs redegjørelse for optimalisering av store jernbaneprosjekter fra 15. november 2020, fremgår det et potensial for lavere totalcostnader i spennet 38-41 milliarder kroner. Rimeligere vendeanlegg er viktigste enkelttiltak. Det er ikke gjort tilstrekkelige analyser av optimaliseringstiltakenes effekt for markedet og for banens funksjonalitet.

Spm 33

E6 Oslo Øst har et kostnadsanslag på 19,7 mrd. 2021-kr. En av flere forutsetninger for å kunne igangsette prosjektet er lokalpolitisk tilslutning til bompengefinansiering. Dersom reguleringsplanarbeidet fortsetter, planen vedtas av staten eller kommunen uten forsinkelser og det lokalt er tilslutning til bompenger, kan prosjektet i teorien ha behov for i størrelsesorden 1 til 1,5 mrd. kroner i første seksårsperiode.

Spm 34

I Nasjonal transportplan 2022–2033 er det totalt prioritert om lag 80,1 mrd. 2021-kr til byområder som er aktuelle for byvekstavtaler og statlige tilskudd. For byvekstavtaler er det prioritert følgende: • 24,1 mrd. kr til kollektiv-/gang- og sykkeltiltak langs riks-, fylkeskommunale og kommunale veier • 26,3 mrd. kr. i særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter (50/50- ordningen) • 28,5 mrd. kr. i statlig tilskudd til byområder: o Belønningsmidler, dette er statlige tilskuddsmidler som kan brukes både til sykkel, gang og kollektivtiltak langs riks-, fylkes- og kommunalt vegnett. Midlene kan også brukes til drift av kollektivtrafikk o Tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk o Tilskudd til reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud i de fire største byområdene o Tilskudd til fjerning av rushtidsavgift på Nord-Jæren • 500 mill. kroner i tilskudd til ny Majorstuen stasjon i Oslo (inngår ikke i 50/50-ordningen) Det prioriteres også midler til stasjons- og knutepunktutvikling i byområdene innenfor jernbanerammen.

Tilskudd til mindre byområder: 600 millioner kroner er prioritert til ny tilskuddsordning for ytterligere fem byområder som ikke er aktuelle for byvekstavtale. Riksveiprosjekter: Riksveiprosjekter som inngår i bompengefinansierte bypakker finansieres som en del av riksveirammen, se omtale i kapittel 11 i stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2022-2033. Det er ikke spesifisert i stortingsmeldingen hvor mye statlige midler som skal gå til programområdetiltak i bompengefinansierte bypakker.

Spm 35

I Nasjonal transportplan 2022–2033 er de store statlige riksveiprosjektene som inngår i byvekstavtalene omtalt i kapittel 11.11. Det legges til grunn at spørsmålsstiller med "kostnader" mener økte statlige bidrag for å fullføre prosjektene uten bompenger. Det understrekes at det for både prosjektkostnader og anslag for bompenger hefter usikkerhet. Økningen i det statlige bidraget er beregnet med utgangspunkt i kostnadsanslag i NTP 2022 – 2033 eller inngåtte byvekstavtaler. Oslo-området Staten har inngått en byvekstavtale for perioden 2019–2029 med Viken fylkeskommune og kommunene Oslo, Bærum, Lillestrøm og Nordre Follo. Riksveiprosjektet E18 Lysaker – Ramstadsletta er forutsatt delvis bompengefinansiert gjennom en egen bompengoordning utenfor Oslopakke 3 (jf. Prop. 38 S/Innst. 393 S

(2019-2020)). Prosjektet får imidlertid et bompengebidrag fra Oslopakke 3 på 30 mill. 2019-kr, men er altså avhengig av bompenger utenom bypakken (om lag 10,7 mrd. kroner).

Bergens-området Staten har inngått en byvekstavtale for perioden 2019–2029 med Vestland fylkeskommune og kommunene Bergen, Askøy, Øygarden, Alver og Bjørnafjorden. Porteføljen for byvekstavtalen omfatter riksveiprojektet Ringveg øst. Prosjektet er ikke prioritert i NTP 2022-2033. I NTP er det prioritert midler til E39 Fløyfjellstunnelen. Endelig statlig bidrag og bompengebidrag vil bli gjenstand for forhandlinger med lokale myndigheter, jf. kapittel 11.11.3. Trondheims-området Staten har inngått en byvekstavtale for perioden 2019–2029 med Trøndelag fylkeskommune og kommunene Trondheim, Melhus, Malvik og Stjørdal. Porteføljen for byvekstavtalen omfatter ett stort riksveiprojekt, rv 706 Nydalsbrua. For dette prosjektet er det beregnet et bompengebidrag på omlag 465 mill. 2021-kr. Nord-Jæren Staten har inngått en byvekstavtale for perioden 2019–2029 med Rogaland fylkeskommune og kommunene Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg. Porteføljen for byvekstavtalen omfatter flere store riksveiprojekter: E39 Ålgård–Hove, E39 Smiene–Harestad og rv 509 Transportkorridor vest (Sør-Tjora–Kontinentalveien og Kontinentalveien–Sundekrossen). Når det gjelder prosjektet E39 Smiene–Harestad ligger dette inne i porteføljen for byvekstavtalen for Nord – Jæren, men vil først være aktuelt for mulig oppstart i andre seksårsperiode. Samlet for disse prosjektene er det beregnet et bompengebidrag på 5,4 mrd. 2021-kroner.

Spm 36

Ringvei øst består av tre delstrekninger og har i dag et samlet kostnadsanslag på 23,3 mrd. 2021-kr. Det pågår arbeid med felles kommunedelplan for strekningene på E16 fra Arna til Vågsbotn og videre på E39 fra Vågsbotn til Klauvaneset. For strekningen E39 Fjøsanger - Arna er det ikke igangsatt arbeid med kommunedelplan. Ved rasjonell planfremdrift uten innsigelser og tilslutning til delvis bompengefinansiering, kan delstrekningen Vågsbotn – Klauvaneset i teorien ha behov for i størrelsesorden 1,5 mrd. kr i første seksårsperiode. For delstrekningen Fjøsanger- Arna er det ikke realistisk å starte opp i første periode.

Korrigert svar på spm 36:

Jeg ønsker også å sende et noe korrigert svar på spørsmål 36, som lød "Hva vil kostnaden være for å igangsette Ringvei Øst i Bergen i første seksårsperiode, fordelt ned på delprosjektene?": Ringvei øst består av tre delstrekninger og har et samlet kostnadsanslag på 23,3 mrd. 2021- kr. Det pågår arbeid med felles kommunedelplan for strekningene på E16 fra Arna til Vågsbotn og videre på E39 fra Vågsbotn til Klauvaneset. For strekningen E39 Fjøsanger - Arna er det ikke igangsatt arbeid med kommunedelplan. Ved rasjonell planfremdrift uten innsigelser, og tilslutning til delvis bompengefinansiering, kan delstrekningen Vågsbotn - Klauvaneset omsette i størrelsesorden inntil 3,6 mrd. kr i statlige midler første seksårsperiode. Beløpet er korrigert etter at Statens vegvesen har gjort en ny gjennomgang der de har vurdert muligheten for en ambisiøs framdrift. For delstrekningen Fjøsanger - Arna er det ikke realistisk å starte opp i første periode.

Spm 37

I Nasjonal transportplan 2022–2033 er det totalt prioritert om lag 80,1 mrd. 2021-kr til byområdene. For byvekstavtaler er følgende lagt til grunn: • 24,1 mrd. kr til infrastrukturtiltak for kollektiv-, sykkel- og gange langs riks-, fylkeskommunale og kommunale veier. Disse midlene kan ikke brukes til drift. • 26,3 mrd. kr. i særskilt tilskudd til infrastruktur for store kollektivprosjekter (50/50 ordningen). Disse midlene kan ikke brukes til drift. • 28,5 mrd. kr. i statlig tilskudd til byområder: o Belønningsmidler, dette er statlige tilskuddsmidler som kan brukes både til sykkel, gang- og kollektivtiltak langs riks-, fylkes- og kommunalt vegnett. Midlene kan også brukes til drift av kollektivtrafikk. o Tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk. Dette er til drift, og er fordelt med om lag 50 mill. kr pr år til de fire største byområdene, og om lag 20 mill. kr til de fem mindre. o Tilskudd til reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud i de

fire største byområdene. For noen byvekstavgifter har midler til bedre kollektiv delvis også blitt satt av til enkelte driftstiltak. o Tilskudd til fjerning av rushtidsavgift på Nord-Jæren. • 500 mill. kroner i tilskudd til bygging av ny Majorstuen stasjon i Oslo (inngår ikke i 50/50- ordningen). Det er i tillegg prioritert 600 millioner kroner i tilskudd til fem mindre byområder som ikke er aktuelle for byvekstavgift. Disse midlene vil ikke kunne brukes til drift av kollektivtransport. Det understrekes at det endelige svaret på spørsmålet vil avhenge av hva som blir fordelingen i den enkelte byvekstavgift (inklusive framtidig reforhandlede avtaler).

Spm 38

En viktig prioritering i NTP 2022-2033 er å følge opp de inngåtte byvekstavtalene for Osloområdet, Bergens-området, Trondheims-området og Nord-Jæren som løper fram til 2029. Det statlige bidraget i disse avtalene er om lag 54 mrd. kroner i planperioden. I planperioden prioriteres i tillegg midler til Bybanen til Åsane i Bergen og ny Majorstuen stasjon i Oslo. På sikt vil det være aktuelt å reforhandle byvekstavtalene i de fire største byområdene. Det statlige bidraget etter 2029 for hvert enkelt byområde, vil være et resultat av framtidige reforhandlinger om avtalene. Det er i forslag til NTP 2022-2033 tatt høyde for midler til reforhandlinger av inngåtte byvekstavtaler (inkl. byvekstavgiften for Osloområdet). Byvekstavtalene som i dag er inngått med de fire største byområdene, er inngått relativt nylig. Det er derfor etter departementets vurdering av betydning at avtalene får 'satt seg' godt før man på nytt starter en reforhandling. Det er ikke tatt stilling til på hvilket tidspunkt det er naturlig å starte opp reforhandlinger av de inngåtte byvekstavtalene.

Spm 39

Som det påpekes i kapittel 2 i NTP 2022-2033 vil den samfunnsøkonomiske lønnsomheten av prosjektene i NTP først komme når de realiseres og transportløsningene tas i bruk. Det er fortsatt for tidlig å si hvordan pandemien vil påvirke de enkelte prosjektenes lønnsomhet. I Nasjonal transportplan 2022-2033 introduseres det flere nye grep som gjør det mulig å håndtere den økte usikkerhet koronapandemien fører med seg. I kapittel 4 beskrives det hvordan regjeringen har endret premissene for gjennomføringen av Nasjonal transportplan gjennom innføring av porteføljestyling. Transportvirksomhetene gis føringer om å jobbe med kontinuerlig optimalisering, konkurranse, læring og mer helhetlig utbygging, samt at de underveis i planperioden kan foreslå rekkefølge og omfang på prosjekter og tiltak som gjennomføres innenfor rammen av NTP. Dette gir transportvirksomhetene handlingsrom til å håndtere usikkerhetene som beskrives i kapittel 2 i NTP, herunder koronapandemien. I NTP 2022-2033 legges det opp til en stor satsing på byområdene. Nullvekstmålet for persontransport med bil ligger til grunn for byvekstavtalene. Det er for tidlig å si noe om hvordan pandemien vil påvirke arbeidslivsendringer i byområdene, og dermed reisemønsteret. Dette vil kunne påvirke omfanget og valg av tidspunkt for reiser. Det vil også være mulig med en situasjon der det blir behov for økt satsing på kollektivtransport fordi folk ikke ønsker å stå tett sammen når de tar kollektive transportmidler.

Spm 40

Målene for transportpolitikken i denne transportplanen er viktig for innrettingen av godstransporttiltakene. Regjeringen vil satse på samfunnsøkonomisk lønnsomme tiltak som gir økt effektivitet, pålitelighet, redusert transporttid, bedre sikkerhet, klima og miljø og som dermed vil bidra til å styrke næringslivets konkurranseevne. Regjeringen legger opp til en godspolitikk som videreutvikler den enkelte transportforms fortrinn, samtidig som samspillet mellom dem skal styrkes. Som følge av spesialiseringen på vei-, sjø-, bane- og lufttransport er konkurranseflatene og godsoverføringspotensialet begrenset, spesielt på kortere strekninger. Fordelingen mellom transportformene har vist seg å være tilnærmet uendret siden 1970, så godsoverføring er en krevende ambisjon.

Transportaktivitet innebærer ulemper for samfunnet i form av utslipp, kø, støy, ulykker, arealbeslag og slitasje på infrastrukturen. Tiltak for å øke framkommeligheten, bedre sikkerheten og redusere utslipp er derfor en svært viktig del av Nasjonal transportplan, og godsoverføring er et av flere tiltak som kan bidra til å redusere skadekostnadene forbundet med transport. Regjeringen mener derfor at det er viktig å få realisert samfunnsøkonomisk lønnsom godsoverføring, og har opprettholdt ambisjonen om å overføre 30 prosent av gods over 300 km fra vei til sjø og bane innen 2030.

Som det også står i Nasjonal transportplan 2018-2029, vil godsoverføring i et så stort omfang som ambisjonen sikter mot, kreve mer omfattende økonomiske virkemidler og investeringer ut over det som foreslås i meldingen. Regjeringen vil fortløpende gjennom planperioden vurdere kostnader ved ulike virkemidler opp mot de gevinster som oppnås gjennom reduksjon av skadekostnader fra transport, samt at de bidrar til varig markedsendring og godsoverføring. Det vises til kap. 8.3.2 *Godstransport på sjø – nærskipfartsstrategi og nasjonal havneplan* i Nasjonal transportplan 2022 – 2033 samt kapittel 8.3.4 *Tiltak for framtidens godstransport på bane* for en omtale av tiltakene for å styrke transport av gods på sjø og bane.

Virkemidlene som ligger inne i Nasjonal transportplan 2022 – 2033 legger til rette for godsoverføring fra vei til sjø og bane, samtidig som samfunnets ressurser utnyttes best mulig. I tillegg til virkemidler presentert i Nasjonal transportplan vil også virkemidler i regjeringens Klimaplan (Meld. St. 13 (2020–2021)) bidra til å forbedre konkurranseforholdene for klimavennlig godstransport.

Spm 41

Tabell 15.2

Tabellen i Meld. St. 26 (2012–2013) viser riksvei- og jernbaneprosjekt over 750 mill. kr som var planlagt startet opp i 2014–2017. Under følger status for disse prosjektene:

Korridor	Form	Prosjekt	Status
1	Jernbane	Oslo–Ski, nytt dobbeltspor (inkl. Ski hensetting)	Bygging pågår. Follobanen.
1	Jernbane	Sandbukta–Moss–Såstad	Bygging pågår
2	Vei	E18 Knapstad–Retvedt og Riksgrensen–Ørje	Åpnet for trafikk
2	Vei	E16 Herbergåsen–Nybakk	Overført Nye Veier AS, en del av planarbeidet <i>E16 Kongsvinger–E6</i>
2	Vei	E16 Olum–Jevnaker–Eggemoen	Bygging pågår
3	Vei	E18 Lysaker–Ramstadsletta	Bygging pågår
3	Vei	E18 Bommestad–Sky	Åpnet for trafikk
3	Vei	E18 Rugtvedt–Dørdal	Åpnet for trafikk
3	Vei	E18 Tvedestrand–Arendal	Åpnet for trafikk
3	Vei	Rv. 23 Oslofjordforbindelsen,	Prioritert i 1. periode av NTP 2022–
3	Vei	Rv. 23 Dagslett–Linnes	Prioritert med oppstart i 1. periode
3	Vei	E39 Ålgård–Sandved	Hove–Sandved åpnet for trafikk.
3	Vei	E39 Søgne–Lyngdal	Overført Nye Veier AS. Bygging av

4	Vei	E39 Rogfast	Under oppstart
4	Vei	E39 Sveгатjørn–Rådal	Bygging pågår
4	Vei	Rv. 555 Sotrasambandet	Forberedende arbeider pågår
4	Vei	E39 Betna–Vinjeøra–Stormyra	Bygging pågår
5	Vei	E134 Damåsen–Saggrenda	Åpnet for trafikk
5	Vei	E16 Sandvika–Wøyen	Åpnet for trafikk
5	Vei	E16 Bagn–Bjørge	Åpnet for trafikk

Korridor	Form	Prosjekt	Status
5	Vei	E16 Varpe bru–Otrøosen– <u>Smedalsosen</u>	Åpnet for trafikk
5	Jernbane	Bergen–Fløen–Ulriken–Arna	Bygging pågår av Arna-Bergen (Ulriken tunnel). Fløen–Bergen stasjon inngår i effektpakken <i>Fra halvtimes- til kvartersintervall Arna–Bergen</i> , som er prioritert i 1. periode av NTP 2022-2033
6	Vei	E6 Vindalsliene–Korporals bru	Åpnet for trafikk
6	Vei	E6 Jaktøya–Klett–Sentervegen	Åpnet for trafikk
6	Vei	Rv. 3/25 Ommangsvollen– <u>Grundset/Basthjørnet</u>	Åpnet for trafikk
6	Jernbane	Alnabru godsterminal	Ikke prioritert. Fase I - kapasitetsøkende tiltak pågår/er under ferdigstillelse. Større ombygging
7	Vei	E6 Helgeland og Brattås–Lien	E6 Helgeland sør: Flere parseller; delvis åpnet, bygging pågår. Brattås–Lien åpnet for trafikk E6
7	Vei	Rv. 80 Hunstadmoen– Thallekrysset	Åpnet for trafikk
7	Jernbane	Modernisering av Trønderbanen og Meråkerbanen	Elektrifisering pågår. Tiltak under planlegging/bygging.
8	Vei	E6 Sørkjosfjellet	Åpnet for trafikk
8	Vei	E6 Indre Nordnes–Skardalen	Åpnet for trafikk

Figur 15.3 og 15.4

Figurene i Meld. St. 26 (2012–2013) viser riksveiprosjekt hhv. Sør- og Nord-Norge 2014–2023. Under følger status for disse prosjektene:

Korr.	Prosjekt	Status
1	Rv. 22 Lillestrøm–Fetsund	Åpnet for trafikk
1	Rv. 110 Simo–Ørebekk	Åpnet for trafikk
1	E6 Manglerudprosjektet	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
1	Rv. 22 Bru over Glomma	Prioritert med oppstart i 1. periode av NTP <u>2022–2033</u>
2	E18 Melleby–Momarken	Åpnet for trafikk
2	E18 Sydhavna	Åpnet for trafikk
2	E18 Knapstad–Akershus grense og Riksgrensen–Ørje	Åpnet for trafikk

Korr.	Prosjekt	Status
2	E18 Østfold grense–Vinterbro	E18 Retvet–Vinterbro prioritert med oppstart i 1. periode av NTP 2022–2033, øvrig del åpnet for trafikk
2	E16 Kongsvinger–Slomarka	Åpnet for trafikk
2	E16 Herbergåsen–Nybakk	Overført Nye Veier AS
2	E16 Olum–Jevnaker–Eggemoen	Bygging pågår
2	E16 Slomarka–Herbergåsen	Overført Nye Veier AS
3	E18 Gulli–Langåker	Åpnet for trafikk
3	E39 Eiganestunnelen, inkl <u>refusjon</u>	Åpnet for trafikk
3	E18 Bommestad–Sky, inkl <u>refusjon</u>	Åpnet for trafikk
3	E18 Varoddbrua	Bygging pågår
3	Rv23 Oslofjordforbindelsen,	Prioritert i 1. periode av NTP 2022–2033
<u>trinn 2</u>		
3	E18 Lysaker–Ramstadsletta	Bygging pågår
3	E18 Rugtvedt–Dørdal	Åpnet for trafikk
3	<u>E39 Søgne–Lyngdal</u>	Overført Nye Veier AS. E39 Sørvest
3	<i>E39 Livold–Fardal</i>	Overført Nye Veier AS.
3	<i>E39 Lindelia–Døle bru–Livold</i>	Overført Nye Veier AS.
3	<i>E39 Udland–Oftedal</i>	Overført Nye Veier AS.
3	<u>E39 Ålgård – Sandved</u>	Se under
3	<i>E39 Ålgård–Hove</i>	Prioritert med oppstart i 1. periode av NTP <u>2022–2033</u>
3	<i>E39 Hove–Sandved</i>	Åpnet for trafikk
3	Rv. 23 Dagslett–Linnes	Prioritert med oppstart i 1. periode av NTP <u>2022–2033. E134 Dagslett–E18</u>

3	Rv. 41/451 Adkomst Kristiansand lufthavn, Kjevik	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
3	E39 Gartnerløkka– Breimyrkrysset	E39 Gartnerløkka–Kolsdalen vedtatt av Stortinget, jf. Prop. 95 S (2020-2021)/Innst. <u>320 S (2020-2021)</u>
3	E18 Hovet-, Brattås- og Kjørholtunnelen	Det er bygget et løp nr. 2 på Kjørholtunnelen. Hovet- og Brattåstunnelen blir nå oppgradert.
3	E18 Tvedestrand–Arendal	Åpnet for trafikk
3	E39 Smiene–Harestad	Prosjektet ligger inne i porteføljen for byvekstavgiften for Nord-Jæren, men vil først være aktuelt for mulig oppstart i andre <u>seksårsperiode 2028-2033.</u>
3	Oslopakke 3 (Bussterminalen)	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
3	Rv. 23 Linnes–x E18	Prioritert med oppstart i 1. periode av NTP <u>2022–2033. E134 Dagslett–E18</u>
3	E39 Holmenfoss–Try	Skredsikringstiltak gjennomført i 2015
3	E18 Bjørvikaprojektet	Åpnet for trafikk

Korr.	Prosjekt	Status
4	E39 Vågsbotn–Hylkje <u>(Eikåstunnelen)</u>	Åpnet for trafikk
4	E39 Lavik ferjekai	Åpnet for trafikk
4	E39 Kvivsvegen	Åpnet for trafikk
4	E39 Drægebø–Grytås og <u>Birkeland–Sande nord</u>	Åpnet for trafikk
4	E39 Svegatjørn–Rådal	Bygging pågår
4	E39 Eikefet–Romarheim bru	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
4	E39 i Sogn og Fjordane (andre <u>strekninger</u>)	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
4	E39 Bjørset–Skei	Åpnet for trafikk
4	Rv. 555 Sotrasambandet	Forberedende arbeider pågår
4	E39 Rogfast	Forberedende arbeider pågår
4	E39 Nyborg–Klauvaneset	E39 Nyborg–Vågsbotn åpnet for trafikk. E39 Vågsbotn–Klauvaneset ikke prioritert i NTP <u>2022–2033</u>
4	E39 Kjøs bru–Grodås	E39 Byrkjelo–Grodås er ikke prioritert i NTP <u>2022–2033</u>
4	E39 Blindheimstunnelen	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
4	E39 Høggjølen–Harangen	Åpnet for trafikk
4	E39 Betna–Vinjeøra–Stormyra	Bygging pågår

4	E39 Ørskogfjellet–krabbefelt	Forberedende arbeider pågår
4	E39 Lønset–Hjelset	Forberedende arbeider pågår
4	Rv. 9 Setesdal	Gjennomført flere tiltak på utbedringsstrekning rv. 9 Setesdal. Prioritert 500 mill. kr i 1. periode
4	Rv. 13 Vikafjellet (start)	Rv. 13 Skare–Sogndal overført Nye Veier AS
4	E39 Hjartåberga	Åpnet for trafikk
4	Rv. 13 Deildo	Åpnet for trafikk
4	Rv. 13 Joerberget (Øvre Vassenden)	Åpnet for trafikk
4	Rv. 13 Vik–Vangsnes	Åpnet for trafikk
4	Rv. 13 Jøsendal–Odda–Tyssedal	Rv. 13 Skare–Sogndal overført Nye Veier AS
5	E134 Skjold–Solheim (Haugalandspakka)	Åpnet for trafikk
5	E134 Kryss Førresbotn (Haugalandspakka)	Åpnet for trafikk
5	Rv. 13 Ryfast	Åpnet for trafikk
5	E134 Gvammen–Århus	Åpnet for trafikk
5	E134 Damåsen–Saggrenda	Åpnet for trafikk
5	E134 Stordalstunnelen	Åpnet for trafikk
5	E134 Haugalandspakka, andre delstrekninger	Mange tiltak i pakken gjennomført
5	E134 Strømsåstunnelen	Ikke prioritert i NTP 2022–2033

Korr.	Prosjekt	Status
5	Rv. 36 Skyggestein–Skjelbredstrand	Åpnet for trafikk
5	E134 Haukelitunnelane	Eksisterende tunneler under oppgradering. Nye tunneler ikke prioritert i NTP 2022–2033.
5	Rv. 7 Sokna–Ørgenvika	Åpnet for trafikk
5	E16 Fønhus–Bagn–Bjørge	Åpnet for trafikk
5	<i>E16 Fønhus–Bagn (ekskl Bergsund)</i>	Åpnet for trafikk
5	<i>E13 Bagn–Bjørge</i>	Åpnet for trafikk
5	E16 Omlegging ved Voss	Åpnet for trafikk
5	Rv. 5 Loftesnesbrua	Åpnet for trafikk
5	E16 Sandvika–Wøyen	Åpnet for trafikk
5	E16 Sætre- og Bjørkhaugtunnelen	Eksisterende tunneler under oppgradering. Nye tunnelløp ikke prioritert i NTP 2022–2033.
5	E16 Bjørum–Skaret	Bygging pågår

5	E16 Fagernes–Hande	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
5	E16 Oppheim–Skulestadmo	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
5	Rv. 13 Tysdalsvatnet	Åpnet for trafikk
5	Rv. 7 Kyskredo, utvida overbygg	Vurderes i Statens vegvesens arbeid med å
5	E16 Bergsund	Åpnet for trafikk
5	E16 Kvamskleiva	Bygging pågår
5	E16 Nærøydalen	Prioritert i 1. periode av NTP 2022–2033
5	Rv. 5 Kjøsnesfjorden	Bygging pågår
5	E16 Smedalsosen–Maristova– Borlaug	Åpnet for trafikk
5	E16 Varpe bru–Otrøosen– Smedalsosen	Åpnet for trafikk
5	E16 Øye–Eidsbru	Åpnet for trafikk
6	E6 Minnesund–Skaberud	Åpnet for trafikk
6	E6 Øyer–Tretten	Åpnet for trafikk
6	E6 Sentervegen–Tonstad	Åpnet for trafikk
6	Rv. 706 Nidelv bru–Grillstad	Åpnet for trafikk
6	Rv. 150 Ulvensplitten–Sinsen	Åpnet for trafikk
6	E6 Oppdal sentrum	Åpnet for trafikk
6	<u>E6 Ringeby–Otta</u>	Se under
6	<u>E6 Frya–Sjøa</u>	Åpnet for trafikk
6	<u>E6 Ringeby–Frya</u>	Overført Nye Veier AS
6	<u>E6 Sjøa–Otta</u>	Overført Nye Veier AS
6	<u>E6 Ulsberg–Trondheim grense</u>	Se under
6	<u>E6 Vindalsliene–Korporals bru</u>	Åpnet for trafikk
6	<u>E6 Ulsberg–Berkåk–Løklia</u>	Del av E6 Trøndelag. Bygges av Nye Veier AS.

Korr.	Prosjekt	Status
6	<i>E6 Støren–Skjerdingsstad</i>	<i>Del av E6 Trøndelag. Bygges av Nye Veier AS.</i>
6	E6 Jaktøya–Klett–Sentervegen	Åpnet for trafikk
6	Rv4 Lunner grense–Jaren, inkl <u>Lygna sør</u>	Åpnet for trafikk
6	Rv. 191 Adkomst Alnabruterminalen, trinn 1	Prosjektet inngår i E6 Oslo øst (tidligere E6 Manglerudprosjektet). Ikke prioritert i NTP <u>2022–2033.</u>
6	Rv. 706 Sluppen–Stavne	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
6	E6 Kolomoen–Brumunddal	Åpnet for trafikk
6	Rv. 4 Hagantunnelen	Ikke prioritert i NTP 2022–2033

6	Rv. 4 Roa–Gran grense	Forberedende arbeider pågår.
6	Rv. 3 Åsta bru med tilstøtende veg	Åpnet for trafikk
6	Rv. 3 Korsan–Gullikstad	Inngår ikke i grunnlaget for rammen til utbedringsstrekningen rv. 3 Østerdalen i NTP
6	Rv. 3/25 Ommangsvollen– Grundset/Basthjørnet	Åpnet for trafikk
6	Rv. 3 i Østerdalen	Flere tiltak åpnet for trafikk. Utbedringsstrekninger rv. 3 Østerdalen
6	E136 Tresfjordbrua	Åpnet for trafikk
6	E136 Oppland grense–Rødstøl	Overført Nye Veier AS
6	E136 Flatmark–Monge– Marstein	Overført Nye Veier AS
6	E136 Breivika–Lerstad	Prioritert i 1. periode av NTP 2022–2033
6	Rv. 70 Meisingset–Tingvoll	Åpnet for trafikk
6	Rv. 15 Knutstugugrove	Nytt radaranlegg prioritert i 2020
6	Rv. 15 Strynefjellet	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
6	E136 Vågstrandstunnelen	Åpnet for trafikk
6	E136 Dølsteinfonna og Fantebrauta	Åpnet for trafikk
6	Rv. 70 Oppdølstranda	Åpnet for trafikk
7	E6 Harran–Nes bru	Åpnet for trafikk
7	E6 Helgeland nord	Åpnet for trafikk
7	E6 Helgeland sør	Flere parseller; delvis åpnet, bygging pågår.
7	E6 Brattås–Lien	Åpnet for trafikk
7	Rv. 80 Hunstadmoen– Thallekrysset	Åpnet for trafikk
7	E6 Kvithammar–Åsen	Bygging pågår
7	E6 Være-, Stavsjo- og Helltunnelen, inkl fire felt	Bygging pågår (E6 Ranheim–Værnes)
7	E6 Selli–Asp	Overført Nye Veier AS.
Korr.	Prosjekt	Status

7	E6 Grong–Nordland grense	Prioritert med oppstart i 1. periode av NTP 2022–2033
7	E6 Sørrelva–Borkamo	Overført Nye Veier AS
7	Rv. 77 Tjernerfjellet	Åpnet for trafikk
7	E6 Langnesberga	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
8	E10 Solbjørneset–Hamnøy	Åpnet for trafikk
8	E10 Trældal–Leirvik	Åpnet for trafikk
8	E10 Vest-Lofoten (andre delstrekninger)	E10 Fiskebøl–Nappstraumen (inkluderer prosjektet E10 Svolvær–Leknes (Effektpakke Avinor)) er ikke prioritert i NTP 2022–2033. Deltiltak vurderes i Statens vegvesens arbeid med å konkretisere rammene til mindre investeringer som følger av NTP 2022–2033.
8	E6 Indre Nordnes–Skardalen	Åpnet for trafikk
8	E69 Skarvberg tunnelen	Bygging pågår
8	Rv. 93 Kløfta	Prioritert i 1. periode av NTP 2022–2033
8	E6 Jansnes–Halselv	Åpnet for trafikk
8	E6 Møllnes–Kvenvik–	Åpnet for trafikk
8	E6 Halselv–Sandelv–Møllnes	Åpnet for trafikk
8	E6 Storsandnes–Langnesbukt	Åpnet for trafikk

Figur 15.5 og 15.6

Figurene i Meld. St. 26 (2012–2013) viser jernbaneprosjekt hhv. Sør- og Nord-Norge 2014 – 2023. Under følger status for disse prosjektene:

Prosjekt	Status
Modernisering, Trønderbanen	Elektrifisering pågår. Tiltak under planlegging/bygging.
Modernisering, Meråkerbanen	Elektrifisering pågår. Tiltak under planlegging/bygging.
Dobbeltspor Eidsvoll-Hamar	Bygging pågår
Langset-Kleverud	Åpnet for trafikk
Alnabru	Fase I - kapasitetsøkende tiltak pågår/er under ferdigstilling. Større ombygging (fase II) ikke prioritert med oppstart i første seksårsperiode
Follobanen, Oslo-Ski	Bygging pågår
Sandbukta-Moss-Såstad	Bygging pågår
Haug-Seut	Ikke prioritert i NTP 2022-2033
Nykirke-Barkåker	Bygging pågår
Holm, Holmestrand-Nykirke	Åpnet for trafikk
Drammen-Kobbervik	Bygging pågår
Ringeriksbanen	Prioritert med oppstart i 1. periode av NTP 2022-2033
Farrisidet-Porsgrunn	Åpnet for trafikk

Prosjekt	Status
Modernisering, Vossebanen	Effektpakke <u>Ny rutemodell Vossebanen</u> som vil gi redusert fremførsingtid og bedre godskapasitet er <u>prioritert i 1. periode av NTP 2022-2033</u>
Ulriken tunnel	Nytt løp ferdigstilt, rehabilitering av gammel pågå
Narvik terminal	Del av effektpakken for kombigods Oslo-Narvik, prioritert <u>med oppstart i første seksårsperiode</u>
Tiltakspakke, Ofotbanen	Noe ferdigstilt (Bjørnfjell -, Rombak - og Djupvik kryssingspor, oppgradering av Fagerneslinja), noe gjenstår og er videreført i effektpakken for kombigods Oslo-Narvik (Narvik stasjon, robustiserende tiltak på eksisterende omformer)

Figur 15.7 og 15.8

Figurene i Meld. St. 26 (2012–2013) viser farledsprosjekt hhv. Sør- og Nord-Norge 2014 – 2023. Under følger status for disse prosjektene:

Prosjekt	Status
Innseiling Borg del I	Prioritert i 1. periode av NTP 2022–2033 (slått

Innseiling Borg del II

sammen og nedskalert)

Innseiling Oslo	Utbedring utført
Innseiling Grenland	Under arbeid
Innseiling Kragerø	Prioritert i 1. periode av NTP 2022–2033
Innseiling Farsund	Under arbeid

Innseiling Risavika, Stavanger havn gjennomseiling	Ikke prioritert i NTP 2022–2033 Indre Stavanger Ikke prioritert i NTP 2022–2033 Husøy Melandsflua Utbedring utført
Innseiling Bergen/Askøy	Utbedring utført
Nordlig innseiling Bergen	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
Flåm, Aurland	Ikke prioritert i NTP 2022–2033

Ytre Steinsund, Solund	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
Innseiling Florø Nekkøya	Utbedring utført
Innseiling Florø	Utbedring utført

Innseiling Svelgen	Utbedring utført
Inneiling Måløy	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
Ulvesundet, Vågsøy	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
Stad skipstunnel	Forberedende arbeider pågår
Vaulane Hærøy	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
Indre Ålesund havn (Aspevågen)	Utbedring utført
Djupflua, Giske	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
Innseiling Ålesund	Utbedring utført
Nordlig innseiling Ålesund	Utbedring utført
Hjertøysundet, Molde	Utbedring utført

Ringholmen, Aure	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
------------------	---------------------------------

Prosjekt	Status
Leiskjærgrunnen, Åfjord	Gjennomseiling Leiaskjæra, ikke prioritert i NTP 2022–2033
Alstahaugfjorden, Alstadhaug	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
Innseiling Sandnessjøen	Utbedring utført
Innseiling Rana	Prioritert i 1. periode av NTP 2022–2033
Åmøy, Rødøy, Meløy	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
Stabbsundet, Meløy	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
Innseiling Bodø, del I	Utbedring utført
Innseiling Bodø del II	Under arbeid
Landegode, Bodø	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
Gjennomseiling Grøtøyleden	Utbedring utført
Raftsundet, Vågan/Hadsel	Svolvær–Raftsundet prioritert i 1. periode av NTP
Innseiling Østre, Svolvær	Svolvær–Raftsundet prioritert i 1. periode av NTP
Tjeldsundet, Harstad	Bognes–Tjeldsundet–Harstad prioritert i 1.
Bognes–Lødingen, Ballangen	Bognes–Tjeldsundet–Harstad prioritert i 1.
Risøyrenna, Andøy	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
Innseiling Tromsø	Utbedring utført
Polarbase, Hammerfest	Utbedring utført
Leirpollen, Tana	Prioritert i 1. periode av NTP 2022–2033

Spm 42

Under følger status for prosjektene listet opp i vedlegg 1, vedlegg 2 og vedlegg 3 i Meld. St. 33 (2016–2017) Nasjonal transportplan 2018–2029. Der det står (start) etter prosjektnavnet, var det kun prioritert midler til oppstart av prosjektet. Dersom prosjektet har endret navn, veinummer e.l., er dette redegjort for i kolonnen "Status".

Vedlegg1:

Korridor	Vegprosjekter	Status
1	Rv 110 Ørebekk–Simo	Åpnet for trafikk
1	E6 Manglerudprosjektet (start)	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
1	Rv 22 Bru over Glomma	Prioritert med oppstart i 1. periode av NTP 2022–2033
2	E18 Riksgrensen–Ørje	Åpnet for trafikk
2	E18 Riksgrensen–Ørje, refusjon	Åpnet for trafikk
2	E18 Knapstad–Retvet, refusjon	Åpnet for trafikk
2	E18 Retvet–Vinterbro	Prioritert med oppstart i 1. periode av NTP 2022–2033
2	E16 Slomarka–Herbergåsen–Nybakk (start)	Overført Nye Veier AS
2	E16 Eggemoen–Jevnaker–Olum	Bygging pågår
3	E18 Bommestad–Sky	Åpnet for trafikk
3	E18 Varoddbrua	Bygging pågår
3	E39 Hove–Sandved	Åpnet for trafikk
3	E39 Eiganestunnelen	Åpnet for trafikk
3	Rv 23 Dagslett–Linnes	Prioritert med oppstart i 1. periode av NTP 2022–2033 (E134 Dagslett–E18)
3	Rv 509 Sømmevågen	Åpnet for trafikk
3	Rv 509 Sømmevågen–Sola skole	Åpnet for trafikk
3	Rv 509 Sømmevågen–Sola skole, refusjon	Åpnet for trafikk
3	E18 Lysaker–Strand	Bygging pågår til Ramstadsletta
3	E18 Strand–Ramstadsletta–Slependen	Bygging pågår til Ramstadsletta. Planfase Ramstadsletta-Slependen/Nesbru - Ikke prioritert i NTP 2022–2033
3	E18 Slependen–Drengsrud (start)	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
3	E39 Gartnerløkka–Kolsdalen	Vedtatt av Stortinget, jf. Prop. 95 S (2020-2021)/Innst. 320 S (2020-2021)

Korridor	Vegprosjekter	Status
3	E39 Ålgård–Hove	Prioritert med oppstart i 1. periode av NTP 2022–2033
3	E39 Smiene–Harestad	Prosjektet ligger inne i porteføljen for byvekstavtalen for Nord-Jæren, men vil først være aktuelt for mulig oppstart i andre seksårsperiode 2028–2033.
3	Rv 19 Moss	Prioritert med oppstart i 1. periode av NTP 2022–2033
3	Rv 23 Oslofjordforbindelsen, trinn 2	Prioritert i 1. periode av NTP 2022–2033 (E134 Oslofjordforbindelsen, byggetrinn 2)
3	Rv 23 Linnes–kryss E18	Prioritert med oppstart i 1. periode av NTP 2022–2033 (E134 Dagslett–E18)
3	Rv 42 Eigerøy bru	Rv. 42 Gamle Eigerøyveien– Hovlandsveien prioritert som utbedringsstrekning i 1. periode av NTP 2022–2033.
3	Rv 282 Holmenbrua	Prioritert i 1. periode av NTP 2022–2033. Nåværende rv. 291
3	Rv 509 Transportkorridor vest (ekskl. fellesstrekning med Bussveien)	Bygging pågår
4	E39 Sveгатjørn–Rådal	Bygging pågår
4	E39 Dregebø–Gryås og Birkeland–Sande N	Åpnet for trafikk
4	E39 Bjørset–Skei	Åpnet for trafikk
4	E39 Kvivsvegen, refusjon	Åpnet for trafikk
4	Rv 555 Sotrasambandet, forberedende arbeider til OPS	Forberedende arbeider pågår
4	Rv 555 Sotrasambandet	Forberedende arbeider pågår
4	E39 Rogfast	Forberedende arbeider pågår
4	E39 Aksdal–Våg (start)	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
4	E39 Ådland–Sveгатjørn (Hordfast) (start)	Prioritert med oppstart i 1. periode av NTP 2022–2033
4	E39 Vågsbotn–Klauvaneset (start)	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
4	E39 Bogstunnelen–Gaular grense	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
4	E39 Myrmel–Lunde	Bygging pågår
4	E39 i Sogn og Fjordane, strekningsvise tiltak Byrkjelo–Sandane	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
4	E39 Volda–Furene	Prioritert i 1. periode av NTP 2022–2033
4	E39 Vegsund–Breivika	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
4	E39 Ørskogfjellet, krabbefelt	Forberedende arbeider pågår
4	E39 Ålesund - Molde (Møreaksen) (start)	Prioritert med oppstart i 1. periode av NTP 2022–2033
4	E39 Bolsønes–Årø	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
4	E39 Lønset–Hjelset	Forberedende arbeider pågår

Korridor	Vegprosjekter	Status
4	E39 Betna–Vinjeøra–Stormyra	Bygging pågår
4	Rv 9 Skomedal	Åpnet for trafikk
4	Rv 13 Hardangerbrua, refusjon	Åpnet for trafikk
5	E134 Damåsen–Saggrenda	Åpnet for trafikk
5	E134 Gvammen–Århus	Åpnet for trafikk
5	E134 Seljord–Åmot	Åpnet for trafikk
5	Rv 13 Ryfast	Bygging pågår
5	Rv 36 Skyggestein–Skjelbredstrand	Åpnet for trafikk
5	Rv 36 Slåttekås–Årnes	Åpnet for trafikk
5	E134 Strømsåstunnelen, nytt tunnellop (start)	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
5	E134 Saggrenda–Elgsjø, (start)	Prioritert i 1. periode av NTP 2022–2033
5	E134 Vågsli–Røldal (start)	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
5	E134 Røldal–Seljestad	Prioritert i 1. periode av NTP 2022–2033
5	E134 Arm til Husøy hamn	Prioritert i 1. periode av NTP 2022–2033
5	Haugalandspakka	Mange tiltak i pakken gjennomført
5	E16 Sandvika–Wøyen	Åpnet for trafikk
5	E16 Bjørum–Skaret	Bygging pågår
5	E16 Bagn–Bjørge	Åpnet for trafikk
5	E16 Øye–Eidsbru	Åpnet for trafikk
5	E16 Varpe bru–Smedalsosen	Åpnet for trafikk
5	E16 Smedalsosen–Borlaug	Åpnet for trafikk
5	E16 Vossapakken, refusjon	Åpnet for trafikk
5	Rv 5 Loftesnesbrua	Åpnet for trafikk
5	E16 Skaret–Hønefoss	Prioritert med oppstart i 1. periode av NTP 2022–2033
5	E16 Stanghelle–Arna	Prioritert med oppstart i 1. periode av NTP 2022–2033
5	E16 Ringveg øst, Arna–Vågsbotn	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
6	E6 Flyplasskrysset, refusjon	Åpnet for trafikk
6	E6 Minnesund–Skaberud, refusjon	Åpnet for trafikk
6	E6 Frya–Sjoa	Åpnet for trafikk
6	E6 Jaktøya–Klett–Sentervegen	Åpnet for trafikk
6	Rv 4 Lunner grense–Jaren og Lygna sør, refusjon	Åpnet for trafikk
6	E6 Nordre avlastningsveg, refusjon	Åpnet for trafikk
6	E6 Ringebu–Otta (Sjoa–Otta)	Overført Nye Veier AS
6	E6 Ringebu–Otta (Ringebu–Frya) (start)	Overført Nye Veier AS
6	E6 Vindåsliene–Korporalsbrua	Åpnet for trafikk
6	E6 Skjerdingsstad–Melhus sentrum	Overført Nye Veier AS
6	Rv 4 Roa–Gran grense, inkl Jaren–Amundrud	Forberedende arbeider pågår
6	Rv 706 Sluppen bru med tilknytninger	Nydalsbrua. Bygging pågår

Korridor	Vegprosjekter	Status
6	Rv 3/rv 25 Ommangersvollen–Grundset/Basthjørnet	Åpnet for trafikk
6	E136 Stuguflaten–Rødstøl, krabbefelt	Overført Nye Veier AS
6	E136 Flatmark–Monge–Marstein	Overført Nye Veier AS
6	E136 Breivika–Lerstad	Prioritert i 1. periode av NTP 2022–2033. Del av Bypakke Ålesund
6	Bypakke Ålesund	Prioritert i 1. periode av NTP 2022–2033
6	Rv 70 Meisingset–Tingvoll	Åpnet for trafikk
7	E6 Helgeland sør	Flere parseller; delvis åpnet, bygging pågår
7	E6 Helgeland sør, Kappskarmo–Brattåsen–Lien	Åpnet for trafikk
7	E6 Helgeland nord	Åpnet for trafikk
7	Rv 80 Hunstadmoen–Thallekrysset	Åpnet for trafikk
7	E6 Åsen–Steinkjer (start)	Overført Nye Veier AS
7	E6 Selli–Asp	Overført Nye Veier AS
7	E6 Helgeland nord, Krokstrand sentrum–Bolna	Åpnet for trafikk
7	E6 Sørrelva–Borkamo	Overført Nye Veier AS
7	E14 Stjørdal–Meråker (start)	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
7	Rv 80 Sandvika–Sagelva	Prioritert i 1. periode av NTP 2022–2033
8	E6 Hålogalandsbrua	Åpnet for trafikk
8	E10/rv 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukt, forberedende arbeider til OPS	Prioritert med oppstart i 1. periode av NTP 2022–2033
8	E10/rv 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukt*	Prioritert med oppstart i 1. periode av NTP 2022–2033
8	E6 Megården–Mørsvikbotn	Prioritert i 1. periode av NTP 2022–2033
8	E6 Kråkmofjellet sør	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
8	E6 Ulsvågskaret	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
8	E6 Ballangen sentrum	Bygging pågår
8	E8 Sørbotn–Laukslett	Forberedende arbeider pågår
8	E8 Adkomst Tromsø havn, Breivika	Åpnet for trafikk
8	E10 Fiskebøl–Nappstraumen (start)	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
8	Rv 862 Tverrforbindelsen	Prioritert med oppstart i 1. periode av NTP 2022–2033 (omtales nå som E8 Flyplasstunnelen)
8	E6 Sørkjosfjellet	Åpnet for trafikk
8	E6 Storsandnes–Langnesbukt	Åpnet for trafikk
8	E6 Halselv–Møllnes	Åpnet for trafikk
8	E6 Tana bru	Åpnet for trafikk
8	E105 Elvenes–Hesseng	Åpnet for trafikk
8	E6 Nordkjøsbøtn–Hatteng (start)	Overført Nye Veier AS
8	E6 Olderdalen–Langslett (start)	Overført Nye Veier AS

Korridor	Vegprosjekter	Status
8	E6 Kvæangsfjellet	Overført Nye Veier AS. Prioritert for utbygging av selskapet.
8	Rv 94 Hammerfest sentrum	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
-	E18 Grimstad–Kristiansand/E39 Lyngdal–Flekkefjord/E39 Klett–Bårdshaug, etter trafikkåpning	Åpnet for trafikk
4	E39 Skjersura	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
4	E39 Våtedalen	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
4	E39 Skorgedalen	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
4	Rv 13 Deildo	Åpnet for trafikk
4	Rv 13 Joberget	Åpnet for trafikk
4	Rv 13 Skjervet, refusjon	Åpnet for trafikk
4	Rv 13 Vik–Vangsnes	Åpnet for trafikk
5	Rv 13 Melkeråna–Årdal	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
5	Rv 13 Lovraeidet–Rødsliane	Prioritert med oppstart i 1. periode av NTP 2022–2033
5	E16 Kvamskleiva	Bygging pågår
5	E16 Nærøydalen (Hylland–Sleen)	Prioritert i 1. periode av NTP 2022–2033
5	Rv 5 Kjosnesfjorden	Bygging pågår
6	E136 Dølsteinfonna og Fantebrauta	Åpnet for trafikk
6	Rv 70 Flatvadura, øvre og nedre	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
6	Rv 70 Hoelsand	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
7	E6 Langnesberga	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
8	E10 Nappstraumen–Å	Prioritert med oppstart i 1. periode av NTP 2022–2033
8	E6 Indre Nordnes–Skardalen	Åpnet for trafikk
8	E6 Grasnes	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
8	E6 Kvæangsfjellet sør	Overført Nye Veier AS. Prioritert for utbygging av selskapet.
8	E69 Skarvberg tunnelen	Bygging pågår
8	Rv 93 Kløfta (start)	Prioritert i 1. periode av NTP 2022–2033

Vedlegg 2:

Korridor	Jernbaneprosjekt	Status
-	R2027 Østlandet	Består av mange tiltak, hvor noen allerede er gjennomført. Prioritert nærmere 10 mrd. kroner i NTP 2022–2033.
-	KVU Osloavet	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
1	Robustiserende tiltak Osloområdet	Åpnet for trafikk
1	Oslo S–Ski (Follobanen)	Bygging pågår
1	Oslo Omformerstasjon	Inngår nå i <u>Banestrøms tiltak på Østlandet</u> , som er prioritert i 1. periode i NTP 2022–2033

Korridor	Jernbaneprosjekt	Status
1	Hensetting nye togsett	Flere tiltak. Tiltak hvor bygging pågår omtalt som "togparkering" i tabell 12.1. Nye prioriterte tiltak del av effektpakker i tabell 12.2.
1	Indre IC Østfoldbanen	Se under
1	<i>Sandbukta-Moss-Såstad (IC)</i>	<i>Bygging pågår</i>
1	<i>Haug-Onsøy-Seut (IC)</i>	<i>Ikke prioritert i NTP 2022–2033</i>
1	<i>Seut - Sarpsborg (IC)</i>	<i>Ikke prioritert i NTP 2022–2033</i>
1	<i>Hensettingsanlegg IC</i>	<i>Ikke prioritert i NTP 2022–2033</i>
1	Ytre IC Østfoldbanen	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
2	Plattformforlengelser og stasjonsutbedringer på stoppestedene langs Kongsvingerbanen	Sørumsand og Skarnes gjennomført/under bygging. Øvrige tiltak inngår i <i>Mindre investeringstiltak</i> , som regjeringen ikke har prioritert mellom.
3	Barkåker–Tønsberg	Åpnet for trafikk
3	Holm–Holmestrand–Nykirke	Åpnet for trafikk
3	Farriseidet–Porsgrunn	Åpnet for trafikk
3	Solum omformerstasjon	Tatt i bruk
3	Skien hensetting	Behovet for hensetting langs Vestfoldbanen er ivarettatt i prioriteringene for første seksårsperiode
3	Sira–Krossen kontaktledningsanlegg	Bygging pågår
3	Sandnes–Stavanger, signalanlegg	Dette inngår i effektpakken kalt <i>Utvikling av Jærbanen trinn 2</i>
3	Ganddal godsterminal, signalanlegg	Dette inngår i effektpakken kalt <i>Utvikling av Jærbanen trinn 1</i>
3	Grenlandsbanen	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
3	Indre IC Vestfoldbanen	Bygging pågår
3	<i>Drammen–Gulskogen/Kobbervikdalen (IC)</i>	<i>Bygging pågår</i>
3	<i>Nykirke–Barkåker (IC)</i>	<i>Bygging pågår</i>
3	Sandnes–Nærbø (Planvklaring)	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
3	R2027 Jærbanen (vendespor)	Dette inngår i effektpakken kalt <i>Utvikling av Jærbanen trinn 1</i>
3	Ytre IC Vestfoldbanen, (start)	Stokke–Sandefjord prioritert med oppstart i 1. periode av NTP 2022–2033. Øvrige parseller ikke prioritert i NTP 2022–2033.
5	Plattformforlengelse Vossebanen	Igangsett
5	Arna–Bergen	Bygging pågår (delt inn i delprosjektene Ulrikken tunnel (dobbeltsport Arna–Fløen) og Fløen–Bergen stasjon, som inngår i effektpakken <i>Fra halvtimes- til kvartersintervall Arna–Bergen</i> - prioritert i 1. periode av NTP 2022–2033)

Korridor	Jernbaneprosjekt	Status
5	Bolstadøyri krysningsspor	Inngår i <i>Mindre investeringstiltak</i> i NTP 2022–2033, som regjeringen ikke har prioritert mellom
5	Ringeriksbanen	Prioritert med oppstart i 1. periode av NTP 2022–2033.
5	Dobbeltspor Arna-Stanghelle, (start)	Prioritert med oppstart i 1. periode av NTP 2022–2033.
5	R2027 Vossebanen	Prioritert med oppstart i 1. periode av NTP 2022–2033.
6	Langset–Kleverud	Åpnet for trafikk
6	Hove Hensetting	Behovet for hensetting langs Dovrebanen er ivaretatt i prioriteringene for første seksårsperiode
6	Plattformforlengelse Gjøvikbanen	Igang satt
6	Ler krysningsspor	Åpnet for trafikk
6	Kvam krysningsspor	Åpnet for trafikk
6	Indre IC Dovrebanen	Bygging pågår
6	Venjar–Eidsvoll–Langset (IC)	Bygging pågår
6	Kleverud–Sørli–Åkersvika (IC)	Bygging pågår
6	Ytre IC Dovrebanen, (start)	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
7	Leangen stasjon	Åpnet for trafikk
7	Hell–Værnes, dobbeltspor og ny bro	Åpnet for trafikk
7	Elektrifisering av Trønder og Meråkerbanen	Bygging pågår
7	R2027 Trønderbanen	Erstattet med effektpakke som muliggjør to tog i timen på Trønderbanen, prioritert med oppstart i første seksårsperiode
8	Djupvik krysningsspor	Åpnet for trafikk
8	Narvik Omformerstasjon	Del av effektpakken for kombigods Oslo-Narvik, prioritert med oppstart i første seksårsperiode
8	Narvik stasjon	Del av effektpakken for kombigods Oslo-Narvik, prioritert med oppstart i første seksårsperiode
-	Godstiltak alle korridorer	Noen gjennomført, noen prioritert gjennom effektpakker for kombigods, noen inngår i sekkespost <i>Mindre investeringstiltak for gods</i> og noen er vurdert ulønnsomme og foreløpig ikke prioritert.

Vedlegg 3:

Korridor	Kystprosjekter	Status
1	Borg Havn Røsvikrenna (Borg I)	Prioritert i 1. periode av NTP 2022–2033
1	Innseiling Borg Havn (Borg II)	(slått sammen og nedskalert)

Korridor	Kystprosjekter	Status
1	Innseiling Moss	Inngår i <i>Mindre farvannstiltak</i> i NTP 2022–2033, som regjeringen ikke har prioritert mellom.
3	Innseiling Grenland	Utbedring pågår
3	Innseiling Kragerø	Prioritert i 1. periode av NTP 2022–2033
3	Gjennomseiling Torsbergrenna	Prioritert i 1. periode av NTP 2022–2033
3	Innseiling Kristiansand	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
3	Innseiling Farsund	Utbedring pågår
4	Gjerdsvika fiskerihavn	Utbedring utført
4	Innseiling Stavanger havn	Inngår i <i>Mindre farvannstiltak</i> i NTP 2022–2033, som regjeringen ikke har prioritert mellom.
4	Innseiling til indre Ålesund Aspevågen	Utbedring utført
4	Gjennomseiling Stad skipstunnel	Forberedende arbeider pågår
4	Fosnavåg fiskerihavn	Forskutteringsavtale inngått
4	Kalvåg fiskerihavn	Ansvar overført til fylkeskommunen
4	Bømlo fiskerihavn	Ansvar overført til fylkeskommunen
4	Gjønsund fiskerihavn	Forskutteringsavtale inngått
4	Gjennomseiling Bremanger	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
4	Innseiling Florø Havn	Inngår i <i>Mindre farvannstiltak</i> i NTP 2022–2033, som regjeringen ikke har prioritert mellom.
7	Innseiling Bodø	Utbedring pågår
7	Innseiling Mo i Rana	Prioritert i 1. periode av NTP 2022–2033
7	Gjennomseiling Leiskjæra	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
8	Gjennomseiling Grøtøyleden	Utbedring utført
8	Båtsfjord fiskerihavn	Utbedring utført
8	Mehavn Fiskerihavn	Utbedring utført
8	Risøyrenna innseiling, Andøy	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
8	Røst fiskerihavn	Prioritert i 1. periode av NTP 2022–2033
8	Kiberg fiskerihavn	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
8	Havøysund fiskerihavn	Ikke prioritert i NTP 2022–2033
8	Engenes fiskerihavn	Forskutteringsavtale inngått
8	Innseiling Senjahopen	Forskutteringsavtale inngått
8	Årviksand fiskerihavn	Prioritert i 1. periode av NTP 2022–2033
8	Kamøyvær fiskerihavn	Forskutteringsavtale inngått
8	Gamvik fiskerihavn	Forskutteringsavtale inngått
8	Vannavalen fiskerihavn	Utbedring utført
8	Vardø fiskerihavn	Prioritert i 1. periode av NTP 2022–2033
8	Værøy fiskerihavn	Prioritert i 1. periode av NTP 2022–2033
8	Kjøllefjord fiskerihavn	Prioritert i 1. periode av NTP 2022–2033
8	Andenes fiskerihavn	Prioritert i 1. periode av NTP 2022–2033
-	Havne- og farledsprosjektet Longyerbyen	Prioritert i 1. periode av NTP 2022–2033

Spm 43

«Togparkering Dovrebanen» gjelder ikke utelukkende Hove hensetting på Lillehammer. Behovet for togparkering og plassering av et eller flere anlegg sees i forbindelse med tilbudsutvikling og innføring av nye tog på Dovre- og Hovedbanen. Planstatus for Hove togparkering: Reguleringsplan for 16 hensettingsplasser ble vedtatt i 2020. Reguleringsplan er utarbeidet og levert fra Bane NOR. En eventuell realisering ligger langt frem i tid og er ikke koordinert med utbyggingen av E6.

Spm 44

Konseptvalgutredning (KVU) for Kongsvingerbanen ble levert i november 2020. I KVU-en anbefaler Jernbanedirektoratet følgende for videreutvikling av togtilbudet: • På kort og mellomlang sikt: Økt ombordkapasitet for både person- og godstog. Dette innebærer i hovedsak lengre persontog og lengre godstog for å møte planene i godsstrategien. • På lang sikt: Økt kapasitet med reduksjon av reisetid. Dette innebærer en ny bane som grener av Hoved-/Gardemobanen nord for Lillestrøm og over til Kongsvingerbanen ved Sørumsand, samt bygge/forlenge flere kryssningsspor videre østover. Dagens bane via Fetsund opprettholdes, og benyttes til å øke lokaltogtilbudet på strekningen Lillestrøm-Fetsund-Sørumsand. Relasjonen Oslo-Stockholm anbefales utredet videre i eget utredningsarbeid. Det betyr at direktoratet mener at behovet i første omgang dekkes med økt kapasitet i togene, fremfor flere avganger. På lang sikt er det aktuelt med flere avganger, men da på en ny bane. Spørsmålet om to tog i timen til Årnes-Kongsvinger besvares ikke direkte i KVU-en, men det ble utarbeidet et alternativ med høyere frekvens og kortere reisetid på dagens bane. Alternativet innebar fire tog i timen til Årnes og to til Kongsvinger, og krever dobbeltspor på strekningen. Dette konseptet har en estimert kostnad på (P50) 22,4 mrd. 2019-kr. Man kan anta at det er mulig med en trinnvis realisering av dette konseptet, der to tog i timen til Årnes lar seg realisere ved en delvis utbygging.

Spm 45

På grunn av direktivkrav har oppgradering av tunneler på TEN-T vegnettet blitt prioritert foran oppgradering av øvrige tunneler på riksvegnettet. Rv 4 er ikke en del av det prioriterte TEN-T-veinettet, men omfattes av Statens vegvesens gjennomføringsplan for 2022-2027 (33), der en plan for oppgradering av de resterende tunnelene på riksvei vil foreligge. Nødutganger i tunnelen må vurderes opp mot mindre kostnadskrevende risikoreduserende tiltak.

Det er ikke startet utredning av en eventuell rømningstunnel i Hagantunnelen. Statens vegvesen har tidligere sagt at dersom det skal bygges en ny rømningstunnel vurderes det som mer aktuelt å bygge et nytt løp. Trafikkvolumet i tunnelen er i dag 15 000 i ÅDT, og grensen for rømningstunnel er 8 000. Et nytt løp er anslått å koste i størrelsesorden 1,6 mrd. 2019-kr. Det foreligger en reguleringsplan fra 1998 som eventuelt må fornyes eller søkes fravik for.

Statens vegvesen har gjennomført en verdianalyse på rv 4 for å se på mulighetene for å redusere kostnad og/eller øke nytten/verdien samt se nærmere på veiens rolle og framtidig funksjon. Her er det sett på ulike alternative traseer som vil påvirke trafikkmengdene i tunnelen.

Når det gjelder løsninger for trafikken mellom rv 4, Østre aker vei og E6 viser vi til svar på spørsmål 63. Det foreligger en KVU for veiforbindelser øst for Oslo hvor Statens vegvesen har sett på utbedring av strekningen mellom Hvam og Gjelleråsen til en kapasitetssterk firefelts vei. Videre er det gjennomført en systemanalyse for riksveiene i Groruddalen.

Etaten ser på en trinnvis utvikling av rv 4 i forbindelse med gjennomføringsplanen for 2022-2027 (33). Her vil alle utredninger inkludert verdianalysen gjennomgå, og danne grunnlag for vurdering av videre planlegging. Det er derfor per i dag for tidlig å si hvilke alternativer som er mest aktuelle å gå videre med både når det gjelder Hagantunnelen, rømningstunnel eller to-løpstunnel, og kobling mellom rv 4 og E6/Østre aker vei.

Spm 46

Bruken av ordet nullutslepp er basert på at det ikkje skjer eit punktutslepp frå køyretøyet. Elektriske køyretøy og hydrogenkøyretøy gir ikkje lokale utslepp. Forbrenning av fossilt drivstoff, biodrivstoff og biogass gir slike utslepp og blir dermed ikkje omtalte som nullutslepp. Biogass er saman med nullutslepp og biodrivstoff ein del av løysinga for å redusere utsleppa frå transportsektoren. Regjeringa har allereie verkemiddel for biogass og vi støttar investering i produksjonsanlegg, infrastruktur og bruk gjennom ulike ordningar. DFØ har offentleggjort nye innkjøpsråd for offentlege innkjøp av klima- og miljøvenlege drivstoff. I desse råda kjem biogass frå avfall og restar godt ut. Regjeringa har eit mål om at innan 2025 skal alle nye bybussar vere nullutslepp eller bruke biogass. Vi varsla i Klimaplanen (Meld. St. 13 (2020-2021)) at vi vil gjere dette til eit statleg krav i offentlege innkjøp frå og med 2025.

Samferdselsdepartementet har gitt Statens Vegvesen i oppdrag å utgreie dette. Biogassproduksjon frå avfall og restar er ein ressurseffektiv teknologi for behandling av avfall og har generelt høg klimanytte. I tillegg blir næringsstoff resirkulerte når bioresten frå biogassproduksjonen blir nytta som biogjødsel. Biogass kan også vere eit viktig tiltak for å redusere klimagassutsleppa frå husdyrgjødsel.

Spm 47

I bompengeavtalen fra 2019 heter det at det ikke er lagt opp til å inngå byvekstavtaler i dagens NTP (2018-2029) for mindre byområder enn de ni største, men at det i forbindelse med utarbeidelse av ny NTP vurderes andre måter å bidra til utviklingen av slike byområder på enn gjennom byvekstavtaler. Dette er også varslet i Nordområdemeldingen. I NTP 2022-2033 er det derfor foreslått et nytt fireårig tilskudd på 600 mill. kr tidlig i planperioden. Tilskuddet er avgrenset til byområdene Bodø, Arendal/Grimstad, Vestfoldbyen (Tønsberg, Sandefjord og Larvik), Ålesund og Haugesund, og skal gå til mindre investeringer i gang- og sykkelveier og kollektivtrafikk. Disse byområdene er relativt store regionbyer med et innbyggertall som ligger tett opp mot de fem minste byene som er aktuelle for byvekstavtaler. Byene anses likevel ikke å ha like tydelige utfordringer med kø og lokal luftforurensning som de noe større byområdene, så det vurderes ikke aktuelt med en såpass omfattende ordning som byvekstavtaler er. Forventet befolkningsvekst vil likevel kunne øke utfordringene her framover, dersom reisemiddelfordelingen ikke endres i retning av mer gange, sykling og kollektivtransport. Det er også et stort engasjementet i flere av disse byene for å bidra til det grønne skiftet og bærekraftig vekst, og det pekes på nullvekstmålet som viktig i dette arbeidet, jf også at disse byene har gått sammen i nettverket bærekraftige regionbyer. Staten ønsker derfor å bidra til en ønsket utvikling med økt satsing på kollektivtransport, sykkel og gange i disse byområdene. En slik satsing vil skje gjennom ordinære bypakker, der det vil være mulig å få til en helhetlig virkemiddelbruk på tvers av forvaltningsnivåene og der innsatsen kan følges opp gjennom en styringsgruppe.

Spm 48

Det er et mål at næringsliv og brukere skal møte mest mulig åpne fjelloverganger, og at forutsigbarheten økes gjennom tidligere varsling om stengning eller kolonnekjøring. I forbindelse med teknologisatsingen i NTP 2022-2033 vurderer Statens vegvesen å etablere noen strekninger der en setter i verk tiltak for å øke oppetiden og bedre informasjonen til næringsliv og brukere om føre- og kjøreforhold. Dette skal oppnås gjennom en kombinasjon av ny teknologi og mer tradisjonelle fysiske tiltak. Ny teknologi er tenkt brukt til å gi bedre og tidligere informasjon til operatører, næringsaktører og trafikanter om kjøreforhold, eventuelle stenginger og kolonnekjøringer, gjennom bruk av sanntidsdata og etter hvert prediksjoner. For å få fram bedre grunnlag for trafikantinformasjon kan en eksempelvis bruke data fra transportfirma som kjører fjellovergangene regelmessig og instrumentering av veinettet. E6 Sennalandet er en av tre mulige fjelloverganger i Nord- Norge for uttestingen. De to andre er E10 Bjørnfjell og E6 Saltfjellet i Nordland. Planen er å skaffe seg erfaring med tiltakene og deretter utvide bruken av tiltak på andre fjelloverganger. Økt oppetid, bedre informasjon og større forutsigbarhet for brukere og næringsliv er målet.

Spm 49

I Nasjonal transportplan 2022-2033 forklares begrepet "Effektpakke" i boks 4.1 på side 42. Gjengitt under: For å realisere et nytt tilbud på jernbanen kreves det at alle brikkene i jernbanesystemet passer sammen. Mange av disse brikkene er i seg selv meget komplekse. Jernbanedirektoratet har ansvaret for at alle brikkene er koordinert mellom aktørene i sektoren, og for å lage strategien for den videre utviklingen av tilbudet. De viktigste brikkene er: 1. Jernbaneinfrastrukturen som togene skal kjøres på. 2. En rutemodell som beskriver hvordan togene skal kjøre på infrastrukturen. 3. Togmateriell av riktig type og antall som kan kjøre det nye togtilbudet. 4. Offentlig kjøp (subsidiert) av transporttjenester som gjør det mulig for togselskapene å tilby et togtilbud selv om det ikke er bedriftsøkonomisk lønnsomt. Når alle brikkene er på plass, er det mulig å innføre en tilbudsforbedring for de reisende og vareeierne. For å sikre at transporttilbudet på jernbanen utvikles på en helhetlig måte er det med andre ord ønskelig å operere med pakker der infrastruktur, rutemodell og togmateriell henger sammen. En slik pakke kalles en effektpakke, og inneholder alle grep som må til for å realisere en effekt for de reisende og/eller vareeierne. Det er denne enheten som utgjør trinnene i utviklingen av jernbanen på kort, lang og mellomlang sikt. Areal-, transport- og prisvirkemidler sikrer at togtilbudet på jernbanen inngår i en helhetlig areal- og transportplan. Når man utvikler en effektpakke, analyseres mulige tilbudsforbedringer med tilhørende behov for infrastruktur, for å kunne velge ut den effektpakken som gir en tilbudsforbedring som er mest etterspurt og samfunnsøkonomisk lønnsom. Spørsmål 50: I den gjennomførte komitehøringen om Nasjonal transportplan var det et entydig signal fra fylkeskommunene om at den statlige tilskuddsordningen

Spm 50

Den nye tilskuddsordningen i Nasjonal transportplan 2022-2033 skal ikke være en søknadsbasert ordning slik dagens ordning er. Dagens ordning blir innlemmet i den nye ordningen som vil være øremerket. Midlene vil bli fordelt til fylkene etter en nøkkel for størrelsen på vedlikeholdsetterslepet i fylket. Fylkene må deretter, basert på kriteriene "veier som forstørre bo- og arbeidsmarkedsregioner" og "viktige næringsveier", peke på hvilke veier som skal få tilskudd. Tiltak til vedlikehold, utbedring og fornying skal prioriteres på disse veiene. Regjeringen er opptatt av at etterslepet på fylkesveinettet reelt sett skal gå ned. Samtidig må vi sørge for at de viktigste veiene blir prioritert først. Derfor blir dette en øremerket ordning. Ordningen skal være så ubyråkratisk som mulig, den skal være forutsigbar for fylkene, og den gir stor frihet til fylkene til å prioritere hvilke veier som bør få tilskudd innenfor de kriteriene som er gitt. Og den blir altså ikke søknadsbasert. Departementet skal gå i dialog med KS og fylkeskommunene om detaljene for innretningen av ordningen.

Spm 51

En ny avgreining av jernbanen på Østre linje mellom Kråkstad og Ski er estimert å koste 3,7 mrd. kr. Dette prosjektet planlegges sammen med togparkering sør for Ski (1,1 mrd.kr). Begge disse tiltakene er en del av effektpakken Ny rutemodell Østlandet, sammen med blant annet retningsdrift i Brynsbakken og utvidelse av Sandvika stasjon. Effektpakken er prioritert med oppstart i første seksårsperiode i NTP, og er plassert i korridor 0. Effektpakken totalt sett gir store forbedringer i togtilbudet på hele Østlandet. For Østfoldbanen, sørger ny avgreining på Østre linje – og ny togparkering – for at det kan realiseres fire tog i timen i grunnrute til Moss, og at reisetiden på banen kortes ned. Før dette er mulig, må imidlertid også Follobanen og dobbeltspor og togparkering SandbuktaMoss-Såstad være ferdig.

Spm 52

Det er besluttet av KMD at planene for ny innføring av Østre linje og togparkering sør for Ski skal gjennomføres som statlig reguleringsplanprosess, for å bidra til en rask og effektiv planprosess. Bane NOR er i gang med å sikre arealer for planområdet. Begge disse tiltakene er en del av effektpakken Ny rutemodell Østlandet. Effektpakken som helhet er prioritert med oppstart i første seksårsperiode i NTP, og

det er planlagt en trinnvis utvikling av togtilbudet i takt med utbyggingen. Når utbyggingen av disse to tiltakene konkret kan starte, avhenger av reguleringsplanprosessen, de årlige bevilgningene og porteføljevurderinger, men det er lagt opp til oppstart i første periode.

Spm 53

I ny Nasjonal transportplan blir det lagt opp til en økt satsing på skredsikring i første seksårsperiode sammenlignet med gjeldende plan. Ut fra tabell 12.2 *Investeringsportefølje: Prosjekter/effektpakker prioritert for oppstart 2022-2027* kan man lese hvor mye midler som er satt av til skredsikring på riksveier. For prosjektene nevnt i tabellen ligger det til grunn 18 286 millioner kroner i statlig bidrag til skredsikringstiltak på riksveier for hele planperioden.

I tillegg har Nye Veier fått overført flere strekninger til sin portefølje hvor det vil være aktuelt å gjennomføre skredsikringstiltak. Det gjelder for eksempel rv. 13 Skare-Sogndal, E136 Dombås-Vestnes og E6 Otta-Dombås.

Midler til mindre investeringer, inkludert mindre skredsikringstiltak, er ikke fordelt i meldingen. Endelig fordeling fastsettes i årlige budsjetter, men Statens vegvesen jobber med en gjennomføringsplan som vil konkretisere også mindre investeringer.

Frem til 2020 ble det bevilget midler til skredsikring av fylkesveier gjennom et øremerket tilskudd til fylkeskommunene. Tilskuddet ble fordelt mellom fylkeskommunene basert på et tilskuddsprogram for årene 2018–2023, som ble utarbeidet på bakgrunn av de økonomiske rammene i Nasjonal transportplan 2018–2029. Fra 2020 ble disse midlene innlemmet i rammetilskuddet til fylkeskommunene. I rammetilskuddet fordeles disse midlene mellom fylkeskommunene med utgangspunkt i gjennomsnittlig årlig ramme i tilskuddsprogrammet. I statsbudsjettet for 2021 fordeles 817,8 mill. kr på denne måten. I Nasjonal transportplan 2022-2033 er det lagt opp til å videreføre denne fordelingen innenfor rammetilskuddet

Spm 54

Tabell 12.1 viser hvilke prosjekter/effektpakker som er igangsatt før 2022 (bindinger) for investeringsporteføljen. Summen i denne tabellen viser at disse navngitte prosjektene/effektpakkene vil kreve i overkant av 90 mrd. kroner i statlige midler og 30 mrd. kroner i bompenger/annen finansiering i hele tolvårsperioden. De statlige midlene er fordelt med 81 mrd. kroner i første seksårsperiode og nærmere 10 mrd. kroner i andre seksårsperiode.

Det er også andre deler av de økonomiske rammene som er bundet opp, slik som inngåtte drift- og vedlikeholdskontrakter, kjøp av riksveiferjetjenester, inngåtte avtaler med byområdene, kjøp av persontransport med tog, signal- og sikringssystemet ERTMS, mindre investeringstiltak innenfor vei, jernbane og farleder, tilsagn om fylkeskommunale tilskudd m.m. Samferdselsdepartementet har ikke beregnet summen av dette. Disse tiltakene/områdene er forutsatt dekket innenfor planrammen.

Spm 55

Som det fremkommer av tabell 12.2 gir prosjektene som er prioritert i første seksårsperiode, 2022–2027, bindinger på 126,7 mrd. kroner i statlige midler i andre seksårsperiode, 2028–2033. Som redegjort for under spørsmål 54 gjelder denne summen kun de navngitte tiltakene.

Spm 56

Vi viser også til departementets svar på spørsmål nr. 4 fra komiteen.

Når det gjelder de nye strekningene vises det til at grunnlaget for de foreløpige kostnadsanslagene er svært forskjellige. For noen av strekningene har NVA selv beregnet kostnadsanslag, eller et foreløpig estimat for hvor mye penger de ønsker å sette av til en strekning. De ulike strekningene har også

forskjellig planmessig status og modenhet, og dette i seg selv innebærer at det for flere av strekningene er usikkerhet knyttet til kostnadene.

NVAS vil sette i gang et arbeid med å vurdere alle strekningene så snart selskapet formelt har overtatt disse. I dette arbeidet vil de også vurdere nærmere hvilke utfordringer som skal løses og hva nyttepotensialet er på de ulike strekningene. I tråd med Nye Veier-modellen vil det deretter arbeides videre med å optimalisere utbyggingsprosjekter med sikte på å redusere kostnader og øke den samfunnsøkonomiske lønnsomheten.

Ny portefølje	Kostnader
E6 Åsen - Steinkjer	10 833
Rv 25 Hamar - Løten	1 969
E6 Otta - Dombås	930
Rv 4 Gjøvik - Mjøsbrua	5 518
E 136 Dombås - Vestnes	2 991
Rv 13 Skare - Sogndal	3 000
E6 Selli - Asp	677
E6 Sørølva-Borkamo	1 128
E6 Nordkjøbotn - Hatteng	1 800
E6 Olderdalen - Langslett	2 100
E16 Skaret-Høgkastet	2 961
Fre16 Høgkastet-Hønefoss	9 291
Totale kostnader ny portefølje	43 198

Spm 57

Det foreligger ikke et kostnadsoverslag for arkeologiske utgravinger i hele NTP-perioden. Som oppgitt i svaret på spørsmål 31 er det ikke noen bestemt prosentandel av kostnadene som beregnes til arkeologiske utgravinger, dette vil avhenge av hva slags landskap det planlegges og bygges i. Kartlegging av arkeologiske plasser starter i forbindelse med kommunedelplan/konsekvensutredning, og der søkes det å unngå områder med mange og/eller viktige forminner. I forbindelse med senere reguleringsplanarbeider er etatene pålagt etter undersøkelsesplikten i § 9 i kulturminneloven å foreta arkeologiske registreringer. Når registreringene er gjennomført vil arkeologiske utgravninger kunne bli gjennomført for å dokumentere og fjerne eventuelle funn. Dette kan kun skje etter søknad om, og innvilgelse av, dispensasjon fra kulturminneloven fra kulturminne-myndighetene. Det er Riksantikvaren som beslutter hvilket omfang av utgravinger som skal gjøres. Etter dette utarbeider Kulturhistorisk museum, UiO, et budsjett for arbeidene. Usikkerheten til kostnader der dette arbeidet ikke er gjort er derfor svært høy.

Basert på forventet sluttkostnad for arkeologiske utgravinger for jernbaneprosjekter under bygging og estimert kostnad for prosjekter i planfase, ligger andelen for arkeologiske utgravinger mellom 0,5 promille og 7 promille av kostnadsramme for respektive styringsmål for de prosjektene der arkeologiske utgravinger må gjøres.

Statens vegvesen opplyser at de ikke har oversikt over hvor stor andel av kostnadene på alle prosjekter som skal bygges, som vil kunne gå til arkeologiske utgravninger. Statens vegvesen opplyser videre at kostnadene utgjør en svært liten andel av prosjektkostnadene. I kommunedelplanfasen søker Statens vegvesen å unngå traseer med stort potensial for inngrep i områder med kulturminner.

Det vil i praksis ikke påløpe kostnader til arkeologiske utgravinger i forbindelse med gjennomføringen av prosjektene på kystområdet.

For ny lufthavn i Mo i Rana er de arkeologiske undersøkelsene allerede gjennomført og finansiert av andre, og de er således ikke en del av prosjektkostnaden i Nasjonal transportplan 2022–2033. For flytting av Bodø lufthavn er det satt av 1,2 mill. kroner, tilsvarende rundt 0,2 promille av prosjektkostnaden

Spm 58

Vi forutsetter at alle prosjekter som er ferdigstilt har startet bompengeneinnkreving. Bompengeselskapenes samlede lån per 31.12.2020 for de prosjektene som hadde startet innkreving ved utgangen av 2020, var 49 mrd. kr. Dette var fordelt på de ulike oppdragsgiverne på følgende måte:

- Statens vegvesen: 31,8 mrd. kr
- Nye Veier: 6,9 mrd. kr
- Fylkeskommunene: 10,2 mrd. kr

Lånegjelden er tilknyttet bompengeprojekter som har etterskuddsinnkreving hvor utbyggingsprosjektene er ferdigstilt. I tillegg inkluderer den den samlede lånegjelden fra pakker som har startet innkreving, og som finansierer prosjektene sine ved en kombinasjon av låneopptak og løpende bompenginntekter. Enkelte pakker har ikke lån, og finansierer prosjektene kun ved løpende bompenginntekter.

Ved en innfrielse av et bompengeprojekts lånegjeld må man også ta hensyn til hva slags type lån som er tilknyttet det enkelte prosjektet. Det er i de fleste tilfeller flere lån tilknyttet de enkelte prosjektene, og det varierer om disse lånene har flytende rente eller sikret rente, med f.eks. fastrente eller rentebytteavtaler. Det vil derfor påløpe kostnader ved å innfri disse lånene.

Ved en eventuell nedbetaling av gjeld for å avvikle bompengeneinnkrevingen, er det flere kostnader som vil påløpe. Bompengeselskapene har avtaler med leverandører av ulike tjenester til driften av bompengeneinnkrevingen. Ved en avslutning av bompengeneinnkrevingen, vil det påløpe kostnader ved avslutning av disse avtalene. Ved avvikling av innkrevingen vil det også påløpe kostnader til fjerning av bomstasjonsutstyret, utestående brikke- og kontodepositum overfor bilistene og andre avsetninger på forpliktelser og kortsiktig gjeld.

Ettersom det i pakkene vil være en kombinasjon av låneopptak og løpende bruk av bompengeneinntekter, har vi lagt ved en oversikt over pakker som har startet innkreving. I tillegg er fv 47 T-forbindelsen inkludert. Oversikten har informasjon om bompenger som skal dekke investeringskostnader i prosjektene, i henhold til de respektive stortingsproposisjonene, prognose for avvikling av bompengeneinnkrevingen, i tillegg til hvem som er oppdragsgiver for pakken. Oversikten viser at det er langt større forpliktelser knyttet til bompengeprojektene enn det som bompengeselskapene har som samlet lånegjeld.

Bompengeprojekt	Oppdragsgiver	Anslag på forventet avslutningsår	Bompenger til investeringer (mrd)	Kr-verdi	Bompenger til investeringer
Askøypakken	Vestland	2028	1,1	201	1,3
Bypakke Bergen	Vestland	2037	11,	201	12,2
Bypakke Bodø	Statens vegvesen	2030	2,0	201	2,4
Bypakke Grenland	Statens vegvesen	2025/202	1,4	201	1,6
Bypakke Nedre Glomma	Statens vegvesen	2023	0,6	201	0,7
Bypakke Nord-Jæren	Rogaland	2033	21,	201	24,1

Bømlopakken	Vestland	2028	0,6	200	0,8
Fosenpakken	Trøndelag	2024	1,0	201	1,3
Fv 45 Gjesdal	Rogaland	2024	0,3	201	0,4
Fv 47 T-forbindelsen ¹	Rogaland	2028	0,2	200	0,3

Førdepakken	Vestland	2028	1,0	201	1,2
Haugalandspakken	Rogaland	2023	1,9	200	2,7
Kvammapakken	Vestland	2030	0,4	200	0,6
Miljøpakke Trondheim	Statens vegvesen	2029	8,5	201	9,4
Nordhordlandspakken	Vestland	2031	1,2	201	1,3
Oslopakke 3 (trinn 2)	Statens vegvesen	2036	74,	201	78,6
Vegpakke Harstad	Statens vegvesen	2031	0,9	201	1,1
Vossapakke	Statens vegvesen	2025	0,6	200	0,8

¹ Fv 47 T-forbindelsen har etterskuddsinnkreving hvor lånet er nedbetalt om kort tid. Ved stortingsbehandlingen ble det lagt til grunn at Rogaland fylkeskommune og Karmøy kommune gikk inn med et garantibeløp på inntil 150 mill. 2007-kr fordelt med 90 mill. kr på Rogaland fylkeskommune og 60 mill. kr på Karmøy kommune. Garantibeløpet skulle stilles til disposisjon avslutningsvis ved gjennomføringen av prosjektet dersom behovet tilsa dette, dvs. om utbyggingskostnaden overskred fastsatt styringsramme for prosjektet. I tråd med forslag fra Vegdirektoratet ble det lagt til grunn at garantiene skulle behandles som et tilskudd som blir gjort om til et forskudd ved eventuell kostnadsreduksjon og/eller økt inntjening.

Spm 59

Svaret forutsetter at prosjekter som er under bygging defineres som bompengeprojekter som er vedtatt av Stortinget, men som enda ikke har startet bompengesinnkreving. For pakker under bygging, men som har startet innkreving, vises det til svar på spørsmål 58.

Bompengeselskapenes samlede lån per 31.12.2020 for de prosjektene som var vedtatt men som ikke hadde startet innkreving ved utgangen av 2020, var 14 mrd. kr. Dette var fordelt på de ulike oppdragsgiverne på følgende måte:

- Statens vegvesen: 12,0 mrd. kr
- Nye Veier: 1,8 mrd. kr
- Fylkeskommunene: 0,3 mrd. kr

I tillegg til ovennevnte kommer utestående rekvireringer/forpliktelser overfor oppdragsgiverne for slutføring av pågående og planlagt utbygging. Ut over dette er det altså store forpliktelser tilknyttet de bompengefinansierte bypakkene i de største byene, jf. svar på spørsmål 58.

En oversikt over prosjekter som er vedtatt per april 2021, men som ikke har startet innkreving ved utgangen av 2020, er oppgitt i etterfølgende tabell. Dette utgjør forpliktelser på om lag 80,1 mrd. kroner. Tabellen inneholder informasjon om bompenger som skal dekke investeringskostnader i prosjektene, i henhold til de respektive stortingsproposisjonene, forutsatt innkrevingstid, i tillegg til hvem som er oppdragsgiver.

Bompengeprosjekt	Oppdragsgiver	Forutsatt innkrevningstid iht. stortingsproposisjon (år)	Bompenger til investeringer (mrd. kr)	Kr-verdi	Bompenger til investeringer, omregnet til 2021 mrd. kr
E16 Bjørum – Skaret	Statens vegvesen	15	2	2016	2,3
E16 Eggemoen - Jevnaker - Olum	Statens vegvesen	15	1,6	2018	1,7
E18 Lysaker - Ramstadsletta	Statens vegvesen	15	10,8	2019	11,2
E39 Kristiansand vest - Lyngdal vest	Nye Veier	15	7,9	2017	8,8
E39 Lønset – Hjelset	Statens vegvesen	15	0,7	2020	0,7
E39 Svevatjørn - Rådal	Statens vegvesen	18	2,6	2014	3,1
E39 Rogfast ¹	Statens vegvesen	20	12,4	2020	12,7
E6 Moelv – Øyer	Nye Veier	15	5,5	2019	5,7
E6 Ranheim – Åsen	Nye Veier	15	6,1	2018	6,5
E6 Ulsberg – Melhus	Nye Veier	15	5,7	2018	6,1
Fv 659 Nordøyvegen	Møre og Romsdal fylkeskommune	20	0,5	2017	0,6

¹ E39 Rogfast har forhånds- og parallellinnkreving på ferje frem til etterskuddsinnkreving starter etter at veien åpner, og er derfor inkludert i prosjekter som ikke har startet innkreving.

Rv 36 Bø – Seljord	Statens vegvesen	15	0,3	2018	0,3
Rv 4 Roa - Gran grense inkl. Jaren - Amundrud/ Almenningsdelet – Lygnebakken	Statens vegvesen	15	1,3	2020	1,3
Rv 555 Sotrasambandet	Statens vegvesen	20	6,5	2018	6,9
Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 2	Statens vegvesen	14	2,1	2021	2,2
E18 Tvedestrand - Dørdal	Nye Veier	15	3,9	2020	4,0
Rv 13 Ryfast	Statens vegvesen	20	4,8	2012	6,0

Spm 60

Vi viser til svar på spørsmål 58 og 59. Fra prosjektene er vedtatt av Stortinget til oppstart av innkreving skiller vi ikke mellom prosjekter som har startet utbygging eller ikke. Alle bompengeprosjekter som er vedtatt er derfor inkludert i svar på spørsmål 58 og 59.

Bompengeforpliktelsene som er skissert inkluderer ikke prosjekter som er omtalt i St. Meld. 20 (2020–2021) Nasjonal Transportplan 2022–2033, men der det ennå ikke foreligger samtykke fra Stortinget gjennom behandling av egne proposisjoner.

Spm 61

I ny Nasjonal transportplan legger vi opp til en ramme på 314,4 milliarder kroner til investeringer på riksveier i hele landet. I tillegg legger vi til grunn et anslag på 123,2 milliarder kroner i bompenger til riksveinvesteringer. Det gir en bompengeandel på 28 prosent for de samlede investeringene på riksvei. Bompengeandelen i hvert enkelt prosjekt vil variere. Virksomhetene skal arbeide videre med å forbedre og utvikle prosjektene, herunder gjøre endelige vurderinger av bompengefinansiering.

Bompenger/annen finansiering oppgis for hhv. prosjekter som er i gang satt før 2022 og prosjekter som er prioritert for oppstart 2022-2027, jf tabell 12.1 og tabell 12.2. Bompenger/annen finansiering er ikke periodisert mellom første og andre seksårsperiode.

Spm 62

Oslo Economics og Flowchange gjennomførte i 2018 en utredning på oppdrag fra Kystverket, der de undersøkte sammenhengen mellom utbedring av tilførselsvei til havn og betydning for godstransportens effektivitet og transportmiddelfordeling.² De fant at utbedring av tilførselsvei ville gi lavere transportkostnader for godstransporten, på grunn av høyere hastighet og mer forutsigbarhet. De fant også at etterspørselen etter sjøtransport over de tre havnene de undersøkte, ville øke relativt lite som følge av tiltakene på tilførselsvei. Det vil si at utbedring av veitilknytning til havn sannsynligvis ville ha begrenset betydning for godsoverføring og transportmiddelfordeling, i hvert fall på kort sikt. De peker også på at selv om investeringer i veinettet kan gi mer effektiv tilførsel til havnene, kan investeringer i veinettet, særlig motorveiutbygging og ferjeavløsning, også gi mer effektiv veitransport på bekostning av sjøtransporten.

I Nasjonal transportplan 2022 – 2033 legges det opp til at tilskuddsordningen for investering i effektive og miljøvennlige havner skal styrkes. Ordningen skal bidra til å effektivisere logistikkjeden og styrke sjøtransportens konkurranseevne gjennom å støtte opp om mer effektiv infrastruktur og logistikk i havnene. Dette vil redusere kostnader og tidsbruk, bedre samspillet mellom transportformene og bedre transportkvaliteten. Spart tid for skip eller lastebiler i havn vil i tillegg redusere utslipp og støy. Tilskuddsordningen er et viktig virkemiddel rettet mot havnene som gir økt framkommelighet for gods. Effektiviseringsgevinstene kan komme aktører i hele logistikkjeden til gode. Det vises til at tilskudd blant annet kan benyttes til tilgangsinfrastruktur fra vei og sjøside.

I forarbeidet til Nasjonal transportplan har næringslivet blitt invitert til å komme med innspill om de største utfordringene. Næringslivets behov for blant annet bedre regularitet og tilgjengelighet, samt kortere reisetid, har vært viktig når regjeringen har gjort sine prioriteringer.

Mindre investeringstiltak, som utbedring av flaskehalser, er ikke konkretisert i Nasjonal transportplan 2022-2033. Det er foreslått en økonomisk ramme til mindre investeringer på riksvei i første seksårsperiode. Hvilke tiltak som prioriteres innenfor denne rammen vil Statens vegvesen komme tilbake til i sitt arbeid med etatens egen gjennomføringsplan, hvor rammene styres av de årlige budsjettene. Tilsvarende gjelder for mindre farvannstiltak i regi av Kystverket. Tiltakene skal gi best mulig måloppnåelse mot målstrukturen for Nasjonal transportplan 2022-2033. Statens vegvesen og Kystverket skal kontinuerlig vurdere porteføljen og bygge ut de beste tiltakene først.

Det er foreslått en styrking tilskudd til fylkene på 15,9 milliarder kroner i Nasjonal transportplan 2022-2033. Den økte satsingen består av 2,7 milliarder til kompensasjon for tunnelsikkerhetsforskriften og 13,2 milliarder til tilskuddsordning for vedlikehold, utbedring og fornyingstiltak på fylkesveiene. Fylkene skal prioritere vedlikeholds- utbedring- og fornyingstiltak på veier som forstørrer bo- og arbeidsmarkedsregioner og viktige næringsveier. Det er ikke gitt spesifikke føringer på utbedring av flaskehalser på fylkesveier, men her står fylkene fritt til å prioritere slike tiltak innenfor rammene av den nye ordningen.

Det vises også til punktet om havnestruktur i nærskipsfartsstrategien i kap. 8.3.2 i Nasjonal transportplan 2033 - 2033. Et geografisk spredt havnetilbud begrenser behovet for veitransport, gir lavere transportkostnader for næringslivet og reduserer de samfunnsøkonomiske kostnadene forbundet med transport. Dagens desentraliserte havnestruktur er derfor hensiktsmessig, og regjeringen vil legge til rette for å opprettholde denne. Dette innebærer at ordningen med utpekte «stamnetthavner»³, som skulle prioriteres ved statlige utbedringer av farvannet, nå avvikles, slik at statlige virkemidler og ressurser til farvannsutbedringer benyttes der behovene er størst.

2 Oslo Economics og Flowchange (2018) *Veiutbedring sin betydning for sjøtransportens effektivitet og konkurranseevne*

3 32 kommunale havner eller havneterminaler er i dag utpekt som stamnetthavner. Disse havnene har imidlertid ingen særskilt status etter den nye havne- og farvannsloven, som trådte i kraft 1. januar 2020. Staten har nå ansvar for utbedringer som gjøres av hensyn til sikkerhet og framkommelighet for den alminnelige ferdselen i hele farvannet, også i innseilingen til havner eller havneterminaler.

Spm 63

I KVV for vegforbindelser øst for Oslo har Statens vegvesen sett på utbedring av den 4 km lange strekningen mellom Hvam og Gjelleråsen til en kapasitetssterk 4-felts vei. Til grunn for kostnadsberegningen ligger utbygging av et felt ekstra i hver retning i eksisterende trasé for fv 22. Med en anslått løpemeterpris på 130.000 kroner, er kostnaden for Hvam-Gjelleråsen anslått til 520 mill. 2019-kr. Kostnadsanslaget er oppgitt uten usikkerhetsavsetning som normalt gir et tillegg på 30-50 % på KVV-nivå.

Spm 64

I Nasjonal transportplan 2022–2033 er det totalt prioritert om lag 80,1 mrd. 2021-kr til byområdene i planperioden.

For byområdene er følgende fordeling lagt til grunn:

- 24,1 mrd. kr til kollektiv-/gang- og sykkeltiltak langs riks-, fylkeskommunale og kommunale veier. Disse kan ikke benyttes til drift av kollektivtransport. Det er lagt til grunn 12,6 mrd. kr i første seksårsperiode og 11,5 mrd. kr i andre seksårsperiode, jf. tabell 10.5.

Statlige tilskudd til byområder er oppgitt i tabell 10.5. En samlet ramme på 55,9 mrd. kr er fordelt med om lag 30,7 mrd. kr i første seksårsperiode og om lag 25,2 mrd. kr i andre seksårsperiode. Dette fordeles som følger:

- 26,3 mrd. kr. i særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter (50/50-ordningen). Disse midlene kan ikke brukes til drift. Fordeling av statlig tilskudd i første og andre seksårsperiode er oppgitt per prosjekt i tabell 12.1 og 12.2.
- 28,5 mrd. kr. i statlig tilskudd til byområder: o Belønningsmidler, dette er statlige tilskuddsmidler som kan brukes både til sykkel, gang- og kollektivtiltak langs riks-, fylkes- og kommunalt veinett. Midlene kan også brukes til drift av kollektivtrafikk.
- o Tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk. Dette er til drift.
- o Tilskudd til reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud i de fire største byområdene. For noen byvekstavgifter har midler til bedre kollektiv delvis også blitt satt av til enkelte driftstiltak.
- o Tilskudd til fjerning av rushtidsavgift på Nord-Jæren.
- 500 mill. kroner i tilskudd til bygging av ny Majorstuen stasjon i Oslo (inngår ikke i 50/50-ordningen).
- 600 mill. kroner tidlig i planperioden til en ny tilskuddsordning for ytterligere fem byområder som ikke er aktuelle for byvekstavgifter. Disse midlene vil ikke kunne brukes til drift av kollektivtransport.

Riksveiprosjekter som inngår i bompengefinansierte bypakker finansieres som en del av riksveirammen, se omtale i kapittel 11 i stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2022-2033. Fordeling av investeringsmidler til prosjektene mellom første og andre seksårsperiode er oppgitt i tabell 12.1 og 12.2. Drift- og vedlikehold av riksveiprosjekter er ikke finansiert gjennom bompengefinansierte bypakker.

Spm 65

Informasjonen som her etterspørres er i stor grad gitt i kapittel 12 i stortingsmeldingen. Konkrete investeringstiltak i stortingsmeldingen omtales kun for første seksårsperiode. Prosjektene/effektpakkene prioritert for oppstart i perioden 2022-2027 er presentert i tabell 12.2 i stortingsmeldingen. Det er flere prosjekter som er prioritert for oppstart i første seksårsperiode, men som ikke vil være ferdig utbygd innen 2027.

Vedr. kostnadsramme

Alle kostnadsoverslagene i meldingen er basert på P50 som økonomisk resultatmål. Det er vanlig å regne med usikkerhetsmargin på +/-10–20 prosent ved reguleringsplan og +/-25 prosent ved kommunedelplan. I fasen med konseptvalgutredning og kvalitetssikring (KVU/KS1-nivå) er usikkerheten enda større. Kostnadsrammer som vedtas av Stortinget er basert på P85, og inneholder derfor en usikkerhetsavsetning over P50. Prosjektene prioritert for oppstart i 2022–2027 har ikke fastsatt kostnadsramme, og oppgitte kostnader i tabellen under tar derfor som i meldingen utgangspunkt i P50 (tilsvarende styringsramme).

Vedr. planlagt oppstartstidspunkt

Regjeringen har ikke satt oppstartstidspunkt for de prioriterte prosjektene. Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, Bane NOR og Kystverket skal jobbe videre med å optimalisere investeringsporteføljen. Prosjektene som er prioritert for oppstart i første seksårsperiode utgjør porteføljen av prosjekter som virksomhetene skal optimalisere og porteføljestyre. Fordelingen mellom de to periodene er utgangspunktet for virksomhetenes porteføljestyring, og optimalisering og andre endringer i prosjektene kan få konsekvenser for rekkefølgen. Faktisk gjennomføring av et prosjekt er dermed ikke garantert selv om det er nevnt i stortingsmeldingen. Dersom prosjektene ikke endres (gjennom optimalisering eller annen ny informasjon), skal prosjektene som i sin helhet ligger i første seksårsperiode fullføres først. Dette er blant annet viktig for å ivareta den geografiske balansen som er lagt til grunn i stortingsmeldingen. Porteføljen kan endres ved rullering av Nasjonal transportplan.

Ut over siste seksårsperiode

Informasjon om hvorvidt prosjektet også er forutsatt finansiert etter 2033 fremkommer ikke i kapittel 12 i stortingsmeldingen (jf. tabellnote 1 på side 259).

Dette er med periodiseringen forutsatt per mars 2021 aktuelt for følgende prosjekter:

Sektor	Korr.	Fylke	Tiltak	Kategori	Stat etter 2033	Bom/ andre etter <u>2033</u>
Jernbane	3	Vestfold og Telemark	Vestfoldbanen ytre IC: To tog/t Oslo–Skien	Nye effektpakker	119	
Vei	4	Vestland	Rv.555 Sotrasambandet	Binding (OPS)	800	3 150
Jernbane	5	Viken	FRE16: Ringeriksbanen	Nye effektpakker	1 067	
Vei	6	Innlandet	Rv.3/rv.25 Ommangsvollen– <u>Grundset/Basthjørnet</u>	Binding (OPS)	240	1 080

Vei	8	Nordland, Troms og Finnmark	E10/rv.85 Tjeldsund– Gullesfjordbotn– Langvassbukt	OPS	1 009
-----	---	-----------------------------------	--	-----	-------

For nevnte OPS-prosjekter er rammen knyttet til "betaling for driftsstandard" og "betaling for tilgjengelighet", altså betaling til OPS-selskapene for at disse har ansvaret for drift og vedlikehold av strekningen. Disse kostnadene er ikke vist for prosjekter som Statens vegvesen/Nye Veier har ansvaret for.

Spm 66

Detaljer som her etterspørres er gitt i kapittel 10 i meldingen. Tabellen under er basert på informasjon gitt i tabellene 1.1/10.1, 10.3, 10.4, 10.5, 10.6, 10.8, 10.9 og 10.10.

	Årlig gjennomsnitt 2022–2027	Årlig gjennomsnitt 2028–2033	Årlig gjennomsnitt NTP 2022–2033
Riksveier ¹	39 422	45 570	42 496
Tilskudd fylkesvei	3 837	4 904	4 370
Byområder	7 227	6 117	6 672
Jernbaneformål	26 626	31 074	28 850
Kystforvaltning	2 734	2 746	2 740
Lufthavner	775	0	388
Satsinger på tvers av transportsektorene	334	170	252
Sum statlige midler, ekskl. kjøp av persontransport med tog	80 955	90 580	85 768
Kjøp av persontransport med tog	3 900	3 900	3 900
Sum statlige midler	84 855	94 480	89 667
Anslag annen finansiering ²			10 300

¹ Mindre investeringstiltak i byområdene utført av Statens vegvesen inngår i summen Byområder og tilskuddsordninger til fylkesvei på Statens vegvesens budsjett inngår i summen Tilskudd fylkesvei.

² Annen finansiering er ikke spesifisert per seksårsperiode.

For å svare på mange av utfordringene vi står overfor har regjeringen prioritert flere satsinger på tvers av transportsektorene. Som redegjort for blant annet i kapittel 10.11, inngår følgende ordninger:

- Forskning, utvikling og innovasjon (FoU) (jf. kapittel 5.5)
- Smartere transport (kun restfinansiering, ikke nærmere omtalt)
- Tettere tverrsektorielt samarbeid om data (jf. kapittel 5.2)
- Fossifrie anleggsplasser (jf. kapittel 6.1)
- Barnas transportplan (jf. kapittel 9).

Spm 67

En viktig satsing for regjeringen i NTP 2022-2033 er å følge opp de inngåtte byvekstavgiftene i de fire største byområdene. Samlet er det lagt til grunn om lag 80 milliarder kroner til byområdene i NTP 2022-

2033. Dette inkluderer oppfølging og eventuell reforhandling av byvekstavtalen for Nord-Jæren. Hovedmålet i byvekstavtalene er at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykling og gange.

Porteføljen for byvekstavtalen for Nord-Jæren omfatter flere store riksveiprosjekter. E39 Hove-Ålgård og E39 Smiene-Harestad er to av disse. I NTP 2022-2033 er det lagt til grunn oppstart av E39 Ålgård-Hove i første seksårsperiode av planen. Osli-Hove er første byggetrinn av E39 Ålgård-Hove, og er en fortsettelse av utvidelsen til fire felt fra strekningen Sandve-Hove som ble åpnet i 2017. Styringsgruppen for byvekstavtalen på Nord-Jæren ønsker å prioritere denne strekningen for oppstart så snart som mulig. Det er lagt til grunn et statlig bidrag på 230 mill. kr til prosjektet i første seksårsperiode. I tillegg kommer bidrag fra bompenger. Det er videre lagt til grunn midler til resten av strekningen mellom Ålgård og Osli i siste seksårsperiode av planen.

De aller fleste prosjektene som er aktuelle å starte opp i siste seksårsperiode er som følge av den nye innretningen med porteføljestyling ikke konkret omtalt i NTP. Noen prosjekter navngis likevel. E39 Smiene-Harestad ligger også inne i porteføljen for byvekstavtalen for Nord-Jæren, og som nevnt i NTP 2022-2033, vil prosjektet være aktuelt for mulig oppstart i andre seksårsperiode av planen. Regjeringen vil komme tilbake til en eventuell prioritering av prosjektet ved neste rullering av Nasjonal transportplan.

Da byvekstavtalen for Nord-Jæren ble inngått i august 2020 var anslåtte kostnader større enn finansieringsgrunnlaget i Bymiljøpakken. Som følge av manglende balanse mellom inntekter og utgifter har det vært en prosess lokalt, hvor det i styringsgruppemøte 16. desember 2020 ble vedtatt effektiviseringstiltak i pakken som gir balanse. Vedtaket forutsetter at partene i avtalen arbeider aktivt med å realisere kutt framover. Departementet legger til grunn at dette følges tett opp av styringsgruppen. Byvekstavtalen er målstyrt, og det forutsettes fra statens side at den justerte porteføljen vil gjøre det mulig å nå nullvekstmålet i avtalen gjennom god porteføljestyling. Det har videre blitt varslet kostnadsoverskridelser i flere prosjekter i Nord-Jærenpakken, som må dekkes inn i Bymiljøpakken. Det vil derfor trolig være behov for ytterligere effektiviseringstiltak. Samferdselsdepartementet har i brev til Statens vegvesen av 5.2.21 bedt om at arbeidet prioriteres, og at styringsgruppen gjør nytt vedtak om effektiviseringstiltak senest innen 30.6.21.

Spm 68

Samferdselsdepartementet har gitt tilslutning til at Statens vegvesen, i samråd med politiet, fastsetter reviderte retningslinjer for valg av steder og strekninger for automatisk trafikk kontroll (ATK) og legger disse til grunn for deres videre arbeid. I tråd med de reviderte retningslinjene er Statens vegvesen igjen gitt myndighet til å fatte beslutninger om iverksetting av streknings-ATK etter faglige vurderinger i henhold til kriteriene. Slike beslutninger må også fattes i samråd med politiet. Hvorvidt ATK er det mest hensiktsmessige virkemiddelet å ta i bruk på steder der fartsgrensen er under 50 km/t blir derfor en faglig vurdering for Statens vegvesen og politiet, i henhold til nye kriterier.

Spm 69

Regjeringen er opptatt av å legge til rette for miljøvennlige transportløsninger. Når det gjelder bompenger og biogasskjøretøy, har Samferdselsdepartementet bedt Statens vegvesen om å vurdere hvordan tunge biogasskjøretøy kan gis fritak for betaling av bompenger. Dette skjer på bakgrunn av et ønske om et slikt fritak i Oslopakke 3. Blant forholdene Statens vegvesen er bedt om å vurdere, er kostnader, kontroll, sanksjoner og forholdet til tidligere stortingsvedtak om Oslo pakke 3. Samferdselsdepartementet avventer nå Statens vegvesen sine vurderinger, og vil deretter vurdere anbefalingene Statens vegvesen kommer med.

Spm 70

Bildeling er en utviklingstrend som eksisterer i mange ulike varianter. Bildeling kan handle om alt fra korttids-leasing og deling av en kjøretøyflate eid av kommersielle aktører, til forretningsmodeller basert på utlån av folks private biler. Bildeling kan også inkludere forretningsmodeller som Uber, Lyft, mv., samt ulike digitale løsninger som legger til rette for økt grad av samkjøring, både i privateide og i kommersielt eide kjøretøy.

Som det framgår av NTP`s teknologikapittel er regjeringen opptatt av å legge til rette for at ny teknologi, herunder digitaliserte løsninger som er en nødvendig forutsetning for utvikling av bildelings- og samkjøringsløsninger, skal bidra til oppnåelse av de transportpolitiske målene i NTP, samtidig som vi må søke å unngå potensielt sett negative effekter av utviklingen (f.eks. økt mengde kjørte kilometer i byer som følge av rimelige bildelingsløsninger, en utvikling som er observert i byer i andre land). Eventuelle tiltak for å fremme ønsket utvikling vil måtte basere seg på en slik tilnærming, uten at regjeringen nå har skissert ut konkrete tiltak.

Spm 71

Jeg er enig i at E39 Vågsbotn – Klauvaneset er et viktig veiprojekt. De aller fleste prosjektene som er aktuelle å starte opp i siste seksårsperiode er som følge av den nye innretningen med porteføljestyling ikke konkret omtalt i NTP. Noen prosjekter navngis likevel. Dette er politisk høyt profilerte prosjekter. E39 Vågsbotn – Klauvaneset er et slikt prosjekt, der regjeringen har påpekt viktigheten av framdrift. Statens vegvesen vil arbeide videre med en helhetlig planlegging av E39 i korridoren. Dette vil være en del av arbeidet med porteføljeutviklingen fram mot rulleringen av Nasjonal transportplan.

Spm 72

Regjeringen legger opp til å overføre strekningen rv.13 Skare-Sogndal, som Vikafjellet er en del av, til Nye Veier. Strekningen har en viktig nasjonal og regional funksjon som bindeledd mellom nasjonale hovedveier, samt en lokalfunksjon for mange kommuner og lokalsamfunn.

Det er utfordringer med skred med rundt 30 identifiserte skredpunkter hvor vel 20 av disse er kategorisert med middels og høy skredfare. Strekningen har smal veibredde og mange ulykker sammenlignet med trafikkmengden. NTP legger opp til at Nye Veier skal prioritere investeringer som reduserer rasfaren og gir en akseptabel minimumsstandard. Det skal legges til grunn mest mulig rassikring for hver krone som brukes. Selskapet skal også identifisere veistrekn timer som ikke har akseptabel veistandard.

Nye Veier starter arbeid med nye strekninger så snart disse er overført til selskapet. Selskapet vil i startfasen lytte til de lokale og regionale forventninger og hvor de mener utfordringene er størst. Arbeidet vil starte med å vurdere hva som er utfordringene som skal løses og hva målene for strekningene skal være. Disse vurderingene vil danne grunnlag for de tiltak som vil bli foreslått. En utbygging av rv. 13 Vikafjellstunnelen ligger ikke inne i de kostnadsrammene som er lagt til grunn for Nye Veiers tiltak på strekningen i denne NTP rulleringen.

Spm 73

Prosjektet er utredet som del av arbeidet med NTP 2022-2033, men tiltaket viser stor negativ netto nytte og har derfor ikke nådd opp i prioriteringene. Prosjektet kan bli vurdert på nytt som del av fagetatenes innspill til NTP 2026-2037.

Spm 74

Samferdselsdepartementet legger i NTP-meldingen opp til å utvide Nye Veiers portefølje med blant annet E6 Olderdalen-Langslett og E6 Nordkjosbotn-Hatteng i Troms og Finnmark.

Som for de andre strekningene i Nye Veier sin portefølje er det opp til selskapet selv å vurdere utbyggingsrekkefølgen mellom strekninger. Departementet legger derfor ikke opp til noen egen tidsfrist for de to aktuelle strekningene i Troms og Finnmark.

Spm 75

På strekningen nord for dagens midtdeler i Lavangsdalen vil prosjektet E8 Sørbotn – Laukslett gi sammenhengende midtdeler langs Ramfjorden og over ny bru til Laukslett. Dette prosjektet er prioritert i første seksårsperiode i NTP 2022-2033.

På strekningen sør for dagens midtdeler foreligger det ingen vedtatte planer for videreføring. Det ble i 2013 startet planlegging av midtdeler og andre tiltak på strekningen E8 Laksvatnbukt – Storskreda. Siden prosjektet ikke var prioritert i NTP 2018 – 2029 ble planarbeidet stanset i 2017. Prosjektet er heller ikke prioritert i NTP 2022-2033.

I påvente av en eventuell utbygging vurderer Statens vegvesen om det skal gjennomføres mindre tiltak for å bedre sikkerheten på strekningen. Veien er for smal til å etablere forsterket midtoppmerking innenfor dagens kjørebane, men aktuelle tiltak kan være ATK og/eller nedsatt fartsgrense, bedre oppfølging av friksjonsforholdene, og eventuelt forsterket drift og vedlikehold. For å ha et grunnlag for å vurdere fartsgrense og ATK startes det nå opp med hastighetsmålinger.

Spm 76

Nye Veiers overordnede mål er å oppnå mer vei for pengene og høyere samfunnsøkonomisk lønnsomhet i sine prosjekter. Bl.a. som følge av kostnadsbesparelser på porteføljen til selskapet fikk Nye Veier ansvaret for planlegging og utbygging av E6 Kvæangsfjellet i Troms og Finnmark fylke i Prop. 110 S (2018–2019).

Nye Veier har vurdert det prosjektutløsende behovet og målsettingen for prosjektet – hva skal prosjektet løse. Videre har det i utviklings- og optimaliseringsarbeidet stått sentralt å løse prosjektmålet ved å bruke samfunnets midler på en effektiv måte innenfor den rammen som Nye Veier har tilgjengelig.

Nye Veier har prioritert og sikrer utbygging av dette prosjektet gjennom å redusere kostnadene.

Utbyggingen vil gi økt framkommelighet og samfunnssikkerhet på strekningen. Et av grepene for å redusere kostnadene var å ikke inkludere tunnel forbi Rakkeneslia. I Nye Veiers begrunnelse for å ikke inkludere denne tunnelen er det vektlagt at strekningen ble sikret med solide rasnett i 2016.

Spm 77

I gjeldende byvekstavtaler dekker staten inntil 50 prosent av investeringskostnadene i fem store kollektivprosjekter (såkalte 50/50-prosjekter): Fornebubanen og ny T-banetunnel i Osloområdet, Bybanen til Fyllingsdalen i Bergen, Bussveien på Nord-Jæren og Metrobuss i Trondheim. I NTP 2022-2033 tas det også høyde for delfinansiering av Bybanen til Åsane i Bergen som et nytt 50/50-prosjekt og det er prioritert et bidrag på 500 mill. kr til ny Majorstuen stasjon i Oslo (dette er ikke nytt 50/50-prosjekt).

I NTP 2022-33 tas det høyde for at det på sikt kan være aktuelt å reforhandle byvekstavtalene i de fire største byområdene. I den inngåtte byvekstavtalen for Osloområdet står det at det ved en reforhandling kan være aktuelt å forhandle om statlig delfinansiering av andre store kollektivtrafikkprosjekter, og at lokale parter mener at bane-/kollektivløsning for Nedre Romerike er et slikt prosjekt. I NTP 2022-2033 er det imidlertid ikke funnet rom for ytterligere 50/50-prosjekt i Osloområdet, og en bane-/kollektivløsning på Nedre Romerike er derfor ikke foreslått prioritert. Prosjektet er også på et tidlig stadium i planleggingen, og det er ikke lagt en plan for hvordan prosjektet skal finansieres.

Spm 78

Utviklingen av elektrifiserte fly (batteri/hybrid/brenselcelle) er på et tidlig stadium, og det er ikke avklart når slike fly eventuelt vil trafikkere norske lufthavner i regelbunden rutetrafikk. Videre er det mulig at fremtidige fly også vil benytte hydrogen som energibærer. Avinor følger denne utviklingen tett, og vil legge til rette for nye energibærere (lading og/eller hydrogen) på selskapets lufthavner når det blir behov for det.

For å få en indikativ oversikt over fremtidige investeringsbehov ved introduksjon av elektrifiserte fly på alle Avinors lufthavner, ble det i 2020 gjennomført en kartlegging av elektrisk infrastruktur og kapasitet inn til lufthavnene og på lufthavnene. Det ble tatt utgangspunkt i tilbakemeldinger og informasjon fra flyprodusenter som underlag for kontakt med nettselskaper/e-verk vedrørende realistiske ladeeffekter med tilhørende kostnadsestimer.

Spørsmålet omfatter «kortbanenettet». Av Avinors 43 lufthavner, er det her valgt å legge til grunn behov for infrastruktur på de 24 Kategori E-lufthavnene (se tabell nederst), samt knutepunktlufthavnene Bodø, Tromsø og Bergen.

Det er knyttet stor usikkerhet til hvilke energibehov elektrifiserte fly vil ha og når de introduseres. Videre er det foreløpig ingen standardisert teknisk løsning for hvordan ladepunktene skal utformes. Det er derfor estimert kostnader med bakgrunn i erfaringer som er gjort rundt lading av elektriske ferger.

I estimatene inngår oppgradering av forsyning inn til lufthavn og nødvendig infrastruktur inne på lufthavnen. Det er lagt til grunn en del forutsetninger, herunder:

- Kostnadsestimer innhentet fra e-verk er beregnet ut fra dagens ledige kapasitet i nettet på tidspunktet for forespørsel. Kapasitet i nettet kan ikke reserveres.
- Samtidighet på ett – 1 – elektrifisert fly med en effekt anslått til 2MW (full-lading på ca. 30 minutter) på Kategori E-lufthavnene. På Bergen, Tromsø og Bodø er det lagt til grunn en samtidighet på fire – 4 – fly. Forutsatt størrelse på flyenes batteripakker og dermed ladebehovet er usikker.
- På enkelte lufthavner kan det være formålstjenlig å benytte stasjonær batteribank, enten i en overgangsfase eller som en permanent løsning. Det er ikke hensyntatt i nedenstående estimat.
- Utbygging av nødvendig infrastruktur vil gjennomføres i tett samarbeid med lokalt e-verk, flyselskaper, Avinor og eventuelt andre interessenter.

Det er i nedenstående lagt til grunn ladebehov for elektrifiserte fly som er forventet å kunne dekke omtrent samme behov som de flyene som trafikkerer kortbanenettet i dag, men det er sannsynlig at det i første omgang vil bli sertifisert fly opp til 19 seter, hvilket kan påvirke frekvens på antall flygninger. Det er imidlertid effektuttak for lading – altså samtidighet – som er forventet å være dimensjonerende.

Basert på den informasjonen som foreligger per i dag og med de nevnte forutsetninger, er samlet estimert kostnad for nevnte lufthavner i intervallet 700-1000 mill. kr. Det er store variasjoner i kostnadene pr lufthavn.

Det understrekes at en eventuell utbygging ville foregå i tett dialog og samarbeid med flyoperatør og flyprodusent, og at den ville foregå i faser. Et eventuelt investeringsbehov ville således bli fordelt over noe tid. Avinor vurderer fortløpende behov og tilgjengelighet for adekvat lading og andre energibærere, og vil legge til rette for bedrifts- og samfunnsøkonomisk fornuftige løsninger.

Avinors Kategori E-lufthavner:

Kategori	ICAO-KODE	IATA-KODE	LUFTHAVN
----------	-----------	-----------	----------

E	ENBV	BVG	BERLEVÅG
E	ENBS	BJF	BÅTSFJORD
E	ENBL	FDE	FØRDE-Bringeland
E	ENHK	HAA	HASVIK
E	ENHV	HVG	HONNINGSVÅG-Valan
E	ENNA	LKL	LAKSELV-Banak
E	ENLK	LKN	LEKNES
E	ENMH	MEH	MEHAMN
E	ENRA	MQN	MO I RANA
E	ENMS	MJF	MOSJØEN-Kjærstad
E	ENNM	OSY	NAMSOS
E	ENRO	RRS	RØROS
E	ENRM	RVK	RØRVIK-Ryum
E	ENRS	RET	RØST
E	ENSD	SDN	SANDANE-Anda
E	ENST	SSJ	SANDNESSJØEN-Stokka
E	ENSG	SOG	SOGNDAL-Haukåsen
E	ENSK	SKN	STOKMARKNES-Skagen
E	ENSH	SVJ	SVOLVÆR
E	ENSR	SOJ	SØRKJOSEN
E	ENVD	VDS	VADSØ
E	ENSS	VAW	VARDØ-Svartnes
E	ENVY	VRY	VÆRØY
E	ENOV	HOV	ØRSTA-Volda-Hovden

Spm 79

Det anslås at det vil være behov for 127,5 mill. kr ut over saldert budsjett 2021 for at den utvidede TT-ordningen skal være finansiert til å dekke hele landet.

Spm 80

Gjennom de inngåtte byvekstavtalene med de fire største byene bidrar staten med særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter (50/50-ordningen), jf. fjerde kolonne i tabellen under. I Nasjonal transportplan 2022-2033 er det tatt høyde for å videreføre dette tilskuddet. Dersom det statlige bidraget til disse prosjektene skal økes til 80 pst, vil det statlige finansieringsbidraget fordeles som vist i femte kolonne under. Alle beløp i tabellen er i 2021-kr.

Prosjekter	Byområde	Prosjekt-kostnad	Statlig bidrag (50 %)	Statlig bidrag (80 %)
Fornebubanen ¹	Oslo og Viken	17 176	8 333	13 333
T-banetunnel gjennom sentrum ²	Oslo og Viken	19 017	9 509	15 214
Bybanen til Fyllingsdalen	Bergen	7 093	3 546	5 674

Metrobuss trinn 1	Trondheim	3 540	1 770	2 832
Bussveien ³	Nord-Jæren	10 850	5 351	8 562
SUM		57 676	28 509	45 615

1) Statens bidrag er fastsatt på bakgrunn av prosjektkostnadene ekskl. innsparing som følge av flytting av Skøyen stasjon og basestasjon ut over hensetningsanlegg.

2) Foreløpig kostnadsoverslag, hentet fra Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029

3) Foreløpig kostnadsoverslag, hentet Bymiljøpakkens handlingsprogram. I Byvekstavtalen inngått i 2019 er Statens halvdel 5 190 mill. 2020-kr. inkl. mva. på riksvei og eks. mva. på fylkesvei.

Den statlige innsatsen i byområdene er styrket som følge av bompengeavtalen fra 2019. Tilskuddet til store kollektivprosjekter er økt fra 50 til 66 prosent. Halvparten av dette tilskuddet skal gå til reduserte bompenger. Den andre halvparten skal gå til bedre kollektivtilbud etter lokal prioritering. I de inngåtte byvekstavtalene er tilskuddet fordelt som følgende

- Osloområdet: 5,2 mrd. kroner
- Bergensområdet: 1,2 mrd. kroner
- Trondheimsområdet: 0,58 mrd. kroner
- Nord-Jæren: 0,52 mrd. kroner

Tilskudd til reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud kommer altså i tillegg til det statlige bidraget i 50/50 ordningen.

I planperioden prioriteres i tillegg midler til Bybanen til Åsane i Bergen som et nytt 50/50-prosjekt. Det er også prioritert midler innenfor riksveirammen til forlengelse av E39 Fløyfjellstunnelen som ikke inngår i 50/50-ordningen, men som er en forutsetning for bybaneutbyggingen. Beløpet som er prioritert, er basert på foreløpige kostnadsanslag og det er fortsatt stor usikkerhet knyttet til framdrift, kostnader og finansiering av de ulike delene av bybaneprojektet. Foreløpig er de samlede kostnadene for bybaneutbyggingen og forlengelse av Fløyfjellstunnelen anslått til om lag 12 mrd. kroner. Endelig statlig bidrag og delvis bompengefinansiering vil bli gjenstand for forhandlinger med lokale myndigheter. I NTP 2022-2033 legges det også til rette for å inngå byvekstavtaler for Kristiansandsregionen, Buskerudbyen, Grenland, Nedre Glomma og Tromsø i planperioden. Det er prioritert om lag 10 mrd. kroner til byvekstavtaleforhandlinger i disse byområdene. Statens bidrag i disse avtalene vil være belønningsmidler (som kan brukes til lokale tiltak og drift av lokal kollektivtransport) og midler til mindre investeringer i kollektivtransport, sykling og gange langs riks-, fylkes- og kommunale veier. Det kan også være aktuelt med statlige midler til stasjons- og knutepunktutvikling langs jernbanen og statlige midler til store riksveiprojekter. Dette vil være med på å gi disse byområdene et ytterligere løft i satsingen på miljøvennlig transport. Ordningen med statlig tilskudd til store kollektivprosjekter (50/50-ordningen) er forbeholdt de fire største byområdene. Det er disse byområdene som har de største transportutfordringene, og det er derfor vurdert å være et behov for høykvalitets kollektivløsninger – som bane- eller bussløsninger som helt eller delvis går i egne traseer, har høy frekvens og effektiv av- og påstigning – og som vil være et viktig bidrag for å nå nullvekstmålet. Slike kollektivløsninger krever store investeringer, og det er vurdert som utfordrende for fylkeskommunene å ta et slikt løft alene. Det legges ikke opp til å utvide denne 50/50-ordningen til andre byområder.

Spm 81

Jernbanedirektoratet har ikke utarbeidet noe forslag til familierabatt. Det er heller ikke opplyst om hvilken rabatt spørsmålsstiller sikter til her. Videre foreligger det ikke tilstrekkelig informasjon til å kunne beregne konsekvensen av innføringen av en slik rabatt, da dette krever innsikt i hvilke billett kjøpere som reiser som en familie. Dette betyr at togoperatørene må beregne konsekvensene. Det vil være krevende for togoperatørene å kunne svare ut et slikt spørsmål, blant annet på grunn av at Go-Ahead Norge, SJ Norge og Vy Tog ikke sitter på tilstrekkelig historikk om slike reisende.

Spm 82

Ungdom på 15 år får i dag barnerabatt, som gjelder frem til man fyller 16 år. Barnerabatten er halv pris av ordinær enkeltbillett.

Ungdom i alderen 16 til og med 19 år har allerede anledning til å kjøpe ungdomskort. Ungdomskortene gir rett til et ubegrenset antall reiser med fylkeskommunal kollektivtransport innen et fylke, normalt for en måned. En del fylkeskommuner har også inngått avtaler med andre aktører, blant annet med togselskapene og riksveiferjene, om at kortene også skal gjelde for disse transportmidlene. Noen steder gjelder ungdomskortet også i tilgrensende kommuner i nabofylket.

I hvilken grad denne aldersgruppen vil benytte en mulig rabatt på fritidsreiser andre steder i landet, har vi ikke oversikt over, og vi vet derfor ikke hva det vil koste å innføre et slikt kort. Jeg gjør oppmerksom på at ungdomskortet er et prismessig svært godt tilbud, i mange tilfeller rimeligere enn halv pris på ordinære billetter.

Spm 83

Jernbanedirektoratet har anslått at en halvering av alle enkeltbillettpriser kan koste om lag 1,6-1,8 mrd. kroner bare i 2022. Togoperatørene har i sine tilbud lagt til grunn betydelig inntektsvekst i resten av NTP-perioden, noe som vil bety at årlig inntektsstap vil kunne være vesentlig høyere mot slutten av perioden. En halvering av billettprisene på enkeltbilletter vil medføre krav om reforhandling av regionale takstsamarbeidsavtaler i storbyområdene. Dette er forbundet med en vesentlig kostnad for staten.

Spm 84

Mange alternativer ble utredet i Høyhastighetsutregningen fra 2012, blant annet varianter av:

- Handlingsalt. C: Et høyhastighetsalternativ som delvis bygger på eksisterende nett og gjeldende Intercity-strategi
- Handlingsalt. D: Hovedsakelig separate høyhastighetslinjer

Tabellen under er en ren prisomregning fra utredningen uten vurdering av om ny kunnskap har kommet til eller om forutsetninger om nye infrastrukturtiltak er riktige (Høyhastighetsutredningen 2010-2012 Konklusjoner og oppsummering av arbeidet i Fase 3, Del 1, Jernbaneverket, 23. januar 2012). Det er viktig å påpeke at vi har erfart store kostnadsøkninger for utbygging av jernbaneinfrastruktur etter at høyhastighetsutredningen ble utarbeidet. Kostnadsestimatene anses derfor å ha begrenset verdi, da det nå foreligger nye erfaringstall for utbygging av jernbaneinfrastruktur. Eksempelvis ble det i Nasjonal transportplan 2010-2019 lagt til grunn at Follobanen skulle koste i underkant av 12 milliarder kroner. Prosjektet har i dag en kostnadsramme på om lag 36 milliarder kroner. Vi arbeider nå med flere tiltak for å bedre kostnadskontrollen i sektoren.

		Alternativ	Prisnivå 2011 Mrd.kr	Prisnivå 2021 Mrd.kr
Nord	Oslo-Lillehammer-Trondheim	C	185,49	246
	Oslo-Tynset-Trondheim	D	145,36	193
Vest	Oslo-Kongsberg-Bergen	C	158,89	211
	Oslo-Hønefoss-Bergen	D	167,80	223
	Oslo-Bergen Oslo-Stavanger Stavanger-Bergen	H1:P	262,05	348

	Bergen-Stord-Stavanger	BS1:P	114,71	152
Sør	Oslo-Tønsberg-Kristiansand-Stavanger	C	218,88	290
	Oslo-Porsgrunn-Kristiansand-Stavanger	D	222,06	295
	Prisstigning 2011-2021: 32,7%			

Spm 85

A. Bergensbanen i begge ender (Arna-Voss K5-alternativeet, og Ringeriksbanen)

- Estimert kostnad for fellesprosjektet Arna-Voss, K5 er 27,3 mrd. 2021-kr. Dette er kostnaden for jernbanedelen hele veien fra Arna til Voss. I NTP 2022-33, ligger første trinn av optimalisert konsept, Arna-Stanghelle, inne med 12,7 mrd. 2021-kr.
- Ringeriksbanen: 27,3 mrd. 2021-kr. for jernbanedelen av fellesprosjektet (kostnaden er fra Bane NORs prognose august 2020).

B. Indre og ytre intercity med dobbeltspor hele veien til Halden, Skien og Lillehammer

I henhold til Bane NORs prognoser fra august 2020 (vedlegg 5 til leveranse 15. november 2020) er kostnaden for full utbygging av resterende parseller på Intercity som følger:

Vestfoldbanen:

- Dobbeltspor Tønsberg-Stokke: 12,0 mrd. 2021-kr
- Dobbeltspor Stokke-Sandefjord: 10,5 mrd. 2021-kr
- Dobbeltspor Sandefjord-Larvik: 10,1 mrd. 2021-kr
- **Totalt Vestfoldbanen: 32,6 mrd. 2021-kr**

Ringeriksbanen:

- **Totalt Ringeriksbanen: 27,3 mrd. 2021-kr**

Dovrebanen:

- Dobbeltspor Sørli-Åkersvika 6,6 mrd. 2021-kr
- Dobbeltspor Åkersvika-Brumunddal 13,1 mrd. 2021-kr
- Dobbeltspor Brumunddal-Moelv 10,6 mrd. 2021-kr
- Dobbeltspor Moelv-Lillehammer 16,5 mrd. 2021-kr
- **Totalt Dovrebanen: 46,8 mrd. 2021-kr**

Østfoldbanen:

- Dobbeltspor Haug-Seut 13,2 mrd. 2021-kr
- Dobbeltspor Seut-Klavestad 30,6 mrd. 2021-kr

I disse estimatene beskrives ikke kostnader for ferdig utbygging hele veien til Halden. I et oppdatert grunnlag av tallene fra KVV-en, fra november 2011, beregnes totalkostnaden av utbygging av de to dobbeltsporene listet opp over, samt fullføring til Halden. Disse tallene er forbundet med stor usikkerhet og har bidratt til at det nå gjøres nye helhetsvurderinger av videre utbygging på Østfoldbanen.

- **Totalt Østfoldbanen: 63,0 mrd. 2021-kr**
- **Totalkostnad, full IC 169,7 mrd. 2021-kr**

Kostnadstallene ovenfor gjelder full utbygging av Intercity i henhold til konseptene i KVV-en. Det gjøres oppmerksom på at dette er beregninger med ulik modenhet, og at det er identifisert potensial for optimalisering på alle IC-bena. Det redegjøres ikke for mulige kostnadsbesparelser i denne oversikten, da dette er foreløpige vurderinger som ikke fullt ut har vurdert forholdet mellom nytte og effekt for de reisende.

I tillegg kommer kostnadene for ferdigstilling av prosjektene som er under bygging eller har fått oppstartsbevilgning, det vil si på Østfoldbanen: Follobanen og dobbeltspor og togparkering Sandbukta-Moss-Såstad, på Vestfoldbanen: dobbeltspor Drammen-Kobbervikdalen, dobbeltspor Nykirke-Barkåker og på Dovrebanen: dobbeltspor Venjar-Eidsvoll-Langset og dobbeltspor Kleverud-Sørli.

C. Jernbanetunnel under Oslo

- Ny tog tunnel Oslo: 44,5 mrd. 2021-kr.
- I tillegg kommer behov for togparkering, foreløpig estimert til 2,3 mrd. 2021-kr

D. Dobbeltspor på Ofotbanen

- Tiltaksutredning med forberedende arbeid for konsekvensutredning gjennomført av Jernbaneverket i 2016, estimerer kostnad for dobbeltspor på Ofotbanen til om lag 17 mrd. 2021-kr. Løsningen er basert på parseller med tunnel inn i Sverige. Kostnader for tiltak på svensk side er ikke inkludert.

E. Full opprusting av Narvik stasjon

- Tiltak på Narvik stasjon er del av effektpakke for kombitransport Oslo-Narvik, som er estimert å koste om lag 2,4 mrd. 2021-kr. Narvik stasjon, i hovedsak forlengelse av sporene, er estimert å koste om lag 630 mill. 2020-kr

Spm 86

I Klimaplan for 2021-2030 varsler regjeringen innføring av krav til lav- og nullutslippsløsninger for ferjer, busser og hurtigbåter. For ferjer og hurtigbåter vil regjeringen innføre lav- og nullutslippskriterier i nye anbud, der det ligger til rette for det, i løpet av henholdsvis 2023 og 2025. Regjeringen tar også sikte på å stille krav om at alle nye bybusser skal være nullutslipp eller bruke biogass i 2025.

Vi ser at utviklingen går mot nullutslipp for både ferjer, busser og hurtigbåter, men mulighetene for bruk av nullutslippsløsninger varierer mellom de tre transportformene, på tvers av samband og ruter og som følge av ulike kontraktsforhold. Det vil ikke være mulig å sikre nullutslippsteknologi, eller biogass fra alle nye ferjer, busser og hurtigbåter for de neste seks årene.

Bruk av nullutslippsteknologi krever i mange tilfeller planlegging. Det er ikke mulig å sikre bruk av nullutslippsteknologi, ev. biogass, uten at nødvendig infrastruktur for alternative drivstoff er på plass. Et ev. krav om nullutslippsløsninger må stilles lengre tid i forveien. Det går 2-3 år fra utlysning av et ferje- og båtsamband til det er satt i drift.

Vi har ikke tall som viser hva den samlede, eksakte merkostnaden ville vært for omlegging av alle ferjer, busser og hurtigbåter de neste seks årene. Regjeringen har imidlertid fått beregnet merkostnadene ved omlegging til nullutslippsløsninger for enkelte strekninger og samband, samt vurderinger av tiltakskostnader for lav- og nullutslippsløsninger for alle tre transportformene. Kostnader vil være en del av videre vurderinger av hvordan krav om lav- og nullutslippsløsninger skal innføres.

Ferjer:

De mest aktuelle beregningene av merkostnader for nullutslippsferjer ble utført for et år siden av DNV som så på fylkeskommunenes merkostnader ved overgang til lav- og nullutslippsferjer. Beregningene viser at merkostnadene ved overgang til lav- og nullutslippsferjer er sterkt varierende. For noen ferjesamband er merkostnaden ved batteriferje negativ, dvs. at dette er den løsningen som har den laveste kostnaden. For andre ferjesamband, særlig på de lengre ferjestrekningene og der det er langt til etablert kraftnett, kan merkostnadene være betydelige.

Jeg vil gjøre oppmerksom på at overgangen til lav- og nullutslippsferjer i flere tilfeller har sammenfalt med at gamle ferjer er byttet ut med nye og at gamle kaianlegg forsterkes. Våre analyser viser at merkostnadene knyttet til selve miljøkravet i seg selv er relativt lave sammenlignet med slike andre kostnadsdrivere.

Busser:

Plan for fossilfri kollektivtrafikk i 2025, som regjeringen la frem sommeren 2019, viser at elbusser og ladeinfrastruktur allerede er mer eller mindre konkurransedyktige for bruk på middels lange byruter, og totalkostnaden vil i flere tilfeller være lavere enn for dieselbusser. Vi ser at mange fylkeskommuner har tatt i bruk et stort antall elbusser. Vi forventer at disse bussene blir stadig mer konkurransedyktige med dieselbussene og at denne utviklingen vil fortsette. Regjeringen varsler i Klimaplan for 2021-2030 innføring av nullutslippskrav til nye bybussanbud fra 2025. Hvorvidt dette kravet også skal gjelde biogass skal vurderes.

Vi må regne med at, selv om bybussene kan gå på batteri allerede i dag, så vil det ta mer tid å fase inn langdistansebusser med nullutslippsteknologi. Dette krever at slike kjøretøy er tilgjengelige på markedet.

Hurtigbåter:

Elektriske hurtigbåter kommer og de første hydrogen-drevne hurtigbåter er under utvikling. Flere fylkeskommuner er i gang med å utvikle grunnlaget for anbud med krav om nullutslipp til hurtigbåter. Klimakur 2030 viser imidlertid til at det ikke er satt i drift nullutslippshurtigbåter og at det derfor er lite erfaringsgrunnlag å bygge på når det gjelder merkostnader. I Klimakur slås det fast at merkostnadene er høye, noe som er reflektert i de beregnede tiltakskostnadene. Klimakur 2030 estimerer at hydrogen ligger i den høyeste kostnadskategorien, med en kostnad på mer enn 1500 kr per tonn CO₂ redusert, mens plug-in elektrifisering estimeres til å ligge i spennet 500-1500 kr per tonn CO₂ redusert.

Spm 87

Felles forutsetninger for svar på spørsmål 87, 88 og 89:

Spørsmålet 87, 88 og 89 reiser kompliserte problemstillinger som Samferdselsdepartementet har måttet forelegge for Avinor AS. Vi har derfor valgt å gjengi svarene tilnærmet ordrett. Avinor har også måttet gjøre forenklinger med den tiden som har vært til rådighet.

Beregningene omfatter i utgangspunktet bare trafikk fra Avinors lufthavner, med unntak som fremgår av teksten. Det har vært nødvendig å anta som felles forutsetning at ca. 1% av passasjerene på kortbanenettet, og 3% av passasjerene på trafikken mellom Nord og Sør, har sluttdestinasjon i utlandet med høy sats for passasjeravgiften.

Alle beregninger er basert på trafikk i 2019.

Svar spørsmål 87:

Provenytapet er beregnet til 116,5 millioner kroner. Dette inkluderer passasjerer både innen- og utenriks. Dette provenyet inkluderer FOT-rutene, som er beregnet til å utgjøre ca. 49% av de avreiste passasjerene. Dersom reduksjon i provenyet skal fordeles på de resterende avreiste passasjerer fra Avinors lufthavner, vil dette medføre en økning på 5,7 kroner per passasjer. Avinor antar at dette anslaget er noe høyt, siden det er øvrige lufthavner i Norge som også har passasjertrafikk som ikke er inkludert i beregningen.

Dersom man legger til ca. 1 million avreiste passasjerer fra Sandefjord lufthavn, Torp vil økningen bli ca. 5 kroner i avgiftssatsen.

Hva dette vil si for billettprisene kan ikke Avinor utlede, da det har vist seg at flyselskapene i mindre grad tar ut flypassasjeravgiften i økte priser av markedshensyn. Her er det antageligvis forskjell på FOT-ruter og kommersielle ruter. Det er større sannsynlighet for fullt kostnadsgjennomslag på FOT-ruter enn hva det er på kommersielle ruter.

Spm 88

Avinor har ikke vært i stand til å skille mellom store og små fly. Det skilles heller ikke mellom avganger på FOT-ruter og kommersiell trafikk.

Når vi legger disse forutsetningene til grunn, vil provenytapet være ca. 60 millioner kroner.

Spm 89

Avinor har ikke vært i stand til å skille mellom store og små fly. Det skilles heller ikke mellom avganger på FOT-ruter og kommersiell trafikk.

Når vi legger disse forutsetningene til grunn, vil provenytapet være ca. 250 millioner kroner.

Spm 90

Dagens sovevogner har begrenset levetid, og det er ikke reservemateriell for sovevogner. I nattogutredningen og KVVU for nytt fjerntogmaterieil er antallet sovevogner som skal til for å dekke etterspørselen frem til 2035 vurdert. Det er også tatt høyde for reservemateriell. Det anbefales å øke antallet sovevogner fra dagens 20 vogner til en kapasitet tilsvarende 38 sovevogner. Det anbefales også å innføre minst en ekstra komfortklasse mellom dagens kupe med seng og sittestoler. Kostnadene for et nytt sovetilbud er i overkant av 1,5 mrd.

Spm 91

På Sørlandsbanen kjøres det i dag en rutemodell med tilnærmet 2 timers frekvens. Fra desember 2022 suppleres det med ytterligere en avgang hver vei, slik at det i praksis blir en 2-timers frekvens på strekningen Oslo-Stavanger. På Bergensbanen er det i trafikkavtalen med Vy Tog fra desember 2021 avtalt en økning fra 3 til 5 avganger hver vei (nattogavgangen kommer i tillegg) i sommerperiodene fra og med 2022. Dette gir en tilnærmet 2-3 timers frekvens. På Dovrebanen er det i trafikkavtalen med SJ

Norge avtalt en økning fra 3 til 6 avganger hver vei (nattogavgangen kommer i tillegg) fra desember 2021 forutsatt at det finnes tilgjengelig infrastrukturkapasitet. Dette gir en tilnærmet 2-3 timers frekvens. Disse forbedringene gjennomføres med mer effektiv bruk av eksisterende flåte. I fjerntogstrategien som Jernbanedirektoratet har utarbeidet som del av NTP arbeidet, er mulighetsrommet for en to-timers grunnrute utredet, og behovet for togsett for å øke frekvensen til to-timers trafikk beregnet. Det er totalt behov for 4 nye togsett for å ha tilstrekkelig materiell til å øke frekvensen. Kostnaden vil være i størrelsesorden 1,5 mrd

Spm 92

Det er dessverre ikke enkelt å oppgi en typisk kostnad for bygging av kryssingsspor generelt sett. Jernbanedirektoratet har utviklet en metodikk for å estimere kostnader for å bygge nye og for å forlenge kryssingsspor. Kort fortalt innebærer modellen å bruke erfaringstall fra tidligere kryssingssporprosjekter til å lage en slags standard meterpris for ulike byggeforhold. Man skiller eksempelvis mellom hva det koster pr. meter å bygge på kvikkleire, i tettbygde strøk, i myr eller på fast grunn. Dette betyr at det ikke lar seg gjøre å oppgi en typisk kostnad for kryssingsspor. Metodikken er blant annet brukt i beregningen i KVVU for Kongsvingerbanen. Metodikken bygger på de samme prinsippene som Bane NOR benytter, men er noe forenklet siden Jernbanedirektoratet estimerer i helt tidlig prosjektfase. I anbefalt konsept fra KVVU for Kongsvingerbanen spenner estimert kostnad for utvikling av kryssingsspor seg fra forlenging av Roven til 172 mill.kr til bygging av nytt ved Bodung til 303 mill.kr. som inkluderer nye underganger og sanering av planoverganger. Dette kostnadsintervallet eksemplifiserer godt at kostnadene knyttet til bygging av kryssingsspor varierer etter forholdene.

Spm 93

Fase I av utbyggingen på Alnabru, en rekke kapasitetsøkende strakstiltak, er under bygging med en restkostnad på 135 mill. kroner i 2022. Det er estimert at dette vil gi tilstrekkelig kapasitet til å kunne håndtere forventet etterspørsel ut hele planperioden. Kostnadene for Fase II, en videreutvikling av terminalen og ytterligere økning av kapasiteten, er rett under 8 mrd. kroner totalt sett. Jernbanedirektoratet anbefaler å utvikle terminalen i trinn – med en mulig oppstart av Fase II i andre seksårsperiode. KVVU Godsterminalstruktur i Oslofjordområdet ble levert til Samferdselsdepartementet i 2020, og det er gjennomført KS1 av konseptvalgutredningen. KS1-rapporten er for tiden til behandling i departementet, og regjeringen tar sikte på å foreta konseptvalg i løpet av våren. KS1-rapporten anbefaler en videreutvikling av Alnabruterminalen med en modernisering og effektivisering av terminalen mot 2050. Transportetatens anbefaling er tilsvarende, men legger til grunn at kapasitetstaket nås i 2040. Innen kapasitetstaket nås er det behov for en oppgradering som videreutvikler terminalens kapasitet og effektivitet. Felles for anbefalingene er at videre utvikling baseres på at Alnabru består som hovedterminal for frakt av kombitransport med jernbane både regionalt og nasjonalt.

Spm 94

Det er ikke anledning til å avslutte inngåtte trafikkavtaler før de løper ut. Det betyr at tidligste mulige avslutning på trafikkavtalene for Trafikkpakke 1 – 3 er ruteterminskiftet i henholdsvis 2027, 2028 og 2029. Kollektivtransportforordningens bestemmelser vil ved gjennomføring av endringsforordning 2016/2338 (del av EUs fjerde jernbanepakke) innebære at hovedregelen vil være at offentlig kjøp av persontransport skal konkurranseutsettes. Fra 25. desember 2023 vil adgangen til å direktetildеле slike avtaler være begrenset. Det er i Prop 101 LS (2019-2020) kapittel 2.1.4.5 redegjort for disse endringene:

For jernbane har det frem til nå vært nasjonal valgfrihet for om kontrakter om offentlig tjeneste skal tildeles etter konkurranse eller tildeles direkte. Ved direktetildeling gjelder strenge krav for å unngå kryssubsidiering og risiko for overkompensasjon.

Endringsforordningen medfører at det som utgangspunkt skal være obligatorisk bruk av konkurranse ved tildeling av kontrakter om offentlig tjenesteytelse av persontransport med jernbane, på lik linje med andre kollektivtransporttjenester på vei og på andre banesystemer. Forordningen åpner for muligheten til å direktetildele kontrakter dersom visse vilkår er oppfylt, og nasjonal lovgivning ikke forbyr det. Vilåårene er knyttet til følgende situasjoner:

- Særlige strukturelle eller geografiske omstendigheter som gjør at direktetildeling av kontrakten vil gi bedre kvalitet på tjenestene eller høyere kostnadseffektivitet*
- Manglede interesse i markedet eller mangel på tilbydere*
- Lav kontraktsverdi eller begrenset togproduksjon*
- Hastetiltak ved fare for trafikkavbrudd*

Direktetildelte kontrakter om offentlig tjenesteyting må ha målbare, gjennomsiktlge og kontrollerbare krav til punktlighet, hyppighet, kvalitet og kapasitet. I tillegg skal disse kontraktene inkludere resultatindikatorer som setter kompetent myndighet i stand til å gjøre regelmessige vurderinger av operatørens resultatoppnåelse. Det skal også knyttet sanksjoner til manglende resultatoppnåelse. Samferdselsdepartementet har redegjort nærmere for den nødvendige nasjonale reguleringen ved en eventuell bruk av unntaksmuligheten i første strekpunkt ovenfor (dette vil fremgå av ny artikkel 5 nr. 4a) i høringsnotat til forskriftsendringene som er nødvendige for å gjennomføre fjerde jernbanepakke i norsk rett:

Det er etter ny artikkel 5 nr. 7 i kollektivtransportforordningen nødvendig å regulere nærmere nasjonalt hvordan en vurdering av vedkommende myndighets eventuelle beslutninger om å direktetildele kontrakt om offentlig tjenesteyting etter ny artikkel 5 nr. 4a og 4b skal foregå.

Departementet har i denne forbindelse foreslått en egen ordning for å gjøre det mulig å be Statens jernbanetilsyn i rollen som markedsovervåkingsorgan om en vurdering av beslutninger om å tildele en kontrakt direkte i medhold av artikkel 5 nr. 4a og 4b. De foreslåtte bestemmelsene går ut på at en slik beslutning om direktetildeling skal være skriftlig og må straks publiseres. Videre er det angitt hvem som kan be om en slik vurdering og at dette må gjøres innen tre uker etter at direktetildelingsbeslutningen ble kjent. Departementet har foreslått at vurderingen må gjøres innen fire uker for å sikre formålet om en rask og effektiv avklaring. Vurderingen påvirker ikke muligheten til ordinær domstolsprøving av tildelingsbeslutningen.

Reglene i EUs fjerde jernbanepakke endrer for øvrig ikke Jernbanedirektoratets muligheter til å avlyse en pågående konkurranse.

Spm 95

Dårlig regularitet vinterstid skyldes bl.a. fokksnø som legger seg på veien eller reduserer sikten, stigninger og kurvatur som gjør at tunge kjøretøyer står fast ved glatt føre og vind som i seg selv utgjør en risiko. De foreslåtte tiltakene består av stedvis heving av veien, krabbefelt, fresefelt, utslaking av skråninger og tilpasning av sideterreng for å unngå fokkskavler. Det er gjort kostnadsberegninger tilpasset en samlet ramme på 500 mill. kr for disse tiltakene. Tiltakene tilpasses ut fra tilgjengelig ramme og gjennomføres slik at det som gir best samlet regularitet tas først. Tiltakene må også sees i sammenheng med teknologitiltak (se svar på spm 48).

Spm 96

Det tas hensyn til godstransport i de samfunnsøkonomiske analysene av prosjekter i Nasjonal transportplan.

Nytte for godstransport er med i beregningene av alle store veiprosjekter. For godstransport er tidskostnader knyttet opp mot driften av transportmiddelet, det vil si lønn til fører samt sosiale kostnader og kapitalkostnad på selve transportmiddelet. Avstandskostnad varierer etter type transportmiddel. For eksempel er det ved veitransport ulike kategorier av lastebil/vogntog, og også egenskaper ved veinettet, for eksempel ulike fartsgrenser, stigning etc. I tillegg til de nevnte komponentene kommer tidsverdien på selve godset. Den varierer med ulike varegrupper og knytter seg til verditap på gods under transport (for eksempel fersk fisk), samt kostnaden av at verdier er bundet opp. Ulempeskostnader på grunn av stengte veier er behandlet i prosjekter som spesifikt omhandler strekninger utsatt forstengning, for eksempel skredutsatte strekninger. Der er det et generelt tillegg for ulempe ved venting og usikkerhet og ekstrakostnader ved omkjøring, men i denne metoden er det per nå ikke et eget tillegg for verdiforringelse på gods fordelt på varegrupper.

Også i beregninger av nytte for jernbaneprosjekter inkluderes virkninger for godstransport, både med hensyn til mer effektiv transport (raskere framføringstid og andre besparelser i næringslivets transportkostnader), økt kapasitet i jernbanesystemet og mer pålitelig transport i nytte-kostnadsanalyser av effektpakker for jernbanen. Det er imidlertid ikke i alle effektpakkene vi har identifisert vesentlige virkninger for godstransporten. De effektpakkene vi har identifisert vesentlige virkninger for godstransport og inkludert dem i nytte-kostnadsanalysene, er "Effektpakkene for kombitransport" og "Trinn 1 Vossebanen (økt kapasitet)".

For prosjekter på kyst er det i de strekningsvise analysene tatt hensyn til godstransporten gjennom detaljerte kalkulasjonspriser for tids- og distansekostnader, fordelt på ulike skipskategorier og størrelsesgrupper. Der det er relevant blir i tillegg effekter for godstransporten gjennom beregning av produktivitetseffekter for bedrifter hensyntatt. Godsets tidskostnad, herunder kapitalkostnad og verditap, er ikke hensyntatt i analysene som foreligger. Kystverket har ambisjon om å inkludere disse på sikt, men siden sjøtransporten stort sett transporterer varegrupper med lave tidsverdier, forventer ikke Kystverket at en slik inkludering vil gi store endringer i verdsettingen av prosjektporteføljen

Spm 97

Parsellene E6 Trøndelag grense-Majahaugen og Flyum-Kappfjelli var opprinnelig lagt inn som opsjoner i kontrakten med mulighet for å ta ut disse arbeidene dersom kostnadsutviklingen tilsa at kostnadsrammen ville bli overskredet. Av ulike årsaker økte kostnadene i prosjektet, og det ble i 2017 derfor behov for å utløse opsjonene og ta disse parsellene ut av kontrakten og prosjektet. Videre utvikling av parsellene E6 Trøndelag grense-Majahaugen og Flyum-Kappfjelli vil imidlertid bli vurdert i forbindelse med konkretiseringen av utbedringsstrekningen E6 Grong-Nordland grense.

Spm 98

Den samfunnsøkonomiske analysen for tiltaket viser stor negativ netto nytte, og på bakgrunn av dette har prosjektet ikke nådd opp i prioriteringene.

Spm 99

Rv. 4 (mill. kr)

23000	Kostnad fra verdianalysen for rv. 4 utarbeidet av Asplan viak for strekningen Grorud – Mjøsbua (konsulentrapport, Microsoft Word - Rapport Verdianalyse Rv.4 Sinsen - Mjøsbua (vegvesen.no)). Kostnaden er ikke kvalitetssikret).
-------	--

Rv. 15 (mill. kr)

4 418	Strekningen rv. 15 Lægervatn-Skora (jf. oppdrag 1) Strekningen Otta-Dønnfoss (utbedringsstrekninger fra oppdrag 9): Delparsell 1 Otta-Byrbergje (Lom grense) (fra oppdrag 9) Delparsell 2 Byrbergje (Lom grense) -Dønnfoss
1 050	

Det vises til Statens vegvesens svar på oppdrag fra Samferdselsdepartementet i arbeidet med ny Nasjonal transportplan. Svarene finnes her: [NTP 2022-2033: Oppdrag og svar - regjeringen.no](#)
I oppdrag 1 hadde Statens vegvesen et anslag for stort prosjekt for Otta-Dønnfoss på om lag 3 mrd. kr. I forbindelse med svar på oppdrag 9 ble strekningen foreslått som 2 utbedringsstrekninger.

Hordfast -tilhørende kostnadsestimat for midtre trase og indre trase

Kommunedelplanen for E39 Stord – Os, Ådland – Svegatjørn ble godkjent av KMD 5. september 2019, og Statens vegvesen fikk bestilling på statlig reguleringsplan etter alternativ F med kryssing av Langenuen mellom Jektevik og Hodnanes. Statens vegvesen er ikke bedt om å gjøre ny utredning av indre linje, og Samferdselsdepartementet har derfor ikke oppdaterte kostnader for denne traseen.

E39 Stord-Os via Reksteren og bru over Bjørnafjorden (midtre trase) er kostnadsberegnet til 37,7 mrd. 2021-kr, jf. Meld. st. 20 kap 12.

E39 Stord-Os via indre linje gjennom Fusa, (indre trase) kostnadsestimat fra 2016 er 39,4 mrd. 2016-kr. Konklusjonen i dag er den samme som tidligere. Kostnaden blir i samme størrelsesorden ved å legge veien via Fusa. Med lenger vei vil nytten bli lavere.

Spm 100

Jeg viser til at vi innfører porteføljestyring i Nasjonal transportplan 2022-2033, og for kombitransport for jernbane innebærer det prioritering av de samfunnsøkonomisk mest lønnsomme tiltakene innen de fire effektpakkene som nevnes i spørsmålet. Dette vil bidra til å styrke jernbanens fortrinn som transportform. Effektpakken for kombitransport Oslo-Trondheim/Åndalsnes innebærer følgende konkrete tiltak:

- Mulige kryssingssporforlengelser på Melhus, Dovre og Jessheim, Oppdal og Kongsvoll
- Bygging av ett nytt kryssingsspor, muligens på Gardsenden.

Effektpakken for kombitransport Oslo-Bergen innebærer følgende konkrete tiltak:

- Mulige kryssingssporforlengelser på Sandermosen, Veme, Ål, Vaksdal, Trengereid.

Effektpakken for kombitransport Oslo-Narvik innebærer følgende konkrete tiltak på norsk side:

- Mulige kryssingssporforlengelser på Galterud, Magnor, Rånåsfoss, Seterstøa, Sander, Åbogen, Skotterud.
- Bygging av et nytt kryssingsspor, muligens på Bodung
- Utbedring Narvik terminal og Narvik stasjon

Effektpakken for kombitransport Trondheim-Bodø innebærer følgende konkrete tiltak:

- Bygging av nytt kryssingsspor, muligens på Sukkertoppen, ytterligere ett kryssingsspor må utredes og planlegges

Spm 101

Effektpakken *Ny rutemodell Østlandet* inneholder en rekke tiltak. Fire av disse utgjør den såkalte «Brynsbakkenpakken», som totalt er kostnadsberegnet til 5,1 mrd.kr. Tiltakene er:

- Retningsdrift i Brynsbakken (1 760 mill. kroner)
- Ventespor ved Grorud (616 mill. kroner)
- Vendespor ved Asker (413 mill. kroner)
- Utvidelse av Sandvika stasjon (2 360 mill. kroner)

Effektpakken *Ny rutemodell Østlandet* er prioritert i Nasjonal transportplan med oppstart i første planperiode, og ferdigstilling i andre planperiode. Effektpakken er fullfinansiert i planperioden.

Spm 102

I henhold til Bane NORs prognoser fra august 2020 er kostnaden for dobbeltspor mellom Haug (ikke Moss) til Seut 13,2 mrd. 2021-kr. Dobbeltspor mellom Såstad og Haug ble ferdigstilt i 2000.

Spm 103

Alternativene som ble vurdert i forstudien var: Kleberget, Værle, Dilling, Såstadskogen, Solberghøyda, Tesalajordet, Råde stasjon, Kambo, Gon, Løken/Høyda, Kjellerødåsen vest og Kjellerødåsen øst. I arbeidet med hovedplan ble de syv første silt bort. Det er gjort estimat for de gjenværende alternativene. Dette er som følger (i 2019.kr):

	Kambo	Gon	Løken/Høyda	Kjellerødåsen vest	Kjellerødåsen øst
Basisestimat	1 180	940	936	1 294	1 023
P50 etter usikkerhetsanalys	1 630	1 282	1 245	1 726	1 354

Spm 104

Det prioriterte beløpet til Fellesprosjektet Ringeriksbanen E16 Høgstet-Hønefoss i første seksårsperiode vurderes som realistisk. Regjeringen har i utarbeidelsen av Nasjonal transportplan 2022-2033 vektlagt at prioriteringene innenfor de økonomiske planrammene skal være realistiske. Regjeringen innfører samtidig porteføljestyring, som betyr at den faktiske gjennomføringen av prosjektporteføljen vil kunne bli annerledes enn det som fremgår av prosjektlisten i meldingens kapittel 12, eksempelvis dersom den samfunnsøkonomiske lønnsomheten endres. Regjeringen kommer tilbake med vurderingen

av om fellesprosjektet bør overføres til Nye Veier, og om dette vil kunne påvirke fremdriftsplanen for prosjektet i RNB 2021.

Spm 105

Samlet er det forutsatt om lag 80,1 mrd. kroner til byområdene i planperioden. Av disse er om lag 24,1 mrd. kr prioritert til mindre investeringer i tiltak for kollektivtransport, sykling og gange langs riks-, fylkeskommunale og kommunale veier i de ni byområdene som er omfattet av ordningen med byvekstavtaler. Midlene er i 2021-budsjettet prioritert innenfor rammen til Statens vegvesen. Fordelingen mellom forvaltningsnivåene vil avklares i de årlige statsbudsjettene.

Eksempler på aktuelle gang- sykkel og kollektivtiltak innenfor de inngåtte byvekstavtalene er angitt i kapittel 11.11:

- Osloområdet: Tosidig sykkelfelt langs E18 Griniveien og tosidig sykkelfelt langs E6 Enebakkveien
- Bergensområdet: Videre utbygging av E39 Sykkelstamvei Flesland flyplass – Bergen sentrum – Vågsbotn
- Trondheimsområdet: Gang- og sykkelvei langs rv. 706 Nyhavna – Rotvoll
- Nord-Jæren: Videre utbygging av sykkelstamvei langs E39

Spm 106

Det vises til omtale på side 189 i meldingen:

"Enkelte av jernbanesatsingene i denne transportplanen har innvirkning i flere korridorer. Videre er infrastrukturen for jernbane sammensatt, og investeringer i én del av nettet kan ha stor betydning for trafikkavviklingen andre steder. Det er derfor prioritert enkelte jernbanetiltak i første seksårsperiode som ikke er plassert i en bestemt korridor."

Dette gjelder disse tiltakene, jf. tabell 12.2 (side 259):

Tiltak	Stat 2022-2027	Stat 2028-2033
Bedre nettdekning (jernbane)	2 600	0
Kombitransport Oslo–Narvik via Sverige	865	1 583
Sum	3 465	1 583

Resterende beløp er omtalt i det følgende:

"Videre er det tatt høyde for å utvikle nye effektpakker som kan være aktuelle for oppstart i andre seksårsperiode. I første seksårsperiode utgjør rammen til dette formålet 2,3 mrd. kroner, og i andre seksårsperiode 39,5 mrd. kroner. Rammene til utvikling av nye effektpakker er ikke korridorfordelt, siden det ikke er avklart hvilke tiltak som vil være aktuelle å gjennomføre."

Spm 107

Det er inngått byvekstavtaler for Osloområdet, Bergensområdet, Trondheimsområdet og Nord-Jæren for perioden 2019 til 2029. Gjennom disse avtalene bidrar staten med om lag 70 mrd. kroner. Det er prioritert midler for å kunne ivareta dette i planperioden. I tillegg er det bevilget statlige midler til disse avtalene før denne planperioden. Av midlene som er prioritert før planperioden utgjør belønningsmidler til lokale tiltak og drift av lokal kollektivtransport og tilskudd som følge av bompengavtalen fra 2019 en betydelig andel, i tillegg til bidrag til større kollektivprosjekter (50/50-prosjektene).

På sikt vil det kunne være aktuelt å reforhandle byvekstavtalene i de fire største byområdene, og det tas høyde for midler til dette i NTP. Det statlige bidraget etter 2029 for hvert enkelt byområde, vil være et resultat av framtidige reforhandlede avtaler.

Spm 108-119

(Mindre tiltak*) Som det går fram av St. meld 20, kap. 10.4.4 har ikke regjeringen prioritert mellom mindre investeringstiltak, såkalte programområder, men at arbeidet med å konkretisere disse tiltakene vil fortsette i gjennomføringsfasen. Statens vegvesen har startet arbeidet med en plan som skal sette de i stand til å følge opp målene og de økonomiske rammene i meldingen.

Som det går fram av meldingen legger regjeringen opp til en mer dynamisk prosess, som skal gi rom for endrede prioriteringer dersom forutsetningene for prioriteringene i NTP endres. Regjeringen vil derfor unngå å gi føringer på konkrete tiltak, men heller hvilke utfordringer som skal løses og hvilke mål vi vil nå. Eksempelvis er mange programområdetiltak svært viktige for at regjeringen skal nå sine mål, blant annet innenfor trafiksikkerhet, men også for å følge lovpålagte krav innenfor miljøområdet, for å øke framkommelighet, regularitet og

komfort på deler av veinettet hvor full utbygging ikke er aktuelt i 12-årsperioden. Regjeringen mener det er et svært viktig prinsipp at det som i dag vil være opp til virksomhetene til å prioritere konkrete programområdetiltak innenfor de økonomiske rammene i de årlige budsjettene.

Det refereres flere steder til Statens vegvesens svar på oppdrag fra Samferdselsdepartementet i arbeidet med ny Nasjonal transportplan. Svarene finnes her: [NTP 2022-2033: Oppdrag og svar - regjeringen.no](#)
Kostnader er oppgitt i 2021-kr eks. reguleringsplankostnader.

Spm.nr	Spørsmål	Kostnads- anslag (mill. 2021- kr)	Merknad
108	Hva er kostnadsanslaget for prosjektet E39 Hordfast med bru over Bjørnafjorden?	37 722	Meld.st. 20 kap 12 side 253 til 260. Gjelder E39 Ådland-Svegatjørn
109	Hva er kostnadsanslaget for prosjektet E39 - Ringveg øst fordelt ned på delprosjekt?	23 300	Viser til svar på spørsmål 36. Fra SVVs leveranse til oppdrag 1: - E16/E39 Arna-Vågsbotn-Klauvaneset 12,3 mrd. kr, fordelt med om lag 5,6 mrd. kr til E39 Vågsbotn-Klauvaneset, inkl. hovedkryss i Vågsbotn, og om lag 6,7 mrd. kr til E16 Arna-Vågsbotn - E39 Fjøsanger-Arna 11 mrd. kr
110	Hva er kostnadsanslaget for		Her er bare med prosjekt mellom Lavik og Byrkjelo. Fra SVVs leveranse til

	og Fjordane fordelt ned på delprosjekt?		E39 Sandane – Byrkjelo, 987 mill. kr E39 Bogstunnen-Gaular gr., 1 184 mill. kr E39 Storehaugen-Førde, 3025 mill. kr E39 Skjersura, 842 mill. kr E39 Klakegg- Byrkjelo, 2095 mill. kr
--	---	--	--

111	Hva er kostnadsanslaget for prosjektet E39 Sandane		Se spørsmål 110
112	Hva er kostnadsanslaget for prosjektet E39 Ålgård - Hove?	3 893	Meld. St. 20 kap 12 side 253 til 260
113	Hva er kostnadsanslaget for prosjektet E134	3 061	Meld.st. 20 kap 12 side 253 til 260.
114	Hva er kostnadsanslaget for prosjektet E39 Smiene	3714	SVs leveranse til oppdrag 1
115	Hva er kostnadsanslaget for prosjektet E134 Røldal	4 472	SVs leveranse til oppdrag 1

116	Hva er kostnadsanslaget for prosjektet for ny	337	Jf. Meld. St. 20 (2020-2021) der prosjektet Rv. 42 Gamle Eigerøyveien-Hovlandsveien er prioritert
117	Hva er kostnadsanslaget for prosjektet E134 Bakka - Solheim?	2 044	SVs leveranse til oppdrag 1
118	Hva er kostnadsanslaget for prosjektet E134 Husøyvegen (arm fra E134 flyplass- havn)?	130	Jf. Meld. St. 20 (2020-2021) der prosjektet Rv. E134 Helganeskrysset-arm Husøy er prioritert
119	Hva er kostnadsanslaget for prosjektet E39 Aksdal - Våg?	2 472	SVs leveranse til oppdrag 1. Gjelder strekningen Aksdal - Sunnfør

Spm 120

Dagens vei er fylkesvei. Det foreligger ikke planer om å omklassifisere strekningen til riksvei. Statens vegvesen har derfor heller ingen kostnadsanslag.

Spm 121

Dagens vei er fylkesvei. Det foreligger ikke planer om å omklassifisere strekningen til riksvei. Statens vegvesen har derfor heller ingen kostnadsanslag

Spm 122

Det er satt av 500 mill. kr til rv. 9, jf. Meld. St. 20 kap. 12 s. 253-260.

Midlene vil gå til ferdigstillelse av parsellen Rotemo-Lunden og oppstart av parsellen Byklestøylene-Hartevatn. Arbeid med reguleringsplan for sistnevnte parsell er igangsatt. Det er i tillegg behov for om lag 245 mill. kr for å få gul midtlinje helt til Hovden. Her inngår ferdigstillelse av parsellen Byklestøylene-Hartevatn, til foreløpig antatt kostnad 155 mill. kr. Her inngår også utbedring av parsellen Frøysnes, foreløpig antatt kostnad 90 mill. kr.

Spm 123

Prosjektet er i tidlig utredningsfase, og det er derfor stor usikkerhet rundt omfang og kostnader. Utbedringen i Galtesundet er foreløpig antatt å koste et sted mellom 5 og 10 millioner kroner. Prosjektet planlegges videre med tanke på innspill til NTP 2026-2037.

Spm 124

Prosjektet er i tidlig utredningsfase. Det er derfor stor usikkerhet rundt omfanget av tiltaket og det foreligger foreløpig ikke et kostnadsanslag. Prosjektet planlegges videre med tanke på innspill til NTP 2026-2037.

Spm 125

Regjeringen er kjent med at aktørene bak Gullknapp jobber med et prosjekt for å videreutvikle satsingen på luftfartsrettet virksomhet ved Gullknapp, herunder et dronesenter/utdanning av dronepiloter. Aktørene har også henvendt seg til regjeringen for å be om støtte til prosjektet, men dette er så langt ikke et prosjekt regjeringen har utredet videre og det foreligger ikke noe kostnadsanslag utover det aktørene selv har opplyst i sin anmodning om støtte.

Spm 126, 128, 131-138

Spm.nr	Spørsmål	Kostnads- anslag (mill. 2021- kr)	Merknad
126	Hva er kostnadsanslaget for ny tunell i Haukomfjellet i Sirdal?		Dagens vei er fylkesvei. Statens vegvesen har ingen kostnadsanslag.
128	Hva er kostnadsanslaget for utbedret stamvei fra E18 til Larvik Havn?		Det foreligger per i dag ikke kostnadsanslag. Det pågår en utredning om løsninger.
131	Hva er kostnadsanslaget for prosjektet å oppgradere fylkesvei 355 (og eventuelt omklassifisere til riksvei)?		Dagens vei er fylkesvei. Det foreligger ikke planer om å omklassifisere strekningen til riksvei. Statens vegvesen har derfor heller ingen kostnadsanslag.
132	Hva er kostnadsanslaget for prosjektet å oppgradere fylkesvei 353 Gassveien (og eventuelt omklassifisere til riksvei)?		Dagens vei er fylkesvei. Det foreligger ikke planer om å omklassifisere strekningen til riksvei. Statens vegvesen har derfor heller ingen kostnadsanslag.

133	Hva er kostnadsanslaget for prosjektet å oppgradere fylkesvei 305 Kodalveien (og eventuelt omklassifisere til riksvei)?		Dagens vei er fylkesvei. Det foreligger ikke planer om å omklassifisere strekningen til riksvei. Statens vegvesen har derfor heller ingen kostnadsanslag.
134	Hva er kostnadsanslaget for prosjektet E134 Seljestad - Vågsli?	7 533	Totalt for delstrekningene Seljestad – Røldal og Røldal – Vågsli
135	Hva er kostnadsanslaget for prosjektet E134 Bergen-Jondalen?		Ikke i planfase, arbeid med KVV er under oppstart. SVV har ikke kostnadsoverslag for denne.
136	Hva er kostnadsanslaget for prosjektet E134 Bakka- Solheim?		Se spm. 117
137	Hva er kostnadsanslaget for prosjektet E134 Gvammen-Kongsberg?	7 652	Fra SVVs leveranse til oppdrag 1. Total for de to delstrekningene Saggrenda-Elgsjø og Elgsjø – Gvammen
138	Hva er kostnadsanslaget for prosjektet E134 Åmot- Vinjesvingen?		Mindre tiltak*

Spm 127

Samferdselsdepartementet legger til grunn at "viderekobling mot Sørlandsbanen" skal forstås som Grenlandsbanen. En utbygging av full ytre InterCity på Vestfoldbanen, fra Tønsberg til Skien, og Grenlandsbanen har en estimert samlet kostnad på om lag 56,8 mrd. 2021-kroner

Spm 128 – se ovenfor

Spm 129

Samferdselsdepartementet har ikke grunnlag for å oppgi en eksakt kostnad for en enkel avgrensning til en privat godsterminal på Kopstad. Dette skyldes at avgrensningen er del av forventet kostnad for tiltaket Nykirke – Barkåker. Bane NOR har antydnet at dersom man velger å ikke bygge avgrensningen i første omgang, vil det kunne koste om lag 35 mill. 2019-kroner, pluss sikringsanlegg og entreprenørkostnader, å koble terminalen på dobbeltsporet på et senere tidspunkt.

Når det gjelder tilknytning til E18, fremgår det av Meld. St. 20 (2021-2022), kap. 10.4.4 at regjeringen ikke har prioritert mellom mindre investeringstiltak, såkalte programområder. Det kommer fram av meldingen at arbeidet med å konkretisere disse tiltakene fortsetter i gjennomføringsfasen av meldingen. Regjeringen legger til grunn at det som i dag vil være opp til virksomhetene å prioritere konkrete programområdetiltak, innenfor de økonomiske rammene i de årlige budsjettene. Vi har derfor ingen kostnadsanslag for strekningen.

Spm 130

Basert på en tidligere utført utredning antas en ny tømmerterminal på Sunde å innebære en investering på om lag 350 mill. 2018-kroner. Beregningene er heftet med usikkerhet. Dette er typisk for infrastrukturprosjekter som er i en tidlig utredningsfase.

Spm 131-138 besvart ovenfor (fra spm 126)

Spm 139 (besvart etter spm 142)

Spm 140

«Godspakke Innlandet», omtalt i Nasjonal transportplan 2018-2029 som en del av "Godspakken", består av en rekke enkeltprosjekter. Flere av disse er på et tidlig plangrunnlag. Det er ikke mulig for Samferdselsdepartementet å oppgi presise kostnadsanslag for å fullføre alle enkeltprosjektene i godspakken, fordi det mangler gode kostnadsestimater. Og så en presisering. «Godspakke Innlandet» har blitt et etablert begrep i skognæringen. Departementet behandler ikke disse tiltakene samlet som en definert pakkeløsning, men de vurderes selvfølgelig i en helhet.

Elverum tilsving:

Estimatet fra «Godspakken» i NTP 2018-2029 var opprinnelig 400 mill. 2016-kroner. Bane NOR har fullført hovedplan og leverte anbefaling til Jernbanedirektoratet i 2020. Hovedplanen er ikke ferdigbehandlet av direktoratet. Kostnaden i anbefalingen fra hovedplan er høyere enn estimatet fra NTP 2018-2029, men vil være gjenstand for diskusjon i direktoratets behandling.

Elektrifisering Solør- og Rørosbanen på strekningen Kongsvinger – Hamar – Elverum:

Estimatet fra «Godspakken» i NTP 2018-2029 var opprinnelig 1 mrd. 2016-kroner. Bane NOR har fullført hovedplan og leverte anbefaling til Jernbanedirektoratet i 2020. Denne er ikke ferdigbehandlet av direktoratet. Kostnaden i anbefalingen fra hovedplan er høyere enn estimatet fra NTP 2018-2029, men vil være gjenstand for diskusjon i direktoratets behandling.

Kryssingsspor Kirkenær og Løten:

Hovedplan er ferdig og godkjent. Detaljplan er foreløpig stoppet i påvente av tilstrekkelig finansiering. Gjenstående kostnad for å realisere Løten og Kirkenær kryssingsspor er om lag 260 mill. 2019-kroner.

Tilsving/Tømmerterminal Kongsvinger (mulig erstatning/supplement til Norsenga):

Bane NOR leverte en utredning i 2019. Prosjektet inkluderer flere tiltak enn tilsving og tømmerterminal. Deler av disse er nå inkludert i effektpakken for kombigods Oslo-Narvik. Samtidig vil behovet for togparkeringsplasser måtte avklares. De foreliggende basisestimatene på mellom 1,1 mrd. kroner - 1,7 mrd. 2019-kroner er ikke representative for behov/tiltak.

Hauerseter kombi- og tømmerterminal:

Med bakgrunn i høye kostnader er Bane NORs forslag til løsning fra hovedplan for Hauerseter kombi- og tømmerterminal besluttet ikke videreført. Det er dialog mellom næringen, Bane NOR og Jernbanedirektoratet om alternative løsninger for tømmertransport og muligheter for privat finansiering. KS1 av KVV Godsterminalstruktur i Oslofjordområdet tilråar at videre planer om avlastningsterminal for kombitransport på Hauerseter ikke videreføres, på grunn av høye kostnader og lav nytte. Denne

terminalen er i KVUen kostandsestimert til over 2 mrd. kroner. Konseptvalg for godsterminalstruktur i Oslofjordområdet er ennå ikke fattet.

Tømmerterminal Rudshøgda:

Ettersom videre planlegging av Rudshøgda tømmerterminal er stilt i bero i påvente av korridorvalg for en eventuell InterCity-utbygging av Brumunddal – Moelv, foreligger det ikke forventet kostnad for tiltaket. Korridorvalg avhenger av videre prioritering for ytre InterCity på Dovrebanen.

Tilsving Hamar:

Departementet er ikke kjent med kostnad for tiltaket. Det har vært planlagt som del av fremtidig dobbeltspor gjennom Hamar (InterCity-parsell Åkersvika-Brumunddal) og inngår dermed i samlet kostnad for dette prosjektet. Bane NORs anbefaling til kommunedelplan Åkersvika-Hamar skal leveres i løpet av 2021.

Spm 141

Effektpakken som muliggjør fra ett tog hver annen time til ett tog i timen Oslo-Gjøvik har en total kostnad på om lag 1 mrd. kroner. Gjenstående kostnader – inkludert det som forventes å påløpe i 2021 - er beregnet til om lag 880 mill. kroner.

I effektpakken for kombitransport Oslo-Narvik, ligger det inne midler til kryssingsspor langs Kongsvingerbanen, som også vil komme persontrafikken til gode. Effektpakken totalt er anslått å koste om lag 2,4 mrd. kroner.

I KVU for Kongsvingerbanen anbefales det på kort sikt å sette inn lengre persontog eller andre typer tog med plass til flere passasjerer. Tiltak for å tilpasse til dette er estimert å koste 1,4 mrd. kroner.

På lang sikt (utenfor planperioden) anbefales det å bygge en ny bane som grener av Hoved-/Gardermobanen nord for Lillestrøm og over til Kongsvingerbanen ved Sørumsand, samt bygge/forlenge flere kryssingsspor videre østover. Dette er estimert å koste 13 mrd. kroner.

For Rørosbanen foreligger det per nå ingen konkrete planer om utvikling av persontogtilbudet, utover en opsjon i trafikkkpakke 2. Denne består av én ny avgang per retning, per dag, fra desember 2021, og innfasing av nye tog i 2022. I posten mindre investeringstiltak for gods skal det blant annet legges til rette for at tømmer næringen har tilgang til effektive terminaler og tilstrekkelig strekningskapasitet. Rørosbanen er inkludert i dette.

Spm 142

I henhold til Bane NORs prognoser fra august 2020 er kostnaden for dobbeltspor mellom Hamar og Lillehammer 40,2 mrd. 2021-kroner, fordelt på følgende parseller:

- Dobbeltspor Åkersvika-Brumunddal 13,1 mrd. 2021-kr
- Dobbeltspor Brumunddal-Moelv 10,6 mrd. 2021-kr
- Dobbeltspor Moelv-Lillehammer 16,5 mrd. 2021-kr

I tillegg kommer kostnader for å fullføre indre InterCity på Dovrebanen. De resterende kostnadene til dette er 17,9 mrd. 2021-kroner, jf. svar på spørsmål 150. Samlet sett er det beregnet at utbygging av dobbeltspor til Lillehammer vil koste om lag 58,1 mrd. 2021-kroner. I dette anslaget er ikke ny stasjonsløsning på Hamar inkludert.

Jernbanedirektoratet og Bane NOR skal arbeide videre med å optimalisere ytre InterCity på Dovrebanen. Det vil innebære å identifisere de løsningene som gir størst tilbudsforbedring for de reisende til lavest mulig kostnad.

Spm 139, 143-149, 151

Spm.nr	Spørsmål	Kostnads- anslag (mill. 2021- kr)	Merknad
139	Hva er kostnadsanslaget for prosjektet Rv. 36 Skjelsvikdalen- Skjelsvikdalen	5 294	Meld.st. 20 kap 12 side 253 til 260.
143	Hva er kostnadsanslaget for prosjektet utbedring av Fv 33 (og eventuelt kategorisere om til riksvei)?		Dagens vei er fylkesvei. Det foreligger ikke planer om å omklassifisere strekningen til riksvei. Statens vegvesen har derfor heller ingen kostnadsanslag.
144	Hva er kostnadsanslaget for prosjektet utbedring av Fv 24 (og eventuelt kategorisere om til riksvei)?		Dagens vei er fylkesvei. Det foreligger ikke planer om å omklassifisere strekningen til riksvei. Statens vegvesen har derfor heller ingen kostnadsanslag.
145	Hva er kostnadsanslaget for helhetlig utbygging av Rv 25 Hamar - Løten og RV 3 Kolomoen - Løten?	Rv 25 Hamar- Løten 1 969	Rv 25 er Nye Veiers ansvar. Rv. 3 Kolomoen-Løten 1453 mill. kr (forenklet anslag for optimalisert prosjekt i forbindelse med oppdrag 9).
146	Hva er kostnadsanslaget for prosjektet med sammenhengende firefelts på rv 4 fra Oslo til Biri?	23000	Kostnad fra verdianalysen for rv. 4 utarbeidet av Asplan viak for strekningen Grorud – Mjøsbrua (konsulentrapport, Microsoft Word - Rapport Verdianalyse Rv.4 Sinsen - Mjøsbrua (vegvesen.no)). (Kostnaden er ikke kvalitetssikret)
147	Hva er kostnadsanslaget for prosjektet rv 25 Hamar - Løten?	1969	Se spørsmål 145
148	Hva er kostnadsanslaget for prosjektet E6 Otta - Dombås?	930	Ikke i planfase. Strekningen er foreslått overført til Nye Veier.
149	Hva er kostnadsanslaget for å videreføre Bruprogrammet fra gjeldende NTP inn i ny planperiode?		Tilskudd til utbedring for tømmertransport blir videreført med 19 mill. kr i året gjennom planperioden. Det utgjør 228 mill. kr.

151	Hva er kostnadsanslaget for prosjektet rv. 15 fra Otta til Måløy	4 418 1050	Strekningen rv. 15 Lægervatn-Skora (jf. oppdrag 1) Strekningen Otta-Dønnfoss (utbedringsstrekninger fra oppdrag 9): Dønnfoss - Otta - Dønnfoss
-----	--	---------------	--

Spm 150

I det optimaliserte konseptet til Bane NOR, som sikrer to tog i timen Oslo-Hamar, stopper utbyggingsplanene for indre IC på Dovrebanen ved Åkersvika sør for Hamar. Det gjenstår å ferdigstille den påbegynte parsellen Venjar-Eidsvoll-Langset, Kleverud-Sørli og Sørli-Åkersvika. Sluttkostnad er estimert som følger:

- Dobbeltspor Sørli-Åkersvika 6,6 mrd. 2021-kroner
- Dobbeltspor Kleverud-Sørli 7,5 mrd. 2021-kroner
- Dobbeltspor Venjar-Eidsvoll-Langset 3,8 mrd. 2021-kroner

Utbyggingen av Venjar-Eidsvoll-Langset skal etter planen være ferdig i 2023-2024, gjenstående kostnader – inkludert det som forventes å påløpe i 2021 - er beregnet til om lag 3,8 mrd. 2021-kroner. Samlet sett er kostnadsanslaget for dobbeltspor til Hamar beregnet til 17,9 mrd. 2021-kroner

Spm 152-160

Spm.nr	Spørsmål	Kostnads-anslag (mill. 2021- kr)	Merknad
152	Hva er kostnadsanslaget for prosjektet E16	2 150	SVVs leveranse til oppdrag 1.
153	Hva er kostnadsanslaget for prosjektet møtefri E18 mellom Oslo og riksgrensen?		Meld.st. 20 kap 12 side 253 til 260. Prosjektet Retvet-Vinterbro. 7 465 SVV har ikke kvalitetssikrede kostnader for strekningen Ørje-Melleby.
154	Hva er kostnadsanslaget for prosjektet E18		Se spm. 153
155	Hva er kostnadsanslaget for prosjektet ny Sarpebru i	1 000	Strekningen er fylkesvei. Kostnadsoverslag hentet fra bypakke Nedre Glomma.
156	Hva er kostnadsanslaget for prosjektet ny	906	Meld.st. 20 kap 12 side 253 til 260.
157	Hva er kostnadsanslaget for prosjektet E18	26 400	Fra SVVs leveranse til oppdrag 1. Lysaker - Ramstadsletta 14,6 mrd. kr og Ramstadsletta – Slependen – Nesbru 11,8

158	Hva er kostnadsanslaget for prosjektet oppgradering	5000	Meld.st. 20 kap 12 side 253 til 260. Gjelder kun strekningen rv. 19 fra ferjeleiet til E6
159	Hva er kostnadsanslaget for prosjektet tverrforbindelse Øvre Romerike, E16 til E6, Vormsund - Mogreina?		Ikke i planfase. Statens vegvesen har ingen kostnadsanslag for strekningen. NV har heller ikke kostnadsanslag her. De viser til at det foreligger ikke et eget kostnadsanslag for denne strekningen ettersom delstrekningen var en del av en større strekning i en tidlig fase i deres arbeid med strekningen Kongsvinger – E6
160	Hva er kostnadsanslaget for prosjektet ny Ahus-bane?		Dette er et fylkeskommunalt prosjekt. Fra Statens vegvesen har vi fått opplyst at det gjennom en forstudie for T-baneforlengelse til Lørenskog/Skårersletta og lokalisering av fremtidig basestasjon/verksted er stipulert en kostnad for T-baneforlengelse til i størrelsesorden 4,5 mrd. 2021-kr. Det skal videre være stipulert et behov for i størrelsesorden 600 mill. kr til oppgradering av kollektivaksen Kjeller-Oslo grense. Det skal også være behov for tiltak i hovedveinettet rundt Lillestrøm for å kunne redusere trafikken i sentrum og ivareta framkommelighet for buss, men tiltak og kostnader er foreløpig ikke

Spm 161-165, 167

Spm.nr	Spørsmål	Kostnads-anslag (mill. 2021- kr)	Merknad
161	Hva er kostnadsanslaget for prosjektet rv. 35,	7196	SVVs leveranse til oppdrag 1.
162	Hva er kostnadsanslaget for prosjektet nytt løp	2000	SVVs leveranse til oppdrag 1
163	Hva er kostnadsanslaget for prosjektet nytt regionalt kryss ved E16		Mindre tiltak*

164	Hva er kostnadsanslaget for prosjektet utbedring av trasé fv. 319, Østfyllingen		Dagens vei er fylkesvei. Det foreligger ikke planer om å omklassifisere strekningen til riksvei. Statens vegvesen har derfor heller ingen kostnadsanslag.
165	Hva er kostnadsanslaget for prosjektet videreføre E16 ved Eggemoen/Hovet	1 633	Fra SVVs leveranse til oppdrag 1. Gjelder strekningen Nymoen - Eggemoen.
167	Hva er kostnadsanslaget for prosjektet gang- og sykkelvei langs fv. 128 Østfyllingen		Strekningen er fylkesvei. Statens vegvesen ingen kostnadsanslag for strekningen.

Spm 166

I Jernbanestrategien utarbeidet til Nasjonal transportplan 2018-2029 ble det skissert en mulighet for en kobling mellom Roa og Dovre-/Hovedbanen, som en fremtidig godsforbindelse på lang sikt. Dette er imidlertid ikke utredet videre, og det foreligger ingen kostnadsestimat for en slik forbindelse. Det er heller ikke utredet noen tverrforbindelse mellom Randsfjordbanen/Roa-Hønefosslinjen og Gardermobanen for persontogreiser.

Randsfjordbanen mellom Hokksund og Hønefoss trafikkeres i dag av godstog og persontog på Bergensbanen. Etablering av et lokalt persontogtilbud på strekningen er vurdert av Jernbanedirektoratet og Asplan Viak (Urbanet Analyse) i 2020 (UA-rapport 145/2020).

Urbanet Analyse har ikke funnet tilstrekkelig markedsgrunnlag for å etablere et slik lokaltogtilbud på denne strekningen og anbefaler ikke å gå videre med mer detaljerte analyser av gjenåpning av persontransport på Randsfjordbanen. Til tross for at kapasitetsvurderingen viser at det kan være mulig å få til et tilbud rent teknisk, har analysen identifisert et begrenset potensial og det virker mer hensiktsmessig at transportbehovet løses med buss enn tog.

Det er så langt ikke utarbeidet rutemodeller som gir grunnlag for å konkretisere hva som skal til for å sikre at et togtilbud på denne strekningen kan korrespondere med Ringeriksbanen i Hønefoss eller togtilbudet på Sørlandsbanen på Hokksund. En slik utredning må også inkludere kostnader knyttet til oppgradering av stasjonene, andre nødvendige infrastrukturtiltak, materiellbehov og -kostnad og driftskostnader.

Samferdseldepartementet støtter denne anbefalingen fra Urbanet Analyse, men vil vurdere markedspotensialet og tilbudsforbedring på nytt i forbindelse med åpningen av Ringeriksbanen.

Spm 168

Borg havn har stor betydning for den omfattende industriproduksjonen i området, men farvannet inn til havnen er trangt og krevende og innseilingen grunnes opp av sedimenter som føres ut med Glomma. Dette gir seilingsrestriksjoner for store fartøy, og uten tiltak vil disse på sikt ikke kunne anløpe Borg havn. Innseilingen skal derfor utdypes for å ivareta sjøtransportens behov for framkommelighet og sikkerhet. Prosjektet er prioritert for oppstart og fullfinansiert i første del av planperioden. Kostnadsanslaget er på 256 mill. kr.

Spm 169

Det er litt vanskelig å oppgi kostnader for dobbeltspor til Fredrikstad, for dette berører to parseller. For det opprinnelige InterCity-konseptet går dobbeltsporparsellen mellom Seut og Klavestad gjennom Fredrikstad. Denne parsellen, og en full utbygging av dobbeltspor Haug-Seut, er det som mangler for å få dobbeltspor til (og forbi) Fredrikstad.

I henhold til Bane NORs overordnede prognoser fra august 2020, som ligger til grunn for Nasjonal transportplan 2022-2033, er kostnaden for parsellene som følger:

- Dobbeltspor Haug-Seut 13,2 mrd. 2021-kr
- Dobbeltspor Seut-Klavestad 30,6 mrd. 2021-kr

Fullføring av Follobanen og Sandbukta-Moss-Såstad forutsettes også for å gi dobbeltspor til Fredrikstad. Det er viktig å se utbygging av dobbeltspor i sammenheng med øvrige investeringer som er nødvendig for å gi et forbedret togtilbud til de reisende. I Meld. St 20 (2020-2021) *Nasjonal transportplan 2022-2033* skriver regjeringen at det på Østfoldbanens vestre linje pågår et arbeid for å vurdere mulige tilbudsforbedringer til reduserte kostnader, som alternativer til sammenhengende dobbeltspor på hele strekningen til Halden.

Jernbanedirektoratet og Bane NOR vurderer verdioptimaliserte alternativer for videre utvikling av togtilbudet på Østfoldbanen. Det er viktig å finne gode transportløsninger for denne korridoren innenfor realistiske økonomiske rammer.

Bane NOR har identifisert en alternativ løsning som muliggjør dobling av togfrekvensen og noe redusert reisetid mellom Fredrikstad og Oslo samt flere rushavganger også fra Halden og Sarpsborg, med mindre utbygging enn i opprinnelig konsept. Det optimaliserte konseptet er kostnadsberegnet til om lag 15 mrd. 2021-kroner. Det vurderes fremdeles hvilke konsekvenser dette vil ha for fleksibiliteten i jernbanesystemet og videre utvikling av togtilbudet.

Spm 170

I henhold til Bane NORs prognoser fra august 2020, som ligger til grunn for Nasjonal transportplan 2022-2033, er kostnaden for utbygging av dobbeltspor på strekningen Haug-Seut beregnet til 13,2 mrd. 2021-kroner.

Det er viktig å se utbygging av dobbeltspor i sammenheng med øvrige investeringer som er nødvendig for å gi et forbedret togtilbud til de reisende. I Meld. St 20(2020-2021) *Nasjonal transportplan 2022-2033* skriver regjeringen at det på Østfoldbanens vestre linje pågår et arbeid for å vurdere mulige tilbudsforbedringer til reduserte kostnader, som alternativer til sammenhengende dobbeltspor på hele strekningen til Halden.

Jernbanedirektoratet og Bane NOR vurderer verdioptimaliserte alternativer for videre utvikling av togtilbudet på Østfoldbanen. Det er viktig å finne gode transportløsninger for denne korridoren innenfor realistiske økonomiske rammer.

Bane NOR har identifisert en alternativ løsning som muliggjør dobling av togfrekvensen og noe redusert reisetid mellom Fredrikstad og Oslo samt flere rushavganger også fra Halden og Sarpsborg, med mindre utbygging enn i opprinnelig konsept. Det optimaliserte konseptet er kostnadsberegnet til om lag 15 mrd. 2021-kroner. Det vurderes fremdeles hvilke konsekvenser dette vil ha for fleksibiliteten i jernbanesystemet og videre utvikling av togtilbudet.

Spm 171

Dette prosjektet er en del av effektpakken *Ny rutemodell Østlandet*, som totalt sett er estimert å koste 11 mrd. 2021-kroner. Effektpakken er prioritert med oppstart i første planperiode, og er fullfinansiert i

planperioden som helhet. Østre linjes avgreining, tilkoblingen av Østre linje ved Ski, er estimert med en totalkostnad på 3,7 mrd. 2021-kroner.

Spm 172

Det legges til grunn at tiltak i Bypakke Ålesund (inkludert E136 Breivika-Lerstad) holdes utenfor. E39 Breivika-Ørskogfjellet inngår i E39 Ålesund-Molde (fellesstrekning E39 og E136). Anslått kostnad på om lag 6000 mill. kr.

Strekningen E136 Vestnes-Dombås er foreslått overført til Nye Veier AS. jf. Meld. St. 20 (2020-2021). Nye Veier har i besvarelsen på NTP-oppdrag nr. 9 foreslått punktvis utbedring for strekningen E136 Dombås-Vestnes, og ikke en fullverdig oppgradering.

Foreslått tiltak fra NV er basert på et resultat fra overordnet strekningsanalyse og er estimert til å ha en kostnad på 3,0 mrd. kr.

For supplerende informasjon om forslag til løsning vises det til Nye Veiers oppdragsbesvarelse:

<https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/ny-nasjonal-transportplan-i-arbeid-samferdselsministeren-har-i-dag-fatt-nye-svar-om-kostnader-og-lonnsomhet/id2771014/>

Spm 173-190, 192-210, 214

Spm.nr	Spørsmål	Kostnads- anslag (mill. 2021- kr)	Merknad
173	Hva er kostnadsanslag for utbedring av delstrekning på E136 Veblungsnes?		I forbindelse med NTP-besvarelsen har Nye Veier ikke gjennomført detaljerte kostnadsberegninger for delstrekninger på E136 Dombås-Vestnes. For informasjon om strekningen vises det derfor til besvarelse av spørsmål nr. 172, og til NTP-leveransen fra oktober 2020.
174	Hva er kostnadsanslag for utbedring av delstrekning på E136 Innfjorden?		Se spm. 173.
175	Hva er kostnadsanslag for utbedring av delstrekning på E136 Hjelviktunnelen?		Se spm. 173.

176	Hva er kostnadsanslag for utbedring av delstrekning på E136 Måndalen?		Se spm. 173.
177	Hva er kostnadsanslag på å gjennomføre utbygging av E39 Voldatunellene?	1012	E39 Volda-Furene. Det er vedtatt reguleringsplan for ny E39 i tunnel mellom Volda sentrum og Furene. Kostnads- anslaget på den vedtatte løsningen er 1300 mill. kr, noe som er over vedtatt styrings- mål for prosjektet på 1000 mill. kr. Det skal igangsettes ny regulering for å se på muligheter for å
178	Hva er kostnadsanslaget ved å gjennomføre E39 Hafast?	63000	E39 Furene-Vegsund. Statens vegvesen har gjort anslag på en full utbygging av ny E39 over Hareidlandet, det vil si ny/utbedret vei mellom Furene i Volda kommune og Vegsund i Ålesund kommune. Det utredes mulige løsninger for ferjefrie kryssinger av Sulafjorden og
179	Hva er kostnadsanslaget E39 Halsafjordkryssingen?	13277	E39 Øygarden-Betna (Halsafjorden). Statens vegvesen har gjort anslag for en full utbygging av ny vei på land og ferjefri kryssing av Halsafjorden mellom Øygarden i Tingvoll kommune og Betna i Heim kommune. Fra oppdrag 1
180	Hva er kostnadsanslag for å gjennomføre E39 Voldsfjordutbyggingen?		I dag går rv. 661 over Voldsfjorden i sambandet Volda-Folkestad. Ved åpning av E39 Kvivsvegen ble det bestemt at rv. 661 skal omklassifiseres til fylkesvei når ny E39 over Nordfjorden åpnes. Statens
			har ikke utredet ferjefrie løsninger på Voldsfjorden og har derfor heller ingen kostnadsanslag for dette. Det er igangsatt et privat initiativ for ferjefri kryssing av Voldsfjorden.
181	Hva er kostnadsanslag for videre utbedringer av rv.70?		Statens vegvesen har ikke kvalitetssikrede kostnader.

182	Hva er videre fremdrift for utbygging av E39 Blindheim-Breivika?	3000	E39 Vegsund-Breivika Det pågår arbeid med kommunedelplan for ny E39 Vegsund-Breivika. Planprogram ble fastsatt i 2018. Prosjektet var prioritert i NTP 2018-2022, men er ikke prioritert i første
183	Hva vil være delkostnaden av prosjektet E39 Ålesund-Molde for strekningen Ålesund- Vestnes feriekai?		E39 Ålesund-Molde, del Breivika-Vik. Prosjektet E39 Ålesund-Molde går ikke til Vestnes ferjekai. Statens vegvesen har derfor ikke vurdert hva som eventuelt kan være aktuell utbedring mellom
184	Hva er kostnadsanslag for utbygging av ny E14?		E14 Stjørdal-Meråker. Statens vegvesen har vurdert utbygging av E14 Stjørdal-Meråker til H1-standard. Dette er anslått til 5000 mill. kr. Fra SVVs leveranse til
185	Hva er kostnadsanslag for videre utbygging av E39 fra Klett til Fosen og videre til Namsos?		Dagens vei er fylkesvei. Statens vegvesen har ingen kostnadsanslag.
186	Hva er kostnadsanslag for utbygging lakseveg nord, Gartland-Vikna?		Dagens vei er fylkesvei. Statens vegvesen har ingen kostnadsanslag.
187	Hva er kostanden ved utbygging av Ny E6 Åsen- Asphaugen?		Nye Veier har i NTP-besvarelsen foreslått utbygging av strekningen E6 Åsen-Steinkjer, frem til dagens kryss på Vist, rett sør for Steinkjer. Strekningen fra Selli til Asp er foreslått overført til Nye Veier, men var ikke en del av deres løsningsforslag. Kostnadene for Selli – Asp og en ev.

			utbygging av strekningen fra Vistkrysset til Selli ligger også utenfor det som Nye Veier har vurdert i sitt løsningsforslag. NV sin foreslåtte løsning er estimert til å koste 10,8 mrd. kr. For supplerende informasjon om forslag til løsning vises det til Nye Veiers oppdragsbesvarelse: https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/ny-nasjonal-transportplan-i-arbeid-samferdselsministeren-har-i-dag-fatt-nye-svar-om-kostnader-og-lonnsomhet/id2771014/
188	Hva er kostnaden ved fullverdig utbygging av ny E6 på strekningen Dombås-Ulsberg?		Statens vegvesen har ingen kostnadsanslag for strekningen. Utbedringsstrekning foreslått i svar på oppdrag 9: Fokstuggu-Trøndelag gr., 525 mill. kr.
189	Hva er kostnadsanslaget for en fullverdig kryssløsning ved Klett?	475	Med bakgrunn i de problemene som oppleves er det sett på midlertidige tiltak. Tiltak for om lag 40 mill. kroner vil med stor sannsynlighet bedre forholdene i noen år fremover, men bare et planskilt kryss vil kunne gi en varig sikker og god løsning. Kostnaden ved et fullt utbygd planskilt kryss er anslått til om lag 475 mill. kr.

190	Hva er kostnadsanslag for fullverdig utbygging av E6 Fauske -Bognes?	16 985	Fra SVVs leveranse til oppdrag 1. Gjelder strekningene Megården – Mørsvikbotn og Mørsvikbotn – Bognes
192	Hva er kostnadsanslaget for utbygging av rv. 80 mellom Fauske og Bodø inkludert omlegging av E6 utenfor Fauske sentrum?		Prosjektet rv 80/E6 omkjøringsvei Fauske, 1791 mill. kr. (jf. Oppdrag 1) Prosjektet rv 80 Fauske-Løding (jf. oppdrag 1), 3200 mill. kr. På strekningen Løding-Bodø, foreligger det ikke kostnadsanslag Strekningen skal gjennomgå verdianalyse
193	Hva er kostnadsanslag for utbedring av E6 Strømmen bro (Sør- Hordaland)	800	Fra oppdrag 1. Ny bru inkludert vei E6 Høybuktmoen – Hesseng.
194	Hva er kostnadsanslag for utbedring av E6 Alta bro?		Statens vegvesen har ikke noe konkret prosjekt for større utbedring/utskifting av eksisterende bru. Avlastningsvei utenom Alta sentrum, inkludert ny bru over Altaelva, lå inne i veipakken som ikke fikk lokalt gjennomslag
195	Hva er kostnadsanslag for utbedring av E6 Transfarelv bro?		Mindre tiltak*
196	Hva er kostnadsanslaget for gjennomgående oppgradering av rv. 83 helt inn til Harstad (Fauskevåg - Harstad)?		Statens vegvesen har ingen kostnadsanslag for strekningen.

197	Hva er kostnadsanslaget for å utbedre fv. 82 Fiskebøl - Andenes (og eventuelt omklassifisere til riksvei)?		Dagens vei er fylkesvei. Det foreligger ikke planer om å omklassifisere strekningen til riksvei. Statens vegvesen har derfor heller ingen kostnadsanslag.
199	Hva er kostnadsanslag for utbygging av Kvaløyforbindelsen via Håkøya som selvstendig prosjekt?		I Prop. 99 S (2020-2021) er det prioritert ny bru til Kvaløya. Dette er et fylkesveiprosjekt som omfatter bygging av ny tofelts bru på om lag 1,6 km mellom Langnes og Selnes på Kvaløya – sør for eksisterende bru. En løsning med utbygging via Håkøya vil
200	Hva er kostnadsanslag for utbedring av E8 Lavangsdalen med videre etablering av midtdeler?		Se svar på spm. 75
201	Hva er kostnadsanslag for utvidelse av veiprojektet Hålogalandsveien med forlengelse av rv. 83 helt fra til Hæstad?		Se svar på spm.196
202	Hva er kostnadsanslag for oppgradering av rv. 94/E45 fra Hammerfest til Kivilompolo via Alta til standard for modulvogntog?		Strekningen er åpen for modulvogntog klasse 1 og 2 med sporingskrav og vogntoglengde 24 meter.
203	Hva er kostnadsanslag for oppgradering av rv. 92 mellom Karasjok og Gievdneuoika (Kryss rv. 92/E45) til standard for modulvogntog?		Strekningen er åpen for modulvogntog klasse 1 og 2 med sporingskrav og vogntoglengde 24 meter.
204	Hva er kostnadsanslag for oppgradering av E6 mellom Olderfjord og Lakselv til standard for modulvogntog?		Strekningen er åpen for modulvogntog klasse 1 og 2 med sporingskrav og vogntoglengde 24 meter.
205	Hva er kostnadsanslag for utbedring og/eller bygging av en helt ny veg på østsida av Eibyelva på E45 gjennom Eiby?		Reguleringsplan er i tidlig fase, flere alternativ vurderes. Statens vegvesen har derfor heller ingen kostnadsanslag for strekningen.

206	Hvilke innsparinger kan det gi ved å samkjøre bygging av en helt ny veg på østsida av Eibyelva på E45 gjennom Eiby og E45 Kløfta?		E45 Kløfta vil planmessig være klart for oppstart om 3 år. Det andre prosjektet må gjennom en planprosess. Gitt samtidig bygging så må E45 Kløfta få utsatt anleggsstart til etter 2027. SVV har ikke grunnlag for å konkretisere innsparinger.
207	Hva er kostnadsanslag på E6 Alta – Avlastningsveg - Trinn 1 Hjemmeluft til Alta sentrum?		Det foreligger en vedtatt reguleringsplan, men ikke kostnadsanslag for strekningen.
208	Hva er kostnadsanslag på E6 Alta – Avlastningsveg - Trinn 2 Ny bru over Altaelva med tilhørende innsparinger?		Ikke i planfase. Statens vegvesen har derfor heller ingen kostnadsanslag for strekningen. Se også spørsmål 194
209	Hva er kostnadsanslag for oppgradering av E6 på strekningen Høybuktmoen – Kirkenes og tiltak for å bedre forholdene i Kirkenes sentrum?	830	Fra SVVs svar på oppdrag 1. Kirkenes sentrum: mindre tiltak.
210	Hva er kostnadsanslag for gang og sykkelvei langs E6 Tana Bru- og sentrum?		Mindre tiltak*
214	Hva er vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene i Finnmark?		SD har ikke tall for dette.

Spm 191

En konsekvensutredning som ble gjennomført i 2016 av Jernbaneverket estimerer kostnaden for dobbeltspor på Ofotbanen til om lag 17 mrd. 2021-kroner. Løsningen er basert på parseller med tunnel inn i Sverige. Kostnader for tiltak på svensk side er ikke inkludert i dette anslaget.

Spm 198

Ressursene til nye investeringstiltak på vei, jernbane og kyst er fordelt pr. korridor i første seksårsperiode, men ikke i andre seksårsperiode. Dette gir virksomhetene et større handlingsrom til å utvikle løsninger for denne perioden med utgangspunkt i de kartlagte utfordringene. Det er i korridoromtalene redegjort nærmere for hvilke kartlagte utfordringer og ambisjoner som er satt for de ulike korridorene, jf. kapitlene 11.2.1, 11.3.2, 11.4.2, 11.5.2, 11.6.2, 11.7.2, 11.8.2, 11.9.2 og 11.10.2.

I tabell 11.1 er det satt opp ufordelte rammer til nye tiltak i perioden 2028–2033 med 24,7 mrd. kroner under Statens vegvesen, 39,5 mrd. kroner under Jernbanedirektoratet og 3,6 mrd. kroner under Kystverket. Fordelingen mellom virksomhetene er basert på regjeringens overordnede prioritering av midler til hver sektor i hele tolvårsperioden, gitt de utfordringene som er beskrevet for hver korridor. De ufordelte midlene i andre seksårsperiode framkommer som restbeløp etter øvrige prioriteringer til hver av virksomhetene.

Virksomhetene skal, med utgangspunkt i de økonomiske rammene i andre seksårsperiode, utvikle strategier og planer for nye større investeringer. Utgangspunktet for arbeidet vil være utfordringene og målene som er beskrevet i Nasjonal transportplan. Samtidig vil virksomhetene også for de ufordelte midlene forholde seg til kriteriene for porteføljestyring, altså at virksomhetene kan foreslå prosjekters omfang og rekkefølge, slik at prosjektene i sum gir løsninger på utfordringene som tar utgangspunkt i samfunnsøkonomisk prissatt lønnsomhet, ikke prissatte virkninger og vurdering av usikkerhet inkludert teknologirisiko.

Spm 211

Tiltaket ligger i en tidlig utredningsfase, og det foreligger ikke et ferdig forprosjekt. Det er en stund siden Kystverket har jobbet med prosjektet, og det kan være forhold som har betydning for utformingen av dette tiltaket som har endret seg de siste årene.

Et kostnadsanslag for prosjektet fra 2015 ligger på rundt 40 millioner, men dette er svært usikkert.

Spm 212

Tiltaket ligger i en tidlig utredningsfase, og det foreligger ikke et ferdig forprosjekt. Det er en stund siden Kystverket har jobbet med prosjektet, og det kan være forhold som har betydning for utformingen av dette tiltaket som har endret seg de siste årene.

Et kostnadsanslag for prosjektet fra 2017 ligger på rundt 30 millioner, men dette er svært usikkert.

Spm 213

Samferdselsdepartementet har lagt spørsmålet fram for Avinor. Med høy grad av usikkerhet anslår Avinor at etablering av snuplasser på 9 100 m² i begge ender av rullebanen vil ha en kostnad i området 25-35 millioner kroner.

I en kommentar til svaret viser Avinor til at det i dag er vendehammer i nord. I sør benyttes Forsvarets oppstillingsplass til å snu på. Store fraktfly kan derfor allerede i dag operere på rullebanen. Ifølge Avinor setter imidlertid terrenget i sør begrensninger på maksimal avgangsvekt ved avgang mot sør. Mot nord er det ikke slike begrensninger, men selskapene må kunne planlegge for å benytte begge rullebaneretninger. Vektbegrensningene mot sør reduserer økonomien i eventuelle fraktruter mot Øst-Asia.

Spm 214 (Besvart ovenfor)

Spm 215

Effektpakken Ny rutemodell Østlandet, inneholder en rekke tiltak. Fire av disse utgjør den såkalte «Brynsbakkenpakken», som totalt er kostnadsberegnet til 5,1 mrd.kr. Tiltakene er: • Retningsdrift i Brynsbakken (1760 mill.kr) • Utvidelse av Sandvika stasjon (2360 mill.kr) • Ventespor ved Grorud (616 mill.kr) • Vendespor ved Asker (413 mill.kr)

Retningsdrift Brynsbakken omfatter bygging av flere spor i Brynsbakken, mellom Vålerengaparken og Kværnerbyen. Flere spor er en forutsetning for å kunne øke antall avganger på Hovedbanen, Gardermobanen, Follobanen og Østfoldbanen til og fra Oslo S i ny rutemodell på Østlandet. I dag deler inngående tog fra Hovedbanen og Gardermobanen, som skal gjennom Oslotunnelen, ett spor i Brynsbakken. Dagens kapasitetsutnyttelse på dette sporet er svært høy og medfører daglige forsinkelser på mange tog.

Utvidelse av Sandvika stasjon til seks spor. Dette vil separere fullstoppende lokaltog fra annen trafikk, og sikrer at tog på Askerbanen kan veksle fritt mellom to spor per retning. En slik veksling av sporbruk er nødvendig for å kjøre tog så tett. Separasjon av trafikken er også et viktig tiltak for punktligheten og for å

øke mulighetsrommet i ruteplanleggingen, fordi tog som har forskjellig hastighet Lysaker-Asker slipper å møte hverandre mer enn én gang.

Spm 216

Tallene for antall ansatte i offentlig(statlige) eide virksomheter i jernbanesektoren i hhv. 2014 og 2020 fremgår av tabell 1, som viser en økning i antall ansatte og årsverk fra 2014–2020. Økningen i årsverk er lavere enn økningen i antall ansatte. Tallene bør ikke sammenliknes direkte, siden aktivitetsnivået i sektoren er økt i perioden. Dette gjelder alt fra planlegging, til investeringer, fornyelse, vedlikehold, drift, og togproduksjon. Det er viktig å se økningen i antall ansatte og årsverk i perioden 2014–2020 i lys av at det har vært en betydelig økning i budsjett (jf. tabell 2) og togkilometer i samme periode. Antall togkilometer i 2014 var i overkant av 38 millioner. Jernbanedirektoratet har ikke nyere tall enn 2019, og 2020 var et unntaksår som gir et lite realistisk bilde av utviklingen siden 2014. Antall togkilometer i 2019 var 41,3 millioner. Det har altså vært en økning i antall togkilometer på om lag 9 pst. og en økning i bevilgningene på om lag 4,4 mrd. kr i perioden 2014-2020.

Tabell 1 – Antall ansatte og årsverk

Virksomhet	2014		2020		Merknad
	Ansatte	Årsverk	Ansatte	Årsverk	
Jernbaneverket	4 039	3 981	0	0	Inkluderer ansatte som siden ble skilt ut til Jernbanedirektoratet og til Bane NOR SF.
Jernbanedirektoratet	0	0	223	206	Inkl. Norsk jernbanemuseum og Norsk fagskole for lokomotivførere.
Statens jernbanetilsyn	62	58	71	60	
NSB-konsernet	12 962	10 996	0	0	Inkluderer ansatte som siden ble virksomhetsoverdratt til Mantena, Entur, Norske Tog og ROM Eiendom som ble overført til Bane NOR.
Vygruppen	0	0	12 088	9 542	Gjennomsnittelige tall for 2020
Bane NOR-konsernet	0	0	4 703	4 647	Rapporterer antall sysselsatte i regnskapsåret.
Entur	0	0	261	206	Gjennomsnittelige tall for 2020
Norske tog	0	0	39	39	Gjennomsnittelige tall for 2020
Mantena	0	0	1 009	945	Eierskapet ble overført fra SD til NFD 1.1.2020.
TOTALT	17 063	15 035	18 394	15 645	
ØKNING 2014–2018			1 331	610	

Tabell 2 – Saldert budsjett Programkategori 21.50 Jernbaneformål

(tall i mill. kr)

År	Saldert budsjett	Prisjustert 2020-kroner*
2014	19 303,6	22 392,2
2020	26 781,6	26 781,6
ØKNING		4 389,4

*Prisfaktor 2014–2020 = 1,160

Spm 217

Tallene for lønnskostnader i offentlig(statlige) eide virksomheter i jernbanesektoren for hhv. 2014 og 2020 fremgår av etterfølgende tabell, som viser en nedgang i samlede lønnskostnader fra 2014–2020. Samlede lønnskostnader beskrives ofte som "sum lønnskostnader" eller "sum personalkostnader" i selskapenes årsrapporter. Det kan være noe avvik mellom de ulike rapporteringsmåtene. Endringene fra 2014-2020 påvirkes også av aktivitetsøkningen i perioden, jf. omtale i svaret på spørsmål 216. I tillegg kan nevnes at Vygruppen gjennomfører en gradvis overgang fra ytelsesbasert pensjonsordning til innskuddsbasert pensjonsordning som påvirker kostnadene.

Tabell – Lønnskostnader (tall i mill. 2020-kr*)

	2014	2020	
Virksomhet	Lønnskostnader	Lønnskostnader	Merknad
Jernbaneverket	2 885	0	
Jernbanedirektoratet	0	220	Inkl. Norsk jernbanemuseum og Norsk fagskole for lokomotivførere.
Statens jernbanetilsyn	63,6	64	
NSB-konsernet	8 216	0	
Vygruppen	0	6 266	
Bane NOR-konsernet	0	2 929	
Entur	0	166	
Norske tog	0	43	
Mantena	0	742	Lønnsutgifter i 2014 inngår i NSB-konsernet.
TOTALT	11 164,6	10 430	
2014–2018		-734,6	

*Prisfaktor 2014–2020 = 1,178

Spm 218

De tre veisakene med særskilt fordeling i rammetilskuddet, opprusting og fornying av fylkesveinettet, ras- og skredsikring fylkesvei og kompensasjon forskrift om tunnelsikkerhet, jf. bl.a. *Inntektssystemet for kommunar og fylkeskommunar 2021* (Grønt hefte), er inkludert i den økonomiske rammen i Nasjonal transportplan 2022–2033.

b. Ras- og skredsikring fylkesvei er inkludert, jf. svaret under a. Tidligere post 63 Tilskudd til gang- og sykkelveier på kap. 1320 Statens vegvesen ble fra og med statsbudsjettet for 2020 innlemmet i rammetilskuddet, jf. Prop. 1 S (2019–2020), Samferdselsdepartementets fagproposisjon. Ordningen er innlemmet i rammetilskuddet uten særskilt fordeling, og det er derfor ikke mulig å identifisere beløpet. Ordningen er derfor ikke en del av den økonomiske rammen i Nasjonal transportplan 2022–2033.

Spm 219

De tre veisakene med særskilt fordeling i rammetilskuddet, opprusting og fornying av fylkesveinettet, ras- og skredsikring fylkesvei og kompensasjon forskrift om tunnelsikkerhet, jf. bl.a. *Inntektssystemet for kommunar og fylkeskommunar 2021* (Grønt hefte), er inkludert i den økonomiske rammen i Nasjonal transportplan 2022–2033.

I budsjettet for 2021 fordeles 817,8 mill. kr særskilt etter kriterier for ras- og skredsikring gjennom rammetilskuddet til fylkeskommuner. I NTP er det lagt opp til å videreføre midlene til ras- og skredsikring av fylkesvei innenfor rammetilskuddet

Tilskuddsposten 61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene er ikke en del av midlene til særskilt fordeling og vil fortsette å være en tilskuddspost. Det er lagt til grunn 1,6 mrd. kroner til denne ordningen i planperioden, og inngår i rammen i Nasjonal transportplan 2022–2033. Det årlige behovet for bevilgninger avhenger av rentenivået.

Tidligere post 63 Tilskudd til gang- og sykkelveier på kap. 1320 Statens vegvesen ble fra og med statsbudsjettet for 2020 innlemmet i rammetilskuddet, jf. Prop. 1 S (2019–2020), Samferdselsdepartementets fagproposisjon. Ordningen er innlemmet i rammetilskuddet uten særskilt fordeling, og det er derfor ikke mulig å identifisere beløpet. Ordningen er derfor ikke en del av den økonomiske rammen i Nasjonal transportplan 2022–2033.

Spm 220

Som omtalt på side 169 har regjeringen lagt opp til at fylkene skal være fullt ut kompensert for oppfølging av tunnelsikkerhetsforskriften innen utgangen av planperioden 2022-2033. De gjenstående kostnadene som skal kompenseres, er beregnet til 6,5 mrd. kr. Beregningen ble gjort av Statens vegvesen i 2019 og omfatter kun kostnader direkte knyttet til tunnelsikkerhetsforskriften, ikke annet vedlikehold i fylkesveitunnelene.

b. Midlene som er benevnt "Særskilt satsing innenfor rammetilskuddet" er en summering av de følgende tre veisakene som er gitt med særskilt fordeling i tabell-C i rammetilskuddet til fylkene, og som inngår i den økonomiske rammen i Nasjonal transportplan 2022–2033; "opprusting og fornying av fylkesveinettet", "ras- og skredsikring fylkesvei" og "kompensasjon forskrift om tunnelsikkerhet". Den angitte økningen på 225 mill. kr innenfor rammetilskuddet vil dekke økt kompensasjon til forskrift om tunnelsikkerhet.

Ja, som vist i tabell 10.4 på side 169 har regjeringen prioritert 2 943 mill. kr i årlig gjennomsnitt gjennom hele planperioden 2022–2033 på de tre tabell-C-sakene. Dette er 225 mill. kr høyere enn summen i budsjettet for 2021, som er 2 718 mill. kr.

Spm 221

Infrastrukturfondet er på 100 mrd. kroner. Balansen per 31.12.2019 på 102,05 mrd. kroner inkluderer avkastningen som ble benyttet i 2020.

Fondet er bygget opp ved kapitalinnskudd over fire år, med første innskudd i 2013 (jf. Prop. 29 S (2013–2014)), og siste i 2016 (jf. Prop. 1 S (2015–2016)). Avkastningen på hvert innskudd er knyttet til renten på 10-årige statsobligasjoner på innskuddstidspunktet. Rentebetingelsene fremgår av årsmeldingen. Løsningen gir varig og forutsigbar finansiering.

Statens Pensjonsfond Utland (SPU), Oljefondet, er opprettet med mandat fra Stortinget og kan kun investere i utenlandske verdipapirer (aksjer, statsobligasjoner og eiendom mv.). Det legges til grunn en forventet realavkastning på 3 prosent i SPU. SPUs avkastning varierer med det internasjonale verdipapirmarkedet, slik at avkastningen i perioder også kan bli negativ. Infrastrukturfondet er derfor aldri vurdert i en slik kontekst.

I oversikten under vises avkastning fra SPU i perioden 2015-2020 (forutsatt at avkastningen benyttes året etter den er opptjent), og hvilken avkastning hhv. 70 mrd. kroner (2015) og 100 mrd. kroner (2016-2020) i fondskapital ville gitt i samme periode.

2015: 2,74 pst. / 1,78 mrd. kroner

2016: 6,92 pst. / 6,92 mrd. kroner

2017: 13,66 pst. / 13,66 mrd. kroner

2018: - 6,12 pst. / - 6,12 mrd. kroner, slik at fondets verdi ville vært 93,88 mrd. kroner

2019: 19,95 pst. / 18,73 mrd. kroner, basert på 93,88 mrd. kroner i fondskapital. Av avkastningen ville 6,12 mrd. kroner måtte bli benyttet til å bygge opp igjen fondet, slik at netto avkastning ville blitt 12,61 mrd. kroner

2020: 10,86 pst. / 10,86 mrd. Kroner

Spm 222

Avkastningen i 2016 fra 70 mrd. i fondskapital var på 1 579 mill. kroner. Siste kapitalinnskudd var på 30 mrd. kroner i 2016. I de fem påfølgende årene ga avkastningen samme beløp hvert år, 2 053 mill. kroner. Samlet avkastning for 2016–2021 var på 11,8 mrd. kroner.

Spm 223

Renten tilsvarer renten på statsobligasjoner med 10 års bindingstid på innskuddstidspunktet. Denne har i løpet av tiden fondet ble bygget opp ligget rundt 2 pst., slik at samlet avkastning på 100 mrd. kroner fondskapital nå er 2 053 mill. kroner årlig.

Dersom ordningen videreføres når det fastsettes ny rente, er avkastningen avhengig av renten på det tidspunktet. Samferdselsdepartementet har derfor ikke grunnlag p.t. til å svare på hvilken forventet avkastning som regjeringen ev. vil legge til grunn.

Spm 224

Det vises til svar på spørsmål 221, hvor det opplyses at Statens Pensjonsfond Utland (SPU), Oljefondet, er opprettet med mandat fra Stortinget og kan kun investere i utenlandske verdipapirer (aksjer, statsobligasjoner og eiendom mv.).

Regjeringen har lagt til grunn renten på statsobligasjoner med 10 års bindingstid på innskuddstidspunktet. I snitt har dette gitt en renteforutsetning på 2,053 pst. Dersom det med oppbygget fondskapital på 100 mrd. kroner legges til grunn en renteforutsetning på hhv. 2,5, 2,7 og 3,0 pst., blir avkastningen 2,5 mrd. kroner, 2,7 mrd. kroner, og 3,0 mrd. kroner.

Spm 225

I planperioden prioriteres det midler til delfinansiering av Bybanen til Åsane innenfor 50/50 ordningen. Det er også prioritert midler innenfor veirammen til forlengelse av E39 Fløyfjellstunnelen. Dette veiprosjektet er en forutsetning for bybaneutbyggingen, men er ikke en del av 50/50 ordningen. Som det framkommer av tabell 12.2 er det prioritert 7 706 mill. kr til disse prosjektene i planperioden. Beløpet er basert på foreløpige kostnadsanslag. Det er fortsatt stor usikkerhet rundt framdrift, kostnader og finansiering av de ulike delene av bybaneprosjektet. Endelig statlig bidrag og delvis bompengefinansiering vil bli gjenstand for forhandlinger med lokale myndigheter.

Spm 226

Statlig bidrag og delvis bompengefinansiering av Bybane til Åsane og Fløyfjellstunnelen vil være gjenstand for forhandlinger med lokale myndigheter, og vil også måtte ses i sammenheng med framdrift i arbeidet med prosjektet for øvrig.

Spm 227

Staten har inngått en byvekstavtale for perioden 2019-2029 med Vestland fylkeskommune og kommunene Bergen, Askøy, Øygarden, Alver og Bjørnafjorden. Staten bidrar med totalt om lag 13,5 kroner i denne byvekstavtalen, inkludert tilskudd som følge av bompengavtalen fra 2019. Bybane til Åsane ligger ikke inne i denne avtalen, og inngår dermed ikke i de 13,5 mrd. kronene. I planperioden 2022-2033 i NTP er det prioritert midler til å følge opp den inngåtte byvekstavtalen, og det er i tillegg prioritert midler til Bybanen til Åsane i Bergen.

Spm 228

Forutsigbar og troverdig økonomisk rammestyring er et sentralt kjennetegn ved Nye Veier-modellen. Forutsigbar finansiering gir selskapet mulighet til å planlegge langsiktig for å sørge for mer infrastruktur for pengene. Nye Veier blir tilført årlig 5 mrd. kr (2016-prisnivå), med fullmakt til å forplikte staten for ytterligere 20 mrd. kr (2016-prisnivå). Dette er regulert i rammeavtale som er inngått mellom Samferdselsdepartementet og Nye Veier.

I tillegg inngås det vegutbyggingsavtaler mellom staten og selskapet for utbygging av de enkelte strekningene i porteføljen. Det er pr. mai 2021 inngått vegutbyggingsavtaler på i overkant av 92 mrd. kr (2021-kr). Utbygging av disse strekningene er planlagt gjennomført i all hovedsak i første seksårsperiode i NTP 2022-2033. Av de inngåtte vegutbyggingsavtalene er vel 20 prosent av verdien knyttet til utbyggingsprosjekter som er ferdigstilt. Overføring av midler fra Nye Veier til Statens vegvesen vil derfor

ikke kunne gjøres i inneværende år pluss de fire påfølgende år uten at det vil være i strid med forpliktelsene i Nye Veiers rammeavtale med staten.

I NTP har regjeringen lagt til grunn 5,8 mrd. kroner (2021-prisnivå) i årlig tilskudd til selskapet, som gir en statlig ramme på 69,4 mrd. kroner i planperioden. I tillegg kommer bompenger på prosjektene.

Spm 229

I kapittel 11 beskrives utfordringene i de åtte transportkorridorene, regjeringens ambisjoner for utvikling i korridorene, samt de største tiltakene. Det er presisert at virksomhetene skal arbeide videre med å forbedre og utvikle prosjektene. Resultatet av denne optimaliseringen vil få betydning for konkret utforming og når prosjektet gjennomføres. Det er noe ulikt detaljeringsnivå i beskrivelsen av prosjektene i meldingen, noe som blant annet henger sammen med størrelsen på prosjektet og hvor modent det er. Nye tiltak i siste seksårsperiode er ikke konkretisert i meldingen.

For å unngå at vi tar beslutninger i dag som i framtiden viser seg å være feil, vil vi ikke låse prosjektene for tidlig. Meldingen er derfor tydelig på at et prosjekt kan justeres hvis det nødvendig for å løse de utfordringene prosjektet var tenkt å løse eller at det gir høyere måloppnåelse for samme ressursinnsats. Både Nye Veier og Statens vegvesen har vist at det finnes potensial for å øke lønnsomheten i prosjektene, jf. deres svar på Oppdrag 1 til NTP

(<https://www.regjeringen.no/contentassets/4812cdb12c4842a2818e43dafdf2a29e/sv-2019-10-24-oppdrag-1-til-sd-korrigert.pdf>)

Løftene i NTP handler om hvilke utfordringer regjeringen vil løse og om hvilke mål vi vil nå, ikke om antall km vei i de ulike standardkategoriene. Det må løpende vurderes om smal firefeltsvei, 2/3-feltsvei, eller en annen standard er den beste løsningen. Som beskrevet over legger planen opp til at virksomhetene skal jobbe videre med å forbedre prosjektene og porteføljen ved å øke nytten og redusere kostnadene, det betyr at det uansett kan bli endringer i forhold til det Statens vegvesen har lagt til grunn per mars 2021. Statens vegvesen rapporterer i dag antall km 4-feltsvei og 2/3-feltsvei som bygges ut det enkelte år. Dette er informasjon som fortsatt vil finnes og være mulig å rapportere på i budsjettproposisjoner mm, men regjeringen ønsker ikke å sette konkrete måltall for standard på infrastrukturen i NTP.

Statens vegvesen har nylig, på oppdrag fra Samferdselsdepartementet, sett på hvilken standard som bør bygges på veier med ÅDT mellom 6 000 og 20 000. På veier mellom 6 000 og 12 000 i ÅDT ble to ulike standarder vurdert: To-/trefeltsvei med fartsgrense 90 km/t eller smal firefelts motorvei med fartsgrense 110 km/t.

Utgangspunktet for kostnader i utredningen var investeringskostnader for to-/trefeltsvei og firefelts motorvei, som vil variere veldig etter hvor disse bygges, og topografi samt andre stedlige forhold. Det vil derfor være stor usikkerhet knyttet til disse tallene.

Kostnadstall fra et utvalg utbyggingsprosjekter er:

- kostnader pr løpemeter for en to-/trefeltsvei varierer mellom 125 000 og 200 000 kr/lm. Den gjennomsnittlige kostnaden er på 175 000 kr/lm.
- kostnader per løpemeter for smal firefelts motorvei er fra 200 000 til 500 000 kr/lm, med et gjennomsnitt på 300 000 kr/lm.

Utredningen viste at for veier med ÅDT under 12 000 var to-/trefeltsveier generelt sett mer samfunnsøkonomisk lønnsomt enn smal firefelts motorvei. Årsak til dette er i hovedsak at investeringskostnadene er lavere for to-/trefeltsvei enn motorvei, på grunn av mindre krav til bredde og linjeføring. I tillegg er to-/trefeltsvei billigere å drifte og vedlikeholde enn motorvei. Samtidig som utredningen viste at det generelt sett er høyere samfunnsøkonomisk lønnsomhet ved bygging av to-/trefeltsvei når ÅDT er under 12 000 er det viktig å understreke at dette kan variere fra prosjekt til prosjekt og derfor også må vurderes på prosjektnivå.

Spm 230

I forbindelse med revidert nasjonalbudsjett for 2021 og Prop. 195 S (2020–2021) skriver regjeringen at Fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 Høgstet-Hønefoss (FRE16) skal overføres til Nye Veier AS. Før sommeren tas det sikte på å inngå en rammeavtale og en planleggingsavtale for FRE16. På sikt, før oppstart av prosjektet, vil det også måtte inngås en utbyggingsavtale.

FRE16 skal ikke inngå i Nye Veiers ordinære prosjektportefølje, som prioriteres etter samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Det innebærer at tidspunkt for oppstart av prosjektet vil avtales mellom Samferdselsdepartementet og Nye Veier. Regjeringen avgjør når utbyggingsavtalen skal inngås, og dermed tidspunkt for byggestart i prosjektet. Oppstart forutsetter naturligvis også at Stortinget har gjort de nødvendige bevilgnings- og fullmaktsvedtak i statsbudsjettet.

Nye Veier har i sin eksisterende veiportefølje oppnådd betydelige kostnadsbesparelser. Selskapet har gjort dette gjennom å søke nye, smartere løsninger, utfordre unødige strenge tekniske krav, og begrense omfanget av fordyrende krav fra lokale myndigheter i planprosessene. Regjeringen har åpnet opp for justeringer i eksisterende reguleringsplan for FRE16, og at effektmålene for prosjektet kan justeres. Hvilke endringer, både på bane- og veidelen av prosjektet, som vil være hensiktsmessig å gjennomføre må utredes nærmere. Nye Veier AS har oppgitt at de kan gjennomføre prosjektet til en lavere kostnad, uten at nytten for trafikantene reduseres vesentlig.

En endring av prosjektet som skissert i delspørsmål 3 vil i praksis innebære at planleggingen av veidelen av prosjektet må startes opp på nytt. Erfaringsmessig er det store utfordringer i å finne planløsninger som på en hensiktsmessig måte ivaretar ulike hensyn bl.a. knyttet til å sikre jord- og vannressurser, kvaliteter i landskapet og vern av verdifulle kulturmiljøer. Hvorvidt det faktisk vil være mulig å finne planløsninger for en ny to-/trefeltsvei i dagens trasé som er i tråd med de krav som i dag stilles til bygging av ny vei er ikke vurdert i detalj. Tidsaspektet ved en slik løsning som skisseres i spørsmålet er heller ikke vurdert detaljert, men tidligere gjennomganger har vist at gjennomsnittlig tidsbruk fra første planmøte til vedtatt reguleringsplan har vært rundt ti år. ("Effektivitet i planleggingen", 2013). Det er heller ikke gjort noen grundige vurderinger av hvorvidt en løsning hvor det ikke legges opp til en felles trasé for vei og bane vil kreve planendringer dersom det kun er jernbanedelen av prosjektet som skal følge den vedtatte løsningen.

Spm 231

Statens vedlikeholdsansvar i havner med fiskerihavneanlegg har vært relatert til molo-, kaianlegg og eventuell vedlikeholdsmudring. Kystverket har i snitt brukt rundt 30 mill. kr årlig til vedlikehold av de statlige fiskerihavneanleggene. Disse midlene har i all hovedsak blitt brukt til utbedring av skader. I enkeltår med større moloskader har utgiftene til vedlikehold og reparasjoner vært større. Driften av fiskerihavneanleggene har fra statens side vært knyttet til administrativ forvaltning og administrativ oppfølging. Samlet sett har det vært satt av et svært begrenset antall årsverk for å ivareta denne oppgaven. Samtidig har kommunene, gjennom avtaler med Kystverket, forestått operativ oppfølging og drift. Slike avtaler har helt tilbake i tid ligget som en forutsetning for statlig utbygging av de ulike fiskerihavneanleggene.

Spm 232

Gjennom de inngåtte byvekstavtalene med de fire største byene bidrar staten med særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter (50/50-ordningen), jf. fjerde kolonne i tabellen under. I Nasjonal transportplan 2022-2033 er det tatt høyde for å videreføre dette tilskuddet. Dersom det statlige bidraget til disse prosjektene skal økes til 70 pst, vil det statlige finansieringsbidraget fordeles som vist i femte kolonne under. I kolonne seks vises det hvor mye det ville medføre i økt statlig bidrag. Alle beløp i tabellen er i 2021-kr. På grunn av usikker fremdrift, har vi ikke tall for årlig fordeling.

Prosjekter	By- område	Prosjekt- kostnad	Statlig bidrag (50 pst.)	Statlig bidrag (66 pst.)	Statlig bidrag (70 pst.)	Differanse mellom 66 pst. og 70 pst.
Fornebubanen ¹	Oslo og Viken	17 176	8 333	11 000	11 666	667
Metrotunnel ²	Oslo og Viken	19 017	9 509	12 552	13 312	761
Bybanen til Fyllingsdalen	Bergen	7 093	3 546	4 681	4 965	284
Metrobuss trinn 1	Trond- heim	3 540	1 770	2 336	2 478	142
Bussveien ³	Nord- Jæren	10 850	5 351	7 063	7 491	428
SUM		57 676	28 509	37 632	39 914	2 282

1) Statens bidrag er fastsatt på bakgrunn av prosjektkostnadene ekskl. innsparing som følge av flytting av Skøyen stasjon og basestasjon ut over hensetningsanlegg.

2) Foreløpig kostnadsoverslag, hentet fra Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029

3) Foreløpig kostnadsoverslag, hentet fra Bymiljøpakkens handlingsprogram. I Byvekstavtalen inngått i 2019 er Statens halvdel 5 190 mill. 2020-kr. inkl. mva. på riksvei og eks. mva. på fylkesvei.

Spm 233

Nei, regjeringen har ikke gått bort fra den styrkede statlige innsatsen til de såkalte 50/50-prosjektene som følge av bompengereformen fra 2019. Tilskuddet til disse prosjektene er økt fra 50 til 66 pst. Halvparten av det økte tilskuddet skal gå til reduserte bompenger og den andre halvparten skal gå til bedre kollektivtilbud etter lokal prioritering.

Spm 234

I planperioden er det prioritert midler til Bybanen til Åsane i Bergen som et nytt 50/50-prosjekt. Det er også prioritert midler innenfor riksveirammen til forlengelse av E39 Fløyfjellstunnelen som ikke inngår i 50/50-ordningen, men som er en forutsetning for bybaneutbyggingen. Beløpet som er prioritert, er basert på foreløpige kostnadsanslag og det er fortsatt stor usikkerhet knyttet til framdrift, kostnader og finansiering av de ulike delene av bybaneprojektet. Foreløpig er de samlede kostnadene for bybaneutbyggingen og forlengelse av Fløyfjellstunnelen anslått til om lag 12 mrd. kroner. Endelig statlig bidrag og delvis bompengefinansiering vil bli gjenstand for forhandlinger med lokale myndigheter. Prosjektet har ikke kommet langt nok til at vi på nåværende tidspunkt har et tilstrekkelig grunnlag for å kunne beregne en statlig andel.

Spm 235

Bompengereformen fra 2019 innebærer en økning i det statlige tilskuddet fra 50 til 66 pst. til de 50/50-prosjektene som er aktuelle i byvekstavtalene for Osloområdet, Bergensområdet, Nord-Jæren og Trondheimsområdet. Dette er det tatt høyde for i NTP 2022-2033.

I planperioden prioriteres det i tillegg midler til Bybanen til Åsane i Bergen som et nytt 50/50-prosjekt. Det er også prioritert midler innenfor riksveirammen til forlengelse av E39 Fløyfjellstunnelen som ikke inngår i 50/50-ordningen, men som er en forutsetning for bybaneutbyggingen. Beløpet som er prioritert, er basert på foreløpige kostnadsanslag og det er fortsatt stor usikkerhet knyttet til framdrift, kostnader og

finansiering av de ulike delene av bybaneprojektet. Endelig statlig bidrag og delvis bompengefinansiering vil bli gjenstand for forhandlinger med lokale myndigheter.

Bybane til Åsane er foreløpig ikke en del av en byvekstavtale med Bergensområdet. Regjeringen foreslår altså i NTP at bybane til Åsane kan bli et nytt 50/50-prosjekt. Det er i utgangspunktet lagt til grunn 50/50 statlig og lokal finansiering av prosjektet, men hvis Bergensområdet og staten blir enige om en reforhandlet avtale som inneholder bybane til Åsane, vil dette kunne utløste et statlig tilskudd på 66 pst. Prosjektet har imidlertid ikke kommet langt nok til at vi på nåværende tidspunkt har et tilstrekkelig grunnlag for å kunne beregne en statlig andel.

Spm 236

Spørsmålet gjelder regjeringens finanspolitikk, som er finansministerens ansvar.

Samferdselsdepartementet har innhentet svar fra Finansdepartementet, som svarer følgende:

«I Prop. 1 S (2020–2021) Gul bok oppgis i kap. 5 om flerårige budsjettkonsekvenser at nye satsinger og videre opptrapping av eksisterende planer må innpasses innenfor handlingsrommet. Det oppgis også at flere langsiktige planer, mål og byggeprosjekter vil kreve økte budsjetter de nærmeste årene og at det kan bli nødvendig å redusere andre utgifter for å gi rom for satsingene og ambisjonene. Regjeringen vil komme tilbake til den konkrete innretningen av budsjettene i det enkelte budsjettår.»

Spm 237

Spørsmålet gjelder regjeringens finanspolitikk, som er finansministerens ansvar.

Samferdselsdepartementet har innhentet svar fra Finansdepartementet, som svarer følgende:

«I Prop. 1 S (2020–2021) Gul bok oppgis i kap. 5 om flerårige budsjettkonsekvenser at nye satsinger og videre opptrapping av eksisterende planer må innpasses innenfor handlingsrommet. Det oppgis også at flere langsiktige planer, mål og byggeprosjekter vil kreve økte budsjetter de nærmeste årene og at det kan bli nødvendig å redusere andre utgifter for å gi rom for satsingene og ambisjonene. Regjeringen vil komme tilbake til det samlede omfang av nye satsinger og inndekning i det enkelte budsjettår.»

Spm 238

I stortingsmeldingen om NTP står det at regjeringen legger opp til en mer dynamisk prosess, som skal gi rom for endrede prioriteringer dersom forutsetningene for prioriteringene endres. Det er derfor vanskelig nå å være konkret på hvilke år de enkelte prosjektene skal gjennomføres.

Før Narviktunnelen kan igangsettes forutsettes det lokal tilslutning til bompenger. Beslutning om endelig oppstart av prosjektet vil skje ved behandling av de årlige budsjettene eller ved behandling av egen bompengeproposisjon som legges fram for Stortinget.

Spm 239

Tilbudskonseptet med pendelforlengelse til Eidsvoll ble sist utredet i KVV Hovedbanen Nord. Det er en del investeringer som må gjøres for at konseptet skal kunne realiseres. Analysene viser at pendelforlengelsen til Eidsvoll har lav samfunnsøkonomisk nytte i forhold til kostnadene. Konseptet inngår ikke i anbefalingen fra KVV-arbeidet.

Spm 240

I Nasjonal transportplan 2022-2033 er det samlet sett for hele 12-årsperioden prioritert 18,8 mrd. kroner til innføring av signalsystemet ERTMS. Disse fordeler seg med 10,5 og 8,3 mrd. kroner i hhv. første og andre seksårsperiode.

Spm 241

Vi legger til grunn at det med «miljøbetingete avgifter på langtransport av gods på vei» primært siktes til avstands- og/eller posisjonsbaserte avgifter på motorvogner som benyttes veitransport.

Skatteområdet er ikke omfattet av EØS-avtalen, og Norge står i utgangspunktet fritt i utformingen av skatter og avgifter. Forutsetningen er at tiltakene ikke strider mot EØS-avtalens regler om fri bevegelse av varer, personer, tjenester og kapital, eller statsstøttereguleringen.

"Eurovignettdirektivet" er betegnelsen på Europaparlamentets- og rådsdirektiv 1999/62/EF om betaling for bruk av tunge lastebiler på visse typer infrastruktur. Hensikten med direktivet er å sikre fri konkurranse for godstransport gjennom en harmonisering av bompenger og andre former for brukerbetalinger, samt avgiftene på tyngre kjøretøy. Det er videre et mål å innrette systemene slik at utslippene fra næringen reduseres. Direktivet er todelt, med en del som gjelder avgifter og en del som gjelder brukerbetalinger, herunder bompenger.

Direktivets kapittel 2, som gjelder avgifter, omhandler kun avgift på å eie kjøretøy (årsavgifter). Her oppstilles blant annet minimumssatser som de enkelte medlemslandene ikke kan gå under. Ved inngåelsen av EØS-avtalen ble det tatt inn en reservasjon fra EFTA-landene om at direktivet ikke berører forståelsen av at avgiftsharmonisering som sådan faller utenfor EØS-avtalens virkeområde. Samtidig forpliktet EFTA-landene seg til å videreføre sine eksisterende systemer på en slik måte at konkurransen ikke ble vridd. Det vil si, ikke gå under minimumssatsene i direktivet. Den norske vektårsavgiften er utformet i tråd med dette.

Reglene om brukerbetaling og bompenger følger av direktivets kapittel 3. Betaling for bruk regnes ikke som beskatning, og Norge er i utgangspunktet bundet av disse reglene gjennom EØS-avtalen. Med brukerbetaling menes i direktivet systemer hvor det betales for tilgang til veinettet for et bestemt kjøretøy, for en bestemt tidsperiode. Størrelsen på brukerbetalingen må være proporsjonal med den tiden kjøretøyet skal benyttes på veinettet. Norge har ikke innført slike systemer, og kapittel 3 har derfor først og fremst betydning for de norske bompengereguleringene.

Gjennom senere endringsdirektiv åpner Eurovignettdirektivet også for å innlemme eksterne kostnader knyttet til støy og utslipp i brukerbetalingene. Nivået begrenses av de regler som oppstilles i direktivet. Internalisering av eksterne kostnader har tradisjonelt vært ansett som beskatning, og det kan reises spørsmål om i hvilken grad disse reglene begrenser Norges muligheter for å innføre brukerbetalinger/avgifter utover det som følger av direktivet. Innføring av «miljøbetingete avgifter på langtransport av gods på vei» innenfor de rammer som følger av Eurovignettdirektivet vil ikke være i strid med EØS-avtalen.

Flere EU-land har innført avstandsbaserte brukerbetalinger for tunge kjøretøyer. Vista Analyse gjennomførte på oppdrag fra Samferdselsdepartementet en samfunnsøkonomisk analyse av satellittbasert veipricing for tungtransport i 2020. I rapportens kapittel 2.4 er det gitt en oppsummering av avstandsbaserte brukerbetalingsystemer i andre land. Oppsummeringen er gjengitt for de aktuelle EU-landene nedenfor.

Land	Del av veinettet (km)	Differensiering	Driftskostnader, ift. inntekt	Teknisk løsning	Løsning for sporadiske brukere
Østerrike	2 200	Antall aksler, tid og EURO-utslippssklasse	6 %	Nærfelts-kommunikasjon	Nei

Tyskland	15 000	Antall aksler, og EURO-utslipps-klasse	24 %	GNNS, nærfelts-kommunikasjon	Rutebillett
Belgia	6 400	Registrert vekt, EURO-utslippsklasse og region	21 %	GNNS, nærfelts-kommunikasjon	Nei
Tsjekkia	1 400	Antall aksler og EURO-utslippsklasse	20 %	Nærfelts-kommunikasjon	Nei
Slovakia	2 300	Antall aksler og EURO-utslippsklasse	Ukjent	GNNS	Nei
Polen	3 150		30 %	Nærfelts-kommunikasjon	Nei
Ungarn	6 500	Antall aksler og EURO-utslippsklasse og veikategori	7 %	GNNS	Rutebillett

Systemene må primært ses som former for brukerbetalinger, og er ikke miljøavgifter i den forstand at de er ment å prise miljøkostnadene knyttet til bruken. Dette gjelder selv om enkelte av ordningene differensieres etter miljøkriterier.

Innføring av øremerkede avgifter bryter med enhetsprinsippet, dvs. at statens inntekter skal inntektsføres på statsbudsjettet slik at Stortinget står fritt til å prioritere mellom ulike formål. Øremerking binder opp offentlige midler slik at det er mindre som kan brukes til andre formål. I praksis er øremerking derfor en prioritering som i for eksempel en budsjettbehandling ikke vil være synlig mot andre prioriteringer. Provenyet fra en øremerket avgift på langtransport på vei vil være avhengig av omfanget av slik godstransport og vil ikke nødvendigvis svare til behovene til samferdselsformål, slik bevilgninger over statsbudsjettet kan. Øremerking er dermed ikke samfunnsøkonomisk optimalt og er generelt noe som bør unngås.

Regjeringen har ikke funnet plass til å prioritere bygging av ny jernbane/opprusting av eksisterende bane ved Svinesund i første seksårsperiode i NTP.

Spm 242

Rammeverket for finanspolitikken, med Statens pensjonsfond utland og handlingsregelen, bidrar til langsiktig forvaltning av oljeinntektene og en stabil utvikling i norsk økonomi og i finansieringsgrunnlaget for offentlige tjenester. Dersom staten også finansierte utgifter med lån, ville dette medføre en skjult tapping av fondets verdier, fordi et slikt låneopptak reduserer statens reelle sparing. Handlingsregelen forutsetter derfor at staten ikke lånefinansierer ordinære statlige utgifter, så lenge det er midler i pensjonsfondet. Dette prinsippet er lovfestet, jf. Lov om statens pensjonsfond § 7 (2).

Statsbudsjettet skal gi oversikt over alle statlige aktiviteter, legge til rette for politiske prioriteringer og brukes i den finanspolitiske styringen av økonomien. En hovedoppgave for finanspolitikken er å bidra til

effektiv bruk av ressursene i norsk økonomi og å styre bruken av offentlige midler i tråd med politiske prioriteringer. Statlige låneopptak for finansiering av store jernbaneprosjekter innebærer at utgiftene belastes statsbudsjettet over et annet tidsrom enn når investeringsutgiftene oppstår. Dette svekker statsbudsjettet som finanspolitisk styringsinstrument og unndrar utgiftene fra prioritering mot andre formål på budsjettet. Låneopptaket vil stride mot kontantprinsippet og fullstendighetsprinsippet i bevilgningsreglementet (jf. bevilgningsreglementet §3, andre og tredje ledd):

- **Fullstendighetsprinsippet** innebærer at alle statlige utgifter og inntekter skal føres opp i budsjettet, og at budsjettet skal være realistisk. Prinsippet skal legge til rette for en helhetlig prioritering av alle utgifter og inntekter.
- **Kontantprinsippet** slår fast at inntekter og utgifter tas med det året de blir kontant utbetalt. Dette bidrar blant annet til at utgiftene synliggjøres på statsbudsjettet når den økonomiske aktiviteten pågår, slik at budsjettet kan brukes til å styre den økonomiske politikken.

Spm 243

Statens vegvesen har gjennomført beregninger med transportmodell og samfunnsøkonomisk analyse til NTP høsten 2019. Prosjektene «Nedbygd Trondheimsvei» og «Fossumdiagonal» ble da beregnet sammen. Det var kun strekningen rv 4 Linderud-Grorud som var forutsatt nedskalert i disse beregningene. Fartsgrensen ble forutsatt redusert fra 70 km/t til 60 km/t, og antall bilfelt ble forutsatt redusert fra 2+2 til 1+1 (kollektivfelt i stedet). Etter disse forutsetningene var resultatene fra beregningene at i rushretningen Grorud-Sinsen i morgenrush øker reisetiden med 3,8 min. Utenom rush øker reisetiden med ca. 1,9 min.

For hele strekningen Sinsen-Grorud gir reduksjon av fartsgrensen fra 70 til 50 km/t økt reisetid på 2,2 minutter dersom det forutsettes at kjøretøyene holder fartsgrensene før og etter endret fartsgrense.

Spm 244

Transportvirksomhetene forsøker i størst mulig grad å inkludere klimaeffekter i de samfunnsøkonomiske analysene som ligger til grunn for prioritering mellom prosjekter.

Tabellen nedenfor viser de beregnede utslippseffektene knyttet til nye vei- og jernbaneprosjekter som er prioritert i første seksårsperiode. Tabellen er presentert i kap. 6.1 i NTP 2022-2033. Tabellen viser beregnet utslippseffekt som følge av endret transportomfang, overføring av trafikk mellom transportformene, samt drift og vedlikehold i åpningsåret. 2026 er brukt som et beregningsteknisk åpningsår for de prioriterte prosjektene i første seksårsperiode.

Utslipp fra arealbeslag og anleggsfasen er ikke inkludert i tabellen. Mange av prosjektene er ikke kommet langt nok i planleggingsfasen til at det har vært mulig å tallfeste disse utslippene. Utslippene fra arealbeslag og anleggsfasen en annen tidsmessig avgrensing enn tallene i tabellen nedenfor. I tabellen er det oppgitt beregnet endring i årlig utslipp i åpningsåret. Dette er utslipp som vil avta framover hovedsakelig som følge av endringer i utslipp fra kjøretøyene som bruker veien. De årlige utslippene fra et prosjekt i 2030 og 2050 er ikke like høye som i teknisk beregnet åpningsår 2026.

Utslipp fra anleggsfasen er en engangseffekt begrenset til anleggsperioden, og denne perioden varierer fra prosjekt til prosjekt. Utslippene fra arealbeslag oppstår når arealbeslaget utføres og er også å anse som en engangseffekt for prosjektet. Det er ikke meningsfullt å legge denne effekten til en årlig utslippseffekt, da levetiden på prosjektet er svært lang. De kvantifiserte utslippseffektene fra arealbeslag og direkte utslipp fra anleggsfasen kan derfor ikke uten videre legges sammen med årlige utslippstall slik disse er presentert i tabellen nedenfor.

Tabell: Beregnet endring i årlige klimagassutslipp fra endret transportomfang, drift og vedlikehold fra prosjekter med oppstart i første seksårsperiode av Nasjonal transportplan 2022–2033 (tusen tonn CO₂-ekvivalenter)

	2026 ¹	2030	2050
Statens vegvesen	0,2	14,7	18,3

Jernbanedirektoratet	-37,6	-36,9	-46,9
SUM	-37,4	-22,2	-28,6
Nye Veier AS ²	16,8		

¹ Beregningsteknisk åpningsår

² Tallet oppgitt for Nye Veier AS gjelder beregningsteknisk åpningsår for veistreknene som foreslås overført til selskapet. Beregningen er basert på informasjonen som foreligger om strekningene som er nevnt i kapittel 11.1.2, Nye Veiers portefølje.

Miljødirektoratet og transportvirksomhetene fikk høsten 2020 i oppdrag å anslå utslippene fra arealbeslag fra en rekke utbyggingsprosjekter¹. Utslippene som følge av arealbeslag ble anslått å ligge i størrelsesorden 2 til 4 mill. tonn CO₂-ekvivalenter. Dette anslaget er basert på en litt annen prosjektportefølje enn den som ligger inne i Nasjonal transportplan.

Siden alle de aktuelle prosjektene er i ulike faser av planlegging og bygging vil beregninger av både arealbeslag og klimagassutslipp endre seg kontinuerlig, etter hvert som prosjektene utvikles. Både planarbeid og virkemidler i kontrakter vil ha betydning for endelige utslipp og arealbeslag. Det er således ikke mulig å angi eksakte tall på hva utslipp og arealbeslag vil bli fremover i tid.

Regjeringen ønsker at det utvikles mer treffsikre og sammenliknbare modeller som også inkluderer direkte byggeutslipp og utslipp fra arealbeslag og vil be transportvirksomhetene om å vurdere mulighetene for å inkludere direkte byggeutslipp og utslipp fra arealbeslag gjennom å videreutvikle de samfunnsøkonomiske analysene i konseptvalgutredninger, konsekvensutredninger og andre beslutningsgrunnlag for samferdselsprosjekter, og i den forbindelse vurdere hvordan dette kan hensyntas i porteføljestyringen.

Når det gjelder utslipp fra materialbruk som følge av vei- og jernbaneprosjektene vil dette være indirekte utslippseffekter knyttet til de ulike materialene som brukes på prosjektene. Vi har ikke en oversikt over disse effektene for prosjektene i NTP 2022-2033.

Transportvirksomhetene etterspør tiltak som gir både reduserte direkte utslipp (for eksempel tiltak som gir mindre utslipp fra kjøretøy og anleggsmaskiner) og indirekte utslipp (for eksempel byggematerialer) gjennom sine anskaffelser. Tiltak som reduserer de direkte utslippene vil bidra til å oppnå regjeringens ambisjon om å halvere utslippene i transportsektoren, og forpliktelsen om å redusere de ikke-kvotepliktige utslippene med 40 prosent innen 2030. I tillegg vil tiltak for å redusere indirekte utslipp kunne bidra positivt for å fremme grønn næringsutvikling, stimulere etterspørsel etter lav- og nullutslippsalternativer, fremme lavutslippsamfunnet, og være en del av virksomhetenes utøvelse av sitt samfunnsansvar.

¹ https://www.regjeringen.no/no/dokument/dep/sd/anbud-konsesjoner-og-brev/brev/utvalgte_brev/2020/nasjonal-transportplan-20222033-klimaeffekt-av-virksomhetenes-prioriterte-prosjekter-i-ntp-2022-2033/id2783356/

Spm 245

Jeg er opptatt av at vi har et best mulig beslutningsgrunnlag for de store og viktige prosjektene som skal gjennomføres i transportsektoren, men det er ikke mulig å sette opp fullstendige oversikter som inneholder alle relevante nøkkeltall for alle prosjekter, som enten er igangsatt eller er planlagt i NTP.

Regjeringen har foreslått at Nye Veier AS skal gjennomføre flere prosjekter. For disse er ikke ansvaret formelt overtatt av selskapet. Nye Veier AS har dermed ikke alt tallmaterialet som det etterspørres i spørsmålene for disse strekningene. For eksisterende portefølje opererer Nye Veier med et 20 års-perspektiv. De har dermed ikke besluttet utbyggingsrekkefølge eller tidspunkt for utbygging for alle prosjektene innenfor kommende NTP-periode. Styrets prioritering og tidspunkt for utbygging avhenger av den samfunnsøkonomiske lønnsomheten til prosjektene.

Enkelte av strekningene som det spørres om, er beskrevet i transportvirksomhetenes felles svar til Samferdselsdepartementet angående klimaeffekt av virksomhetenes prioriterte prosjekter i NTP. Jeg

henviser derfor til nevnte svarbrev for ytterligere informasjon

(https://www.regjeringen.no/no/dokument/dep/sd/anbud-konsesjoner-og-brev/brev/utvalgte_brev/2020/nasjonal-transportplan-20222033-klimaeffekt-av-virksomhetenes-prioriterte-prosjekter-i-ntp-2022-2033/id2783356/).

vei, der dette er aktuelt. Beregningene er gjort uten bompenger.

Siden alle de aktuelle prosjektene er i ulike faser av planlegging og bygging vil beregninger av både arealbeslag og klimagassutslipp endre seg kontinuerlig, etter hvert som prosjektene utvikles. Både planarbeid og virkemidler i kontrakter vil ha betydning for endelige utslipp og arealbeslag. Det er således ikke mulig å angi konkrete tall på hva utslipp og arealbeslag vil bli fremover i tid.

a) Trafikkøkning

Tabellen nedenfor viser ÅDT i dag og i 2050 med og uten de aktuelle prosjektene. Merk at generell trafikkvekst ikke inngår her, det er trafikkvekst forbundet med selve prosjektet. Videre er dette igjen en sum av trafikk som overføres fra andre veier, som i stor grad er en villet konsekvens uten betydning for utslipp, og nye bilreiser som ellers ikke ville skjedd. Av disse utgjør førstnevnte nesten alt (88-95 % i de prosjektene vi har sjekket). Trafikken «med prosjektet» er sum av ny vei og gjenværende trafikk på gammel vei, der dette er aktuelt. Beregningene er gjort uten bompenger.

Prosjektnavn	Dagens situasjon	2050 uten prosjektet	2050 med prosjektet	Økning pga prosjektet (%)
	ÅDT	ÅDT	ÅDT	ÅDT
E6 Megården - Mørsvikbotn (E6 Sørfold)	1 400	2 261	2 261	0 %
E10/Rv 85 Hålogalandsveien	2 100	2 500	2 750	10 %
E39 Lønset – Hjelset	4 850	8 200	8 900	9 %
E39 Ålesund – Molde	2 550	3 400	8 200	141 %
E39 Ålgård – Hove	22 460	36 347	49 048	35 %
E39 Rogfast	4 850	6 750	13 290	97 %
E39 Ådland - Sveгатjørn (Hordfast)	3 370	5 030	13 230	163 %
Rv 555 Sotrasambandet	31 068	39 002	52 359	34 %
E16 Arna – Stanghelle (kun motorveidel)	9 564	12 442	13 441	8 %
Rv 36 Skjelsvik - Skyggestein	10 950	15 050	36 700	144 %
E18/E39 Gartnerløkka – Kolsdalen	44 600	64 700	69 700	8 %

E134 Saggrenda - Elgsjø (hovedvei øst-vest)	5 800	8 500	10 500	24 %
E16 Høgkastet- Hønefoss (vegdelene av FRE16)	16 700	24 600	29 700	21 %

E16 Skaret- Hønefoss (FRE16 er også bygget i dette scenario)	15 500	23 000	29 900	30 %
E39 Kristiansand- Sandnes	6 900 20 700	10 600 27 100	13 800 37 200	30 % 37 %
-snitt Lyngdal				
-snitt Kr.sand vest				
E18 Langangen- Rugtvedt	15 300	22 600	24 500	8 %
E18 Tvedestrand- Bamble	7 800	13 100	14 400	10 %
E18 Arendal- Grimstad	20 500	30 400	32 700	8 %
E6 Moelv-Øyer	12 100	18 200	21 800	20 %
E6 Øyer-Otta	6 500	10 700	10 900	2 %
E6 Ulsberg- Vindåsliene	4 900	7 800	8 600	10 %
E6 Korporalsbrua- Gyllan	8 500	12 800	14 600	14 %
E6 Gyllan-Kvål	8 500	13 200	15 700	19 %
E6 Ranheim- Værnes	17 300	28 800	38 500	34 %
E6 Kvithammar- Åsen	9 500	13 400	17 000	27 %
E6 Åsen-Steinkjer	14 400	21 900	24 800	13 %
Rv 25 Hamar- Løten	8 800	12 900	14 400	12 %
E18 Lysaker - Ramstadsletta	90 268	96 215	82 968	-14 %
E16 Bjørnum – Skaret	15 108	21 757	25 372	17 %
Rv 22 Glommakryssing	19 288	24 501	30 573	25 %
E18 Retvet – Vinterbro	11 775	17 662	25 353	44 %
Rv 19 Moss	24 390	33 604	36 914	10 %
E134 Dagslett - E18	20 157	26 510	39 291	48 %
E134 Oslofjordforbinde Isen, byggetrinn 2	9 963	21 400	22 000	3 %

Rv 4 Hunndalen – Mjøsbrua

Vi mangler beregning for denne delstrekningen isolert. Ved helhetlig utbygging Mjøsbrua-Gjelleråsen øker trafikken langs rv 4 med ca 7 000 kjøretøyer pr døgn sammenlignet med referansealternativet. Av dette

utgjør overført trafikk fra E6 ca 2000-3000 kjøretøyer pr. døgn. Ny helhetlig utbygd rv 4 påvirker også øvrige hovedveier i området, blant annet rv 3 og rv 51.

b) Arealbeslag

Som jeg viser til innledningsvis vil arealbeslag fra de konkrete prosjektene endre seg etter hvert som prosjektene utvikles. Her vil jeg vise til kap 11 i NTP som beskriver utfordringene i de åtte transportkorridorene, regjeringens ambisjoner for utvikling i korridorene, samt de største tiltakene. Det er presisert at virksomhetene skal arbeide videre med å forbedre og utvikle prosjektene (optimalisering). Resultatet av denne optimaliseringen vil få betydning for konkret utforming og når prosjektet gjennomføres. Det er noe ulikt detaljeringsnivå i beskrivelsen av prosjektene i meldingen, noe som blant annet henger sammen med størrelsen på prosjektet og hvor modent det er.

For å unngå at vi tar beslutninger i dag som i framtiden viser seg å være feil, vil jeg ikke låse prosjektene for tidlig. Meldingen er derfor tydelig på at et prosjekt kan justeres hvis det nødvendig for å løse de utfordringene prosjektet var tenkt å løse eller at det gir høyere måloppnåelse for samme ressursinnsats. Det ligger til grunn at det må løpende vurderes om smal firefeltsvei, 2/3-feltsvei, eller en annen standard er den beste løsningen for det enkelte prosjekt. Dette innebærer at det ikke er mulig å sette opp en oversikt over arealbeslag for alle de konkrete prosjektene som det er stilt spørsmål om.

c) Klimagassutslipp

Tabellen nedenfor viser grunnlagstallene for de beregnede utslippseffektene som er presentert i kap. 6.1 i NTP. Tabellen viser beregnet utslippseffekt som følger av veiprosjekter som er prioritert for oppstart i den første seksårsperioden i Nasjonal transportplan 2022-2033. Den beregnede utslippseffekten inkluderer utslipp som følge av endret transportomfang, overføring av trafikk mellom transportformene, samt drift og vedlikehold i åpningsåret. 2026 er brukt som et beregningsteknisk åpningsår for de prioriterte prosjektene i første seksårsperiode. Et veiprosjekt vil for eksempel kunne føre til økt trafikk, høyere fart og kortere eller lengre reiseavstand. Utslippseffektene baserer seg på disse endringene. Utslipp fra arealbeslag og anleggsfasen er ikke inkludert i tabellen nedenfor. En grunn til at disse tallene ikke er inkludert er at det mangler utslippstall for prosjektene. Mange av prosjektene er ikke kommet langt nok i planleggingsfasen til at det har vært mulig å tallfeste disse utslippene. For det andre, så har utslippene fra arealbeslag og anleggsfasen en annen tidsmessig avgrensing enn tallene som er stilt opp i tabellen nedenfor. I tabellen nedenfor er det oppgitt beregnet endring i årlig utslipp i åpningsåret. Dette er utslipp som vil avta framover hovedsakelig som følge av endringen i utslipp fra kjøretøyene som bruker veien. De årlige utslippene fra et prosjekt i 2030 og 2050 er med andre ord ikke like høye som i teknisk beregnet åpningsår 2026. Utslipp fra anleggsfasen er begrenset til anleggsperioden, denne perioden varierer fra prosjekt til prosjekt, samtidig som den strekker seg over mer enn et år. Utslippene fra arealbeslag oppstår når arealbeslaget utføres og er beregnet til en "engangseffekt" for prosjektet. De kvantifiserte utslippseffektene fra arealbeslag og direkte utslipp fra anleggsfasen kan derfor ikke uten videre legges sammen med årlige utslippstall slik disse er presentert i tabellen nedenfor. Jeg er opptatt av at vi fanger opp klimagassutslipp fra infrastrukturprosjekter på en best mulig måte. Derfor er det varslet i NTP at regjeringen vil videreutvikle en metode for å inkludere direkte byggeutslipp og utslipp fra arealbeslag i de samfunnsøkonomiske analysene i konsekvensutredninger, konseptvalgutredninger og andre beslutningsgrunnlag for samferdselsprosjekter, og i den forbindelse se på hvordan dette kan implementeres i forbindelse med de ulike porteføljene og styringen av disse.

Sektor	Prosjekt	CO2e åpningsår 2026 (tonn)
Vei	Rv. 22 Glommakryssing	1 548
Vei	E18 Retvet–Vinterbro	1 175
Vei	E134 Dagslett–E18	-2 254
Vei	E134 Oslofjordforbindelsen, byggetrinn 2	-9 847
Vei	E18/E39 Gartnerløkka–Kolsdalen	-830
Vei	E39 Ålgård–Hove	1 108

Vei	Rv. 19 Moss	-882
Vei	Rv. 282 Holmenbrua	-436
Vei	Rv. 42 Gamle Eigerøyveien–Hovlandsveien	1
Vei	E39 Bergsøya–Øygarden	11
Vei	E39 Hjelset–Bjerkeset	160
Vei	E39 Storehaugen–Førde	-658
Vei	E39 Volda–Furene	-30
Vei	E39 Ådland–Svegatjørn	8 513
Vei	E39 Ålesund–Molde	5 795
Vei	Rv. 9 Setesdal	24
Vei	E134 Helganeskrysset–arm Husøy	-10
Vei	E134 Røldal–Seljestad	-387
Vei	E134 Saggrenda–Elgsjø	426
Vei	E16 Arna–Stanghelle (del av fellesprosjekt)	-1 628
Vei	E16 Hylland–Slæen	-352
Vei	FRE16: Høgstet–Hønefoss	964
Vei	Rv. 13 Lovraeidet–Rødsliane	-213
Vei	Rv. 36 Skjelsvik–Skyggstein	3 731
Vei	Rv. 41 Treungen–Vrådal	-32
Vei	Rv. 5 Erdal–Naustdal	-73
Vei	Rv. 52 Gol–Vestland gr.	2
Vei	Rv. 7 Ørgenvika–Svenkerud	-33
Vei	E136 Breivika–Lerstad (Bypakke Ålesund)	-193
Vei	Rv. 3 Østerdalen	635
Vei	E6 Grong–Nordland	294
Vei	Rv. 80 Adkomst ny Bodø Lufthavn	87
Vei	Rv. 80 Sandvika–Sagelva	46
Vei	E6 Narviktunnelen	-78
Vei	E10 Nappstraumen–Å	-128
Vei	E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukt	-2 332
Vei	E45 Kløfta	-36
Vei	E6 Megården–Mørsvikbotn	-3 246
Vei	E8 Flyplasstunnelen	-279
Vei	E8 Sørbotn–Laukslett	-200
Vei	Rv. 94 Akkarfjord–Jansvannet	-88
Vei	Rv. 94 Mollstrand–Grøtnes	-61
Vei	Rv. 94 Akkarfjord–Jansvannet	-88
Vei	Rv. 94 Mollstrand–Grøtnes	-61

Spm 246

Ved planlegging av ny samferdselsinfrastruktur blir konsekvenser for arealbeslag, kostnader, klimagassutslipp samt en rekke andre viktige konsekvenser for samfunnet alltid redegjort for i beslutningsgrunnlaget ved valg mellom ulike traseer og detaljløsninger i kommunedelplan- og reguleringsplanfasen. Dette gjøres for å imøtekomme krav i plan- og bygningslovens forskrift om konsekvensutredning og i utredningsinstruksen.

Bygging over bakken er i prinsippet en lang brukonstruksjon. Som et gjennomgående prinsipp blir det ikke bygget slik i Norge. I mindre skala er jernbanen bygget på bru der hvor dette er vurdert å være rimeligere enn å bygge på bakken. Dette gjelder spesielt der hvor det har vært behov for å fylle ut bakken opp til nivå som sporet skal ligge på.

På generelt grunnlag kan man si at vei på påler/ruer krever mer stål og betong enn vei på terreng. Kostnadene er det mangedobbelte. Miljøet under ruer påvirkes av at arealene får redusert lystilgang og redusert nedbør. Bruk av ru gir mindre arealbeslag, men det følger en del vilkår til hvordan terrenget rundt rufundamenter m.v. kan benyttes etter bygging.

Spm 247

Samferdselsdepartementet har ikke oversikt over den samlede materialbruken og sammensetningen av denne i norske samferdselsprosjekter.

I samsvar med lov om offentlige innkjøp skal det offentlige innrette innkjøpspraksisen sin slik at dette bidrar til å redusere skadelig miljøpåvirkning og fremme klimavennlige løsninger der dette er relevant. For å hjelpe offentlige oppdragsgivere med å klargjøre de overordnede prioriteringene, vil regjeringen legge fram en handlingsplan for å øke andelen klima- og miljøvennlige offentlige innkjøp og grønn innovasjon. Regjeringen vil også legge fram en strategi for sirkulær økonomi der blant annet bærekraftige måter å forbruke og bruke materialer på vil være tema.

Spm 248

Transportvirksomhetene har, sammen med blant annet Miljødirektoratet, samlet kunnskap om kildene til plastforurensning i transportsektoren og mulige tiltak for å redusere disse utslippene. Virksomhetene skal fortsette å jobbe med innhenting av kunnskap om kilder og innføring av effektive tiltak.

Slitasje fra bildekk er den største kilden til mikroplastforurensning fra veitransporten. I 2018 ble det laget et utkast til ny dekkmerkeforordning, men det foreligger foreløpig ingen pålitelig testmetode som kan måle dekkets levetid og slitestyrke. Det må derfor først utvikles en passende teststandard. Statens vegvesen følger blant annet arbeidet med EUs regelverk om dekkmerking.

I forbindelse med utbygging vurderer virksomhetene underlaget, for å redusere utslippene av plast. Det jobbes også med å hindre spredning. For nye anlegg vil overvannsystemet eller veivannsystemet som viser seg å fungere best velges. Ved eksisterende anlegg må tiltak som kan hindre plasten i å nå resipienter vurderes. Dersom overvåkning viser at det er behov for tiltak, så vurderes det hvilke tiltak som kan hindre plasten i å nå resipienter etter at anlegget er bygd. Langs mange veier er det f.eks. iverksatt rensesiltak og etablert sandfang for overvann.

Det beste tiltaket for å redusere plastforurensning fra asfaltslitasje er å redusere bruken av piggdekk. Piggdekkbruk er i dag regulert på flere måter, både gjennom lokale bruksavgifter, tillatt bruksperiode og utforming av dekkene. Mer slitesterke asfaltdykker vil også gi mindre slitasje. Statens vegvesen jobber med å opparbeide mer kunnskap om dette.

I tillegg til arbeidet med å redusere utslippene av mikroplast fra vei og kjøretøy, jobber virksomhetene med å redusere utslippene av plast og mikroplast fra bygging, drift og vedlikehold av infrastrukturen.

I Nasjonal transportplan 2022-2033 har vi lagt til grunn at transportvirksomhetene innenfor sine ansvarsområder styrker arbeidet med opprydding av plastavfall og forebyggende tiltak for å redusere tilførsel av plastavfall og mikroplast til miljøet.

Spm 249

Ved planlegging av ny samferdselsinfrastruktur blir konsekvenser for arealbeslag, kostnader, klimagassutslipp samt en rekke andre viktige konsekvenser for samfunnet alltid redegjort for i beslutningsgrunnlaget ved valg mellom ulike traseer og detaljløsninger i kommunedelplan- og

reguleringsplanfasen. Dette gjøres for å imøtekomme krav i plan- og bygningslovens forskrift om konsekvensutredning og i utredningsinstruksen.

Avinor AS er organisert som et heleid statlig aksjeselskap. Avinor har vært selvfinansierende, og selskapets investeringer er normalt ikke en del av Nasjonal transportplan. I Nasjonal transportplan 2022–2033 har Regjeringen imidlertid prioritert statlige midler til en ny lufthavn ved Mo i Rana og til flytting av Bodø lufthavn. Tredje rullebane er fortsatt på planleggingsstadiet, og er ikke omtalt i Nasjonal transportplan 2022–2033.

Flyttingen av Bodø lufthavn og den nye lufthavna ved Mo i Rana vil ha effekt på direkte klimagassutslipp knyttet til endring i flytransporten, drift og vedlikehold av infrastrukturen, utslipp fra anleggsfasen og arealbeslag.

Årlig endring i klimagassutslipp fra økningen i flytrafikken som følge av den nye lufthavna ved Mo i Rana er av Avinor beregnet til om lag 500 tonn per år sammenliknet med null-alternativet, som er å ikke bygge den nye lufthavna. Eventuell utslippsreduksjon som følge av innfasing av bærekraftig drivstoff og elektrifiserte fly er ikke inkludert i beregningene. Flyttingen av Bodø lufthavn er ikke forventet å gi økning i flytrafikken.

Utslipp fra anleggsfasen er en engangseffekt begrenset til anleggsperioden, og denne perioden varierer. Utslippene fra arealbeslag oppstår når arealbeslaget utføres, og er også å anse som en engangseffekt for prosjektet. Siden de aktuelle prosjektene er i ulike faser av planlegging og bygging, vil beregninger av både arealbeslag og klimagassutslipp endre seg kontinuerlig etter hvert som prosjektene utvikles. Både planarbeid og virkemidler i kontrakter vil ha betydning for endelige utslipp og arealbeslag. Det er derfor ikke mulig å oppgi sammenlignbare og konsistente tall på hva disse utslippene er.

Regjeringen ønsker at det i arbeidet med Nasjonal transportplan utvikles mer treffsikre og sammenlignbare modeller som også inkluderer direkte byggeutslipp og utslipp fra arealbeslag, og vil be transportvirksomhetene om å vurdere mulighetene for å inkludere direkte byggeutslipp og utslipp fra arealbeslag gjennom å videreutvikle de samfunnsøkonomiske analysene i konseptvalgutredninger, konsekvensutredninger og andre beslutningsgrunnlag for samferdselsprosjekter.

Spm 250

Jernbanedirektoratet har per i dag ingen oppdaterte analyser som viser klimaeffekter av redusert reisetid på tog og overføring av reisende fra fly til tog.

En av konklusjonene fra Høyhastighetsutredningen (2012) var at å bygge høyhastighetsbaner for tog i Norge er et dyrt klimatiltak. Ingen av Høyhastighetsutredningens alternativer for strekningene Oslo-Bergen, Oslo-Stavanger og Oslo-Trondheim, Oslo-Stockholm og Oslo-Gøteborg var samfunnsøkonomisk lønnsomme.

I forbindelse med Jernbanedirektoratets arbeid med fjerntogstrategien utarbeidet Analyse og strategi (Multiconsult) en konkurranseflatemodell som beregnet togets markedsandel som følge av tilbudsdata som reisetid, frekvens og takst for bil, tog og fly. Arbeidet ble også sammenstilt med en studie Kungliga Tekniska Högskolan (KTH) i Sverige publiserte i 2007. Modellen viser at kortere reisetider har stor innvirkning på togets markedsandeler. Når togets reisetid kommer ned mot, og under, 3 timer viser KTH-beregningene at toget kan ta store markedsandeler fra flyet, det samme gjør Analyse og Strategi's konkurranseflatemodell.

I beregninger av Fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 (FRE16) som grunnlag til Nasjonal transportplan 2022-2033 var mye av klimaeffekten av Ringeriksbanen knyttet opp mot reduserte flyreiser. FRE16-prosjektet ble beregnet til å gi en reduksjon i CO₂ i 2030 på ca. 4 200 tonn årlig. Av dette var det en økning i utslipp fra bil på ca. 4 150 tonn som følge av veiltaket, og en reduksjon i buss og fly på hhv 3 000 tonn og 5 300 tonn som følge av overførte reiser til tog.

Spm 251

Hvis samtlige ferje- og hurtigbåtsamband blir elektrifisert vil de totale klimagassutslippene fra ferje- og hurtigbåtsektoren gå til null. Utslippene fra ferjer og hurtigbåter har blitt beregnet ved flere anledninger de siste årene.

Regjeringen la frem plan for fossilfri kollektivtrafikk i 2019. Planen viser at de fylkeskommunale ferjene hadde et klimagassutslipp på 276 000 tonn CO₂-ekvivalenter i 2016. Utslipet fra hurtigbåtene ble i denne planen beregnet til 149 400 tonn CO₂-ekvivalenter. I samme planen ble det vist til et utslipp fra riksveiferjene på 264 000 tonn CO₂-ekvivalenter. Siden 2016 har betydelige deler av ferjedriften, både den statlige og fylkeskommunale, gått over til null- og lavutslippsløsninger.

I Klimakur 2030 er det gjennomført tiltaksanalyser for bruk av nullutslippsløsninger i ferje- og hurtigbåtsektoren. For ferjer ble det regnet på et tiltak som innebærer overgang til nullutslipp for fylkesferjene. Utslippsreduksjonspotensialet for en slik overgang ble beregnet til 1,4 mill. tonn akkumulert over perioden 2021-2030. For hurtigbåtene ble det beregnet et teoretisk utslippsreduksjonspotensial på 0,5 mill. tonn CO₂-ekvivalenter akkumulert over perioden 2021-2030. Dette forutsatte en innfasing av 44 hurtigbåter med batteri eller hydrogen av totalt 250 hurtigbåter. Det er viktig å være oppmerksom på at mulighetene for bruk av nullutslipp i ferje- og hurtigbåtsektoren er sterkt varierende. Vi ser at det er satt i drift et stort antall batteriferjer. For enkelte ferjesamband er batteriferje konkurransedyktige med dieselferjer. Men det er stor kostnadsvariasjon og på enkelte strekninger vanskelig å sette inn nullutslipp per i dag. For hurtigbåtene er det grunn til å være oppmerksom på at det ikke er satt i drift nullutslipps hurtigbåter ennå, og kostnadene er foreløpig svært høye.

Spm 252

Godsoverføringsmålet tar ikke stilling til fordeling mellom bane og sjø. Derfor er det heller ikke gjennomført en isolert analyse for jernbane. I forbindelse med arbeidet med Klimakur 2030 ble utslippsreduksjonen som følge av at godsoverføringsmålet fra veg til sjø og bane nås, beregnet. Dersom regjeringens ambisjon om å overføre 30 prosent av gods over 300 km fra veg til sjø og bane innen planperiodens utløp nås vil dette innebære en utslippsreduksjon på ca. 0,48 mill. tonn CO₂-ekv.

Spm 253

Det er gjennomført en forstudie for T-baneforlengelse til Lørenskog/Skårersletta og lokalisering av fremtidig basestasjon/verksted. Gjennom denne forstudien er det stipulert en kostnad for T-baneforlengelse til i størrelsesorden 4,5 mrd. 2021-kr. Det er videre stipulert et behov på 600 mill. kr til oppgradering av kollektivaksen Kjeller- Oslo grense. Dette er usikre beløp. Det vil også være behov for tiltak på hovedveinettet rundt Lillestrøm for å kunne redusere trafikken i sentrum og ivareta fremkommelighet for buss, men tiltak og kostnader for dette er foreløpig ikke stipulert.

Spm 254

Det vises til omtalen på side 189 og tabell 12.2 på side 259 som viser hvordan 3,5 mrd. kroner er fordelt i første periode.

Tiltak	Stat 2022-2027	Stat 2028-2033
Bedre nettdekning (jernbane)	2 600	0
Kombitransport Oslo–Narvik via Sverige	865	1 583
Sum	3 465	1 583

Bruken av resterende beløp på 2,3 mrd. kroner i første planperiode er omtalt slik i meldingen:

"Videre er det tatt høyde for å utvikle nye effektpakker som kan være aktuelle for oppstart i andre seksårsperiode. I første seksårsperiode utgjør rammen til dette formålet 2,3 mrd. kroner, og i andre seksårsperiode 39,5 mrd. kroner. Rammene til utvikling av nye effektpakker er ikke korridorfordelt, siden det ikke er avklart hvilke tiltak som vil være aktuelle å gjennomføre."

Spm 255

Kostnaden for å elektrifisere strekningen Stjørdal-Steinkjer på Trønderbanen er anslått til om lag 1 mrd. 2019-kroner.

Spm 256

Effektpakken «To tog i timen på Trønderbanen» omfatter ingen tiltak som direkte legger til rette for videre elektrifisering. Tiltakene i effektpakken hensyntar imidlertid muligheten for fremtidig elektrifisering av strekningen Stjørdal-Steinkjer.

Spm 257

I statsrådens svar på spørsmål nr. 228 til NTP ble det oppgitt at det pr. mai 2021 er inngått vegutbyggingsavtaler på i overkant av 92 mrd. kr (2021-kr), og at av disse er vel 20 prosent av verdien knyttet til utbyggingsprosjekter som er ferdigstilt.

Det pågår utbygging på flere av Nye Veiers strekninger i dag. Av de inngåtte vegutbyggingsavtalene, ekskludert for de strekningene som er ferdigstilt, er rundt 17 mrd. kr (eks. mva.) knyttet til strekninger som ikke er i byggefasen. På disse pågår samhandling og kontrahering med entreprenør. Det vises også til svar på spørsmål nr. 258 for ytterligere informasjon om signerte kontrakter.

Spm 258

Nye Veier har signert kontrakter for 40 mrd. kr (eks. mva.), og vil før sommeren signere for ytterligere 4 mrd. kr (eks mva.). Alle kontraktene er inngått på strekninger hvor selskapet har inngått veiutbyggingsavtale med Samferdselsdepartementet.

Av dette beløpet er ca. 17 mrd. kr (eks mva.) kontrakter som ikke har kommet til byggefasen, men hvor det pågår samhandling/ kontraktsinngåelse.

Spm 259

Vi er litt usikre på hva det spørres om her, men har lagt til grunn at det er de samlede gjennomføringskostnadene for reformen. I Meld. St. 14 (2020–2021) *Perspektivmeldingen 2021* på side 200 fremgår følgende om kostnader og gevinster for gjennomføring av reformen: "Gevinstene ved jernbanereformen ventes å overstige kostnadene. Netto samlet gevinst er anslått til 11 mrd. kroner i perioden 2014–2027, hvor beregnede reformkostnader på 1 mrd. kroner i årene 2014–2018 er trukket fra. Konkurransetsettingen av persontogtrafikken er anslått å medføre en reduksjon i kostnader til kjøp av persontogtjenester som summerer seg til 12,5 mrd. kroner for årene 2020–2031."

Spm 260

Ved etablering av Jernbanedirektoratet 1. januar 2017 ble det opprettet en seksjon for konkurranseutsetting av trafikkpakker og oppfølging av trafikkavtaler. For årene 2017 og 2018 var det 5-6 årsverk som arbeidet med konkurranseutsetting av trafikkpakkene 1 og 2. De påfølgende årene med supplerende trafikkpakker har antall årsverk vedr. interne ressurser gradvis økt, og i 2021 er det budsjettet med 10 årsverk for konkurranseutsetting av trafikkpakker og oppfølging av trafikkavtaler for gjennomførte konkurranser. I perioden 2017-2020 har det medgått ca. 30-32 årsverk til konkurranseutsetting av trafikkpakker og oppfølging av trafikkavtaler for gjennomførte konkurranser. Dette tilsvarer ca. 8 årsverk i snitt pr. år, eller en kostnad på kr 9,5-10 mill. I tillegg kommer interne ressurser fra andre seksjoner i Jernbanedirektoratet som i en tidsbegrenset periode og på deltid, har vært involvert i arbeidet med å gi faglige vurderinger på særskilte fagområder.

Ved etablering av Jernbanedirektoratet 1. januar 2017 ble det opprettet en seksjon for konkurranseutsetting av trafikkpakker og oppfølging av trafikkavtaler. For årene 2017 og 2018 var det 5-6 årsverk som arbeidet med konkurranseutsetting av trafikkpakkene 1 og 2. De påfølgende årene med supplerende trafikkpakker har antall årsverk vedr. interne ressurser gradvis økt, og i 2021 er det

budsjettert med 10 årsverk for konkurranseutsetting av trafikkpakker og oppfølging av trafikktavler for gjennomførte konkurranser. I perioden 2017-2020 har det medgått ca. 30-32 årsverk til konkurranseutsetting av trafikkpakker og oppfølging av trafikktavler for gjennomførte konkurranser. Dette tilsvarer ca. 8 årsverk i snitt pr. år, eller en kostnad på kr 9,5-10 mill. I tillegg kommer interne ressurser fra andre seksjoner i Jernbanedirektoratet som i en tidsbegrenset periode og på deltid, har vært involvert i arbeidet med å gi faglige vurderinger på særskilte fagområder.

Gevinstene ved jernbanereformen ventes å overstige kostnadene. Netto samlet gevinst er anslått til 11 mrd. kroner i perioden 2014–2027, hvor beregnede reformkostnader på 1 mrd. kroner i årene 2014–2018 er trukket fra. Konkurranseutsettingen av persontogtrafikken er anslått å medføre en reduksjon i kostnader til kjøp av persontogtjenester som summerer seg til 12,5 mrd. kroner for årene 2020–2031.

Spm 261

Det er bare én ny statlig etat i jernbanesektoren, Jernbanedirektoratet. I 2017 var det 22 stillinger med lederfunksjon i direktoratet. Antallet var det samme i 2020. For disse stillingene økte de samlede lønnsutbetalingene med ca. åtte prosent i perioden.

Spm 262

Prosjektet rv 4 Kjøl–Rotnes er ikke prioritert med statlige midler i første seksårsperiode i ny NTP. Prosjektet ble prioritert lokalt i forbindelse med reforhandlingen av avtalen for Oslopakke 3 i 2016. Det er i handlingsprogrammet for Oslopakke 3 for perioden 2022-2025 forutsatt en kostnad for strekningen rv 4 Kjøl - Rotnes på 1 003 mill. 2022-kr, fordelt mellom stat (201 mill. kr/20 pst.) og annen finansiering/ bompenger (802 mill. kr/80 pst.). I handlingsprogramperioden er det kun satt av midler til planlegging. Den økonomiske rammen muliggjør imidlertid ikke omlegging ved Rotnes slik det er forutsatt.

En gjennomgang av hele strekningen rv 4 Oslo(Sinsen)–Mjøsbrua basert på verdianalyse, vil bli lagt til grunn for videre vurderinger av tiltak på kort og lang sikt. Verdianalysen har sett på mulighetene for å redusere kostnader og/eller øke nytten av prosjektet, samt sett nærmere på veiens rolle og framtidige funksjon. At et prosjekt ikke er nevnt i NTP 2022-2033 er ikke det samme som at det ikke vil bli prioritert de neste 12 årene. Siste seksårsperiode inneholder færre detaljer om prosjekter. Det er kun angitt en samlet økonomisk ramme for store investeringer. I ny NTP har transportvirksomhetene fått større frihet til å foreslå endret rekkefølge og omfang for prosjektene, jf. at det legges til grunn porteføljestyling. Hvis et prosjekt blir optimalisert og får økt samfunnsøkonomisk lønnsomhet, kan det 'rykke frem i køen'. Kutt i kostnader kan gjøre det mulig å bygge ut prosjektene raskere. Dette kan også åpne opp for andre prosjekter enn de som foreløpig ligger til grunn.

Spm 263

I forbindelse med budsjettforliket mellom regjeringen og FrP, er det lagt til grunn 15 mill. kr til planlegging på strekningen Kyrkjeneset - Bjotveit på rv. 13 i Ullensvang. I Statens vegvesens handlingsprogram 2018-2023 (2029) er det lagt til grunn midler til utbedring av strekningen Kyrkjeneset - Ringøy i siste seksårsperiode. Dette er altså en kortere strekning enn den strekningen det er satt av midler til planlegging av i 2021. Det foreligger en vedtatt reguleringsplan på strekningen Kyrkjeneset - Berget, men denne er fra 1990-talet, og gir ikke juridisk grunnlag for gjennomføring av grunnnerv/ekspropriasjon på strekningen. Det er med andre ord nødvendig å starte opp et arbeid med reguleringsplan for hele strekningen Kyrkjeneset - Bjotveit. Statens vegvesen har foreløpig ikke startet opp arbeidet med slik planlegging.

I Nasjonal transportplan 2022-2033 er det foreslått at strekningen Skare - Sogndal på rv.13 blir overført til Nye Veier AS, og delstrekninga Kyrkjeneset - Bjotveit ligger på denne strekningen.

Departementet vil i samråd med de to virksomhetene avklare grensene for ansvaret på de overførte veiene nærmere, under dette også ansvaret for planarbeidet.

Gjennom budsjettforliket ble det også prioritert midler til oppstart av utbedring av rv. 13 på strekningen Kinsarvik -Kyrkjeneset, som ligger rett sør for strekningen Kyrkjeneset - Bjotveit. Statens vegvesen forbereder oppstart av dette arbeidet, i tråd med prioriteringene i budsjettforliket.

De økonomiske rammene til Nye Veier AS går fram meldingen. Det er ikke lagt til grunn overføring av midler mellom virksomhetene som følge av at Nye Veiers portefølje utvides, ut over det som går fram av meldingen.

