



Innst. S. nr. 224

(2004-2005)

Innstilling til Stortinget frå samferdselskomiteen

St.prp. nr. 64 (2004-2005)

Innstilling frå samferdselskomiteen om ein del saker på Samferdselsdepartementets område

Til Stortinget

1. INNLEIING

Komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Sigrun Eng, Bjørgulv Froyn, Oddbjørg Ausdal Starrfelt og Tor-Arne Strøm, frå Høgre, Anne Berit Andersen, Sverre J. Hoddevik, Hans Gjeisar Kjæstad og leiaren Petter Løvik, frå Framstegspartiet, Thore A. Nistad og Kenneth Svendsen, frå Sosialistisk Venstreparti, Geir-Ketil Hansen og Heidi Sørensen, frå Kristeleg Folkeparti, Odd Holten og Jan Sahl, og frå Senterpartiet, Jorunn Ringstad, viser til at Samferdselsdepartementet i proposisjonen legg fram ein del saker under programkategoriane 21.30 Vegformål og 21.60 Samferdselsberedskap.

2. PROGRAMKATEGORI 21.30 VEGFORMÅL

2.1 Den nye Svinesundsforbindelsen - bompengeordning, takst- og rabattsystem

Samandrag

Departementet gjer i proposisjonen greie for bompengeordninga på ny og eksisterande veg og takst- og rabattsystem i den nye Svinesundsforbindelsen.

Prosjektet er tidlegare omtalt i m.a. St.prp. nr. 68 (2001-2002), St.prp. nr. 3 (2002-2003), St.prp. nr. 65 (2002-2003) og St.prp. nr. 1 (2004-2005).

I avtalen av 7. august 2002 mellom regjeringane i Noreg og Sverige om den nye Svinesundsforbindelsen er det lagt til grunn at innkrevjinga av bompengar skal

skje både på eksisterande og ny veg på begge sider av riksgrensa.

Gjennom norsk lovgiving og Stortingets handsaming av St.prp. nr. 68 (2001-2002) er det etablert eit heimelsgrunnlag for innkrevjing av bompengar på norsk side. På svensk side har Riksdagen opna for innkrevjing av trafikantavgifter (bompengar) på ny infrastruktur. Sverige har ikkje eit tilsvarende heimelsgrunnlag for innkrevjing på eksisterande infrastruktur. Svenske styresmakter har prøvd å finne ei løysing som er i samsvar med avtalen av 7. august 2002. Dette arbeidet har ikkje ført fram.

På den nye vegen vil bompengeinnkrevjinga skje som planlagt i samsvar med avtalen frå 2002. Det er lagt opp til å starte innkrevjinga 1. juli 2005, føreset at alle nødvendige avtalar mellom dei to landa er på plass.

Med bakgrunn i vanskane på svensk side vil det for eksisterande veg bli endringar i høve til avtalen frå 2002. Det blir no lagt opp til at bomstasjonen på svensk side blir flytta til norsk side. På eksisterande veg blir det dermed tovegs innkrevjing på norsk side av riksgrensa.

Det er lagt opp til å starte innkrevjinga på eksisterande veg for nordgåande trafikk 1. juli 2005, føreset at alle nødvendige avtalar mellom dei to landa er på plass. For sørgåande trafikk vil det inntil vidare bli høve til å krysse riksgrensa på eksisterande bru utan å betale bompengar. Innkrevjing for sørgåande trafikk vil bli sett i gang så snart dette er praktisk mogleg.

Eksisterande bru blir stengd for tungtrafikk, dvs. bilar med totalvekt over 3 500 kg. Det er likevel lagt opp til at rute- og turbussar kan passere over eksisterande bru.

Takst- og rabattsystemet er nærare omtala i proposisjonen.

I og med at det no blir nokre endringar i høve til avtalen av 2002, vil det bli inngått eit tillegg til denne avtalen. Det vil vidare bli inngått ein avtale om takst- og rabattsystemet, slik det er lagt opp til i avtalen frå 2002.

Merknader frå komiteen

Fleirtalet i komiteen, alle unnateke medlemmene frå Framstegspartiet, har ingen merknader.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til tidligere merknader i Innst. S. nr. 119 (2000-2001) Nasjonal transportplan 2002-2011 og Innst. S. nr. 266 (2001-2002) om fortgang i utbyggingen av E6/E18 fra Svinesund/Ørje via Oslo til Kristiansand, samt Innst. S. nr. 240 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015 og Innst. S. nr. 20 (2002-2003) om den nye Svinesundsforbindelsen mm.

Disse medlemmer mener staten skal ha ansvaret for utbygging og drift av stamveger og riksveger i Norge, herunder det økonomiske ansvaret. I denne forbindelse vil disse medlemmer vise til at staten budsjetterer med mer enn 50 mrd. kroner i inntekter fra bilbrukere i 2005 i form av avgifter på biler og bruk av bil.

Som en konsekvens av dette vil disse medlemmer gå inn for at så vel Svinesundsforbindelsen som E6 gjennom Østfold finansieres ved bevilgninger over statsbudsjettet.

2.2 E6 frå Svinesund og gjennom Sarpsborg (Svingenskogen-Åsgård)

Samandrag

Det blir i proposisjonen gjort greie for styrings- og kostnadsramme etter ekstern kvalitetssikring av E6 Svinesund gjennom Sarpsborg. Prosjektet er sist omtalt i St.prp. nr. 1 (2004-2005).

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring av prosjektet. Konsulenten har kome fram til ei styringsramme på 2 020 mill. kroner og ei kostnadsramme på 2 120 mill. kroner (omrekna til 2005-prisnivå). Samferdselsdepartementet er samd i denne vurderinga.

Merknader frå komiteen

Komiteen har ingen merknader.

2.3 E18 Langåker-Bommestad

Samandrag

Departementet orienterer i proposisjonen om at bompengeselskapet vil forskotere midlar til førebuande arbeid på E18 Langåker-Bommestad.

I St.meld. nr. 24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015 er vidare utbygging av E18 i Vestfold høgt prioritert.

Det ligg føre lokale vedtak frå 2002 og 2003 om å delfinansiere utbygginga av E18 på strekninga Langåker-Bommestad gjennom bompengerekkjeving i to einvegs bomstasjonar i Sandefjord og Larvik. For å unngå forseinkingar har Vestfold fylkeskommune i møte i fylkestinget 7. desember 2004 gått inn for at utbygginga på strekninga Langåker-Bommestad blir starta opp snarast råd basert på desse vedtaka.

Før anleggsstart må det gjennomførast omfattande førebuande arbeid. Kostnadene ved dei førebuande arbeida er rekna til om lag 50 mill. kroner.

Bompengeselskapet E-18 Vestfold A/S har tidlegare forskotert 18 mill. kroner til planlegging og kjøp av grunn i tilknytning til prosjektet Langåker-Bommestad.

På grunn av det store omfanget av arbeid for å førebu anleggsstart og at det ligg føre lokale vedtak om bompengefinansiert utbygging av prosjektet, går Vegdirektoratet inn for at bompengeselskapet får høve til å forskotere ytterlegare 50 mill. kroner, mot inndekking gjennom framtidige bompengemidlar. Som for tidlegare forskotering blir det ikkje slik inndekking dersom Stortinget ikkje sluttar seg til å bompengefinansiere utbygginga.

Samferdselsdepartementet sluttar seg til det skisserte opplegget. Departementet tek sikte på leggje saka om utbygging av E18 på strekninga Langåker-Bommestad fram for Stortinget slik at anleggsarbeida kan starte hausten 2006.

Merknader frå komiteen

Fleirtalet i komiteen, alle unnateke medlemmene frå Framstegspartiet, har ingen merknader.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets merknader i Innst. S. nr. 119 (2000-2001) Nasjonal transportplan 2002-2011, Innst. S. nr. 240 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015, samt Dokument nr. 8:134 (2001-2002) forslag om fortgang i utbyggingen av E6/E18 fra Svinesund/Ørje via Oslo til Kristiansand.

Disse medlemmer viser til at statens inntekter på bil og bilbruk i dag er oppe i over 50 mrd. kroner, mens bevilget til riksveger over statsbudsjettet til vegdrift, vedlikehold og investeringer er kun på ca. 13,1 mrd. kroner.

2.4 E16 Wøyen-Bjørum

Samandrag

Det blir i proposisjonen gjort greie for styrings- og kostnadsramme etter ekstern kvalitetssikring av E16 Wøyen-Bjørum. Prosjektet er sist omtalt i St.prp. nr. 1 (2004-2005).

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring av prosjektet. Kvalitetssikringa stadfestar at direkte utbygging til firefelts veg vil gi langt lågare samla kostnader enn ei utbygging i to etappar. Samferdselsdepartementet legg derfor til grunn at prosjektet blir bygd som firefelts veg i ein etappe.

Departementet legg til grunn ei styringsramme på 880 mill. kroner og ei kostnadsramme på 990 mill. kroner (2005-kroner).

Det ligg føre planavklaring for utbygging til fire felt. Det blir no lagt opp til å starte med førebuande arbeid, inkl. bruarbeid, i juni 2005.

Merknader frå komiteen

Komiteen er positiv til at kvalitetssikringa av prosjektet byggjer under vedtaket om at strekninga vert bygd ut samla med dei økonomiske innsparingar som her ligg inne, og ikkje i to etappar.

Komiteen håpar at erfaringane som er gjort her, også vert nytta i andre tilsvarande prosjekt med det resultat at ein får meir veg for pengane.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet, Framstegspartiet og Senterpartiet vil peike på at tidlegare undersøkingar viser at opprigging og nedrigging av utstyr ved små entreprisar fordyrar byggekostnadene vesentleg.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ønsker at E16 fra Sandvika til Bergen nå må utbygges med fullverdig stamvegstandard fortløpende.

Disse medlemmer viser til at flere delstrekninger er ferdig planmessig og klarert for oppstart, bl.a. Fønhus-Bagn og Storhaug-Røn.

2.5 E16 Borlaug-Voldum

Samandrag

Departementet orienterer i proposisjonen om tidlegare anleggsstart på E16 Borlaug-Voldum. Prosjektet er m.a. omtalt i St.meld. nr. 24 (2003-2004).

Etter fullføringa av strekninga Voldum-Seltun i 2003/2004 er strekninga Borlaug-Voldum ein flaskehals både for trafikken som går gjennom Hemsedal (rv 52) og over Fillefjell (E16). Prosjektet omfattar 8,5 km ny veg, medrekna 1,9 km tunnel og tre bruer. Prosjektet vil føre til ei innkorting av E16 med om lag 2 km. Det ligg føre godkjend reguleringsplan for prosjektet. Kostnadsoverslaget er 255 mill. 2005-kroner.

I St.prp. nr. 1 (2004-2005) legg Samferdselsdepartementet opp til anleggsstart i 2006.

Bygginga av den eine brua (ved Steinklepp) er tidskritisk for gjennomføringa av prosjektet. Statens vegvesen ønskjer å starte bygginga av brua ved Steinklepp hausten 2005 gjennom mellombels omdisponering av 10 mill. kroner i venta mindreforbruk på andre prosjekt i 2005, mot tilbakeføring i 2006. Samferdselsdepartementet sluttar seg til at arbeida blir starta hausten 2005. Departementet vil kome tilbake til vidareføringa av prosjektet i samband med statsbudsjettet for 2006.

Merknader frå komiteen

Komiteen viser til dei respektive partia sine merknader i Innst. S. nr. 119 (2000-2001) Nasjonal transportplan 2002-2011, og Innst. S. nr. 240 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015.

Fleirtalet i komiteen, alle unnateke medlemene frå Sosialistisk Venstreparti, er positiv til at strekninga Borlaug-Voldum blir bygd i samanheng med strekninga Voldum-Seltun, noko som betyr ei ytterlegare innkorting av stamvegrute E16 Sandvika til Bergen.

Fleirtalet meiner at etter utbygginga Voldum-Seltun, vil også utbygginga av strekningane Borlaug-Voldum og Wøyen-Bjørum vere positive bidrag til betring av stamvegruta E16 Sandvika-Bergen.

Komiteen vil også vise til at strekninga Steinklepp-Øye på Fillefjell er påbegynt.

Komiteen viser til at samferdselskomiteen hadde følgjande samrøystes merknad ved behandlinga av Innst. S. nr. 119 (2000-2001) Nasjonal transportplan 2002-2011:

"Komiteen viser til den trafikkvekst E16 i Lærdalsdalen og over Fillefjell har hatt etter at Lærdalstunnelen åpnet. Komiteen mener det av hensyn til trafikkavviklingen er viktig at den planlagte opprustningen skjer raskest mulig og kontinuerlig. Komiteen ber om at det blir utarbeidet en plan for opprustning av E16 i Oppland og Sogn og Fjordane. Dette slik at de dårligste strekningene, og spesielt fjellstrekningene Steinklepp-Øye, kan få sin opprustning."

Komiteen vil vise til at denne merknaden på nytt blei presisert av samferdselskomiteen både ved behandlinga av statsbudsjetta for 2002, 2003 og 2004, og vidare gjentatt ved Stortinget si behandling av NTP (2006-2015).

2.6 Rv 2 Kløfta-Nybakk

Samandrag

For å få bygd firefeltsveg i ein etappe på heile strekninga rv 2 Kløfta-Nybakk orienterer departementet i proposisjonen om at Statens vegvesen vil starte arbeidet med å revidere gjeldande reguleringsplan. Prosjektet er m.a. omtalt i St.prp. nr. 47 (2003-2004) og i St.prp. nr. 1 (2004-2005).

Opphavleg reguleringsplan blei revidert i 2004. Det viser seg no at det vil vere mogleg å byggje ein smal firefelts veg innafor fastsett kostnadsramme på 620 mill. kroner (omrekna til 2005-kroner). Samferdselsdepartementet har alt gitt løyve til å byggje firefelts veg med 16 m vegbreidd på den om lag 4 km lange strekninga mellom Kløfta og Borgen.

Ei direkte utbygging til firefelts veg vil gi langt lågare samla kostnader enn ei utbygging i to etappar. Med utgangspunkt i nye kostnadsvurderingar og lokalpolitiske ønske vil Statens vegvesen derfor starte arbeidet med å revidere gjeldande reguleringsplan med sikte på å byggje firefelts veg på heile strekninga mellom Kløfta og Nybakk i ein etappe. Samferdselsdepartementet reknar med å kome tilbake med kostnadsvurdering og ny framdrifts- og finansieringsplan i statsbudsjettet for 2006. Det er gitt løyve til at det i mellomtida blir gjort ein del førebuande arbeid for å unngå meir kostnader ved oppdelt utbygging.

Merknader frå komiteen

Komiteen er kjend med at tungtrafikken har eit relativt stort omfang på denne vegen, og føreset at det vert bygd nødvendige vegskuldrer som skapar ein stabil veg over tid.

Fleirtalet i komiteen, alle unnateke medlemene frå Sosialistisk Venstreparti, viser til Innst. S. nr. 119 (2000-2001) Nasjonal transportplan 2002-2011, Innst. S. nr. 240 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015 og merknader elles i samband med behandlinga av St. prp. nr. 47(2003-2004), jf. Innst. S. nr. 168 (2003-2004), om utbygginga Kløfta-Nybakk.

Fleirtalet viser til den viktige rolla rv 2 har for transport frå det sentrale Austlandsområdet og Vestlandsområdet mot Kongsvinger og Sverige.

Fleirtalet viser vidare til at årsdøgntrafikken (ÅDT) på denne vegen tilseier ei full utbygging til motorvegstandard.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil bygge ut rv 2 Kløfta-Kongsvinger med statlige midler uten bompengefinansiering.

Disse medlemmer mener at rv 2 Kløfta-Kongsvinger må bygges ut kontinuerlig i løpet av inneværende planperiode.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti viser til sine merknader i forbindelse med behandlinga av i St.prp. nr. 47 (2003-2004), jf. Innst. S. nr. 168 (2003-2004) og St.prp. nr. 1 (2004-2005), jf. Budsjett-innst. S. nr. 13 (2004-2005).

Disse medlemmer vil peke på at utvidelse av rv 2 til firefelts veg vil ytterligere svekke jernbanens konkurranseevne i denne korridoren.

2.7 Rv 680 Imarsundprosjektet

Samandrag

Departementet gjer i proposisjonen greie for kostnadsauke og endra finansieringsplan for rv 680 Imarsundprosjektet. Prosjektet er omtalt i St.prp. nr. 69 (2003-2004) og i St.prp. nr. 1 (2004-2005).

Imarsundprosjektet er tidlegare kostnadsrekna til 255 mill. kroner (omrekna til 2005-kroner).

Etter at tilboda for bygginga kom inn, er det gjennomført ei ny kostnadsvurdering. Det reviderte kostnadsoverslaget for prosjektet er 290 mill. 2005-kroner, dvs. ein auke på 35 mill. kroner eller 13,7 pst. samanlikna med tala i St.prp. nr. 69 (2003-2004). Sidan kostnadsauken er over 10 pst., blir prosjektet, inkl. revidert forslag til finansieringsplan, lagt fram for Stortinget til ny vurdering.

Som følge av den låge lånerenta er det rekna ut at innafor ein bompengeperiode på 15 år kan bompengane finansiere ein kostnadsauke opp til ein investeringskostnad på 335 mill. kroner. Dette utgjer ein auke på 45 mill. kroner eller 15,5 pst. samanlikna med det reviderte kostnadsoverslaget på 290 mill. kroner. I tråd med dette er det i det reviderte finansieringsopplegget lagt til grunn at ein eventuell ytterlegare kostnadsauke på inntil 45 mill. kroner blir dekt med bompengar.

Bompengeselskapet har i styremøte 5. april 2005 slutta seg til det reviderte forslaget til finansieringsopplegg. Fylkeskommunen og kommunane i området har slutta seg til det reviderte opplegget.

Det reviderte finansieringsopplegget inneber at prosjektet kan gjennomførast utan statlege midlar, sjølv ved ein kostnadsauke på inntil 15,5 pst. i forhold til det reviderte overslaget. Dette vil likevel kunne føre til bompengerekning i ferjesambandet Seivika-Tømmervåg i inntil 15 år.

Departementet sluttar seg til det reviderte finansieringsopplegget som inneber at bompengeselskapet

tek ansvar for kostnadsoverskridingar på inntil 15,5 pst. samanlikna med det reviderte overslaget på 290 mill. 2005-kroner.

Merknader frå komiteen

Fleirtalet i komiteen, alle unnateke medlemmene frå Framstegspartiet, ser positivt på at ein har funne finansieringsløsningar på ein slik måte at Imarsundprosjektet kan realiserast.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil vise til sine merknader og forslag ved behandlingen av St.prp. nr. 69 (2003-2004), jf. Innst. S. nr. 261 (2003-2004), der det ble foreslått fullfinansiering over de statlige budsjetter. Disse medlemmer ber på denne bakgrunn Regjeringen bake inn de eventuelle økte kostnadene for prosjektet i forslaget til statsbudsjett for 2006.

2.8 Tromsøpakke 2

Samandrag

Det blir i proposisjonen orientert om omdisponering av finansieringsbidraget frå omsetning av drivstoff i 2005 i Tromsøpakke 2. Prosjektet er omtalt i St.prp. nr. 62 (2003-2004) og i St.prp. nr. 1 (2004-2005).

I St.prp. nr. 1 (2004-2005) er det lagt til grunn å bruke om lag 16 mill. kroner frå finansieringsbidraget på omsetning av drivstoff i Tromsø i 2005. I tillegg blir det no lagt opp til å bruke om lag 5 mill. kroner av unytta inntekter frå omsetning av drivstoff i samband med Tromsøpakke 1.

Finansieringsbidraget i 2005 er føresetta nytta til bygging av gang- og sykkelveg over Sandnessundbrua. Gjeldande kostnadsoverslag for gang- og sykkelvegen er redusert i forhold til opphavleg overslag. Det blir derfor lagt opp til å redusere finansieringsbidraget til gang- og sykkelvegen til om lag 10 mill. kroner i 2005. Dette gir rom for å bruke om lag 11 mill. kroner til å starte på den planlagde oppgraderinga av Langnestunelen.

Samferdselsdepartementet har ikkje merknader til det skisserte opplegget.

Merknader frå komiteen

Fleirtalet i komiteen, alle unnateke medlemmene frå Framstegspartiet, har ingen merknader.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine merknader i forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 62 (2003-2004) og St.prp. nr. 1 (2004-2005) og minner om at når Tromsøpakke 1 ble vedtatt i 1990, var forutsetningen at dette prosjektet skulle være en prøveordning.

Disse medlemmer understreker at Samferdselsdepartementet karakteriserer finansieringen av Tromsøpakke 2 på samme måte og prinsipper som ligger til grunn for ordinære bompengeprojekter.

Disse medlemmer vil minne om at på samme måte som bompengefinansiering, er denne type brukerfinansiering med lokal drivstoffavgift, en belastning og

konkurranservedridning for det lokale næringsliv. En fortsettelse av drivstoffavgiften er også en unødvendig ekstra økonomisk belastning for familier og enkeltpersoner. Disse har allerede betalt store summer i skatter og avgifter på bilbruk og må betale regningen nok en gang.

Disse medlemmer mener at 15 års særavgift for drivstoff i Tromsø er nok og at en ytterligere forlenning i 4 nye år er uheldig.

Disse medlemmer viser til at det årlig blir innkassert rundt 50 mrd. kroner i skatter og avgifter på biler og bilbruk, mens bare 13,1 mrd. kroner blir pløgd tilbake igjen til veier og tilrettelegging av biltrafikken. Disse medlemmer forslår at de prosjekter som gjenstår i Tromsø (utbedring av Langnestunnelen, samt gang- og sykkelveg over Sandnessundbrua) blir fullfinansiert over statsbudsjettet.

2.9 Statsgaranti for 2. prioritetslån til kjøp og ombygging av ferjer i riksvegsamband

Samandrag

Departementet orienterer i proposisjonen om at det ønskes å avvikle ordninga med statsgarantiar for andreprioritetslån til kjøp og ombygging av ferjer i riksvegsamband.

Samferdselsdepartementet har for 2005 fullmakt til å gi statsgaranti for andreprioritetslån til kjøp og ombygging av ferjer i riksvegsamband som har rett på tilskot, innafor ei total ramme for nytt og gammalt ansvar på 1 115 mill. kroner.

Vegdirektoratet tek sikte på full konkurranseutsetjing av riksvegferjedrifta innan utgangen av 2009. Skal konkurranseutsetjinga lykkast, må konkurransen skje på så like vilkår som mogleg. Departementet ønskjer difor å avvikle ordninga med garantiar for andreprioritetslån til kjøp og ombygging av ferjer i riksvegsamband. I tråd med dette legg Samferdselsdepartementet opp til at det ikkje blir gitt tilsegner om nye garantiar i 2005.

Merknader frå komiteen

Komiteen har ingen merknader.

2.10 Finansiering av NORITS i AutoPass-anlegga

Samandrag

Det skal etablerast eit system for felles elektronisk brikke for betaling av bompengar i Norden. Departementet orienterer i proposisjonen om arbeidet og finansieringa av systemet i Noreg.

I innkrevjingsystemet for den nye Svinesundsforbindelsen blir det etablert eit samordna system for betaling slik at trafikantar med betalingsbrikker frå Noreg, Sverige og Danmark kan nytte bomanlegget på Svinesund.

Statens vegvesen, Vägverket, Sund & Bælt og Øresundsbro Konsortiet har inngått ein intensjonsavtale om å etablere NORITS (NORdic Interoperable for Tolling Systems). NORITS skal sikre at trafikantane kan bruke ei brikke i alle bomanlegga i Norden og betale gjennom den som på lokalt hald utferdar betalings-

brikke. Anlegga Storebælt, Øresund og anlegga langs aksa Svinesund-Oslo er alle planlagde ferdige for samordna betaling i september/oktober 2005. Det er ikkje laga ei detaljert plan for innføring i resten av anlegga i Noreg, men målet er i løpet av 2006.

NORITS er ei geografisk og funksjonell utviding av "AutoPASS Samordna betaling" som har vore i drift i Noreg sidan 1. februar 2004. Løysingane blir innordna nasjonale regelverk i dei einskilde landa.

Implementering av NORITS fører med seg kostnader i nye og eksisterande AutoPASS-anlegg. Samferdselsdepartementet foreslår å belaste dei einskilde anlegga med ein del av kostnadene i forhold til mengde utstyr i anlegget.

Kostnadene for NORITS i alle dei skandinaviske landa er 28 mill. kroner. Dette inkluderer m.a. investering og utvikling. Kostnader for investeringar i norske AutoPASS-anlegg er rekna til 9,4 mill. kroner.

Merknader frå komiteen

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Framstegspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, er positive til arbeidet med å få til eit einsarta betalingsystem på bomstasjonar og ferjer, noko som vil føre til forenkling og sparing av tid for næringslivet. Fleirtalet vil likevel peike på at dette ikkje må føre til auka kostnader for bilistar eller næringslivet.

Medlemene i komiteen frå Høgre og Kristeleg Folkeparti har ingen merknader.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Senterpartiet mener prinsipielt at ferjedrift er en videreføring av vegnettet og at det derfor burde være gratis.

2.11 Banebetjening av Fornebu

Samandrag

Det blir i proposisjonen orientert om arbeidet med banebetjening av Fornebu. Prosjektet er tidlegare omtalt i St.meld. nr. 24 (2003-2004) og St.prp. nr. 1 (2004-2005).

Bærum kommune vedtok reguleringsplan for prosjektet 6. april 2005. Med sikte på oppdatert kostnadsoverslag og finansieringsplan arbeider no Akershus fylkeskommune vidare med prosjektet i tråd med tidlegare føresetnader. Fylkeskommunen er i dialog med Jernbaneverket om den delen av arbeidet som gjeld å leggje til rette for automatbane på Lysaker stasjon. Akershus fylkeskommune vil vere ansvarleg for drift av automatbanen.

Det er planlagt oppstart av prosjektet i 2007.

Merknader frå komiteen

Fleirtalet i komiteen, alle unnateke medlemene frå Framstegspartiet, har ingen merknader.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at en ny automatisk Forneubane

mellom Fornebu og Lysaker vil føre til etablering av en ny baneløsning som ikke korresponderer med de andre baneløsningene. I tillegg er bussløsningen et rimelig og godt alternativ. Disse medlemmer er derfor skeptiske til nye kollektivløsninger for området, men vil avvente å ta stilling til saken til den er lagt fram for Stortinget.

3. PROGRAMKATEGORI 21.60 SAMFERDSELSBEREDSKAP

3.1 Utvikling av samferdselsberedskapen

Samandrag

Departementet orienterer i proposisjonen om utvikling av samferdselsberedskapen.

Samferdselskomiteen bad i Budsjett-innst. S. nr. 13 (2004-2005) departementet kome tilbake til Stortinget med ei sak om korleis det vil prioritere utviklinga av samferdselsberedskapen.

Departementet vil medverke til langsiktig oppbygging av nasjonal forskingskompetanse på samfunns-tryggleik innan samferdselsområdet. Det er m.a. ønskeleg å utvikle felles læringsarenaer for beredskap og tryggleik, på tvers av transportgreiner og sektorar.

I 2005 har Samferdselsdepartementet starta opp eit prosjekt for overordna risiko- og sårbarheitsanalyse innan samferdselssektoren. Dette er planlagd ferdig i 2006. Vidare har departementet sett i gang eit arbeid med utvikling av risiko- og sårbarheitsanalysar for transportberedskapen i fylkeskommunane. Ny transportberedskapsstruktur blir etablert 1. juli 2005.

Departementet vil ta initiativ til samøvingar innan samferdselssektoren, der m.a. samanbrot i transport-system, bortfall av styringsfunksjonar og sentrale transportfunksjonar kan bli øvde samstundes.

Merknader frå komiteen

Komiteen har ingen merknader.

4. ANDRE SAKER

4.1 Handlingsplanar - Statens vegvesen

Komiteen legg til grunn at Statens vegvesen følgjer opp dei føresetnadene som Stortinget har lagt til grunn ved behandlinga av Nasjonal transportplan 2006-2015, jf. Innst. S. nr. 119 (2003-2004).

4.2 Alternativ bruk av ferjeavløysingsmidlar.

Komiteen viser til Stortinget si behandling av St.prp. nr. 1 (2001-2002), St.prp. nr. 60 (2001-2002) og St.prp. nr. 67 (2002-2003) der prinsippa for alternativ bruk av innspara ferjetilskot ved ferjeavløysingsprosjekt er omtala.

Komiteen finn grunn til å presisere at også prosjekt der trafikkgrunnlaget ikkje er stort nok til at bompengeneinnkreving kan gi eit positivt bidrag til finansieringa, må kunne nytte ferjeavløysingsmidlar som delfinansiering av prosjektet. I dei tilfelle der andre enn bompengeselskap, til dømes fylkeskommunar eller kommunar, forskotter ferjeavløysingsmidlane, må delar av ferjeavløysingsmidlane kunne nyttast til finansiering av lånet.

5. TILRÅDING FRÅ KOMITEEN

Komiteen har elles ingen merknader, viser til proposisjonen og rår Stortinget til å gjere slikt

v e d t a k :

Stortinget samtykkjer i at bompengeselskapet Svinesundsforbindelsen AS kan bli gitt driftsansvar i alle bomstasjonane.

Oslo, i samferdselskomiteen, den 2. juni 2005

Petter Løvik
leiar

Oddbjørg Ausdal Starrfelt
ordfører

