



# Innst. 118 S

(2011–2012)

## Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 13 S (2011–2012)

### **Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om fellesprosjektet E6-Dovrebanen, utbygging og finansiering – E6 Minnesund–Skaberud – Dovrebanen Langset–Kleverud**

Til Stortinget

#### **Sammendrag**

Samferdselsdepartementet legger i proposisjonen fram forslag om utbygging og finansiering av E6 på den gjenstående delstrekningen Minnesund–Skaberud på E6 Gardermoen–Kolomoen i Akershus og Hedmark. I tillegg presenteres finansieringsopplegget for hele utbyggingen av E6 på strekningen Gardermoen–Kolomoen.

#### **E6 Gardermoen–Kolomoen**

E6 Gardermoen–Kolomoen, en strekning på til sammen 65 km, omtales i St.meld. nr. 24 (2003–2004) Nasjonal transportplan 2006–2015. Første utbyggingsetappe av prosjektet, delstrekningene Gardermoen (Hovinmoen)–Dal og Skaberud–Kolomoen ble åpnet for trafikk i oktober 2009, som forutsatt i St.prp. nr. 87 (2006–2007). Anleggsarbeidene på andre utbyggingsetappe startet høsten 2009, jf. St.prp. nr. 82 (2008–2009). Strekningen Dal–Minnesund ble åpnet for trafikk i november 2011, mens Skaberudkrysset stod ferdig i november 2010.

Det er lagt til grunn et samlet kostnadsoverslag på om lag 8 350 mill. 2011-kroner ved utbygging av E6 til firefelts veg på hele strekningen E6 Gardermoen–Kolomoen. Dette er en økning på vel 850 mill. kroner i forhold til det som ble lagt til grunn ved behandlingen av St.prp. nr. 82 (2008–2009). Kost-

nadsøkningen er i hovedsak knyttet til etappe 3 Minnesund–Skaberud.

Finansieringsopplegg for utbygging av E6 på hele strekningen Gardermoen–Kolomoen går nærmere fram av pkt. 5 i proposisjonen.

Det er lagt opp til etterskuddsinnkreving av bompenger i seks automatiske bomstasjoner. Det er ikke forutsatt bomstasjoner på sidevegnettet. Innkrevingen er forutsatt å starte etter hvert som delstrekningene blir åpnet for trafikk. Det er i finansieringsanalysen lagt opp til 15 års innkreving i hver bomstasjon.

Takstene vil føre til en samlet takst på om lag 111 kroner (om lag 1,70 kroner pr. km) for lette kjøretøyer og om lag 222 kroner (om lag 3,40 kroner pr. km) for tunge kjøretøyer som kjører hele strekningen etter åpningen av tredje etappe høsten 2014.

Basert på forutsetningene i proposisjonen er det beregnet at bompengene vil dekke om lag 5,85 mrd. kroner av investeringskostnadene. I tillegg kommer om lag 3,5 mrd. kroner til å dekke lånerenter og om lag 0,45 mrd. kroner til å dekke innkrevingskostnader og kostnader ved drift av bompengeselskapet. Dette gir et samlet bompengebidrag på om lag 9,8 mrd. kroner.

I kostnadsoverslaget er det inkludert om lag 55 mill. kroner til etablering av seks automatiske bomstasjoner og om lag 75 mill. kroner til avbøtende tiltak (trafikkikkerhetstiltak) på lokalvegnettet i Ullensaker, Eidsvoll og Stange kommuner siden bompengene forventes å gi noe økning av trafikken på dette vegnettet.

Lokalpolitisk behandling av bompengeprogrammet for E5 går fram av pkt. 3 i proposisjonen.

Trafikkgrunnlag for E6 går nærmere fram av pkt. 4 i proposisjonen. For Østlandsområdet har det vært mindre trafikkvekst i 2008 og 2009 enn det som var forutsatt i den generelle trafikkprognosen i St.prp. nr.

82 (2008–2009). Den oppdaterte prognosen er justert på denne bakgrunn.

### Fellesprosjektet E6-Dovrebanen i Eidsvoll og Stange kommuner

I St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019 er det lagt til grunn samtidig planlegging og utbygging av ny E6 og ny Dovrebane på strekningen Minnesund/Langset–Skaberud/Klevedrud. Jernbaneverket og Statens vegvesen har organisert utbyggingen som et felles prosjekt, Fellesprosjektet E6-Dovrebanen, jf. Prop. 1 S (2010–2011) og Prop. 1 S (2011–2012). I Prop. 13 S (2011–2012) blir det også redegjort for gjennomføringen av fellesprosjektet, herunder forslag til styrings- og kostnadsrammer.

Fellesprosjektet E6-Dovrebanen omfatter utbygging av E6 på den 21 km lange strekningen Minnesund–Skaberud til firefelts veg og utbygging av dobbeltsporet jernbane på den 17 km lange strekningen Langset–Klevedrud.

Samferdselsdepartementet legger til grunn en styringsramme for Fellesprosjektet E6-Dovrebanen på 8 500 mill. 2011-kroner og en kostnadsramme på 10 100 mill. 2011-kroner.

Det legges opp til at prosjektet i størst mulig grad skal styres som ett felles prosjekt. Samferdselsdepar-

tementet legger til grunn at dette innebærer innsparring og videre reduserer ulempene for innbyggere og trafikanter langs denne strekningen i anleggsperioden.

### Vegprosjektet

E6-strekningen Minnesund–Skaberud i Akershus og Hedmark er 21 km og utgjør tredje utbyggingsetappe. Som det framgår av St.meld. nr. 16 (2008–2009) har det vært uenighet om trasévalget. Miljøverndepartementets vedtak av 25. februar 2009 innebærer et kompromiss mellom kommunenes og Statens vegvesens utgangspunkter.

På E6 skal det bygges tre toløpstunneler, på om lag 2,3 km, om lag 0,7 km og om lag 0,6 km. Reguleringsplaner ble godkjent i Eidsvoll og Stange kommuner i november 2010.

Det er lagt opp til anleggsstart på E6-strekningen Minnesund–Skaberud våren 2012, og det er ventet at strekningen kan åpnes for trafikk høsten 2014. Det er lagt til grunn en styringsramme på 4 300 mill. 2011-kroner og en kostnadsramme på 5 200 mill. 2011-kroner.

Forslag til finansieringsplan for tredje utbyggingsetappe er vist i tabellen. Det er foreløpig lagt til grunn at bompengeselskapet forskutterer om lag 600 mill. kroner av forutsatte statlige midler til prosjektet.

### Finansieringsplan for tredje utbyggingsetappe

	2006–2009	2010–2013	2014–2019	mill. 2011-kr Sum
Statlige midler .....	0	0	1 310	1 310
Bompenger .....	80	2 140	770	2 990
Sum .....	80	2 140	2 080	4 300

Akershus og Hedmark fylkeskommuner har fattet garantivedtak for et maksimalt bompengelån på til sammen 6 900 mill. kroner i 2011, fordelt med 3 450 mill. kroner på hver av garantistene. Garantiene stilles som selvskyldnerkausjon. Vedtakene inkluderer tidligere garantivedtak for første og andre utbyggingsetappe.

### Jernbaneprosjektet

Jernbanen får to tunneler på om lag 3,9 km og om lag 0,7 km. Det gamle jernbanesporet skal bygges om til gang- og sykkelveg i en lengde på 17 km og inngå i en sammenhengende sykkelveg rundt hele Mjøsa («Mjøstråkk»).

For utbygging av jernbanen på strekningen Langset–Klevedrud er det lagt til grunn en styringsramme på 4 200 mill. 2011-kroner og en kostnadsramme på 4 900 mill. 2011-kroner.

Det legges opp til at jernbanens andel av kostnadene skal dekkes med bevilgninger over kap. 1350 Jernbaneverket.

Gjennom Stortingets behandling av Prop. 1 S (2010–2011) er det bevilget midler til forberedende arbeider på jernbanen i 2011, for å muliggjøre anleggsstart på fellesprosjektet i 2012 og ferdigstillelse av jernbanedelen i 2015. I Prop. 1 S (2011–2012) er det foreslått å avsette 514 mill. 2012-kroner over jernbanebudsjettet til mulig byggestart i 2012.

### Komiteens merknader

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Anne Marit Bjørnflaten, Susanne Bratli, Freddy de Ruitter, Gorm Kjernli, Magne Rommetveit og Tone Merete Sønsterud, fra Høyre, Øyvind Halleraker, Lars Myraune og

Ingjerd Schou, fra Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, fra Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, og fra Kristelig Folkeparti, lederen Knut Arild Hareide, er meget tilfreds med at utbyggingen av veg og jernbane blir samordnet på strekningen langs Mjøsa gjennom Fellesprosjektet E6–Dovrebanen. Flertallet slår fast at prosjektet er en viktig transportåre for både privatpersoner og næringsliv og viktig i arbeidet med å knytte den sørlige og nordlige delen av landet sammen.

Flertallet har merket seg at Jernbaneverket og Statens vegvesen har inngått avtale om organisering, ansvars- og kostnadsdeling i hele byggefasen, fra og med prosjektering til hele anlegget er ferdig og overlevert til drift.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, har samtidig merket seg at kvalitetssikrer har påpekt at det kan oppstå utfordringer knyttet til styringen av Fellesprosjektet, og at Samferdselsdepartementet vil arbeide videre med å forbedre styringen av prosjektet for å begrense prosjektets usikkerhet.

Dette flertallet har merket seg at Miljøverndepartementets vedtak innebærer et kompromiss mellom kommunenes og Statens vegvesens utgangspunkter i trasévalg.

Et tredje flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Bård Høksrud og Arne Sortevik, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser videre til den lokalpolitiske uenigheten rundt prosjektet. Lokalpolitikerne har ønsket en mer østlig trasé, men er blitt fortalt av Jernbaneverket at dette ikke var mulig. Strandlinjen langs Mjøsa blir kraftig berørt av Jernbaneverkets plan. Dette flertallet viser til konflikten som har vært innad i regjeringen. Miljøverndepartementet og daværende statssekretær Heidi Sørensen sa i en tidlig fase at det var uaktuelt å bygge banen på nytt i strandsonen. Dette flertallet vil videre peke på at en østlig trasé ikke forstyrrer strandlinjen langs Mjøsa. En østlig trasé vil heller ikke være like utsatt for flom.

Dette flertallet ønsker sammenhengende dobbeltspor uten flaskehals på InterCity-triangelet Oslo–Halden, Oslo–Skien og Oslo–Lillehammer. Dette flertallet registrerer at Jernbaneverkets plan for dobbeltspor langs Mjøsa er hele 5,4 mrd. kroner dyrere enn Deutsche Bahns forslag til østlig trasé, og at Jernbaneverkets plan vil gi en bratt enkeltsporet flaskehals på 130 km/t mellom Eidsvoll og Venjar. Denne flaskehalsen vil kunne legge sterke begrensninger på kapasiteten innenfor hele InterCity-triangelet, og kan heller ikke brukes til godstransport

på grunn av stigningen. Dette flertallet vil også påpeke at Jernbaneverkets traséforslag er langt mer utsatt for flom og ras enn østlig trasé, og at det har vært stort lokalt engasjement mot denne traseen på grunn av inngrepene i strandsonen langs Mjøsa. Dette flertallet mener at det kan stilles spørsmål ved utredningene som har blitt gjennomført hittil, og viser til følgende avsnitt i tidsskriftet «For Jernbane» nr. 1 2011:

«Når Norsk Bane 06.03.2009 fikk tilgang på Jernbaneverkets dokumenter med gjennomgangen av østlig trasé, basert på Norsk Banes forslag, viste det seg at Jernbaneverket v/konsulentselskapet Rambøll AS hadde gjort endringer i traséen som Norsk Bane finner helt uforklarlige. Jernbaneverkets endringer hadde dårligere terrengtilpassing, krevde mer fyllinger og bru, og ga unødvendige konflikter med flere eiendommer.»

Dette flertallet mener det er uheldig dersom dette stemmer.

Dette flertallet viser til at kostnadsanslagene har økt betydelig etter hvert som planleggingen av prosjektet har skredet frem. I pressemeldingen «Milliardprosjekt langs Mjøsa» fra 9. juli 2010 kom det frem at man den gang estimerte prosjektet til å koste totalt 7 000 mill. kroner. Dette flertallet viser til at Samferdselsdepartementet nå legger til grunn en styringsramme på 8 500 mill. 2011-kroner og en kostnadsramme på 10 100 mill. 2011-kroner for fellesprosjektet. Dette flertallet har fått signaler om at det kan komme ytterligere kostnadsøkninger i milliardklassen knyttet til fundamentering i strandsonen, og vil samtidig vise til at Jernbaneverkets foretrukne parsell forutsetter en fremtidig utbedring på 3 mrd. kroner av flaskehalsen mellom Eidsvoll og Venjar. Dette flertallet har merket seg at kostnadsoverskridelser på offentlige prosjekter ser ut til å ha blitt normen. Dette flertallet vil i den forbindelse vise til at det bompengefinansierte prosjektet Ulven–Sinsen på Ring 3 i Oslo har hatt en kostnadsoverskridelse på over 2,6 mrd. kroner, at prisen på Bjørvikatunnelen økte fra 2,7 mrd. kroner til 5,9 mrd. kroner. Det samme gjelder en rekke jernbaneprosjekter.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet har merket seg at det er bl.a. tatt hensyn til god adkomst, god landskapstilpassing, støyskjerming og opparbeidelse av strandsonen. Tiltakene vil gjøre Mjøsstrand mer tilgjengelig for allmennheten.

Disse medlemmer er tilfreds med at Fellesprosjektet innebærer innsparinger og videre reduserer ulempene for innbyggere og trafikanter i anleggsperioden.

Disse medlemmer har merket seg at det lokalpolitisk har vært noe uenighet om opplegget for finansiering og utbygging av E6 på hele strekningen Gardermoen–Kolomoen, men at fylkeskommunene Akershus og Hedmark har sluttet seg til opplegget. Disse medlemmer er tilfreds med at det nå presenteres finansieringsopplegg for hele utbyggingen av E6 på strekningen Gardermoen–Kolomoen, og ser fram til anleggstart våren 2012.

Videre har disse medlemmer merket seg at Dovrebanen på enkelte strekninger må flyttes over i ny trasé for at ny E6 skal kunne bygges. Det gjør det mulig å utnytte masseoverskudd fra E6 til oppfylling av Dovrebanen som på samme strekning har et betydelig masseunderskudd. Disse medlemmer er tilfreds med at det gamle jernbanesporet skal bygges om til gang- og sykkelvei og inngå i sammenhengende sykkelveg rundt hele Mjøsa «Mjøstråkk».

Disse medlemmer viser til at utbygging av dobbeltspor mellom Eidsvoll og Hamar på Dovrebanen inngår i Nasjonal transportplan 2010–2019 (NTP) med forutsatt oppstart i første fireårsperiode for delstrekningen Langset–Kleverud. Med framdrift som skissert i proposisjonen, vil strekningen Langset–Kleverud kunne åpnes for trafikk i 2015 som skissert i NTP. Kommunedelplanen for jernbanestrekningen ble fastsatt av Miljøverndepartementet i februar 2009 etter uenighet etter innsigelser.

Disse medlemmer vil peke på at Stortinget var kjent med den felles planprosessen for veg og bane og den planlagte utbyggingsrekkefølgen ved behandlingen av NTP. Tidkrevende planprosesser har lenge vært et sentralt tema i den offentlige debatten på sektoren, og det var derfor også klart da Stortinget behandlet NTP at det ville ha betydelige konsekvenser for framdriften av den samlede utbyggingen dersom traseen skulle endres. Denne utfordringen er ikke mindre etter omfattende detaljplanlegging som har muliggjort start av forberedende arbeider på jernbanen allerede i 2011. Krav om minimum 250 km/t som en ny standard for jernbaneprosjekter på strekninger som kan inngå i et framtidig høyhastighetsnett, ble fastsatt midt i denne planprosessen. Disse medlemmer er derfor tilfreds med at regjeringen/Jernbaneverket vurderer traseene på nytt for i størst mulig grad å kunne øke hastigheten til 250 km/t eller mer på de øvrige delene av strekningen Venjar/Eidsvoll–Steinerud/Hamar, slik dette er beskrevet i statsrådets svar på spørsmål 8, 10, 13 og 14 til denne proposisjonen, samtidig som framdriften holdes for denne viktige moderniseringen av Dovrebanen. Økt hastighet for de øvrige delstrekningene vil ha betydning for reisetiden og konkurransekraften for et eventuelt nytt høyhastighetstilbud. Disse medlemmer konstaterer at prosjektet Eidsvoll–Hamar dermed representerer selve overgangen fra gammel til

ny hastighetsstandard. Tilretteleggingen til ny hastighetsstandard på de øvrige delstrekningene vil foregå parallelt med utbyggingen langs Mjøsa som fastsettes ved behandling av denne proposisjonen.

Disse medlemmer viser til at det i proposisjonen legges opp til at arealer for et framtidig togstopp på Langset/Minnesund blir opparbeidet. Disse medlemmer vil peke på at området er i vekst og Eidsvoll kommune har planer om ytterligere vekst i årene som kommer. Et framtidig togstopp på Langset vil være fornuftig i både et miljø- og fremkommelighetsperspektiv, ved at folk kan benytte seg av toget fremfor bilen. Disse medlemmer har registrert at et enstemmig kommunestyre i Eidsvoll har uttalt at nytt togstopp på Langset må innarbeides i det pågående fellesprosjektet. Disse medlemmer mener utviklingen nord i Eidsvoll må følges nøye slik at ny stasjon blir vurdert bygd når befolkningsgrunnlaget tilsier det.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet har merket seg Samferdselsdepartementets svar på spørsmål 8 fra komiteen:

**«Spørsmål 8:**

«Fellesprosjektet gjelder bygging av dobbeltspor for jernbanen fra Minnesund og nordover.

- Hvilke tiltak er planlagt for å sikre dobbeltspor/ annen form for kapasitetsøkning på jernbanestrekningen fra Oslo S til Minnesund fra det tidspunkt nytt dobbeltspor nordover tas i bruk?»

**Svar:**

Den samlede kapasiteten mellom Oslo og Lillehammer skal vurderes i Jernbaneverkets pågående utredning av IC-strategi.

Det pågår følgende planarbeider for økt kapasitet på strekningen Oslo S – Minnesund:

*Oslo S - Lillestrøm*

Strekningen har 4 spor totalt med dobbeltspor på Hovedbanen i Groruddalen og dobbeltspor på Gardermobanen i Romeriksporten. Dette gir tilstrekkelig kapasitet til økning av godstrafikken og flere persontog i tråd med ny grunnrute for Østlandsområdet.

*Gardermobanen Lillestrøm – Venjar – Eidsvoll*

Dobbeltsporet på Gardermobanen har tilstrekkelig kapasitet til å øke persontrafikken tråd med ny grunnrute for Østlandsområdet. Dobbeltsporet på Gardermobanen stopper på Venjar omlag 2 km sør for Eidsvoll stasjon hvor det er en strekning med enkeltspor. Jernbaneverket er i ferd med å starte arbeidet med hovedplan for dobbeltspor på strekningen Venjar-Eidsvoll. Denne strekningen er ikke prioritert i inneværende NTP, og må eventuelt vurderes i neste NTP

*Hovedbanen Lillestrøm – Eidsvoll*

Hovedbanen mellom Lillestrøm og Eidsvoll er en enkeltsporet bane med kryssingsspor. I tråd med ny grunnrute for Østlandsområdet er det behov for å gjø-

re kapasitetsøkende tiltak i form av forlengelse av kryssingsspor på Frogner (mellom Lillestrøm og Jessheim). Tiltaket er prioritert 2012-budsjettet. I tillegg til å gi mulighet for flere persontog, gir det også mulighet for kryssing med lange godstog. I 2012 er det prioritert tiltak på Eidsvoll stasjon med utvidet hensettingskapasitet og vendespor som en del av arbeidet med ny grunnrute for Østlandsområdet. Jernbaneverket vil i den forbindelse også klargjøre Eidsvoll stasjon for videre utbygging av dobbeltsporet på Dovrebanen fra Eidsvoll og nordover.

#### *Strekningen Eidsvoll - Langset*

Trasé for dobbeltspor mellom Eidsvoll stasjon og Langset er avklart gjennom kommunedelplan for dobbeltspor på strekningen Eidsvoll — Sørli (i Stange kommune).

Jernbaneverket har satt i gang arbeid med hovedplaner for dobbeltspor for strekningen Eidsvoll-Langset. Dette er tiltak som ikke er prioritert i innværende NTP og som ligger noe lengre fram i tid og som må vurderes i arbeidet med neste NTP.»

Disse medlemmer peker på at svaret gjør det tydelig at det fortsatt gjenstår betydelige utfordringer for å sikre nødvendig kapasitetsøkning basert på dobbeltspor eller andre kapasitetsøkende tiltak mellom Oslo og Minnesund etter at nytt dobbeltspor tas i bruk fra Minnesund og nordover.

Disse medlemmer vil på denne bakgrunn avvise det fremlagte forslag om byggingen av dobbeltspor på Dovrebanen mellom Langset og Kleverud slik det er fremlagt i Prop. 13 S (2011–2012), og vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen snarest legge frem en ny sak om utbygging av Dovrebanen mellom Eidsvoll og Kleverud der den østlige traseen legges til grunn, samt en plan for dobbeltspor/kapasitetsutvidelse Oslo–Eidsvoll.»

Disse medlemmer mener at E6 skal være sammenhengende motorvei hele veien fra Oslo til Trondheim og Steinkjer.

Disse medlemmer peker på at samlet utbygging av E6 på hele strekningen Minnesund–Skaberud er oppgitt til 8 350 mill. kroner i proposisjonen. Med tillegg av oppgitte lånerenter på ca. 3 500 mill. kroner som skal betales av bilistene og innkrevingskostnader på 450 mill. kroner blir samlet pris på hele prosjektet hele 12 300 mill. kroner. Samlet bompengebetaling er ikke 5 850 mill. kroner, men hele 9 800 mill. kroner; altså mer enn samlet utbyggingskostnad. Samlet bompengandel totalt blir derfor ca. 80 pst.

Disse medlemmer peker på at tilsvarende bilde avtegnes når det gjelder 3. utbyggingsetappe. Med fordeling av samlet lånerente og samlet innkrevingskostnad blir totalkostnaden på 3. etappe ikke 4 300, men 6 338 mill. kroner. Bilistene skal betale ikke bare 2 960 mill. kroner, men totalt 4 998 mill.

kroner, altså mer enn prosjektetappen koster å bygge og med en bompengandel på nesten 80 pst. av samlet utbyggingskostnad.

Disse medlemmer minner om at Norge er blitt et svært rikt land, men at et gammeldags og dårlig vedlikeholdt veinett reduserer konkurransekraft og verdiskaping. Disse medlemmer vil vise til at Fremskrittspartiet derfor mener at en større del av Norges finansielle rikdom må investeres i norsk realkapital i Norge og at finansinvesteringene i et internasjonalt urolig og risikofylt finansmarked bør reduseres. Disse medlemmer peker også på at bruk av bompengefinansiering til veibygging i Norge er en svært kostbar finansieringsform for bilistene – slik tallene som er fremvist illustrerer.

Disse medlemmer mener at det er svært viktig at byggingen på E6 Minnesund–Skaberud settes i gang uavhengig av utbygging av dobbeltsporet, men med avklart statlig finansiering. Disse medlemmer vil derfor foreslå ikke bare statlig finansiering av E6-prosjektet, men at det gjøres over egen post på statsbudsjettet. Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

«Stortinget samtykker i at utbygging av E6 på strekningen Minnesund–Skaberud i Akershus og Hedmark gjennomføres slik prosjektet er beskrevet i Prop. 13 S (2011–2012) og i Innst. 118 S (2011–2012), men med helstatlig finansiering som innarbeides i revidert nasjonalbudsjett for 2012 på separat budsjettpost. Stortinget ber regjeringen sørge for nødvendig forskuttering til prosjektet slik at ikke fremdriften forsinkes.»

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til det valgte traséalternativet som går langs Mjøsa. Disse medlemmer vil vise til Norsk Bane/Deutsche Bahns utredning av alternativ trasé som går lenger øst («østlig trasé»). Denne traseen er noe ulik Jernbaneverkets østlige traséalternativer. Disse medlemmer vil videre vise til at 29. november 2011 la «Høyhastighetsutredningen» frem nye alternativer for linjevalg for hurtigtog mellom Oslo og Trondheim. I rapporten foreslås det at lyntoget Oslo–Lillehammer eventuelt kan gå i en trasé svært lik den østlige linjen som Norsk Bane/Deutsche Bahn foreslår i sin utredning. Disse medlemmer vil understreke at dette trasévalget ville ha økt løsningsens fleksibilitet. Disse medlemmer kan heller ikke se at regjeringen i sitt forslag tar hensyn til alternativer i «Høyhastighetsutredningen». Dette forholdet burde i saken vært koordinert og omtalt.

Disse medlemmer viser til svar fra statsråden på spørsmål 9 fra Høyres fraksjon/transport- og kommunikasjonskomiteen i Prop. 13 S (2011–2012):

«Jernbanelaget har foretatt en grov kostnads- vurdering og anslått en merkostnad i størrelsesorden 3-4 mrd. kroner ved å velge det østre alternativet mellom Eidsvoll og Hamar, sammenliknet med trasé langs Mjøsa. Det ble ikke påvist store nok gevinster som kunne oppveie denne betydelige merkostnaden, og Jernbanelaget valgte å legge trasé langs Mjøsa til grunn for videre planlegging. Denne løsningen ga også mulighet for å få til en samordnet utbygging av E6 og jernbane, med reduserte kostnader og mer effektivt anleggsarbeid.»

Disse medlemmer stiller seg undrende til det store spriket i kostnadsestimater. Disse medlemmer er oppmerksomme på at linjeforslagene ikke er identiske, men vil likevel understreke kostnadsdifferansen. Disse medlemmer vil be statsråden redegjøre for dette i eget brev.

Disse medlemmer vil påpeke at den foreslåtte traseen vil gi en reell hastighetsbegrensning på om lag 200 km/t. Ved Eidsvoll vil makshastigheten være 140 km/t på grunn av traseens kurvatur. Disse medlemmer viser til stortingsflertallets tidligere vedtak, som klart slår fast at nye jernbanestrekninger skal dimensjoneres for hastigheter på 250 km/t.

Disse medlemmer vil understreke at stortingsflertallet tidligere har vedtatt at nye jernbanestrekninger skal dimensjoneres for 250 km/t. Disse medlemmer er sterkt kritisk til at regjeringen ikke tar hensyn til flertallsvedtak i Stortinget. Disse medlemmer vil peke på at manglende politisk styring kan være årsaken til at prosjektet ikke er dimensjonert for den hastigheten stortingsflertallet har lagt til grunn for nye jernbaneutbygginger.

Disse medlemmer viser til svar fra statsråden på spørsmål 10 fra Høyres fraksjon/transport- og kommunikasjonskomiteen i Prop. 13 S (2011–2012):

«Det er imidlertid en utfordring i en overgangsfase at de dobbeltsporprosjektene som er prioritert for gjennomføring i NTP 2010–2019 i utgangspunktet er planlagt etter gjeldende InterCity-strategi dimensjonert for en hastighetsstandard på 200 km/t.»

Disse medlemmer er skuffet over at regjeringen ikke har vist større vilje til å løse dette overgangsproblemet.

Disse medlemmer vil på generelt grunnlag understreke at det er positivt med samordnet utbygging i større prosjekter. Disse medlemmer mener at slik sambygging kan løses på en spesielt god måte innenfor rammen av en større OPS-organisering. Disse medlemmer vil bemerke at OPS-

organisering vil føre til at denne strekningen kunne ha blitt gjennomført mer helhetlig.

## Forslag fra mindretall

### Forslag fra Fremskrittspartiet:

#### Forslag 1

Stortinget ber regjeringen snarest legge frem en ny sak om utbygging av Dovrebanen mellom Eidsvoll og Kleverud der den østlige traseen legges til grunn, samt en plan for dobbeltspor/kapasitetsutvidelse Oslo–Eidsvoll.

#### Forslag 2

Stortinget samtykker i at utbygging av E6 på strekningen Minnesund–Skaberud i Akershus og Hedmark gjennomføres slik prosjektet er beskrevet i Prop. 13 S (2011–2012) og i Innst. 118 S (2011–2012), men med helstatlig finansiering som innarbeides i revidert nasjonalbudsjett for 2012 på separat budsjettpost. Stortinget ber regjeringen sørge for nødvendig forskuttering til prosjektet slik at ikke fremdriften forsinkes.

## Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti.

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

vedtak:

I

1. Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får tillatelse til å kreve inn bompenge til delvis bompengefinansiering av utbyggingen av E6 på strekningen Minnesund–Skaberud i Akershus og Hedmark. Vilklårene framgår av Prop. 13 S (2011–2012) og Innst. 118 S (2011–2012).
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.
3. Samferdselsdepartementet kan gjennomføre Fellesprosjektet E6–Dovrebanen som omtalt i Prop. 13 S (2011–2012) innenfor en samlet kostnadsramme på 10 100 mill. kroner, fordelt med 5 200 mill. kroner på kap. 1320 Statens vegvesen og 4 900 mill. kroner på kap. 1350 Jernbanelaget.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 8. desember 2011

**Knut Arild Hareide**

leder

**Tone Merete Sønsterud**

ordfører



