



DET KONGELEGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité  
Stortinget  
0026 OSLO

Dykkar ref

Vår ref

Dato

19/2313-

5. november 2019

### **Svar på spørsmål 11-14 til Prop. 1 S (2019-2020)**

Eg viser til brev frå transport- og kommunikasjonskomiteen av 30. oktober 2019 til Prop. 1 S (2019–2020) for Samferdselsdepartementet. Under følgjer svar på spørsmål 11-14.

#### **Spørsmål 11**

Kystverket har beregnet at det er mellom 10 og 14 mill. kroner i besparelser ved å foreta nødvendige utbedringer i Mehamn havn samtidig eller i tilknytning til utbedringene i Gamvik fiskerihavn og molo som starter opp i 2020. Hvordan vurderer departementet denne situasjonen?

#### **Svar:**

Kystverket har tidlegare utgreidd tre prosjekt i Gamvik kommune – molo og utdjuping i Mehamn fiskerihavn som to åtskilde prosjekt, og molo og utdjuping i Gamvik fiskerihavn som eitt prosjekt. Sidan det ikkje er så stor avstand mellom prosjekta, har Kystverket som ein del av utgreiingsarbeidet vurdert om det kunne vere effektiviseringsgevinstar i å samkøyre utdjuping av Mehamn fiskerihavn og utdjuping og molo i Gamvik fiskerihavn. Kystverket har opplyst at det kan liggje til rette for å ta ut slike gevinstar, særleg når det gjeld å rigge anlegga, men Samferdselsdepartementet kan ikkje stadfeste at mogelege innsparingar er av den storleiken som det vert vist til.

Samferdselsdepartementet kan opplyse følgjande om status for prosjekta:

- Det er inngått avtale mellom Kystverket og Gamvik kommune om forskotering av prosjektet i Gamvik fiskerihavn, der kommunen forskotterer utbygginga av prosjektet.
- Molo i Mehamn er ferdig bygd.
- Hamneutdjupinga i Mehamn er ikkje prioritert i Nasjonal transportplan 2018–2029.

Eigarskapen og forvaltingsansvaret for fiskerihamneanlegga blir overført frå staten til fylka frå 1. januar 2020. Det vil då vere opp til fylket å prioritere midlar til investeringar i slike prosjekt. Kystverket sin investeringsportefølje frå 2022 vil bli fastlagt i samband med rulleringa av Nasjonal transportplan.

### **Spørsmål 12**

Fremdeles er det uklart hvordan byene som har, eller som er i ferd med å inngå, byvekstavtaler skal forstå og forholde seg til regjeringspartienes bompenggeavtale. Vil staten komme med et forslag til revidert byvekstavtale?

#### **Svar:**

Eg kjem til å sende brev til kvart einskild byområde om konsekvensane av regjeringspartia sin bompenggeavtale. Byane har kome ulikt i prosessen fram mot ein byvekstavtale, og det vil eg ta omsyn til. Dette vil liggja føre før det vert sluttforhandla nye byvekstavtalar. Eg vil og leggje til grunn dei allereie inngåtte avtalane i den vidare prosessen.

### **Spørsmål 13**

I Nasjonal transportplan og i tidligere budsjettproposisjoner har regjeringen lagt til grunn at Fornebubanen koster 12 mrd. 2016-kr. Men den nylige vedtatte kostnadsrammen for Fornebubanen, behandlet i Oslo bystyre og Akershus fylkesting, setter prisen til 16,2 mrd. kroner. Hvilken kostnad legger regjeringen til grunn når de sier at de vil finansiere 50 prosent, evt. 66 prosent av prosjektet?

#### **Svar:**

Eg er kjend med at det for Fornebubanen er gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2) som viser ei styringsramme på 16,2 mrd. 2018-kr, noko som er om lag 2,3 mrd. kr meir enn det som låg inne i grunnlaget for kvalitetssikringa. Vidare er eg kjend med at lokale styresmakter har lagt denne styringsramma til grunn for sine politiske vedtak. Eg er òg kjend med at partane arbeider for å få ned kostnadene, inkludert det å sjå på flytting av Skøyen stasjon. Staten vil dekkje inntil halvparten av investeringskostnadene til Fornebubanen, men det endelege statlege bidraget vil bli fastsett etter ei nærmare vurdering av Skøyen stasjon, og når staten har gjort ei fagleg vurdering av avgrensinga og kostnadene som staten sitt maksimale bidrag skal vere relatert til.

Gjennom regjeringa sin bompenggeavtale er det lagt opp til ein auke til Oslo og Akershus på om lag 5,1 mrd. kr i perioden 2020–2029 som følgje av at tilskotet til store kollektivprosjekt blir endra frå 50 til 66 pst. I Prop. 1 S (2019–2020) er det foreslått om lag 510 mill. kr til dette. Grunnlaget for rekninga av auken til Fornebubanen er basert på kostnadsanslaget i den eksisterande bymiljøavtalen, dvs. 6 602 mill. 2020-kr. For ny T-banetunnel er grunnlaget for rekning basert på Nasjonal transportplan 2018–2029, som vil seie 9 470 mill. 2020-kr. Dette vil kunne bli endra når det endelege statlege bidraget til Fornebubanen er fastsett. Det er ein føresetnad at halvparten av det auka tilskotet blir øyremerkt reduserte bompengar og halvparten blir øyremerkt betre kollektivtilbod.

**Spørsmål 14**

I sakene om Fornebubanen behandlet i Oslo og Akershus kommer det fram at man jobber med en mulig ny løsning på Skøyen, som kan bidra til betydelige innsparinger. Dette vil imidlertid ikke være klart før sent i første halvår 2020. I byvekstavtalen for prosjektet blir dette brukt av staten som begrunnelse for at det ikke blir satt et endelig beløp for statens bidrag nå. Betyr dette at regjeringen ikke vil komme med et tilbud til Oslopakke 3-partene om hva bompenggeavtalen kan bety før løsningen på Skøyen er avklart?

**Svar:**

Konsekvensane som regjeringspartia sin bompenggeavtale vil kunne få for Oslo og Akershus, vil eg gjere greie for i eit eige brev til lokale styresmakter. Dette vil kunne skje utan at situasjonen på Skøyen vil måtte vere endeleg avklart.

Med helsing

Jon Georg Dale

*Dokumentet er elektronisk signert og har difor ikkje handskriven signatur.*