



Innst. S. nr. 274

(2006-2007)

**Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen**

St.prp. nr. 68 (2006-2007)

**Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om ein del
saker på Samferdselsdepartementets område**

INNHold

1.	Innledning	5
2.	Programkategori 21.20 Luftfartsformål	5
2.1	Flytryggleiken i norsk luftfart under omstillingsprosessar	5
2.2	Helikoptertrafikken til plattformene i Nordsjøen	6
3.	Programkategori 21.30 Vegformål	6
3.1	E6 Trondheim-Stjørdal - utviding av bompenggeinnkrevjinga for å delfinansiere bygging av ny Nidelv bru	6
3.2	Forlenging av eksisterande bompenggeordning i Kristiansand i Vest-Agder	7
3.3	Svinesundsforbindelsen - endringar i avtalane mellom Noreg og Sverige	8
3.4	E39 Stangeland-Sandved i Rogaland - forskotering	9
3.5	E39 Renndalen-Staurset bru i Møre og Romsdal og Sør-Trøndelag - forskotering	10
3.6	E134 Haukelitunnelane i Telemark og Hordaland	10
3.7	Rv 2 Kløfta-Nybakk i Akershus - endring av bompenggetakstar	11
3.8	Rv 150 Ulvensplitten-Sinsen i Oslo	12
3.9	Oslopakke 3 - framdrift	12
3.10	Rv 55 Fatlaberget i Sogn og Fjordane	13
3.11	Rv 658 - tunnelane mellom Ålesund og Ellingsøy og mellom Ellingsøy og Valderøy i Møre og Romsdal-oppgadering	14
3.12	Rv 64 Bremsnes-Kristiansund (Atlantehavstunnelen) i Møre og Romsdal - presisering av vedtak om fordeling av eventuelle innsparingar	14
3.13	Raset i Hanekleivtunnelen på E18 i Vestfold	14
3.14	Tunnelinspeksjonar	17
3.15	Uavhengige rådgivande kvalitetsgrupper og om vegtilsyn	17
3.16	Vinterdrift	20
3.17	Modernisering av førarkort- og motorvognregister (Au2sys)	21
3.18	Utskifting av brikker i Auto-PASS-anlegga	21
3.19	Tausambandet	22
3.20	Særskilte merknader fra fraksjoner - Programkategori 21.30 Vegformål	22
4.	Programkategori 21.40 Særskilde transporttiltak	24
4.1	Forhandlingar mellom Samferdselsdepartementet og Hurtigruten Group ASA	24
4.2	Særskilte merknader fra fraksjoner - Programkategori 21.40 Særskilde transporttiltak	24
5.	Programkategori 21.50 Jernbaneformål	25
5.1	Nedlegging av sidebana Skoppum-Horten	25
5.2	Auka kostnadsoverslag for dobbeltsporet Sandnes-Stavanger og Alnabruterminalen	25
5.3	Særskilte merknader fra fraksjoner - Programkategori 21.50 Jernbaneformål	26
6.	Andre merknader satt fram under behandlinga i komiteen	27
6.1	Kvalitetssikring	27
6.2	Merknader fra fraksjoner til ulike vegprosjekter	27
6.3	Nasjonalt kompetansesenter for adferdsstudier i trafikken	28
7.	Forslag fra mindretall	29
8.	Komiteens tilråding	29



Innst. S. 274

(2006-2007)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

St.prp. nr. 68 (2006-2007)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om ein del saker på Samferdselsdepartementets område

Til Stortinget

1. INNLEDNING

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Eirin Faldet, Svein Gjelseth, Irene Johansen, Torstein Rudihagen, Tor-Arne Strøm og Truls Wickholm, fra Fremskrittspartiet, Magnhild Holmberg, lederen Per Sandberg og Arne Sortevik, fra Høyre, Øyvind Halleraker og Trond Helleland, fra Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, fra Kristelig Folkeparti, Jan Sahl, fra Senterpartiet, Jenny Klinge, og fra Venstre, Borghild Tenden, viser til at Samferdselsdepartementet i proposisjonen legger fram en del saker under programkategoriene 21.20 Luftfartsformål, 21.30 Vegformål, 21.40 Særskilde transporttiltak og 21.50 Jernbaneformål.

2. PROGRAMKATEGORI 21.20 LUFTFARTSFORMÅL

2.1 Flytryggleiken i norsk luftfart under omstillingsprosessar

Sammendrag

Samferdselsdepartementet gjer i proposisjonen greie for oppfølging av tilrådingane i rapport frå Statens havarikommisjon for transport om flytryggleiken i norsk luftfart i samband med dei omstillingsprosessane som fann stad.

Rapporten inneheld 15 tilrådingar som gjeld flytryggleik. Fire tilrådingar er retta mot Luftfartstilsynet,

fire gjeld Avinor AS, ein gjeld både Luftfartstilsynet og Avinor, tre gjeld flyselskap samstundes som ein av dei også femnar om Luftfartstilsynet. Tre tilrådingar refererer seg til Samferdselsdepartementet.

Departementet har kome til at 13 av dei 15 tilrådingane frå Statens havarikommisjon for transport er følgde opp av dei aktørane som tilrådingane er retta mot, på ein slik måte at dei kan bli lukka. Samferdselsdepartementet har utarbeidd ein "oppfølgingsrapport" om si behandling av dei 15 tilrådingane i rapporten. Fire av desse er omtala i proposisjonen.

Departementet vil elles følgje opp ein del av tilrådingane som ledd i den ordinære budsjettprosessen og etatsstyringa.

Komiteens merknader

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, mener det var viktig å få foretatt en helhetlig gjennomgang av flysikkerheten i forbindelse med at det ble satt i gang flere omstillingsprosesser parallelt i norsk luftfart.

Flertallet viser til at det normalt er Luftfartstilsynet som skal vurdere om tilrådingar fra Statens havarikommisjon for transport er fulgt opp og kan lukkes. Fordi Luftfartstilsynet selv ble undersøkt i forbindelse med flyttingen til Bodø, ble det fastsatt at Samferdselsdepartementet skulle overvåke oppfølgingen av de 15 tilrådingene i rapporten fra Havarikommisjonen. Samferdselsdepartementet har i hovedsak lagt til grunn samme praksis som Luftfartstilsynet normalt nytter.

Flertallet viser til oppfølgingsrapporten fra departementet om behandlingen av de 15 tilrådingene samt eierskapsmeldingen for Avinor, St.meld. nr. 15 (2006-2007) Om verksemda i Avinor 2006-2008, jf. Innst. nr. 142 (2006-2007).

Flertallet mener Regjeringen har valgt en forsvarlig framgangsmåte som ivaretar det overordna hensynet til sikkerheten i norsk luftfart på en god måte.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet har merket seg at den vanlige praksisen for oppfølging av tilrådingar fra Havarikommisjonen for transport, ved at tilrådingar følges opp og klarmeldes for lukking av Luftfartstilsynet, ikke er fulgt for rapporten av 5. august 2005.

Disse medlemmer merker seg vidare at flyttingen av Luftfartstilsynet til Bodø foruten å bli langt dyrere enn forespeilet, har medført sikkerhetsmessige forhold som Havarikommisjonen har funnet grunn til å påtale med sikkerhetstilråding nr. 2 i rapporten. Disse medlemmer viser til foranstående om egenklarering av om sikkerhetstilrådingar er tilstrekkelig fulgt opp når departementet lukker tilrådingen begrunnet i at midler er bevilget.

Disse medlemmer noterer seg at Samferdselsdepartementet har oppnevnt seg selv som oppfølgingsinstans for tilrådingene, som også omfatter tilrådingar rettett mot departementets eget arbeid. Disse medlemmer har merket seg at dette konkret resulterer i at departementet selv kunne ha lukket tilråding nr. 15, og egenhendig lukker tilråding nr. 14, om å evaluere gjeldende modell/løsning for statlig eierskap/styring av flysikringstjenester og lufthavndrift, uten at annet organ, eller Havarikommisjonen, selv vurderer forholdet. Disse medlemmer peker på at dette viser behov for en evaluering og mulig endring av rutinene for lukking av tilrådingar fra Havarikommisjonen, slik at en enhets egen vurdering av tilrådingar alene ikke skal kunne godtgjøre lukking av sikkerhetstilrådingar. Disse medlemmer legger til grunn at godkjent lukking av sikkerhetstilrådingar bør gjøres av et uavhengig organ, ev. av påleggsmyndigheten/Havarikommisjonen selv.

Disse medlemmer har merket seg at Regjeringa først i mai 2007 melder til Stortinget om oppfølging av Havarikommisjonens rapport SL 35/2005 avgitt 5. august 2005 - om Flysikkerhet i norsk luftfart under omstillingsprosesser. Det har altså tatt nesten 2 år å gi Stortinget tilbakemelding om dette viktige arbeidet. Disse medlemmer hadde forventet raskere oppfølging og tilbakemelding.

Disse medlemmer har merket seg at Regjeringa ved departementet selv har valgt å "lukke" sikkerhetsmessige tilrådingar, inkludert tilrådingar som gjelder departementet selv. Disse medlemmer er kritisk til denne oppfølgingsmåten. Disse medlemmer ønsker en avmelding til Stortinget om oppfølgingen av sikkerhetstilrådingene i rapport SL 35/2005 fra hhv. Luftfartstilsynet om Avinor og flyselskap, og fra Havarikommisjonen om Luftfartstilsynet og departementet.

2.2 Helikoptertrafikken til plattformene i Nordsjøen

Sammendrag

Det blir orientert om helikoptertrafikken til plattformene i Nordsjøen og høvet til EU-forordning (EF) nr. 2320/2002 om felles føresegner om tryggleik i sivil luftfart.

Desse føresegnene gjeld som norsk rett, og inneheld tiltak som gjeld flyselskap, passasjerar, tilsette ved lufthamnene, frakt, inkl. post, m.m. Finansieringa av tryggingstiltak skjer i Noreg ved brukarvederlag.

Etter gjeldande rett blir ikkje helikoptertrafikken til plattformene i Nordsjøen omfatta av forordninga, fordi ei "lufthamn" er definert som eit område i ein medlemsstat som er ope for "kommersiell lufttransport".

Forordninga blir no revidert av EU, og helikoptertrafikken til plattformene kan bli omfatta av EU-forordninga. Lovframlegget er framleis til behandling i EUSRådet og EU-parlamentet. Det er grunn til å tru at forordninga kan bli vedteke av organa i EU i 2007.

Komiteens merknader

Komiteen legg til grunn at Regjeringa arbeider gjennom EØS-organ for å skape forståing for at denne trafikken bør haldast utanfor forordninga.

Komiteen har elles ingen merknader.

3. PROGRAMKATEGORI 21.30 VEGFORMÅL

3.1 E6 Trondheim-Stjørdal - utviding av bompengerevvinga for å delfinansiere bygging av ny Nidelv bru

Sammendrag

Departementet foreslår å utvide bompengerevvinga på E6 Trondheim - Stjørdal for å delfinansiere bygging av ny Nidelv bru.

Saka er tidlegare omtalt i m.a. St.prp. nr. 76 (2000-2001), St.prp. nr. 1 (2001-2002), St.prp. nr. 67 (2002-2003) og St.prp. nr. 62 (2003-2004).

Prosjektet Nidelv bru omfattar bygging av 132 m ny bru over Nidelva med tilhøyrande vegsystem på Nyhamna. Nidelv bru bind saman prosjektet E6 Nordre avlastningsveg vest for Nidelva med E6 aust for Nidelva.

Nidelv bru er eit svært viktig ledd i utbygginga av eit hovudvegnett i Trondheim. I 2009 opnar prosjektet E6 Nordre avlastningsveg. For å få ei smidig trafikkavvikling i området etter at Nordre avlastningsveg er opna, er det avgjerande at Nidelv bru er ferdigbygd. Samferdselsdepartementet vurderer det derfor som svært viktig å få på plass eit finansieringsopplegg for ny Nidelv bru, slik at bygginga av brua kan starte i 2007.

Overslaget for ny Nidelv bru med tilhøyrande vegsystem på Nyhamna er på om lag 97 mill. kroner. Det er lagt opp til å starte bygginga av Nidelv bru hausten 2007, slik at brua kan stå ferdig ved årsskiftet 2008/2009.

I handlingsprogrammet for perioden 2006-2009 er det lagt til grunn 30 mill. kroner i statlege midlar og 60 mill. kroner i bompengar (2006-kroner). Dei statlege midlane er prioriterte i 2009. Med anleggsstart hausten 2007 er det lagt opp til å bruke inntil 25 mill. kroner i 2007.

Konsekvensane av å utvide eksisterande bompengerevvinga på E6 Trondheim-Stjørdal for å delfinansiere bygginga av Nidelv bru er at innkrevjingsperioden må utvidast med om lag 6-7 månader.

Samferdselsdepartementet legg til grunn at Nord-Trøndelag og Sør-Trøndelag fylkeskommunar og Stjørdal, Malvik og Trondheim kommunar har slutta seg til det skisserte opplegget ved behandlinga av forslaget om å utvide innkrevjingsordninga på E6 Trondheim-Stjørdal. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake med eit forslag om finansiering av endeparsellane på E6 Trondheim-Stjørdal (dvs. Nidelv bru-Grillstad og Værnes-Kvithamar) når det ligg føre tilstrekkelege avklaringar.

I tråd med vanleg praksis legg departementet til grunn at eventuelle kostnadsoverskridingar skal dekkjast i samsvar med gjeldande retningslinjer for bompengeprojekt.

Komiteens merknader

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Framskrittspartiet, er fornøyd med at det er funnet en finansieringsløsning som gjør det mulig å starte bygging av dette viktige vegprosjektet to år før det ligger inne i handlingsprogrammet. Flertallet vil berømme de to fylkeskommunene og Stjørdal, Malvik og Trondheim kommune for initiativet og tilslutningen til finansieringen som gjør det mulig å få brua på plass før planlagt.

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet viser til at departementet omtaler Nidelv bru som et svært viktig ledd i utbygginga av et hovedvegnett i Trondheim, og at i 2009 åpner prosjektet E6 Nordre avlastningsveg. Videre at for å få ei smidig trafikkavvikling i området etter at Nordre avlastningsveg er åpnet, er det avgjørende at Nidelv bru er ferdigbygd og således bør påbegynnes i 2007. Disse medlemmer er enig i dette.

Disse medlemmer viser til at stortingsflertallet så langt ikke har fulgt opp behovene i riksvegnettet med tilstrekkelige bevilgninger til å ivareta hensynene til fremkommelighet, reduserte avgassutslipp, sikkerhet for liv og helse, samt lønnsomhet for næringslivet ved reduserte avstandsulemper slik gode veger er dokumentert å gi tilbake.

Disse medlemmer merker seg at Regjeringen for å bøte på manglende bevilgninger til selv så viktige prosjekter som stamvegen E6, foreslår å utvide innkrevningen på eksisterende bompengoordning E6 Trondheim-Stjørdal i mange måneder fremfor å bevilge de nødvendige midler.

Disse medlemmer viser til veglovens bestemmelser i § 20 om statens ansvar for riksvegene og retningslinjene for bompengefinansiering. Disse medlemmer konstaterer videre at prinsippet om at bompenger skal benyttes til å finansiere den angitte strekning, for deretter å fjernes når prosjektet er nedbetalt, bevisst er forlatt av Regjeringen og dens flertallspartier. Samlet har dette den direkte følge at selv viktige stamvegprosjekter av nasjonal betydning må finansieres ved en ekstraskatt på vegbrukerne.

Disse medlemmer viser til at Samferdselsdepartementet legger til grunn at Nord-Trøndelag og Sør-Trøndelag fylkeskommuner og Stjørdal, Malvik og

Trondheim kommuner har sluttet seg til det skisserte opplegget. Disse medlemmer legger til grunn at slik tilslutning mer skyldes at Regjeringen ikke sørger for at det er tilstrekkelig penger til påkrevd vegutbygging enn et sterkt ønske om å påføre sine trafikanter og næringsliv ekstra belastninger i form av bompenger.

Endelig vil disse medlemmer peke på den analogi som kan trekkes mellom dette prosjektet og bruken av Sokn bomstasjon på Rennesøy for å finansiere forbindelsen til Finnøy. Når det legges opp til finansieringsordninger som kan være i strid med EØS-reglene, forventer disse medlemmer at det fremlegges alternative løsningsforslag i fall den valgte bilistfinansierte finansieringen blir kjent ulovlig av EFTAs klageorgan ESA.

Disse medlemmer har merket seg at utvidelsen av bompenginnkrevningen medfører en samlet ekstraregning til bilistene gjennom bompengefinansiering på totalt 76 mill. kroner av et prosjekt som totalt koster 97 mill. kroner.

Disse medlemmer tar avstand fra en slik finansiering, og viser til sine merknader under pkt. 3.20 i innstillingen.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget vedtar at bygging av ny Nidelv bru gjennomføres med statlig finansiering. Stortinget ber Regjeringen sørge for bevilgninger i de årlige budsjetter fra 2008."

3.2 Forlenging av eksisterende bompengoordning i Kristiansand i Vest-Agder

Sammendrag

Departementet foreslår å forlengje eksisterende bompengoordning i Kristiansand for å finansiere gang- og sykkelvegtiltak.

Bompengoordninga i Kristiansand er lagd fram for Stortinget ved fleire høve. M.a. blei eit førebels opplegg for finansiering av samanhengande gang- og sykkelvegnett i Kristiansand omtalt i St.prp. nr. 69 (1996-1997). Sidan det ikkje låg føre planar og sikre kostnader, inngjekk ikkje utbygginga i den vedtekte bompengoordninga.

Kristiansand kommune og Vest-Agder fylkeskommune går no inn for å forlengje gjeldande bompengoordning for å finansiere tiltak som inngår i eit samanhengande gang- og sykkelvegnett i Kristiansand. Forslaget omfattar tiltak for gåande og syklande innfor ei samla kostnadsramme på 67 mill. 2007-kroner, inkl. midlar til planlegging og prosjektering. Det største og høgast prioriterte prosjektet er bygging av ny gang- og sykkelvegbru over Otra, Kristian Kvart bru, som er kostnadsrekna til om lag 37 mill. kroner.

Tiltaka er i hovudsak føresette finansierte med bompengar. I tillegg er det rekna med tilskot på til saman 2,2 mill. kroner frå Kristiansand kommune. Det er lagt opp til byggjearbeid på dei første tiltaka i 2007.

Innkrevjing av bompengar til den føreslåtte gang- og sykkelvegutbygginga vil medføre at innkrevjingsperioden blir forlengd med om lag 10 månader, til april 2008.

Samferdselsdepartementet er samd med lokale styremakter i at den foreslåtte gang- og sykkelvegpakken er eit viktig ledd i det samla transportsystemet for Kristiansand.

Komiteens merknader

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, er positive til denne satsingen på gang- og sykkelveger. Dette er et positivt tiltak for folkehelsen og klimaet, samtidig som dette også blir et viktig ledd i Kristiansands transportsystem. Flertallet vil peke på at bilistene også vil ha nytte av denne satsingen da flere vil kunne nytte sykkel i stedet for bil. Dermed minskes belastningen på vegene.

Flertallet vil peke på at bompengeneinnkrevingen i Kristiansand er definert som en bomring, og at bompengeneinntekter derfor også kan brukes til å bygge gang- og sykkelveger.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet har merket seg at kostnadsberegningen for et sammenhengende sykkelvegnett i Kristiansand er på totalt 67 mill. kroner; finansiert ved 2,2 mill. kroner fra Kristiansand kommune, mens kostnadene i det alt vesentlige legges på trafikk som ikke benytter tiltakene, vegtrafikken på E18.

Videre merker disse medlemmer seg at E18-bommen opprinnelig skulle avvikles ved årsskiftet 2003/2004, men ble forlenget pga. HiA-sambandet og kollektivtiltak til juni 2007. Når bompengeanlegget på en stamveg av nasjonal betydning nå ikke bare finansierer fremkommelighet på stamvegen, men for annen gang også utnyttes til helt andre formål enn denne, uttrykker disse medlemmer sin bekymring for om bilistfinansiering av tiltak uten tilknytning til formålet pengene kreves inn ved har gått for langt.

Disse medlemmer stiller seg uforstående til at flertallet mener vegtrafikken på E18 kan nyttiggjøre seg et lokalt sykkelvegnett, og finner det søkt å bruke dette som argument for å rettferdiggjøre ytterligere en kraftig omdreining på bompengeskruen.

Disse medlemmer viser til sine merknader til bygging av ny Nidelv bru foran hva gjelder forholdet til vegloven, bompengeforskriften og mulige følger av at EFTAs overvåkingsorgan har funnet grunn til kritisk å vurdere Norges bompengeprosedyre.

Disse medlemmer merker seg at bompengemidler innkrevd på riksvegnettet i denne saken går til helt utenforliggende formål på det kommunale og fylkeskommunale vegnettet. Disse medlemmer kan ikke se at dette er iht. vegloven § 20, og finner grunn til å minne om den uttrykkelige ordlyden:

"Staten ber utgiftene til planlegging, bygging, utbedring, vedlikehold og drift av riksvegar, her og utgiftene til egedomsinngrep. Fylkeskommunen ber disse utgiftene for fylkesvegar og kommunen for kommunale vegar."

Disse medlemmer er oppmerksom på at statens ansvar for infrastrukturen er kraftig uthult gjennom praksis og forskrifter. Disse medlemmer viser

likevel til forskrift om innkreving av bompenger § 5, som slår fast at:

"Bompengesatsene skal knyttes til kostnadene ved det aktuelle infrastrukturanlegg."

Disse medlemmer peker på at kommuner og fylkeskommuner er forutsatt å finansiere sin egen infrastruktur over egne budsjetter, og at disse forvaltningsnivåene i 2006 hadde et samlet overskudd på hhv. 12 og 2 mrd. kroner. Disse medlemmer er derfor av den oppfatning at de foreslåtte tiltakene, som utgjør viktige ledd i det samlede transportsystemet for Kristiansand, ikke bør finansieres ved at ytterligere belastning legges på vegtrafikken langs E18, men over de offentlige budsjetter tiltakene hører hjemme i.

Disse medlemmer har merket seg at det ikke er statlige midler i pakken som totalt koster 69 mill. kroner. Av disse finansieres 2 mill. kroner av Kristiansand kommune. Bompengebidrag på 67 mill. kroner vil samlet koste bilistene 84 mill. kroner idet bilistene også må dekke innkrevingskostnader på 17 mill. kroner. Disse medlemmer tar avstand fra en slik finansiering.

Disse medlemmer viser til sine merknader under pkt. 3.20 i innstillingen, og tar sterk avstand fra at bilistene på en hovedveg som binder landets regioner sammen, skal avkreves en "passeringsskatt" for å finansiere utenforliggende, lokale tiltak i kommuner langs vegen.

Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen avstå fra å bruke vegtrafikken som finansieringskilde for tiltak som måtte være ønskelige i kommuner som ligger langs statens riksvegnett."

"Gang- og sykkelvegnett i Kristiansand blir å finansiere innenfor ordinære budsjettposter og bevilgninger, uten anledning til å belaste biltrafikken."

"Bompengereordningen i Kristiansand forlenges ikke, men avsluttes ved nedbetalt prosjekt."

3.3 Svinesundsforbindelsen - endringar i avtalane mellom Noreg og Sverige

Sammendrag

Det blir orientert om endringar i avtalane mellom Sverige og Noreg om innkrevjing av bompengar på den nye Svinesundsforbindelsen. Innkrevjinga er regulert gjennom fleire avtalar mellom den norske og den svenske regjeringa.

Noreg og Sverige er no samde om å endre avtalane. Bakgrunnen er at kostnadene ved denne innkrevjinga er relativt høge samanlikna med andre norske bompengereordningar.

I avgiftsavtalen er takstane på Svinesund fastsette til 20 svenske kroner for lette køyretøy og 100 svenske kroner for tunge køyretøy. Takstane i norske kroner blir fastsette årleg ut frå forholdet mellom valutaene i dei to

landa, og har sidan opninga variert mellom 17 og 18 kroner for lette kjøretøy og mellom 85 og 90 kroner for tunge kjøretøy.

Om lag 80 pst. av trafikken over Svinesund er norsk. Dei "urunde" norske takstane genererer mykje skiljemynt. Dette gjer at bompengeselskapet pådreg seg store kostnader med handtering av skiljemynten. Ved å ta i bruk myntautomatar på Svinesund vil det vere mogleg å etablere eigne rutinar for handtering av mynt frå automatane.

Styremaktene i Noreg og Sverige er samde om å endre grunnvalutaen frå svensk til norsk valuta. Dette fører til at takstane blir fastsette i norsk valuta. Takstane blir 20 norske kroner for lette kjøretøy og 100 norske kroner for tunge kjøretøy.

Det er lagt opp til at dei nye takstane blir gjort gjeldande frå 1. juni 2007. Statens vegvesen tek sikte på at myntautomatane kan takast i bruk hausten 2007.

Komiteens merknader

Komiteen har merket seg at endringene i avtalene mellom Norge og Sverige om bompengerekruteringen på Svinesundsforbindelsen opplyses å gi store innsparinger i driftskostnadene.

Komiteen har merket seg at man her har kommet frem til et mer effektivt takstsystem, som vil gi lavere innkrevingskostnader. Dette vil også gi en bedre flyt i trafikken, samtidig som den moderate økningen i trafikkantbetalingen vil føre til at brua vil kunne bli betalt ned tidligere enn planlagt. Dette gir lavere rentekostnader og vil lette belastningen på trafikantene sett over tid.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre vil likevel bemerke at det er oppsiktvekkende at statens eget bompengeselskap har drevet dyrere enn de fleste andre bompengeselskaper, har hatt urasjonelle trafikkantløsninger og høye finanskostnader.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet merker seg at denne innsparingen likevel følges av en reell økning i kostnadene for trafikantene som passerer bomstasjonen, noe kompensert for pendlere ved en økt rabatt for bruk av elektronisk betalingsbrikke.

Disse medlemmer forutsetter at innsparingene som endringene medfører i sin helhet kommer bompengebetalerne til gode.

3.4 E39 Stangeland-Sandved i Rogaland - forskotering

Sammendrag

Departementet gjer greie for forskotering og omdisponering av midlar for å forsere utbygging av E39 Stangeland-Sandved i Sandnes kommune, Rogaland.

Statens vegvesen har i samarbeid med Rogaland fylkeskommune og Sandnes kommune arbeidd med eit opplegg for å forsere utbygginga av E39 på strekninga

Stangeland-Sandved i Sandnes kommune frå to- til firefelts veg. Det ligg føre godkjend reguleringsplan for prosjektet som omfattar ei strekning på 2,2 km mellom kryss med rv 509 og kryss med rv 44. I prosjektet inngår også omfattande støyttiltak. Kostnadsoverslaget er 220 mill. 2006-kroner.

Det blir lagt til grunn ei omdisponering av 85 mill. kroner frå E39 Eiganestunnelen i Stavanger. Vidare har Sandnes kommune gjennom vedtak i bystyret 27. mars 2007 søkt om å forskotere statlege midlar ut over 85 mill. 2006-kroner, dvs. 135 mill. 2006-kroner. Anleggsarbeida er planlagde å starte hausten 2008, med opning for trafikk rundt årsskiftet 2009/2010.

Samferdselsdepartementet sluttar seg til det skisserte opplegget for forsering av prosjektet E39 Stangeland-Sandved. Forskoteringa blir refundert, utan kompensasjon for renter og prisauke, i perioden 2010-2013.

Komiteens merknader

Komiteen har merket seg strekningens høye årsdøgntrafikk, prosjektets høye verdier for netto nytte, og at tiltaket vil kunne avhjelpe uønsket overføring av trafikk til lokalvegnettet i forbindelse med rushtidene.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, er tilfreds med at man har funnet en løsning på de betydelige trafikkproblemene på den aktuelle strekkingen. Flertallet vil vise til at Nord-Jæren er et område med liten kollektivandel, kraftig vekst i biltrafikken og store klimagassutslipp.

Et annet flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet og Høyre, vil peke på at Nord-Jæren-området derfor kan være et område som egner seg for et tilpasset Stockholmsforsøk. Uavhengig av dette, men i bl.a. klimaperspektiv, er det spesielt viktig at bybaneplanene på Nord-Jæren nå får nødvendig regional oppfølging, bl.a. i forhold til lokal finansiering.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at som europaveg er E39 Stangeland-Sandve et fullt ut statlig ansvar, også hva gjelder finansiering av utbyggingen.

Disse medlemmer har merket seg at statens refusjon ikke forutsettes å omfatte renter og prisøkning, og finner det ikke urimelig når lokale myndigheter stiller midler for forskuttering og fremskynding til rådighet, om disse også ble kompensert for renter og prisøkning i perioden fra statens side.

Disse medlemmer har merket seg at videreført praksis vedrørende forskotering av andre til bygging av statlig veg ikke tilbakebetales med renter. Disse medlemmer peker på at også denne praksis bryter med bestemmelsene i veglovens § 20:

"Staten ber utgiftene til planlegging, bygging, utbeiring, vedlikehold og drift av riksvegar, her og utgiftene til eigedomsinngrep. Fylkeskommunen ber desse utgiftene for fylkesvegar og kommunen for kommunale vegar."

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen sørge for at forskotteringen ved forseringen av utbygging av E39 Stangeland-Sandved i Sandnes kommune, Rogaland, blir refundert inkludert kompensasjon for renter og prisøkning i perioden."

Komiteens medlemmer fra Høyre viser videre til Høyres merknader i innstillingen til Revidert nasjonalbudsjett og under punkt 4.2 i denne innstillingen.

3.5 E39 Renndalen-Staurset bru i Møre og Romsdal og Sør-Trøndelag - forskotering

Sammendrag

Det blir gjort greie for forskotering for utbetring av eksisterende veg på strekninga E39 Renndalen-Staurset bru i Møre og Romsdal og Sør-Trøndelag.

Prosjektet er m.a. omtalt i St.meld. nr. 24 (2003-2004), side 148, og i St.prp. nr. 1 (2006-2007).

Eksisterende veg er svært smal med gjennomsnittleg breidd rundt 5 m.

Prosjektet omfattar utbetring av eksisterende veg over ei strekning på om lag 14 km. Tiltaka er i hovudsak breiddeutviding, kurveutbetring og avkøyrslsnering. Det ligg føre godkjent reguleringsplan for prosjektet.

Omrekna til 2007-prisnivå er kostnadsoverslaget 274 mill. kroner.

Møre og Romsdal og Sør-Trøndelag fylkeskommunar gjekk i samband med behandlinga av forslaget til handlingsprogram/planleggingsprogram for perioden 2006-2009 inn for å forskotere delar av dei statlege løyvingane dersom dette er nødvendig for å sikre gjennomføring av prosjektet i denne perioden.

Anleggsarbeida er planlagde å starte hausten 2007, med trafikkopning i 2010. Det er behov for 20 mill. kroner til prosjektet i 2007. Midlane er føresette stilt til disposisjon av Sør-Trøndelag fylkeskommune.

Komiteens merknader

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, ser det som positivt at man har kommet fram til en forskotteringsløsning for raskere gjennomføring av prosjektet, og tar saka til etterretning.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet har merket seg at strekningen har forholdsvis lav årsdøgnstrafikk, men utgjør en del av stamvegen E39 som har svært dårlig standard. Som europaveg er E39 Renndalen-Staurset bru i Møre og Romsdal og Sør-Trøndelag i likhet med foranstående sak E39 Stangeland-Sandved i Rogaland, et fullt ut statlig ansvar, også hva gjelder finansiering av utbyggingen.

Disse medlemmer har merket seg at statens refusjon ikke forutsettes å omfatte renter og prisøkning, og finner det ikke urimelig når lokale myndigheter stiller midler for forskuttering og fremskynding til

rådighet, om disse også ble kompensert for renter og prisøkning i perioden fra statens side.

Disse medlemmer viser til sin foranstående merknad under E39 Stangeland-Sandve i Rogaland.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen sørge for at forskotteringen ved utbetringen av eksisterende veg på strekningen E39 Renndalen-Staurset bru i Møre og Romsdal og Sør-Trøndelag, blir refundert inkludert kompensasjon for renter og prisøkning i perioden."

3.6 E134 Haukelitunnelane i Telemark og Hordaland

Sammendrag

Departementet gjer greie for ny gjennomgang av arbeidet med utbetring av tunnelane på E134 over Haukeli.

Prosjektet er m.a. omtalt i St.prp. nr. 1 (2005-2006) og i St.prp. nr. 1 (2006-2007).

Samla kostnader ved utbetring av tunnelane på E134 over Haukeli for å auke frihøgda til 4,2 m blei i St.prp. nr. 1 (2005-2006) sett til om lag 200 mill. kroner. Som omtalt i St.prp. nr. 1 (2006-2007), fekk Statens vegvesen inn eitt tilbud som gav totalkostnader på i storleiken 350 mill. kroner. Sidan tilbudet gav kostnader som braut med tidlegare økonomiske føresetnader for utbetringa, bad Samferdselsdepartementet Vegdirektoratet gå gjennom prosjektet på nytt for å sjå om det var mogleg å redusere omfanget.

Statens vegvesen utarbeidde etter dette eit nytt konkurransegrunnlag der arbeida var avgrensa til tiltak for å auke frihøgda til 4,2 m og nødvendige tiltak som følgje av dette. Det kom inn tilbud frå tre entreprenørar. Dei lågaste tilboda var på eit nivå som samsvarar med føresette kostnader i St.prp. nr. 1 (2005-2006). Statens vegvesen har etter dette inngått kontrakt med entreprenør. Kontrakten omfattar også bygging av ny portal i Røldalstunnelen.

Anleggsarbeida vil komme i gang att i løpet av våren 2007. Føresetnaden er at arbeida skal fullførast i løpet av desember 2007.

Komiteens merknader

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, slutter seg til Regjeringens vurderinger og anbefalinger.

Flertallet viser for øvrig til statsrådens skriftlige svar til komiteen, hvor det er pekt på at utbedring av Haukelitunnelene er en sak som har endret seg over tid.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at det nå er inngått kontrakt om arbeidet slik det var forutsatt i St.prp. nr. 1 (2005-2006).

Disse medlemmer viser til at saken gjelder høydeutbedring. I tråd med Stortingets prioritering i forbindelse med behandlingen av Dokument nr. 8:32 (2004-2005), legges det opp til å utbedre Haukelitunnelene slik at frihøyden økes til 4,2 m, jf. Innst. S. nr. 150 (2004-2005).

Disse medlemmer vil vise til at prosjektet ble omtalt med beløp i statsbudsjett for 2006 slik:

"Opprusting av tunneler
(...)

Mange tunneler og underganger er ikke tillatt trafikert med kjøretøyer med høyde over 4 meter. Statens vegvesen arbeider med et opprustningsprogram med sikte på å øke høyden i tunneler og underganger til minimum 4,2 meter på stamvegnettet. I 2006 prioriteres midler til å øke høyden i Haukelitunnelene på E134 til 4,2 meter. Kostnadene for dette vil være om lag 200 mill. kr."

Og videre:

"Korridor 5 Oslo - Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø
E134 Drammen - Haugesund
(...)

I tråd med Stortingets prioritering i forbindelse med behandlingen av Dokument nr. 8:32 (2004-2005), legges det opp til å utbedre Haukelitunnelene slik at frihøyden økes til 4,2 m, jf. Innst. S. nr. 150 (2004-2005). Tiltakene var ikke prioritert ved Stortingets behandling av St.meld. nr. 24 (2003-2004). Deler av rammeøkningen til denne ruta er derfor benyttet til å dekke kostnadene ved dette som er om lag 200 mill. kr "

Disse medlemmer vil videre vise til at i statsbudsjettet for 2007, jf. St.prp. nr. 1 (2006-2007), ble det opplyst følgende:

"Ved anbudsutlysningen er det inkludert arbeider utover selve økningen av frihøyde. Dette gjelder bl.a. tildekking av PE-skum, utskifning av elektrotekniske installasjoner og breddeutvidelse til 3 m kjørefelt. Statens vegvesen mener det er hensiktsmessig å gjennomføre dette samtidig med økning av frihøyde.

Tilbudet gir en kostnad som bryter med de tidligere økonomiske forutsetninger for utbedringen. Departementet har bedt Vegdirektoratet gå gjennom prosjektet på nytt for å se om det er mulig å redusere omfanget. Det vil etter dette bli foretatt en ny anbudsutlysning. Det tas sikte på at arbeidene kan startes i 2007 med midler som ble stilt til disposisjon i statsbudsjettet for 2006. Arbeidene ventes fullført i 2008. Vegdirektoratet vil foreta en vurdering av evt. midlertidige løsninger som best mulig sikrer framkommeligheten, samtidig som sikkerheten ivaretas. Departementet vil komme tilbake til Stortinget når det er foretatt en nærmere gjennomgang av prosjektets omfang og kostnader."

Disse medlemmer viser også til at i innværende proposisjon opplyses det at prosjektet er blitt minst et år forsinket. Av proposisjonen går det fram at:

"Som opptalt i St.prp. nr. 1 (2006-2007) fikk Statens vegvesen inn eitt tilbud som gav total kostnader på i storleiken 350 mill.kr."

Disse medlemmer konstaterer at denne informasjonen ikke er korrekt og gir et feilaktig bilde av det som faktisk har skjedd. Disse medlemmer peker på at Statens vegvesen har gått ut over de fullmakter som er gitt av Stortinget for dette prosjektet, og dette har medført minst ett års forsinkelse. Disse medlemmer forutsetter at dette får konsekvenser for de ansvarlige i Statens vegvesen.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen sørge for at Riksrevisjonen gjennomgår Statens vegvesens håndtering av prosjektet med høydeutbedring i Haukelitunnelene, og at Stortinget på en egnet måte får tilbakemelding om resultat av undersøkelsen og den interne oppfølging i etaten."

3.7 Rv 2 Kløfta-Nybakk i Akershus - endring av bompengetakstar

Sammendrag

Det blir orientert om auke av bompengetakstane på rv 2 Kløfta-Nybakk i Akershus.

Det er vedteke at prosjektet Kløfta-Nybakk skal delvis bompengefinansierast som første del av eit bompengeplegg for utbygging av rv 2 mellom Kløfta og Kongsvinger.

Som omtalt i St.prp. nr. 64 (2004-2005), blir det bygd firefelts veg på heile strekinga mellom Kløfta og Nybakk. Dette vil føre til auka kostnader samanlikna med opphavleg overslag. Kostnaden for utbygging av heile strekinga Kløfta-Kongsvinger som firefelts veg er førebels rekna til 3,5-4 mrd. kroner.

Som omtalt i St.prp. nr. 47 (2003-2004), er det føreset at inntil 60 pst. av byggjekostnadene skal finansierast med bompengar. For å halde framdrift og betre inntektsgrunnlaget slik at det blir mogleg å gjennomføre ei kontinuerleg utbygging, er det sett på ulike tiltak for å få dette til. I denne omgang har bompengeselskapet gått inn for å auke takstane i bomstasjonen ved Nybakk frå 15 til 20 kroner for lette køyretøy og frå 30 til 40 kroner for tunge køyretøy.

Komiteens merknader

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, støtter og slutter seg til det som her er fremlagt fra Regjeringen. Det er svært viktig for effektiviteten at det kan gjennomføres en kontinuerlig utbygging. Dette vil komme trafikantene til gode gjennom lavere kostnader over tid og bedre veger raskere.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, har merket seg at Fremskrittspartiet ofte ønsker at delvis bompengefinansierte prosjekter skal vært finansiert over statsbudsjettet, med unntak av når de selv har avgjort budsjetter sammen med regjeringen Bondevik II. Dette flertallet vil også peke på at Fremskrittspartiet i sine alternative budsjett ikke legger inn nok penger til å finansiere de stadige verbalforslagene. Dette flertallet er derfor usikker på om denne vegen ville blitt bygd med Fremskrittspartiet i regjering.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at rv 2 er en stamveg med høy trafikk, og høy andel tungtrafikk, og videre til St.prp. nr. 64 (2004-2005) hvor det fremgår følgende om strekingen rv 2 Kløfta-Nybakk:

"En 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 bygge firefelts veg på heile strekninga mellom Kløfta og Nybakk i ein etappe."

Disse medlemmer viser til disse kostnadsvurderingene, til økt sikkerhet og til økt framkommelighet på strekningen, og merker seg at finansieringen av forbedret standard på strekningen likevel i det alt vesentlige foreslås lagt på bilistene gjennom økte bompengesatser, i tråd med Regjeringens vanlige praksis. Disse medlemmer merker seg vidare at for å holde framdrift og bedre inntektsgrunnlaget slik at det blir mulig å gjennomføre en kontinuerlig utbygging, økes belastningen på bompengebetalerne fremfor å foreslå økt andel statlige midler.

Disse medlemmer har merket seg opplysningene fra departementet som bekrefter at i utgangspunktet betaler bilistene gjennom bompenger for firefeltsløsning på rv 2 Kløfta-Nybakk 690 mill. kroner for et prosjekt som totalt koster 660 mill. kroner. Disse medlemmer har merket seg at gjennom økt bompengesats vil innbetaling gjennom bompenger øke med ytterligere 140 mill. kroner. Disse medlemmer peker på at denne løsningen gir et tydelig eksempel på det såkalte historiske vegløftet til denne Regjering; det er stort sett en økt vegbygging basert på økt bompengelastning, og derved finansiert på en svært kostbar måte av bilistene selv. Disse medlemmer tar avstand fra en slik finansiering, og viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2007 hvor alle forslag til veginvesteringer er angitt med statlig fullfinansiering.

Disse medlemmer viser til sine merknader under pkt. 3.20 i innstillingen, og fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen sørge for at for å holde framdrift og kontinuerlig utbygging til firefelts veg på hele strekningen rv 2 Kløfta-Nybakk, innarbeides statlige bevilgninger til merkostnaden ved dette i de årlige budsjettene fra 2008.

3.8 Rv 150 Ulvensplitten-Sinsen i Oslo

Sammendrag

Departementet orienterer om det vidare arbeidet med prosjektet rv 150 Ulvensplitten-Sinsen i Oslo etter at ny reguleringsplan er utarbeidd.

Prosjektet er m.a. omtalt i St.prp. nr. 67 (2005-2006) og St.prp. nr. 1 (2006-2007).

Samferdselsdepartementet tek sikte på å komme tilbake til Stortinget med revidert kostnadsoverslag, framdrifts- og finansieringsplan for prosjektet i samband med planlagt framlegging av Oslopakke 3 trinn 1 hausten 2007. Målet er at anleggsarbeida skal komme i gang att våren 2008, slik at prosjektet kan opnast for trafikk i 2012.

Oslo kommune har sett av midlar til å dekkje kostnadene ved bygging av dei kommunale vegane som inngår i prosjektet. Det er derfor lagt opp til å starte bygginga av dei kommunale vegane hausten 2007.

Komiteens merknader

Komiteen viser til at prosjektet rv 150 Ulvensplitten-Sinsen ble startet i januar 2006, og stoppet opp tre måneder senere. Komiteen merker seg at det foreligger ny reguleringsplan for prosjektet, og forutsetter at trafiksikkerhet og framkommelighet fullt ut blir ivare tatt når departementet kommer tilbake med revidert kostnadsoverslag, framdrifts- og finansieringsplan for prosjektet.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, er glad for at Regjeringen har funnet en løsning for å få dette prosjektet på skinner igjen. Takket være behandlingen av Oslopakke 3 i to omganger, greier man nå å få på plass finansieringen av dette prosjektet uavhengig av de andre prosjektene i Oslopakke 3.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre mener Regjeringens håndtering av prosjektet rv 150 Ulvensplitten-Sinsen er særdeles uheldig. Etter stansen i arbeidet har området vært preget av grøfter, plankegjerdar og presenninger. Reguleringsplanen som foreligger til behandling, oppfattes som en dårligere trafikal løsning enn den opprinnelige planen. Disse medlemmer frykter at de endringene som gjøres av økonomiske årsaker, går utover trafiksikkerhet og framkommelighet.

Disse medlemmer viser til at byggearbeidene kunne vært igangsatt tidligere, allerede tidlig i 2007. Byggingen av det kommunale vegnettet som skal skje i regi av Statens vegvesen Region øst for kommunens regning, er allerede regulert, og pengene, 245 mill. kroner, er bevilget av Oslo bystyre ved budsjettbehandlingen i desember 2006. Disse medlemmer merker seg at Regjeringen i stedet velger å vente. Disse medlemmer vil på denne bakgrunn anbefale Regjeringen om å gjenoppta byggearbeidene snarest.

3.9 Oslopakke 3 - framdrift

Sammendrag

Departementet gjer greie for framdrifta av arbeidet med Oslopakke 3.

Oslopakke 3 vil bli lagt fram for Stortinget i to trinn. Første trinn vil vere at Samferdselsdepartementet legg fram ein stortingsproposisjon allereie seint hausten 2007. Stortingets behandling og godkjenning av fase 1 vil leggje til rette for at den auka bompenginnteninga som dei lokale styremaktene ønskjer, kan starte så tidleg som mogleg i 2008.

I samband med framlegginga av Nasjonal transportplan 2010-2019 vil trinn 2 av Oslopakke 3 bli lagt fram for Stortinget. Her vil det bli gjort ei heilskapleg vurdering av utbyggingsplanen.

På bakgrunn av det lokale forslaget om å bruke bompengar til drift av kollektivtrafikken har departementet sett i gang arbeidet for å endre veglova slik at bompengar kan nyttast til slike driftstiltak. Samferdselsdepartementet tek sikte på å leggje fram ein odelstingspropo-

sisjon samtidig med første trinn av departementet si behandling av Oslopakke 3, altså seint hausten 2007.

Komiteens merknader

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Høyre, har merket seg at flere partier i Oslo bystyre som har vedtatt at de er for vegprising og rushtidsavgift i sine programmer, har gått bort fra dette for å få til en tverrpolitisk enighet om Oslopakke 3.

Et annet flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, støtter og slutter seg til Regjeringens forslag til fremdrift av Oslopakke 3. Denne fremdriften gjør at viktige prosjekter ikke stopper opp i påvente av planlegging av andre fremtidige prosjekter.

Dette flertallet merker seg at det varsles en odelstingsproposisjon som vil gjøre det mulig å bruke bompenger til drift av kollektivsystemer, og at dette kan komme i gang tidlig i 2008. Dette flertallet vil understreke viktigheten av at dette kommer på plass så tidlig som mulig. Denne lovendringen vil være svært viktig for å kunne gi befolkningen i Akershus og Oslo et godt kollektivsystem, og vil frigjøre viktig kapasitet på vegene.

Dette flertallet vil gi honnør til lokalpolitikerne i Oslo og Akershus for deres innsats for å skape en bred og god løsning. Alle partier med unntak av Akershus Fremskrittsparti har gått inn for pakken, som kommer som et initiativ fra de samme politikere. Pakken har av Fremskrittspartiet sentralt blitt fremstilt som et resultat av statlig tvang. Dette flertallet har merket seg at de politiske realitetene tilsier at det ikke er tilfellet.

Et tredje flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, vil også peke på at det er Fremskrittspartiets samferdselsbyråd som har søkt om denne ordningen på vegne av Oslo kommune. Det er verdt å merke seg at Oslo har et parlamentarisk system. Dette flertallet vil peke på at det er vanlig at byråder trekker seg dersom man blir presset til å gjennomføre noe man er imot. Dette flertallet konstaterer at dette ikke har skjedd, selv om det er blitt uttalt flere ganger fra Fremskrittspartiets nestleder at dette er et prinsippsspørsmål for Fremskrittspartiet.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre viser til at Oslopakke 3 er et skjørt lokalpolitisk kompromiss mellom Akershus og Oslo. Disse medlemmer legger til grunn at Regjeringen respekterer dette kompromisset og sørger for nødvendig fremdrift med hensyn til finansiering og gjennomføring.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet merker seg at Regjeringen vil legge frem en sak om Oslopakke 3 i to trinn. Disse medlemmer merker seg også at Samferdselsdepartementet viser til at statens utilstrekkelige finansiering av nødvendig

veginfrastruktur i Oslo-området omtales som et lokalt ønske om både økte bompengetakster og fremskyndet innkreving. Disse medlemmer har videre merket seg at et nær samlet tverrpolitisk flertall i Oslo bystyre har avvist bruk av vegprising med tidsdifferensierte satser som et hensiktsmessig virkemiddel.

Ansvar for kollektivtransporten i Oslo og Akershus tilligger i det alt vesentlige Oslo kommune og Akershus fylkeskommune. Disse medlemmer merker seg at Regjeringen til tross for dette varsler en endring i vegloven for å kunne bruke bompenger innkrevd fra biltrafikken til drift av kollektivtrafikk. Disse medlemmer merker seg at stadig flere formål hvor staten, fylkene eller kommunene har ansvaret finansieres ved å sende regningen til vegbrukerne, med den følge at helt nødvendige og sentrale fellesinvesteringer overlates til den enkelte å betale, uavhengig av om denne benytter tilbudet eller ikke.

Disse medlemmer merker seg videre at Regjeringen omtaler grundig utredning og kvalitetssikring av prosjektene i pakken, og er enig i dette. Ettersom det aller meste av pakken finansieres av bilbrukerne, forutsetter disse medlemmer en grundig og detaljert fremstilling av de totale kostnader, inkludert innkreving og renter, som belastes disse. Videre viser disse medlemmer til at flere av bompengordningene i Norge er innklaget for Eftas overvåkingsorgan ESA. Disse medlemmer forutsetter at utredningen tar høyde for et alternativt finansieringsopplegg i det tilfelle bompengeprogget i Oslopakke 3 skulle vise seg å være i strid med EØS-reglene.

Disse medlemmer viser til Oslopakke 3 som et monument over statlig unnfalhet og manglende vilje til å ta sitt ansvar for vegsystemer av nasjonal betydning. Disse medlemmer mener Oslo-området som et trafikknutepunkt med betydning for samferdsel og transport langt ut over det geografiske området, bør tas ut av Nasjonal transportplan og finansieres særskilt.

Disse medlemmer viser til at Oslo-området pga. store udekkede utbyggingsbehov binder opp en stor andel av midlene i NTP, og at underfinansieringen fra statens side av planlagte prosjekter rammer veginvesteringer ut over hele landet. Disse medlemmer viser til sine merknader i Budsjett-innst. S. nr. 13 (2006-2007) om bevilgninger på statsbudsjettet for 2007, og til forslag i samme sak:

"Stortinget ber Regjeringen legge frem en sak om finansiering og utbygging av store samferdselsprosjekter av nasjonal betydning, uavhengig av NTP."

Disse medlemmer er ubetinget imot dagens bruk av bompengefinansiert vegutbygging, og tar sterk avstand fra at bilistene også må betale for kollektivtrafikken. Disse medlemmer viser til sine løsninger gitt i merknader under pkt. 3.20 i innstillingen.

3.10 Rv 55 Fatlaberget i Sogn og Fjordane

Sammendrag

Det blir orientert om at staten dekkjer kostnadene til opprydding mv. etter raset på rv 5 Fatlaberget i Sogn og

Fjordane vinteren 2007. Kostnadene ved dette er om lag 10 mill. kroner.

Komiteens merknader

Komiteen støtter Regjeringens fremlegg.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, er glad for at denne regjeringen på flere områder viser at den tar ekstraordinære problemer på alvor og løser dem.

3.11 Rv 658 - tunnelane mellom Ålesund og Ellingsøy og mellom Ellingsøy og Valderøy i Møre og Romsdal – oppgradering

Sammendrag

Det blir orientert om oppgradering av tunnelane mellom Ålesund og Ellingsøy og mellom Ellingsøy og Valderøy på rv 658 i Møre og Romsdal.

Arbeidet starta i oktober 2006. Kort tid etter anleggsstart gav Arbeidstilsynet Statens vegvesen pålegg om å stanse alt arbeid i tunnelen som blei utført samstundes med avvikling av publikumstrafikk og nyttetraffikk.

Statens vegvesen utarbeider no nytt konkurransegrunnlag for gjennomføring av arbeida innafor dei nye rammevilkåra.

Komiteens merknader

Komiteen merker seg at arbeidet som skulle utføres iht. til den inngåtte kontrakten er avbestilt, etter uenighet med Arbeidstilsynet om gjennomføringen. Komiteen viser til de store trafikale ulempene det igangsatte arbeidet medførte for brukerne av tunnelene, og forutsetter at fullføringen av arbeidet skjer på en måte som sikrer ferdselen, ev. ved et alternativt transportsystem i prosjektperioden.

3.12 Rv 64 Bremsnes-Kristiansund (Atlantehavstunnelen) i Møre og Romsdal - presisering av vedtak om fordeling av eventuelle innsparingar

Sammendrag

For rv 64 Bremsnes-Kristiansund (Atlantehavstunnelen) i Møre og Romsdal blir tidlegare vedtak om fordeling av eventuelle innsparingar i høve til kostnadsoverslaget, presisert.

Ved behandlinga av St.prp. nr. 28/Innst. S. nr. 61 (2005-2006) slutta Stortinget seg til opplegget med å finansiere utbygging av rv 64 Atlantehavstunnelen med bompengar, innsparte ferjetilskot, lokale tilskot og riksvegmidlar.

Etter ei samla vurdering vil departementet gå inn for ei fordeling av eventuelle innsparingar i tråd med vedtaka frå april 2007 i Møre og Romsdal fylkeskommune og kommunane Kristiansund, Averøy og Frei. Departementet legg vekt på at fylkeskommunen og kommunane i sitt opphavlege vedtak har lagt til grunn at eventuelle innsparingar skulle fordelast likt mellom kommunane og trafikantane, sjølv om dette ikkje går eksplisitt fram av vedtaka.

Komiteens merknader

Komiteen viser til at spørsmålet om fordeling av ev. innsparinger ikke har vært entydig definert. Komiteen merker seg at det i sakens opprinnelige lokale vedtak ligger at dersom økonomien i prosjektet skulle bli bedre enn forutsatt, skal innsparingene fordeles mellom trafikantene, som får kortere bompengeperiode og kommunene som får deler av tilskuddet tilbake. Komiteen merker seg videre at Statens vegvesen har gått inn for at en ev. bedret inntjening eller innsparing fordeles i tråd med prinsippene i standardavtalen mellom staten og bompengeselskapet, dvs. etter partene sin andel av finansieringen.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, har merket seg at det har vært et sterkt politisk engasjement for å få på plass den løsningsen i proposisjonen. Dette er et initiativ som har vært solid forankret lokalt.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet registrerer at fylkeskommunen og involverte kommuner i ettertid har gjort likelydende vedtak så sent som i april 2007 om at fordelingen av innsparinger var forutsatt å være fordelt avvikende fra dette, med en halvpart på hver av trafikantene og kommunene. Disse medlemmer finner ikke å kunne legge vekt på dette i den grad at prinsippet om fordeling etter partenes andel av finansieringen blir å fravike.

Disse medlemmer viser til sine merknader og forslag om statlig finansiering av prosjektet i Innst. S. nr. 61 (2005-2006) Utbygging og finansiering av vegsambandet rv 64 Bremsnes - Kristiansund (Atlantehavstunnelen) i Møre og Romsdal. Videre viser disse medlemmer til merknader under pkt. 3.20 i innstillingen.

Disse medlemmer vil vise til at Prosjektet ble vedtatt med hele 74 pst. av finansieringen som bompenger. Når bilistene ut over dette også skal dekke rente- og innkrevingskostnader, fremkommer det at beløpet bilistene totalt skal innbetale, kommer opp i ufattelige 152 pst. av prosjektets styringsramme. Disse medlemmer finner det helt urimelig om ikke innsparinger eller bedret inntjening godskrives bompengebetalerne i samme forhold som prosjektets fordeling av kostnader tilsier.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen påse at innsparinger eller bedret inntjening i bompengeprojekter fordeles etter partenes andel av finansieringen."

3.13 Raset i Hanekleivtunnelen på E18 i Vestfold

Sammendrag

Departementet gjer greie for raset 26. desember 2006 i Hanekleivtunnelen på E18 i Vestfold, m.a. hendingsgangen, funna i rapporten frå undersøkingsgruppa og reparering av denne tunnelen og andre tunnelar i Vestfold.

Samferdselsdepartementet og Vegdirektoratet avgjorde raskt at det skulle setjast ned ei uavhengig undersøkingsgruppe. Undersøkingsgruppa blei formelt sett ned 5. januar 2007 av Samferdselsdepartementet.

Statens vegvesen avgjorde derfor den 10. januar 2007 at det skulle opprettast eit eige prosjekt for å ta hand om byggherreoppgåvene knytt til reparasjonar og undersøkingar av raset og dei andre tunnelane på E18 i nordre Vestfold.

For å sikre tunnelane er det sett ut to entreprisar. Den eine inneber å sikre nordgåande løp i Hanekleiv- og Løkentunnelen. Dette arbeidet blei starta 17. april og er planlagt ferdig 6. juli 2007. Det andre tilbodet går ut på å sikre Hanekleiv- og Løkentunnelen sine sørgåande løp samt alle dei andre tunnelane. Arbeidet er planlagt ved at denne entreprisen startar med sikring av dei andre tunnelane, og at sørgåande løp i Hanekleiv- og Løkentunnelen blir tekne til slutt. Dette inneber at minst nordgåande løp i alle tunnelane på E18 skal vere ettersikra til 6. juli og at tovegstrafikk da kan gå i nordgåande løp. Da blir omkøyringsrutene oppheva og bomstasjonen opna igjen. Arbeida i sørgåande løp i Hanekleiv- og Løkentunnelen skal vere slutførte 1. oktober 2007.

Totalt er reparasjonskostnadene 345,2 mill. kroner. Kostnadsoverslaga er usikre. Det er foreslått tilleggs-løyving for å dekkje kostnadene, jf. St.prp. nr. 69 (2006-2007) Tilleggsbevilgninger og omprioriteringar i statsbudsjettet for 2007.

Det er grovt vurdert at reparasjonskostnadene for tunnelane på E18 vil koste om lag 265 mill. kroner inkl. byggherrekostnader. Dei samla kostnadene knytte til omkøyringsvegane vil komme på 20 mill. kroner.

I avtalen mellom Vegdirektoratet og bomselskapet er det innarbeidd at staten dekkjer driftsutgifter og rentekostnader dersom vegen blir stengd. Desse kostnadene er utrekna å bli 25,2 mill. kroner. Tapet av bompenginntekter blir dekt ved ei forskyving av innkrevjingsperioden. I tillegg til desse kostnadene kjem dei utgiftene vegvesenet har knytt til dei ekstraordinære inspeksjonane av tunnelar på heile riks- og fylkesvegnettet og nokre administrative kostnader, rekna til 35 mill. kroner.

Komiteens merknader

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, viser til raset i Hanekleivtunnelen den 25. desember 2006. Ulykken medførte at det sørgåande løpet i tunnelen umiddelbart ble stengt. Flertallet er glad ingen mennesker kom til skade i ulykken og at den ikke førte til mer omfattende materielle skader. Flertallet merker seg at Regjeringen i sitt forslag i St.prp. nr. 69 (2006-2007) har foreslått å bevilge totalt 345,2 mill. kroner til reparasjoner i tunnelene, dekking av utgifter til bomselskapet, og til tiltak på omkøyringsvegane.

Flertallet viser til den situasjonen som har oppstått, og er ikke fornøyd med at Norge, som et land med

høy tunnelkompetanse, har havnet i denne situasjonen. Det er uheldig at vi nå har havnet i en situasjon der folk kan ha fått svekket tillit til at norske tunneler har den standarden som vi har regnet med. Flertallet er av den oppfatning at det arbeidet som er gjort på norske tunneler er av høy kvalitet, men vil likevel uttrykke sin bekymring for at denne ulykken kunne skje.

Flertallet viser til at det kort tid etter raset ble ned-satt en ekstern undersøkelsesgruppe som fikk i oppdrag å kartlegge mulige årsaker til raset og foreslå eventuelle forbedringstiltak. Flertallet konstaterer at statsråden, i tråd med Regjeringens vanlige arbeidsmetode, har forsikret om at rapporten vil bli offentliggjort så snart den er ferdig, og komme tilbake til Stortinget på egnet måte.

Flertallet vil også peke på at mange av dem som bor langs omkøyringsvegane har fått en større belastning som følge av ulykken.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, vil samtidig peke på at statsråden, i tillegg til ekstrabevilgningene, har tatt initiativ for å samordne og forsterke informasjonen om busstilbudet langs strekningen slik at flere lettere kan velge kollektiv og dermed avlaste vegene.

Dette flertallet er fornøyd med hvordan denne saken er blitt håndtert av statsråd Liv Signe Navarsete. Grunnen til ulykken og vurderinger som eventuelt har ført til den situasjonen vi har nå, ligger langt tilbake i tid og kan ikke lastes sittende statsråd.

Dette flertallet viser til at det går fram av proposisjonen at det kun har vært to liknende tunnelulykker i Norge. Dette flertallet har merket seg at daværende statsråd og Samferdselsdepartementet ikke tok noen aktiv rolle ved ulykken i Oslofjordtunnelen i 2003. Denne ulykken hadde mange likhetstrekk med raset i Hanekleivtunnelen. Den gang ble det ikke satt i gang noen undersøkelse av alle landets tunneler, slik som det er blitt gjort etter denne ulykken.

Dette flertallet er glad for at Regjeringen ikke er redd for å gjennomføre grundige undersøkelser for å få en total status for vegtunnelene i Norge, og for å kunne gjøre ettersikring der det eventuelt skulle vise seg nødvendig. Dette flertallet finner det naturlig å kritisere at regjeringen Bondevik 2 og samferdselsminister Torild Skogsholm ikke satte i gang liknende undersøkelser i 2003, ikke engang i det nærmeste området med liknende geologiske forhold, der også Hanekleivtunnelen ligger.

Dette flertallet vil berømme det faktum at Regjeringen har bevilget 345,2 mill. kroner til reparasjoner, utbedringer og oppryddinger i Hanekleiv og de 6 andre tunnelene, tiltak på omkøyringsvegane, avtalefestet kompensasjon til bompengeselskapet og tunnelinspeksjoner. Her kunne andre løsninger også vært valgt, men Regjeringen har her valgt å vise ansvar, noe dette flertallet er meget positivt til. Det er også svært positivt at det på bakgrunn av Regjeringens raske reaksjon er gjennomført en rekke konkrete og viktige

endringer i Statens vegvesens rutiner, og at Statens vegvesen allerede har innført strengere krav til dokumentasjon og kvalitetssikring av det grunnlagsmaterialet som blir benyttet for planlegging, kostnadsberegning og gjennomføring av tunnelanlegg. Det er også innført skjerp rutiner for å kvalitetssikre at de geologiske utfordringene som kommer fram gjennom den geologiske kartlegginga, er innarbeidde i konkurransegrunnlaget.

Dette flertallet venter at Regjeringen vil komme tilbake til Stortinget med informasjon om den interne rapporten som blir lagt frem på egnet måte.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre mener at å sikre trygg ferdsel langs vegene må være en prioritert oppgave for vegmyndighetene. Disse medlemmer har merket seg det i etterkant av raset i Hanekleivtunnelen er avdekket forhold som har svekket tilliten til sikkerheten i norske tunneler. Disse medlemmer viser til at undersøkelsesgruppa etter raset i Hanekleivtunnelen har kommet med en rekke forslag til forbedringstiltak vedrørende planlegging/prosjektering, tunnelbygging, drift og vedlikehold, og kontrollrutiner og regelverk. Disse medlemmer legger til grunn at Regjeringen treffer de nødvendige tiltak på bakgrunn av disse anbefalingene, ser dette i sammenheng med en opprettelse av et frittstående vegtilsyn, og på den måten gjenreiser tilliten til at nye tunneler og sikringsprosjekter gjennomføres på en slik måte at sikkerheten ivaretas.

Disse medlemmer vil understreke opposisjonsens rolle i forhold til å påpeke svakheter i forvaltningen, og på den måten sikre borgernes interesser og et velfungerende demokrati. Takket være en offensiv opposisjon har det blitt satt økt fokus på sikkerheten knyttet til tunneler i Norge. Disse medlemmer vil vise til at forhold som opposisjonen har tatt opp, i etterkant har fått bred støtte av en rekke organisasjoner og av egne undersøkelser foretatt av den sittende regjeringen.

Disse medlemmer vil vise til at håndteringen av raset i Hanekleivtunnelen var utslagsgivende for at representantforslag fra Borghild Tenden, Odd Einar Dørum, Trond Helleland og Øyvind Halleraker om etablering av et frittstående vegtilsyn ble fremmet, jf. Dokument nr. 8:30 (2006-2007).

Disse medlemmer vil avvise at forrige regjering ikke tok noen aktiv rolle i etterkant av raset i Oslofjordtunnelen i 2003. Daværende samferdselsminister Torild Skogsholm fra Venstre hadde gjentatte møter med Vegdirektoratet hvor tema var gjennomgang av tunnelsikkerheten i alle tunneler. Det ble også den gang foretatt en full gjennomgang av hele prosjektet knyttet til Oslofjordtunnelen. Også den gang ble det funnet en rekke avvik fra retningslinjene knyttet til gjennomføringen av prosjektet. Dette er resultater som underbygges behovet for et vegtilsyn og er også en del av argumentasjonen i Dokument nr. 8:30 (2006-2007).

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til raset i Hanekleivtunnelen den

25. desember 2006. I raset falt store steinblokker ned i vegbanen. Ulykken medførte at det sørgående løpet i tunnelen umiddelbart ble stengt. Disse medlemmer vil peke på at det bare var flaks og tiden ulykken skjedde på, som gjorde at ikke ulykken ble langt mer omfattende og at ingen mennesker ble skadet. Disse medlemmer viser til at Regjeringen i sitt forslag i St. prp. nr. 69 (2006-2007) har foreslått å bevilge totalt 345,2 mill. kroner til reparasjoner i tunnelene, dekking av utgifter til bomselskapet, og til tiltak på omkjøringsvegene.

Disse medlemmer mener at denne situasjonen var svært uheldig, fordi folks tillit til både Vegdirektoratet og Statens vegvesen ble sterkt svekket da man ikke lenger stolte på at sikkerheten til tunnelene var slik det ble sagt. Disse medlemmer vil peke på at den situasjonen som har vært på vegen siden stengningen, har vært svært negativ for alle de som ferdes på vegen. Disse medlemmer vil også peke på de svært uheldige konsekvensene stengningen har hatt for de som driver næringsvirksomhet langs vegen.

Disse medlemmer viser til at det kort tid etter raset ble nedsatt en ekstern undersøkelsesgruppe som fikk i oppdrag å kartlegge mulige årsaker til raset og foreslå eventuelle forbedringstiltak. Rapporten ble overlevert statsråden den 15. februar 2007, og tok for seg en rekke forhold både i forbindelse med byggingen av Hanekleivtunnelen, samtidig som rapporten også kom med forslag til tiltak for å bedre arbeidet med tunnelsikkerheten i fremtiden.

Disse medlemmer vil også peke på at Vegdirektoratet nå gjennomfører en intern revisjon med bakgrunn i raset i Hanekleivtunnelen.

Disse medlemmer er godt fornøyd med at statsråden i den forbindelse har uttrykt at rapporten vil bli offentliggjort så snart den er ferdig.

Disse medlemmer er tilfreds med den foreslåtte bevilgningen, men forventer at dersom det skulle vise seg at det er behov for ytterligere bevilgninger, så vil Regjeringen komme tilbake til Stortinget med dette. Disse medlemmer vil også peke på at mange av dem som bor langs omkjøringsvegene, mener at det er gjort for lite for å møte den økte trafikken på disse vegene. Disse medlemmer vil i tillegg til at omkjøringsvegene i Vestfold nå utbedres, så må man gjøre utbedringer på rv 32 i Siljan som også er en del av det vegnettet som benyttes som omkjøringsveg for E18.

Disse medlemmer vil peke på at vegdirektøren og statsråden kort tid etter raset var ute og forsikret alle om at man hadde full kontroll med situasjonen. De gikk enda så langt at de ba kritikerne om å roe seg ned.

Disse medlemmer vil i den forbindelse peke på at kort tid etter at både vegdirektøren og statsråden ga disse forsikringene, så ble også det nordgående løpet i Hanekleivtunnelen stengt. I tillegg ble resten av tunnelene stengt som perler på en snor. Det innebærer at Hanekleivtunnelen er stengt i begge retninger, mens de andre tunnelene vil være stengt helt eller delvis mens man utbedrer sikkerheten i disse. Disse medlemmer er derfor av den klare oppfatning at dette med all

tydelighet viser at man ikke hadde kontroll med situasjonen slik statsråd og vegdirektør tidligere hadde uttalt.

Disse medlemmer vil også peke på at den informasjonen som ble gitt etter hvert som stadig nye problemer dukket opp i tunnelene, så var informasjonen fra Vegdirektoratet og Statens vegvesen i stor grad fraværende, med unntak av at man fra direktoratets side uttalte at man hadde full kontroll med situasjonen.

Disse medlemmer vil vise til at den interne rapporten skal både ta for seg undervurderingen av de geologiske forholdene i området samt svikten i arbeidet med sikringen av tunnelene.

Disse medlemmer forventer at rapporten vil bli lagt frem og behandlet som egen sak til Stortinget, og ikke som en av mange saker i budsjettproposisjonen for statsbudsjettet 2008.

3.14 Tunnelinspeksjonar

Sammendrag

Det blir orientert om inspeksjon av tunnelar, korleis dei blir gjennomførte og om EU-direktiv om minimum tryggleikskrav til vegtunnelar.

I tillegg til sikring av tunnelar under bygging, er det også behov for å overvake tilstanden til dei 952 tunnelane som allereie finst på riks- og fylkesvegnettet.

I norske tunnelar gjennom fjell er det vanleg å bruke berget som byggjemateriale. Berget blir sikra på ulike måtar, måtar som til dels blir kombinerte i ein og same tunnel.

Europaparlaments- og Rådsdirektiv 2004/54/EF om minimum tryggleikskrav til vegtunnelar gjeld i utgangspunktet berre for tunnelar på over 500 m på det transeuropeiske vegnettet (TERN). Direktivet set ei rekkje minimumskrav til både infrastruktur og drift.

Direktivet blir i Noreg implementert gjennom ei ny forskrift (tunneltryggleiksforskrifta) og vil gjelde for tunnelar på over 500 m på alle riksvegar, ikkje berre TERN-vegane.

I tråd med direktivet blir det innført nye formaliserte roller som forvaltingsmyndigheit, inspeksjonsmyndigheit, tunnelforvaltar og tryggleikskontrollør. I samarbeid med Direktoratet for samfunnstryggleik og beredskap blir Vegdirektoratet forvaltingsmyndigheit for alle riksvegtunnelar.

Komiteens merknader

Komiteen merker seg departementets redegjørelse for tunnelinspeksjoner, og at rådsdirektiv 2004/54/EF om minimumskrav til sikkerhet i vegtunnelar vil gjelde for alle landets tunnelar over 500 meter, på riksvegnettet.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, venter at Regjeringen kommer tilbake til saken på egnet måte.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og

Venstre ønsker å komme tilbake til saken etter at fullstendige rapporter om alle forhold knyttet til hendelsen i Hanekleivtunnelen foreligger.

Disse medlemmer har merket seg at Statens vegvesen skal avgi rapport til Samferdselsdepartementet i løpet av høsten og ved årets slutt om status for inspeksjoner av vegtunnelene på riks- og fylkesvegnettet. Disse medlemmer forutsetter at Stortinget informeres om dette og andre spørsmål knyttet til sikkerhet i vegtunnelar, gjennom egen sak til Stortinget.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at Statens havarikommisjon for transport straks bør gis oppdrag med å gjennomgå alle sider ved sikkerheten i norske vegtunnelar.

Disse medlemmer viser til Dokument nr. 8:73 (2006-2007) representantforslag fra stortingsrepresentantene Siv Jensen, Arne Sortevik, Hanne Dyveke Søttar og Bård Hoksrud om å sikre trygg ferdsel og gjenopprette tilliten til sikkerheten i norske vegtunnelar.

Disse medlemmer fester ikke lit til uttalelser i offentligheten fra Vegdirektoratet om: "at etterslepet gjør at tunnelene ikke er driftssikre, men at dette ikke utgjør noen fare for den enkelte trafikant". Kombinasjonen av dårlig vegdekke, dårlig lys og manglende varslingsmuligheter inngir ikke tillit til at sikkerheten er ivaretatt for bilister, og vil kunne representere katastrofale forhold for f.eks. motorsyklister. Etter disse medlemmers syn er det helt klart at tunnelar som ikke er driftssikre, heller ikke er brukssikre for den enkelte trafikant.

Disse medlemmer viser til representantforslaget, og forventer en bredere diskusjon om nødvendigheten av intensiverte tunnelinspeksjoner ved behandlingen av dette.

3.15 Uavhengige rådgivande kvalitetsgrupper og om vegtilsyn

Sammendrag

Departementet gjer greie for spørsmålet om å opprette eit sjølvstendig organ med ansvar for tilsyn på vegsektoren. I samband med dette er det også gitt ein omtale av uavhengige rådgivande kvalitetsgrupper på gjennomførte og pågåande prosjekt.

Det har vore reist spørsmål om eit sjølvstendig vegtilsyn i kjølvatnet av dei manglar som hendinga i Hanekleivtunnelen og andre tunnelar på E18 i nordre Vestfold har avdekt.

Departementet ser det som viktig at tunnelar og andre komplekse veg- og brubyggingsprosjekt blir gjenstand for ei god kvalitetssikring både i plan-, bygge- og driftsfasen. Etablering av rådgivande kvalitetsgrupper uavhengig av prosjektorganisasjonen er ei ordning som har vist seg å ha positiv verknad i arbeidet for å sikre god kvalitet på store veg-, tunnel- og brubyggingsprosjekt. Internasjonalt er dette ei godt utforska løysing.

I Noreg har det blitt etablert slike grupper både på gjennomførte og i pågåande prosjekt. Vegdirektoratet

arbeider no med å utarbeide formelle retningslinjer for bruk av tilsvarande kvalitetsgrupper som ei standard løysing for store og komplekse prosjekt.

Det er ein premiss at den uavhengige kvalitetsgruppa skal bestå av fagfolk med lang erfaring frå konsulent- og/eller entreprenørbransjen i tillegg til Statens vegvesen. Krava vil bli nedfelte i Statens vegvesen sine retningslinjer.

VEGTILSYN

Spørsmålet om å opprette eit sjølvstendig organ med ansvar for tilsyn i vegsektoren har blitt reist etter raset i Hanekleivtunnelen. Saka har i ulike samanhengar blitt vurdert tidlegare, m.a. i NOU 2000:24 Et sårbart samfunn og St.meld. nr. 17 (2002-2003) Om statlige tilsyn.

I løpet av dei dryge fire åra som har gått sidan St.meld. nr. 17 blei lagt fram, har organisasjonen til vegvesenet tilpassa seg ein situasjon utan eiga produksjonsavdeling. Produksjonsdelen blei skilt ut da Mesta AS blei etablert frå 1. januar 2003. Dermed fekk Statens vegvesen ei meir avgrensa rolle som bestillar og byggherre.

I St.meld. nr. 12 (2006-2007) Regionale fortrinn - regional framtid blir det lagt opp til ei omfattande overføring av myndigheit innan vegsektoren til regionalt nivå. Øvrige riksvegar skal i all hovudsak overførast, og det skal vurderast nærare om det ved ein modell med få og store regionar også er mogleg å overføre store delar av Statens vegvesen. Som det går fram av meldinga, kan det bli aktuelt å vurdere tilsyn om det blir få og store regionar.

Det er i dag ingen land det er naturleg å samanlikne seg med som har eit sjølvstendig organ med føremålstenlege verkemiddel for tilsynsarbeid i vegsektoren.

Regjeringa vurderer det slik at det er behov for ei grundig utgreiing av eit eventuelt sjølvstendig tilsynsorgan med ansvar for tilsyn med tryggleiken i vegsektoren. Arbeidet bør avgrensast til spørsmål knytt til infrastrukturen og ikkje ta for seg trafikantar og køyre- tøy. Det er på infrastrukturuområdet det i dag eksisterer uklare roller.

Ei hovudoppgåve for ei slik utgreiing vil vere å utgreie behov for å opprette eit sjølvstendig tilsyn og behov for endringar i regelverk. Ein viktig del av dette er å vurdere ei føremålstenleg ansvarsdeling mellom Statens vegvesen og eit slikt tilsyn og mellom tilsyn og departement og andre etatar. Det vil i løpet av sommaren 2007 bli oppretta eit offentleg utval for å utgreie saka. Utvalet skal leggje fram innstillinga si innan utgangen av 2008 i form av ei NOU.

Komiteens merknader

Komiteen viser til at Regjeringen mener rådgi- vende kvalitetsgrupper som er uavhengige av prosjekt- organisasjonen, har vist seg å ha positiv virkning på arbeidet for å sikre god kvalitet på store prosjekter. Komiteen merker seg at de uavhengige gruppene skal ha tilgang til alle dokumenter som er relevante for prosjektet, og at råd fra gruppene så å si uten unntak blir fulgt. Komiteen er positiv til at en uavhengig enhet på denne måten har tilsyn med kvalitet og sikker-

het, og som selv om den kun har formell rådgivende funksjon, vil kunne fungere som et viktig korrektiv til interne vurderinger.

VEGTILSYN

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, vil peke på at blant annet for å få fanget opp eventuelle konsekvenser av forvaltningsreformen, er det vanskelig å se for seg noen mulighet for at en NOU kan foreligge tidligere enn beskrevet i proposisjonen.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre vil peke på at det i etterkant av fremleggelsen av representantforslag fra stortingsrepresentantene Borghild Tenden, Odd Einar Dørum, Trond Helleland og Øyvind Halleraker om etablering av et frittstående vegtilsyn, Dokument nr. 8:30 (2006-2007), har fremkommet opplysninger knyttet til raset i Hanekleivtunnelen som underbygger behovet og begrunnelsen for et frittstående vegtilsyn.

Disse medlemmer vil vise til rapporten fra undersøkelsesgruppen etter raset i Hanekleivtunnelen 25. desember 2006. I rapporten fremkommer det at raset er et resultat av mangelfull ingeniørgeologisk kompetanse i prosjektet, sammenblanding av roller, uklar ansvarsfordeling knyttet til fastsettelse av permanent sikring i tunnelen, mangelfull kartlegging av geologiske forhold og manglende dokumentasjon på utført sikringsarbeid.

Disse medlemmer mener at en frittstående tilsynsmyndighet i større grad vil være i stand til å etterprøve, stille spørsmål ved og for øvrig fange opp mangler ved det utførte arbeidet i slike prosjekter. Disse medlemmer mener at et frittstående vegtilsyn vil bidra til å forebygge slike uønskede hendelser i fremtiden og styrke trafikksikkerheten.

Disse medlemmer vil peke på at nyskapingen med OPS-selskap/prosjekter innenfor norsk vegbygging, hvor et ikkestatlig selskap har ansvar for prosjekter, anlegg og vedlikehold, også tilsier etablering av et frittstående tilsynsorgan.

Disse medlemmer vil vise til Dokument nr. 8:30 (2006-2007) hvor forslaget om å opprette et frittstående vegtilsyn fremmes på bakgrunn av prinsippet om at kontroll- og tilsynsoppgaver må foregå uavhengig av de partene som har sikkerhetsansvar og økonomisk ansvar. Disse medlemmer er av den oppfatning at et frittstående vegtilsyn bør opprettes og at mandatet til utvalget som skal utrede saken, bør være å foreslå en hensiktsmessig avgrensing av ansvarsområdet og organiseringene av et slikt tilsyn.

Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen opprette et frittstående vegtilsyn for å styrke trafikksikkerhetsarbeidet."

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at et flertall i Innst. S. nr. 141 (2006-

2007) til Dokument nr. 8:30 (2006-2007) representantforslag om etablering av et frittstående vegtilsyn uttalte følgende:

"Fleirtalet har merka seg at samferdselsministeren i brev til komiteen, dagsett 26. januar 2007, skriv at ho i ein samleproposisjon seinare i vår vil gjere greie for problemstillingane i nett den samanhengen, og at saka såleis blir sikra ei brei og grundig handsaming i komiteen. Det vil vere naturleg å opne for høyring i samband med denne handsaminga.

Disse medlemmer viser til dette, og merker seg de mange kontroll- og tilsynsoppgaver knyttet til vegtrafikken som i dag er tillagt ulike etater. Disse medlemmer er enige i at spørsmålet om et uavhengig vegtilsyn rettes mot infrastrukturen.

Disse medlemmer merker seg vidare at tilsyn med infrastrukturen skiller seg ut ved at tilsynet ivaretas av samme etat som står for regelverkutforming, eierrollen, byggherre- og bestillerrollen. Disse medlemmer viser til at det på infrastrukturuområdet eksisterer uklare roller, og til at det både for luftfarten og jernbanen er gode grunner til et tilsyns uavhengige stilling.

Disse medlemmer peker på at Sveriges utredning av dette tema sammen med de foreliggende norske utredninger, bør kunne legges til grunn for å oppnå en noe raskere fremdrift enn at en helt ny utredning skal foreligge henimot 2009.

Disse medlemmer viser til at et flertall i Stortingets tilslutning til en regionalisering av ansvaret for riksvegnettet åpenbart vil forsterke tilsynsbehovet.

Disse medlemmer viser til sine merknader i Innst. S. nr.141 (2006-2007) om etablering av et frittstående vegtilsyn. Disse medlemmer vil peke på at det er uheldig at Statens vegvesen i dag driver tilsyn med eget arbeid. Videre viser disse medlemmer til behandling av Nasjonal transportplan (2006-2015), jf. St.meld. nr. 24 (2003-2004) og Innst. S. nr. 240 (2003-2004), der Fremskrittspartiet fremmet følgende forslag:

"Forslag 8

Stortinget ber Regjeringen om å overføre Luftfartstilsynet, Post- og teletilsynet, samt Jernbanetilsynet fra Samferdselsdepartementet til et annet departement.»

"Forslag 15

Stortinget ber Regjeringen etablere et Statens transporttilsyn som får til oppgave å drive kontroll av all transport til lands (veg og jernbane), vanns og luft og havnevirksomhet for å påse at alle regler, særlig sikkerhetsbestemmelser, følges."

Disse medlemmer viser også til forslag fra Fremskrittspartiet i forbindelse med samferdselsbudsjettet for 2007, forslag som vil gi et transporttilsyn/vegtilsyn viktig grunnlag for tilsynsvirksomheten:

"Forslag 22

Stortinget ber Regjeringen innarbeide bestemmelser om et juridisk ansvar i vegtrafikkloven for ulykker som skyldes vegholder."

"Forslag 23

Stortinget ber Regjeringen legge frem sak om et system for klassifisering og periodisk godkjenning av vegnettet i Norge."

Disse medlemmer har merket seg at heller ikke disse forslagene fikk tilslutning fra andre partier.

Disse medlemmer understreker at etablering av et samlet tilsynsorgan for hele transportsektoren er en viktig og programfestet sak for Fremskrittspartiet. Transportsektorene jernbane og luftfart har lenge hatt egne tilsyn. Etter disse medlemmers syn gjør disse to tilsynene en viktig jobb med å sikre sikkerheten innenfor de to transportsektorene.

Disse medlemmer vil vise til at innenfor vegsektoren finnes det ikke eget tilsyn. Her fremstår fag-etaten Statens vegvesen/Vegdirektoratet som ansvarshavende for vegsikkerheten, vegholder (=eier), bestiller, delvis utfører og som et slags "tilsyn" med de samme oppgavene.

Disse medlemmer mener en slik ordning er svært uheldig. Disse medlemmer viser til at det både historisk og gjennom nyere eksempler er dokumentert at det slett ikke er en god løsning at Statens vegvesen slipper å forholde seg til en frittstående tilsynsmyndighet. Tilsynsmyndigheten driver selvsagt ikke detaljkontroll, men det viktige ved et frittstående tilsyn er at både varslede og ikke-varslede tilsynsbesøk der etatens egen etterlevelse av lover, forskrifter og egne kvalitetssikringsrutiner blir kontrollert. Norge har et omfattende vegnett, som er viktig for verdiskaping og for bosetting i hele landet. Vegnettet har tre eiernivå, men en felles forvalter for to av disse. Vegstandard, vedlikehold og drift er svært varierende. Behovet for et frittstående tilsyn er etter disse medlemmers mening åpenbart.

Disse medlemmer vil vise til at både under forrige og under denne regjering er det lagt til rette for et samlet sektoransvar for havari/ulykker innen samferdselssektoren. Etter disse medlemmers syn er det en god start og en god bekreftelse på at en slik modell også bør brukes innenfor tilsynsarbeidet i samferdselssektoren.

Etter disse medlemmers syn er behandling av viktige saker gjennom "redegjørelser" i hovedbudsjetter, reviderte nasjonalbudsjetter og samleproposisjoner ikke en tilfredsstillende saksbehandling. Disse medlemmer mener at viktige saker må og bør forelegges Stortinget som egne saker, og ikke i budsjett-sammenheng, da mye av oppmerksomheten naturlig nok konsentreres om budsjetttrammer, kapitler og enkeltposter. Særlig gjelder det en viktig sak som opprettelse av tilsynsmyndighet for vegsektoren. Den bør behandles grundig i egen sak.

Disse medlemmer understreker at to viktige forhold bør komme på plass i forbindelse med etablering av et tilsyn som også omfatter vegsektoren. For det første mener disse medlemmer at det bør etableres et

system for klassifisering av veger med tilhørende periodisk godkjenning. For det andre mener disse medlemmer at veglovens bestemmelser må utvides til også å omfatte et juridisk ansvar for vegholder dersom ulykker på vegen skyldes feil og mangler ved vegen.

Disse medlemmer viser til sitt forslag i Innst. S. nr. 141 (2006-2007) om etablering av et frittstående vegtilsyn:

"Stortinget ber Regjeringen legge frem sak om etablering av et Statens transporttilsyn som skal føre tilsyn med virksomheten innenfor alle transportsektorene. Stortinget legger til grunn at et slikt transporttilsyn samordnes med eksisterende Jernbanetilsyn og Luftfartstilsyn."

Disse medlemmer legger til grunn at man ikke er avhengig av nye utredninger for å komme videre i arbeidet med et betryggende og uavhengig tilsyn med vegnettet.

3.16 Vinterdrift

Sammendrag

Det blir orientert om vinterdrifta, m.a. standarden og eventuelle forbedringer.

Nivået på vinterdrifta er fastsett ut frå nytte-/kostnadsvurderingar der vesentlege element er trafikantkostnader, ulykkeskostnader og kostnader for veghaldar. Vinterdriftsstandarden har blitt endra fleire gonger, seinast i 2002, då standarden blei justert opp.

Statens vegvesen har no starta eit omfattande arbeid for å gå gjennom alle standardar for drift og vedlikehald av riksvegar, også for vinterdrift. Dei nye standardane vil bli vurderte innført for kontraktar som blir lyste ut frå og med hausten 2009. Ein eventuelt endra standard vil få følgjer for nye kontraktar frå og med 2010. Konsekvensar for kontraktar som er starta tidlegare, vil bli vurdert.

For funksjonskontraktane vil Statens vegvesen sjå nærare på korleis etaten saman med entreprenørane kan gjennomføre forbedringar i handteringa av kriser og ekstraordinære vêrtilhøve. Eit vesentleg grunnlag for forbedringstiltak vil vere dei erfaringane etaten har fått sist vinter, m.a. hendingane på E18 i Agder-fylka. Statens vegvesen legg opp til å ha gjennomført sine vurderingar innan 1. juli 2007.

Komiteens merknader

Komiteen merker seg redegjørelsen om vinterdrift i forhold til de mange uønskede situasjoner snøfall skapte på riksvegene siste vinter.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, har merket seg misnøyen fra flere hold med måten det generelle vintervedlikeholdet blir gjennomført på.

Flertallet er kjent med at brukerundersøkelser viser jevn nedgang i tilfredsheten med vinterdrifta over flere år, også etter overgangen til anbudsutsettelse og funksjonskontrakter. Flertallet er glad for at departementet er opptatt av å forbedre kvaliteten på vinterdrift og beredskap, og legger til grunn at departementet

vil vurdere alle forhold, inkludert konsekvenser av konkurranseutsettingen som isolert sett overfører viktige ressurser fra utføring av vedlikeholdsoppgaver til byråkrati og administrasjon av kontraktsforhold.

Flertallet mener at mye tyder på at utskillelsen av driftsoppgavene fra Statens vegvesen har vært uheldig, spesielt med tanke på den vedlikeholdsstandarden trafikantene opplever.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre har merket seg kritikk fra entreprenørene i forhold til utforming og oppfølging av funksjonskontraktene, og er enig i at Statens vegvesen i samarbeid med entreprenørene ser nærmere på hvordan det kan gjennomføres forbedringer i forhold til kriser og ekstraordinære værforhold.

Disse medlemmer forutsetter at klare ansvarsforhold i bestiller- og utførerrollen gjennom dette samarbeidet er etablert før neste vintersesong.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre vil vise til at utskillelsen av Statens vegvesens produksjonsavdeling er en suksess når man ser på hvilken mastodont enheten var i Vegvesenet, og hvordan den spiste av ressursene. Omorganiseringen har gitt nesten en milliard kroner mer til veg hvert år og var nødvendig.

Disse medlemmer mener regjeringspartiene forsøker seg på en historieforfalskning. Disse medlemmer understreker at det ikke er anbud som er feil, men kravene Vegvesenet stiller og oppfølgingen av disse. Det er grunn for Vegvesenet til å ta tak i kravene som stilles i funksjonskontraktene, og det bør opprettes et eget vegtilsyn.

Disse medlemmer mener de karakteristikk Arbeiderpartiet har gitt av omorganiseringen og entreprenørene Vegvesenet bruker, i Statens vegvesens etatsavis "Vegen og Vi", er urimelige. Disse medlemmer viser til at Vegvesenet heller ikke tidligere stod for all brøyting. Lastebilsjåfører og andre som kjørte på kontrakt, har inngått i beredskapen.

Disse medlemmer har merket seg at regjeringspartiene blander sammen omorganiseringen av produksjonsvirksomheten med andre forhold som kravene i funksjonskontraktene, Statens vegvesens tidvis utilfredsstillende svar på brukerhenvendelser, konkurranse om ingeniører og kontrollen med vegbygging og vedlikehold. Disse medlemmer vil karakterisere de rød-grønnes uttalelser med ett ord: ansvarsfraskrivelse. Disse medlemmer har merket seg at Regjeringen (fornuftigvis) ikke har reversert omorganiseringen, og at statsråden til nå ikke har endret kravene i de kontraktene som har vært fornyet under hennes tid. Nylig gikk fristen ut på en ny såkalt rullering uten at noe vesentlig hadde skjedd i forhold til å justere kontraktene fra hennes side. Disse medlemmer viser ellers til at i spørretimen den 7. mars 2007 opplyste statsråden at Statens vegvesens funksjonskontrakter skulle gjennomgå. Disse medlemmer har merket seg at det er stilt spørsmål til statsråden i den forbindelse om hun

ville ta initiativ til at funksjonskontraktenes krav til friksjon og maksimal snødybde skal skjerpes. Mesta og de øvrige entreprenørene utfører brøyting og annet vintervedlikehold etter kravene Statens vegvesen stiller, og disse medlemmer peker på at kravene, i all hovedsak, har ligget fast i mange år. Entreprenørene er forpliktet til å levere i henhold til kravene, ellers risikerer de bøter. Kontraktene er også slik utformet at det i de fleste kontraktene er det entreprenørene som har risikoen for store snømengder. Disse medlemmer viser til at vi derimot har et offentlig vegnett med et vedlikeholdsetterslep på over 40 mrd kroner. Det gir seg blant annet utslag i dype hjulspor, hvor det legger seg snø og sørpe, og gjør det vanskelig å oppfylle kravene som ligger i funksjonskontraktene.

Disse medlemmer mener imidlertid trafikantene har god grunn til å stille større forventninger enn det vi er blitt kjent med at kontraktene krever. Man bør slippe å kjøre i opptil 15 cm snø på lavtrafikkerte veger og opptil 7 cm snø på høytrafikkerte veger. Disse medlemmer mener kravene til vinterdriften bør skjerpes. Å redusere etterslepet på vegnettet er et viktig tiltak for å bedre framkommeligheten på vintervegene.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet har merket seg departementets opplysninger om at "et urovekkende antall innsjøer har fått salt bunnvann. Skade på vegetasjon, drikkevannsbrønner samt korrosjonsskader på kjøretøy og betongkonstruksjoner er også velkjente problemer".

Disse medlemmer har videre merket seg innspill og hendelser gjennom sist vinter som tyder på at strategien "bar veg" med omfattende salting heller ikke gir den kjøretrygghet som er antatt. Disse medlemmer ber derfor Regjeringen ta initiativ for å endre eksisterende saltstrategi for kommende vinter.

Disse medlemmer har også merket seg departementets opplysninger om rekvirert ekstrainsats for å holde vegene åpne under ekstraordinære forhold, men at slike kostnader dekkes over ordinære budsjetter. Disse medlemmer ber Regjeringen ta initiativ til at denne ordningen endres slik at ekstraordinære utgifter til vinterdrift grunnet ekstraordinære værforhold, dekkes gjennom ekstraordinære bevilgninger gjennom sluttsaldering av årlige budsjetter.

Komiteens medlemmer fra Høyre vil vise til at Høyre har prioritert mer til veg enn de rødgrønne, også i alternative budsjett etter regjeringsskiftet.

3.17 Modernisering av førarkort- og motorvognregister (Au2sys)

Sammendrag

Departementet orienterer om at arbeidet med nytt køyretøy- og førarkortregister (Au2sys) blir meir omfattende og komplekst enn planlagt.

Utviklingsarbeidet starta hausten 2005 og var planlagt å vere ferdig innan utgangen av 2008. Kostnadsramma for utviklingsarbeidet var rekna ut til 285 mill. 2007-kroner. Det var knytt stor uvisse til kostnadsramma.

Statens vegvesen har opplyst at det har behov for å utvide tidsramma for utvikling av systemet med eitt år.

Samferdselsdepartementet har engasjert ein uavhengig kvalitetssikrar til hjelp for departementet si oppfølging av styringa av prosjektet.

Komiteens merknader

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, tar orienteringen til etterretning.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet merker seg at prosjektet var startet i 2005 med en kostnadsramme beheftet med stor usikkerhet. Med et slikt utgangspunkt kommer det ikke som noen overraskelse at både tids- og kostnadsrammer nå varsles ikke å kunne holdes.

Disse medlemmer merker seg at en uavhengig kvalitetssikringsressurs er engasjert, og forutsetter videre at prosjektet underlegges tett og kontinuerlig oppfølging av tids- og kostnadsrammer så vel som spesifikasjon og innhold/omfang.

3.18 Utskifting av brikker i Auto-PASS-anlegga

Sammendrag

Departementet orienterer om utskifting av brikker i AutoPASS-anlegga.

I samband med utvikling av AutoPASS-teknologien for bompenggeinnkrevjing blei det utvikla ei AutoPASS-brikke som erstatta den gamle køfri-brikka.

Skiftet av brikkene vil koste om lag 130 mill. kroner. Brikkekostnaden aleine er på om lag 115 mill. kroner. Om lag 15 mill. kroner er avsett i samband med informasjon.

Kostnaden ved brikkeskiftet er ein del av bompengeselskapa sine innkrevjingskostnader og blir dermed dekte av bompengar.

På lengre sikt blir det forventa at den teknologiske utviklinga vil bidra til å fjerne behovet for denne typen byte av AutoPASS-brikker. I eit perspektiv på 10 år ventar ein at brikka vil vere ein integrert del av elektronikken i bilen.

AutoPASS-brikkene er miljøavfall. Etter samtale med Statens forureiningstilsyn har Statens vegvesen bestemt seg for å etablere ei forbetra returordning for AutoPASS-brikker. Dette inneber at brukarane t.d. vil kunne levere AutoPASS-brikkene på bensinstasjonar som sel brikker for bompengeselskapa.

Komiteens merknader

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, har merket seg at Autopass er et effektivt system for trafikantbetaling. Autopass skaper også flyt i trafikken og hindrer køer ved bomstasjonen. Flertallet er opptatt av at vi har et innkrevningssystem som holder innkrevningskostnadene og belastningene på trafikantene nede.

Flertallet viser til omtale av utskiftningen av AutoPASS-brikken i samleproposisjonen. Flertallet vil i denne sammenheng be om at departementet fortsetter arbeidet med å innføre AutoPASS på ferjene. Særlig på gjennomgangssamband med stor trafikk er

det stort behov for bedre trafikkavvikling, som også vil bety en enklere reise for trafikantene.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen arbeide videre med å utvide AutoPASS-ordningen til også å omfatte riksvegferjene."

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet merker seg at kostnadene på 130 mill. kroner for å kreve inn bompenger fra brukerne av statens riksvegnett blir å belaste bompengebetalerne.

For øvrig har disse medlemmer ingen merknader, ut over at disse medlemmer forventes å ha interesse for vurderinger av sikkerhet, frihetsaspekter og personvern, knyttet til opplysningen om at brikken vil være en integrert del av bilens elektronikk i et tiårs-perspektiv.

3.19 Tausambandet

Sammendrag

Departementet orienterer om auka kapasitet i Tausambandet. Kapasiteten i Tausambandet blei auka med om lag 20 pst. frå 1. mai 2007. Ferja MF Rennesøy blei da sett inn i sambandet, til erstatning for den mindre ferja MF Utstein. Ein oppnår med dette ei god avvikling av trafikken til beste for næringslivet og folk flest i regionen.

Komiteens merknader

Komiteen er meget positive til at ferjen MF Rennesøy ble satt inn i sambandet fra 1. mai 2007 med forbedringer i tilbudet til følge.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til at denne regjeringen også har reetablert nattferjetilbudet i sambandet etter at den forrige regjeringen la dette ned. Flertallet viser til debatten om ny hurtigferje, og at dette er til vurdering i Regjeringen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre viser til komiteens felles merknad i Budsjett-innst. S. nr. 13 (2006-2007) vedr. situasjonen i Tausambandet, og der komiteen særlig understreker den spesielt krevende situasjonen som oppstår som følge av at sambandet er betjent med ferjer med ulik hastighet og kapasitet.

Disse medlemmer har merket seg at ferjen MF Rennesøy ble satt inn i sambandet fra 1. mai 2007. Dette har avhjulpet noen av de problemene komiteen med sin felles merknad var opptatt av å få løst, men ikke problemene med ulik fart og kapasitet.

Disse medlemmer er av den oppfatning at dagens ferjesituasjon ikke representerer en tilfredsstillende

lende langsiktig løsning for sambandet, og mener problemene best kan avhjelpest ved at sambandet blir betjent av to hurtigferjer.

Disse medlemmer har på denne bakgrunn fremmet følgende forslag i revidert nasjonalbudsjett:

"Stortinget ber Regjeringen komme tilbake i statsbudsjettet for 2008 med en plan for en ny hurtigferge i Tausambandet."

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine merknader og forslag i Budsjett-innst. S. nr. 13 (2006-2007). Disse medlemmer viser til at problemstillingene knyttet til kapasitet og disponering av ferjemateriell berører en rekke samband.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen snarest mulig legge frem egen sak om riksvegferjesambandene som omfatter behovene for endring av og utvidelse av kriteriene for klassifisering, samt omdisponering av ferjemateriell på basis av endring i vegnett og drift av nye ferjer."

Komiteens medlemmer fra Høyre viser for øvrig til at det var først etter at Høyre tok opp saken i spørretimen i mars, at saken fikk sin løsning.

3.20 Særskilte merknader fra fraksjoner - Programkategori 21.30 Vegformål

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre understreker på nytt behovet for mer bruk av offentlig-private samarbeidsprosjekt i vegbygging (OPS). OPS gir god prosjektstyring, rasjonell anleggsdrift med fullfinansiering fra oppstart og forutsigbart vedlikehold. OPS kan bidra til å sikre en forsert stamvegutbygging i Norge og derigjennom bedre utnyttelse av tilgjengelig kapasitet i anleggsbransjen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at i de 10 stortingsproposisjonene om bompengefinansierte samferdselsprosjekter som er fremmet av denne regjeringen og som Stortinget har ferdigbehandlet, er både prinsippene om nytteprisnipp og etterskuddsinnkreving brutt. Disse medlemmer peker spesielt på de store innkrevings- og rentekostnadene som i mange slike saker pålegges bilistene i tillegg til netto bompengebidrag til prosjektets finansiering. I de 10 bompengefinansierte samferdselsprosjektene Regjeringen har fremsendt, er denne ekstraregningen svært omfattende. Det innebærer at bilistene totalt betaler mer enn det de samme prosjektene koster å bygge.

Disse medlemmer mener Regjeringen aktivt undergraver Stortingets egne vedtatte forutsetninger (alle partier unntatt Fremskrittspartiet) for bruk av bompenger til vegutbygging i forbindelse med Stortingets behandling av Nasjonal transportplan 2006-2015, jf. Innst. S. nr. 240 (2003-2004) og St.meld. nr. 24 (2003-2004).

Disse medlemmer viser til Innst. S. nr. 240 (2003-2004) der det heter: "Flertallet er positive til Regjeringens forslag om å innskjerpe retningslinjene for nytteprinsippet", og videre "Flertallet ser det pedagogiske poenget i at innkrevningen starter på den nye vegen når den står ferdig og er enig i at etterskuddsinnkrevning skal være hovedregelen". Disse medlemmer viser til at i flere av de bompengefinansierte prosjektene denne Regjeringen har fått vedtatt i Stortinget, er både nytteprinsippet og prinsippet om etterskuddsbetaling brutt.

Disse medlemmer viser også til at såkalt "lokal enighet" er politisk enighet gjennom flertallsvedtak i kommunestyre og fylkesting. Innbyggerne blir ikke spurt direkte gjennom lokal folkeavstemning, slik disse medlemmer mener man bør gjøre.

Disse medlemmer viser til at bompengefinansiering som hovedregel har nedbetalingstid på 15 år, og at vedtak om bompengefinansiering griper inn i daglige rammebetingelser for innbyggerne som må betale i svært lang tid. Disse medlemmer mener derfor at det er rimelig at innbyggerne i berørte kommuner selv får uttale seg om bruken av bompenge. Disse medlemmer har merket seg at heller ikke i prosjektet "bygging av ny Nidelv bru" i aktuell proposisjon, er det gjennomført folkeavstemning.

Disse medlemmer mener at bruken av bompengefinansiering har løpt løpsk under denne regjeringen, og nå er uten styring. Disse medlemmer mener det er på høy tid at Stortinget nå får en evaluering av bruk av bompenge til finansiering av stam- og riksveger. Disse medlemmer understreker at målet for Fremskrittspartiet med en slik evaluering, er å samle støtte for at bompengefinansiering erstattes av full statlig finansiering. Disse medlemmer peker på at bygging av infrastruktur er investering, og må behandles som investering i statlige budsjetter. Disse medlemmer viser også til at Fremskrittspartiet ønsker opprettet et infrastrukturfond på 300 mrd. kroner der årlig avkastning skal øremerkes infrastruktur. I tillegg til ordinære flerårige samferdselsbudsjett som følger opp vedtatte planer, vil en slik fondsløsning gi mulighet for et nødvendig løft innenfor vegbygging i Norge uten bruk av bompengefinansiering.

Disse medlemmer viser til forslag fremsatt i Stortinget 5. oktober 2006:

"Stortinget ber Regjeringen opprette et infrastrukturfond, pålydende 300 mrd. kr. Avkastningen øremerkes veiinvesteringer med 70 %, jernbane- og kollektivtiltak, inkludert bussbasert kollektivtrafikk 25 % og bredbånd 5 %."

Disse medlemmer peker på at omfattende bruk av bompengefinansiering også medfører at nasjonale prioriteringer i vedtatte planer og handlingsprogrammer brytes. Når fylkeskommuner og kommuner ved hjelp av bruk av bompengefinansiering kan "kjøpe seg" høyere plass på vedtatt prioriteringsliste, kan det gå på bekostning av prioriterte prosjekter i andre fylker og kommuner som ikke lar seg "presse" til bruk av bompengefinansiering.

Disse medlemmer mener det derfor er viktig at en slik evaluering også omfatter forslag om alternative finansieringsløsninger som kan sikre forsert utbygging av et transport- og miljøeffektivt hovedvegnett i Norge uten bruk av bompengefinansiering

Disse medlemmer understreker Fremskrittspartiets syn om at staten som vegholder skal finansiere utbygging og vedlikehold av et effektivt, sikkert og miljøvennlig riksvegnett i Norge. Disse medlemmer har registrert at denne Regjeringen driver en form for "politisk utpressing" av regioner, fylker og kommuner med et tydelig budskap om at "uten bom ingen veg", for deretter å dekke seg bak at slike prosjekter "springer ut fra lokale initiativ". Etter disse medlemmers oppfatning betyr lokal aksept på ingen måte initiativ med ønske om å betale bompenge, men at ulike politiske grupperinger i ulike situasjoner gir etter for sentralt press om å betale en gang til for statens egen vegbygging i eget område eller for å rykke oppover på prioriteringslisten for stam- og riksvegprosjekter.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til Høyres alternative budsjett for 2007 og merknader til dette i Budsjett-innst. S. I (2006-2007) og Budsjett-innst. S. nr. 13 (2006-2007). Disse medlemmer viser til at Høyre styrket investeringene i veger og rassikring med 611 mill. kroner i sitt alternative budsjett for 2007. Disse medlemmer viser videre til at Høyre dermed oppfylte fylkenes handlingsprogrammer til Nasjonal transportplan.

Disse medlemmer viser til at Høyre også har opprettet et vegfond på 20 mrd. kroner for bedre å kunne møte utfordringene med det såkalte lange etterslepet i vegvedlikeholdet.

Disse medlemmer mener dessuten at det er på tide at også vi i Norge, som i de fleste andre europeiske land, utvikler OPS-organisering i retning av den internasjonalt anerkjente BOT-modellen (Build, Operate, Transfer) hvor selskapet (konsesjonæren) også har ansvaret for finansiering og inntektsstrømmer.

Disse medlemmer viser for øvrig til at Høyre prioriterte mer til investeringer i fiskerihavner og belønningsordningen for kollektivtrafikken.

Vedlikehold riks- og fylkesveger

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til at Regjeringen i 2007 har økt bevilgningene til drift og vedlikehold av riksvegnettet med 25 pst. Flertallet har merket seg at Fremskrittspartiet i samarbeid om tre budsjetter med regjeringen Bondevik II fikk til en økning av vegvedlikeholdet på 1 mill. kroner.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at både stamvegnettet og øvrige riksveger har et vedlikeholdsetterslep på 15 mrd. kroner.

Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet i samarbeid om statsbudsjettene prioriterte midler til et håpløst underfinansiert riksvegnett. Samlet ga dette en

økning på mer enn 500 mill. kroner til riksveginvesteringer i perioden. Med økningen til vegvedlikehold på 1 mill. kroner i 2005 som flertallet viser til, bidro Fremskrittspartiet til å redusere de skadevirkninger Arbeiderpartiets budsjettforlik foregående år medførte, da bevilgningene til vegvedlikehold ble kuttet med hele 5 mill. kroner.

Disse medlemmer viser til at Regjeringen riktignok har flyttet investeringsmidler til vedlikehold i statsbudsjettet for 2007, og dette medfører at ytterligere økning i vedlikeholdsetterslep stoppes i 2007. Likevel er vedlikeholdssituasjonen svært bekymringsfull. Vegkapitalen forringes, brukerne påføres ekstra drifts- og vedlikeholdsutgifter, og ikke minst settes liv og helse i fare.

Disse medlemmer mener det må gjennomføres en ekstraordinær innsats for å ruste opp vedlikeholdet på stam- og riksvegnettet, og er overrasket over at Regjeringen i revidert nasjonalbudsjett ikke gjør noe forsøk på dette. De ekstramidler som kommer, gjelder helt spesielle ekstrautgifter knyttet til nødvendig opprydding og sikringstiltak knyttet til Hanekleivtunnelen og omkjøringsveger.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen legge frem en egen proposisjon høsten 2007 med ekstraordinære bevilgninger til inndekning av vedlikeholdsetterslepet på stam- og riksvegnettet."

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til at etterslepet for vedlikehold av riksveger i Norge er enormt. Høyre har etablert et vegfond på 20 mrd. kroner, hvor avkastningen skal brukes til vegvedlikehold. Disse medlemmer vil vise til at raset i Hanekleivtunnelen har medført at den eneste vegsatsingen i dette reviderte budsjett, er utbedring av skadene på E18 gjennom Vestfold. Disse medlemmer har derfor foreslått å styrke vegvedlikeholdet med 100 mill. kroner.

4. PROGRAMKATEGORI 21.40 SÆRSKILDE TRANSPORTTILTAK

4.1 Forhandlingar mellom Samferdselsdepartementet og Hurtigruten Group ASA

Sammendrag

Det blir orientert om status i forhandlingene mellom Hurtigruten Group ASA og departementet på grunn av avgiftsendringer i 2007. Samferdselsdepartementet tek sikte på å komme tilbake med resultatet av disse forhandlingane til hausten og med eit eventuelt framlegg om budsjettmessige endringar.

Ved behandlinga av St.prp. nr. 1 (2006-2007) vedtok Stortinget å innføre ei NO_x-avgift for sjøgåande transport frå 1. januar 2007 og innføre ordninga med differensiert arbeidsgivaravgift på ny frå 1. januar 2007. Det blei også vedteke å utvide ordninga med nettoløn, slik at ho òg skal gjelde for den del av mannskapet som har ansvaret for tryggleiken om bord på alle hurtigruteskipa frå 1. juli 2007.

Komiteens merknader

Komiteen viser til at nettolønnordningen ble innført som et ledd i å bedre konkurransesituasjonen for Hurtigruta, og er tilfreds med dette tiltaket.

Komiteen merker seg at partene er enige om å gjennomføre målinger for å følge opp de krav forskriften om No_x-avgift pålegger skipsfarten, og tar til orientering at departementet kommer tilbake til resultatet til høsten.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre vil vise til følgende merknader i innstillingen til St. meld. nr. 21 (2004-2005) fra regjeringen Bondevik II (om Regjeringens miljøvernpolitikk og rikets miljøltilstand), jf. Innst. S. nr. 228 (2004-2005):

"Komiteen viser til at SFT har pekt på at motortekniske tiltak er de mest kostnadseffektive for å oppnå Nox-reduksjon for skip. Komiteen viser i denne sammenheng til at om lag 40 pst. av de norske Nox-utslippene kommer fra innenriks skipsfart og fiskeri, og at henholdsvis 9 pst. og 17 pst. av utslippene kommer fra innenlands industri og energianleggene på sokkelen."

(....)
"Komiteen peker på programmet for Nox-reduksjon med midler som går til tiltak som reduserer utslipp av nitrogenoksider fra skip i norsk kystfart, og at dette programmet bør videreføres, også med statlige midler. Det er positivt at meldingen varsler at Regjeringen vil foreta en ny vurdering av dette programmet. Komiteen viser til at nye skipsmotorer som produseres i dag, er konstruert for lave utslipp og tilfredsstillende fremtidens emisjonskrav fra IMO. Komiteen viser til at teknologien som benyttes på nye motorer også kan implementeres på eksisterende motorer. Komiteen har merket seg at ombygging av eksisterende motorer kan gi en Nox-reduksjon på 30-40 pst. I tillegg vil en få en brennolje-reduksjon, og dermed også CO₂-reduksjon, på opptil 15 pst., avhengig av motorens tilstand før ombygging.

Komiteen har merket seg at Wårtsila i regi av prøveprogrammet for Nox-reduksjon har oppgradert ca. 40 skip i Norge, noe som har gitt varige årlige reduksjoner på over 1 000 tonn Nox og 8 600 tonn CO₂. Komiteen har merket seg at en videreføring av slike tiltak i følge en rapport fra statens forurensningstilsyn gir den beste kost-nytte-effekten for å redusere Nox-utslipp.

Tiltakene kan gjennomføres på opptil 30 år gamle motorer, og potensialet for utslippsreduksjoner basert på dette er derfor svært stort."

4.2 Særskilte merknader fra fraksjoner - Programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak

Kollektivtransporttiltak

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, har merket seg at trafikkutviklingen på Nord-Jæren gjør at det haster med å få på plass gode kollektivtrafikk-løsninger for området. Som svar på denne utfordringen planlegger Rogaland fylkeskommune og kommunene på Nord-Jæren bygging av en bybane/kombibane på Nord-Jæren. Banen som er forutsatt å benytte både det kommende dobbeltsporet på Jærbanen og egne banesløyfer, har som intensjon å få første byggetrinn av bybanen inn i Nasjonal transportplan ved kommende revisjon.

Et annet flertall, representantene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser for øvrig til merknad under kap. 5.2 i innstillingen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre mener at staten ved Regjeringen og Jernbaneverket har et hovedansvar for å gjøre en teknisk sammenkopling av bybane og jernbane mulig, og har på denne bakgrunn fremmet følgende forslag i forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett:

"Stortinget ber Regjeringen sørge for at det i forbindelse med utbyggingen av dobbeltsporet på Nord-Jæren blir lagt teknisk til rette for utbygging av bybane."

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre er opptatt av at det blir satt maksimal fremdrift i arbeidet med bybanen på Nord-Jæren. Det er derfor viktig at det i forbindelse med byggingen av dobbeltsporet på Jærbanen legges teknisk til rette for at bybanen kan koples på jernbanen uten lengre driftsstans eller uregelmessigheter i togtrafikken på dobbeltsporet enn høyst nødvendig når bybanen skal bygges.

Komiteens medlemmer fra Høyre vil peke på hvordan Oslo som by og fylke har hatt fordeler av å administrere kollektivmidlene samlet. Disse medlemmer har også merket seg at andre storbyer har hatt fordeler av å ha styringen med kollektivmidler, som ellers administreres av fylket. Dette gir bedre ressursutnyttelse og dermed et bedre kollektivtilbud til brukerne og miljøet. I fylkene Hordaland og Sør-Trøndelag vil fylkeskommunen igjen overta forvaltningen i hhv. Bergen og Trondheim. Disse medlemmer viser til at Høyre, derimot, ønsker å gjøre forsøksordningen permanent.

Disse medlemmer har derfor i forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett fremmet følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen fremme sak om å gjøre forsøksordningen med at fylkesadministrerte kollektivmidler til storbyer styres kommunalt, til en permanent ordning."

5. PROGRAMKATEGORI 21.50 JERNBANEFORMÅL

5.1 Nedlegging av sidebana Skoppum-Horten

Sammendrag

Departementet foreslår å leggje ned sidesporet Skoppum-Horten, slik at det kan nyttast til gang- og sykkelveg.

Horten-linja mellom Skoppum og Horten er eit 7 km langt sidespor som er knytt til Vestfoldbana. Sidesporet blei brukt til både person- og godstrafikk. Persontrafikken blei nedlagd for 40 år sidan i mai 1967, medan det blei slutt på godstrafikken i januar 2002.

Samferdselsdepartementet foreslår at den nedlagde jernbanetraseen blir overført utan vederlag til Horten kommune og at Jernbaneverket i samråd med kommu-

nen og Statens vegvesen får høve til å avgjere kva som vil vere den mest praktiske avgrensinga med omsyn til framtidig eigarskap av det frigitte arealet knytt til den nedlagde jernbanestrekninga.

Komiteens merknader

Komiteen har ingen merknader.

5.2 Auka kostnadsoverslag for dobbeltsporet Sandnes-Stavanger og Alnabruterminalen

Sammendrag

Det blir orientert om auka kostnadsoverslag på dobbeltsporet Sandnes-Stavanger og Alnabru-terminalen.

I St.prp. nr. 1 (2006-2007) er dobbeltsporet Sandnes-Stavanger omtalt med ei kostnadsramme på 1 575 mill. 2007-kroner og ei styringsramme på 1 394 mill. kroner. Prosjektet blei eksternt kvalitetssikra i september 2005 (KS2). Jernbaneverket har i brev av 12. april 2007 informert Samferdselsdepartementet om at kostnadsramma for prosjektet ser ut til å bli overskriden. Departementet vil komme tilbake til saka på høveleg måte.

I St.prp. nr. 1 (2006-2007) er Alnabru godsterminal omtalt med eit kostnadsoverslag på 219 mill. 2007-kroner. Det er løyvd om lag 106 mill. kroner. Løyvinga for 2007 utgjer 80 mill. kroner.

Som det går fram av St.prp. nr. 1 (2006-2007), er konseptet for den nye terminalen endra frå bruk av truckar til bruk av kranar som lyftereiskap. Jernbaneverket har i brevet av 12. april 2007 informert Samferdselsdepartementet om at ut frå nye utgreiingar som Jernbaneverket no har gjort, viser det seg at kostnadsoverslaget på 219 mill. kroner er altfor lågt. Nye utgreiingar viser at prosjektet vil koste om lag 685 mill. kroner (ekskl. kostnader til lyftekranar på den nye terminalen som den nye terminaldriftaren må bere). Kvalitetssikringa av planane som var grunnlaget for det opphavlege kostnadsoverslaget og informasjonen i St.prp. nr. 1 (2006-2007) var mangelfull.

Jernbaneverket utarbeider no ein ny hovudplan for prosjektet med tilhøyrande kostnadsoverslag og framdriftsplan som tidlegast kan leggjast fram for Stortinget i samband med statsbudsjettet for 2008. Dette inneber at utbygginga av ny containerterminal på Alnabru vil bli forseinka ut frå det som ein tidlegare har rekna med.

Jernbaneverket i samarbeid med CargoNet vurderer difor å setje i verk mellombelse tiltak på dagens terminal for å kunne medverke til ei løysing på kapasitetsproblemet fram til den nye terminalen står ferdig. Samferdselsdepartementet legg opp til at den avsette løyvinga på 80 mill. kroner i 2007 blir nytta til å dekkje utgifter til planlegging og grunnverv m.m. til den nye terminalen, i tillegg til at løyvinga kan brukast til å gjennomføre mellombelse tiltak på dagens terminal. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til saka i samband med budsjettet for 2008.

Komiteens merknader

DOBBELTSPoret SANDNES-STAVANGER

Komiteen merker seg at til tross for gjennomført eksternt kvalitetssikring (KS2), varsles det overskridelse av kostnadsrammen for dobbeltsporet Sandnes-

Stavanger. Komiteen forutsetter at når Samferdselsdepartementet kommer tilbake til saken, redegjøres det for årsakene til dette.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til at Regjeringen har økt det løpende investeringsbudsjettet for jernbanen med mer enn 50 pst. i forhold til nivået regjeringen Bondevik la opp til for budsjettet for 2006. Dette er avgjørende for å sikre fremdriften i utbyggingen av dobbeltsporet Sandnes-Stavanger, og dermed også en forutsetning for at jernbanen skulle kunne ha kapasitet også til bybanetraffikk.

Flertallet har registrert at lokale myndigheter før fremleggelsen av budsjettet for 2007 anklaget Regjeringen for å sette planene om en bybane i fare fordi nødvendige bevilgninger til dobbeltsporet ikke var på plass. Flertallet er svært fornøyd med at Regjeringen har satt fart på denne utbyggingen.

Flertallet er bekymret for den lave kollektivandelen på Nord-Jæren, den sterke økningen i biltraffikk og kjøproblemer, og de lokale miljø- og fremkommelighetsproblemer dette skaper. Når Regjeringen nå har stilt opp med en historisk satsing for utbygging av dobbeltsporet Sandnes-Stavanger, og i rammeavtalen med NSB også har satt av penger til en kraftig økning i togtilbudet når dobbeltsporet står ferdig, er det viktig at lokale myndigheter følger opp. Flertallet ser derfor svært positivt på at lokale myndigheter har intensivert arbeidet med å få vurdert utbygging av en lokal bybaneløsning. Flertallet vil understreke at det er lokale myndigheter som mot rulleringen av Nasjonal transportplan først og fremst må sørge for at man holder fremdriften i denne utredningen, og som i første runde må foreta de nødvendige avveininger om hvordan en bybane kan utbygges og finansieres.

Flertallet tar til etterretning at man lokalt ikke har kommet lenger i de konkrete bybaneplanene. Uten lokale utbyggingsvedtak eller konkrete planer for hvordan bybanen skal utformes eller finansieres, er det utfordrende å skulle gjøre konkrete endringer i infrastrukturen for dobbeltsporutbyggingen. Flertallet vil imidlertid understreke betydningen av at Jernbaneverket bestreber seg på en god løpende dialog med lokale myndigheter, slik at nødvendige justeringer i infrastrukturen blir rimeligst mulig og med minst mulig ulempe for de togreisende dersom bybanen blir realisert.

ALNABRUTERMINALEN

Komiteen viser til at det i St.prp. nr. 1 (2006-2007) vises til endret konsept for Alnabruterminalen, basert på kraner i stedet for trucker som løfteredskaper, med økt kapasitet som resultat. Komiteen merker seg at kvalitetssikringen av planene som var grunnlaget for informasjonen i St.prp. nr. 1 (2006-2007), var mangelfull, og at dette resulterer i en overskridelse av kostnadsoverslaget på langt over 200 pst.

Komiteen støtter imidlertid initiativet til å treffe midlertidige tiltak på eksisterende terminal. Komiteen viser for øvrig til at Regjeringen vil komme tilbake til saken, og tar orienteringen til etterretning.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at kostnadsoverslaget på 219 mill. kroner (nå økt til hele 685 mill. kroner) reiser spørsmål om beløpsgrensen på 500 mill. kroner som kriterium for ekstern kvalitetssikring, alene er tilstrekkelig i prosjekter med høy kompleksitet eller konseptendringer underveis. Disse medlemmer ber om at dette vurderes når departementet kommer tilbake til saken i forbindelse med budsjettet for 2008.

Disse medlemmer har merket seg departementets redegjørelse om de forhold som gjør at kostnadsanslaget for prosjektet Alnabruterminalen er økt fra 219 mill. kroner til 685 mill. kroner. Disse medlemmer har spesielt merket seg opplysningene om at "Samferdselsdepartementet har nå fått beskjed fra Jernbaneverket om at det først var i forbindelse med ferdigstillingen av utrednings-/hovedplanen i januar 2007 at det reelle omfanget av prosjektet ble avdekket".

Disse medlemmer legger til grunn at departementet gjennomgår dette prosjektet med Jernbaneverket for å sikre nødvendig korreksjoner av rutiner og personellmessige konsekvenser.

5.3 Særskilte merknader fra fraksjoner - Programkategori 21.50 Jernbaneformål

Forskottering av Torp stasjon

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til at Vestfold fylkesting har behandlet sak om forskottering av en midlertidig stasjon for Sandefjord lufthavn Torp i møte 14. mai 2007. Fylkestinget vedtok å bevilge 7 mill. kr for å dekke utgiftene til en slik forskottering.

Flertallet viser til at Jernbaneverket har bekreftet overfor Vestfold fylkeskommune at stasjonen kan bli etablert i løpet av 2007 med iverksettelse tidlig i 2008. Utredning av stasjon ved flyplassen er med i Jernbaneverkets handlingsprogram 2006-2009. Det er nå etablert en enighet lokalt og regionalt om mål, strategi og utvikling av Vestfoldbanen. Regionale statlige etater, Jernbaneverket og NSB, har deltatt og bidratt i samarbeidet. Et viktig kortsiktig tiltak er etableringen av midlertidig stasjon på Råstad for Sandefjord lufthavn.

Flertallet mener det er viktig å bidra til økt kollektivandel på tilbringertjenesten til Sandefjord lufthavn som er blant landets mest trafikkerte flyplasser. I dag skjer hovedtyngden med privatbil eller drosje og noe buss.

Flertallet vil vise til at det er rom for at kommunale og fylkeskommunale myndigheter kan forskottere veg- og jernbaneutbygginger etter nærmere regler.

Flertallet er positive til en slik forskottering og legger til grunn at Regjeringen følger opp saken så raskt som mulig.

Generelt om jernbanesatsing

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til at Regjeringen er klar over behovet for økt terminalkapasitet og kryssingsspor, jf. allerede iverksatte utbygginger og tiltak, og vil komme tilbake til saken i forbindelse med statsbudsjettet for 2008.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre viser til at det de siste årene har vært en formidabel vekst i godstransport på jernbane. Dessverre har ikke jernbanenettet kapasitet til å frakte så mye gods som det etterspørres av transportørene, blant annet på grunn av for få kryssingsspor og manglende terminalkapasitet.

Disse medlemmer er også kjent med at Bergensbanen har stort behov for kryssingsspor. Særlig strekningen Myrdal-Bergen. Det anbefales at Bergensbanen prioriteres i den handlingsplan for kryssingsspor som Høyre har fremmet forslag om.

Disse medlemmer er også kjent med at det er stort behov for et par mindre kryssingsspor på Flåmsbanen. Dette vil bedre kapasiteten vesentlig, og en av Norges største turistattraksjoner "Norway in a nutshell" kan tiltrekke seg enda flere turister.

Disse medlemmer har mottatt signaler om at østre linje av Østfoldbanen ikke vil få forbindelse med den nye høyhastighetslinjen mellom Ski og Oslo. Disse medlemmer ber Regjeringen revurdere en slik tilkobling og komme tilbake til Stortinget på egnet måte.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at kapasiteten for fremføring av gods på bane er for liten målt mot transportbrukernes behov, og at dette forholdet er ytterligere forverret i løpet av 2007. Disse medlemmer påpeker at dette utgjør et vesentlig hinder for å få mer gods over fra veg til bane, og at forholdet både øker behovet for vegtransport og forhindrer effektiv logistikk for næringslivet. Jernbaneverket har dokumenterte behov for flere lengre kryssingsspor dersom godskapasiteten skal økes. Disse medlemmer ser det derfor som avgjørende at det bevilges midler til slike spor på hver av strekningene fra Oslo mot Stavanger, Bergen og Trondheim i 2007 og viser til sitt forslag om 120 mill. kroner til dette i Revidert nasjonalbudsjett for 2007.

Komiteens medlemmer fra Høyre vil vise til at Høyre nylig har fremmet representantforslag om en egen handlingsplan for utbygging av kryssingsspor og andre kapasitetsforbedrende tiltak.

Disse medlemmer har i revidert nasjonalbudsjett foreslått å øke bevilgningene til investeringer i linjen for 2007 med 50 mill. kroner til kryssingsspor, for å bedre kapasiteten for miljøvennlig godstransport på tog. Midlene fordeles i denne omgang med en oppstartsbevilgning på 25 mill. kroner til kryssingssporet Vigrestad på Sørlandsbanen og 25 mill. kroner til kryssingssporet Kvam, på Dovrebanen.

6. ANDRE MERKNADER SATT FRAM UNDER BEHANDLINGA I KOMITEEN

6.1 Kvalitetssikring

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet har merket seg at retningslinjene for ekstern kvalitetssikring av store statlige investeringsprosjekter er endret, og at flere store prosjekter som har vært under planlegging i flere år, av denne grunn kan få en forsinkelse. En slik forsinkelse kan bli avgjørende for om prosjektene kommer med i kommende NTP 2010-2019.

Disse medlemmer ber Regjeringen vurdere tiltak for å sikre at store vegprosjekt som har vært under utredning og planlegging i langt tid, og som har stor regional betydning for fremkommelighet, sikkerhet og miljø, ikke forsinkes på en måte som gjør at prosjektene ikke kan komme med i neste NTP (2010-2019).

6.2 Merknader fra fraksjoner til ulike vegprosjekter

Jondalstunnelen

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre understreker at det nå er viktig at Jondalstunnelen får sin endelige politiske avklaring for å sikre byggestart så snart som mulig.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet har merket seg at fremdriften av Jondalstunnelen i Hordaland som er et viktig regionalt vegprosjekt i Hardanger og i Hordaland, er stoppet opp. Disse medlemmer ber Regjeringen sørge for fortgang i saksbehandlingen slik at saken kan legges frem for Stortinget tidlig høsten 2007.

Disse medlemmer understreker at det er ønskelig å starte arbeid med anbudsutlysning parallelt med at saken legges frem for Stortinget. Disse medlemmer viser til at det bare er anbud etter anbudskonkurranse som kan avklare eventuell uklarhet vedrørende byggekostnader for hovedprosjekt og eventuell alternativtunnellengder.

Disse medlemmer peker på at prosjektet er ferdig utredet, politisk ferdigbehandlet på lokalt og fylkeskommunalt plan og at finansieringen av prosjektet er på plass.

Rv 23 i ytre Lier

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre viser til at hovedvegsystemet på rv 23 i ytre Lier har svært stor trafikk som medfører trafikksikkerhetsproblemer, miljøproblemer og dårlig fremkommelighet. I påvente av en avklaring av trasé for rv 23 mellom Dagslet i Røyken og Lier, er det nødvendig med ytterligere trafikksikkerhetstiltak av hensyn til skolebarn og lokalbefolkningen for øvrig. Disse medlemmer vil peke på at områdene for utbygging fra Dagslet mot Lier har vært båndlagt i mange år. Staten må legge til rette for innløsning av de 11 båndlagte boligene i området snarest.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre viser for øvrig til felles forslag om innløsning fra Fremskrittspartiet og Høyre i innstillingen til revidert nasjonalbudsjett.

Komiteens medlemmer fra Høyre har foreslått at det bevilges 10 mill. kroner til trafikksikkerhetstiltak på strekningen Lahell-Spikkestadbakkene på rv 23.

Rv 7 Ramsrudhellingene ved Hønefoss

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre er bekymret over signaler fra Vegvesenet om at oppstart av utbyggingen av rv 7 Ramsrudhellingene ved Hønefoss kan bli utsatt til 2009. Disse medlemmer vil derfor understreke at oppstart må skje i 2008 som forutsatt, og at innløsning av eiendommer kommer i gang så snart som mulig.

E18 i Bamble

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre viser til at E18 gjennom Bamble i Telemark er sterkt ulykkesbelastet. I påvente av ny E18 må trafikksikkerhetstiltak gjennomføres.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet har merket seg at E18 i Bamble har dokumenterte og akutte behov for trafikksikringstiltak som ikke er fulgt opp fra Regjeringen. Disse medlemmer mener det er helt nødvendig å bevilge disse midlene nå, og har foreslått en bevilgning på 30 mill. kroner i Revidert nasjonalbudsjett.

Komiteens medlemmer fra Høyre har foreslått at det bevilges 10 mill. kroner i revidert nasjonalbudsjett for å bedre trafikksikkerheten for skolebarn og lokalbefolkningen for øvrig.

Sotrasambandet

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre og Venstre viser til det pågående planarbeid for nytt samband mellom Bergen og Sotra, Sotrasambandet. Disse medlemmer har merket seg at det er fare for pålegg om stans i det lokale planarbeidet i påvente av ekstern kvalitetssikring, såkalt KS1-utredning, av prosjektet. Disse medlemmer understreker at tidsbruken med det vil kunne hindre at prosjektet kommer med i neste Nasjonal transportplan, noe som er kritisk på grunn av allerede sprengt kapasitet. Disse medlemmer har merket seg at det lokalt er lagt til rette for at disse prosessene kan få gå samtidig, og ber derfor samferdselsministeren sørge for at det lokale planarbeidet får fortsette parallelt.

6.3 Nasjonalt kompetansesenter for adferdsstudier i trafikken

Komiteen viser til at SINTEF eier og driver sammen med NTNU kjøresimulatoren som er hovedkomponenten i et "Nasjonalt atferdsanalytisk laboratorium for studiet av samspillet mellom menneske, kjøretøy og veg". Kjøresimulatoren omfatter følgende utstyr: Videobasert simulator, kombinert grafisk personbil- og lastebil-simulator, utstyr for registrering av sjåførens atferd (blikkpunkts-kamera, videooptaker og utstyr for måling av puls).

Komiteen viser til gjennomført besøk hos SINTEF med demonstrasjon av utstyr og redegjørelser for muligheter og utfordringer. Sammen med trafikkteknisk laboratorium og instrumentert bil representerer kjøresimulatoren et komplett laboratoriemiljø for studier av forholdet mellom menneske, kjøretøy og veg.

Komiteen har merket seg at kjøresimulatoren anvendes innen følgende områder:

Utdanning og grunnforskning

- Utdanning på universitets- og høgskolenivå
- Mastergrad og PhD / Dr.grads studier

Anvendt forskning

- Sjåføratferd
- Opplæringsmetoder
- IKT-løsninger i bil
- Trafikkregulering og vegutforming
- Trafikkmedisin

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, er positivt til arbeidet som foregår ved SINTEF/NTNU om adferdsstudier i trafikken, men tar ikke stilling til kompetansesenters status i denne omgang.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre viser til at et nasjonalt senter kan ha stor betydning for trafikksikkerhetsarbeidet, og at et kompetansesenter av internasjonalt format bør sikres stabil og forutsigbar utvikling.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre ber om at Regjeringen kommer tilbake til hvordan dette kan sikres ved fremleggelsen av statsbudsjettet for 2008.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen legge frem vurderinger om Nasjonalt kompetansesenter for adferdsstudier i trafikken i forbindelse med statsbudsjettet for 2008."

7. FORSLAG FRA MINDRETALL

Forslag fra Fremskrittspartiet og Høyre:

Forslag 1

Stortinget ber Regjeringen legge frem vurderinger om Nasjonalt kompetansesenter for adferdsstudier i trafikken i forbindelse med statsbudsjettet for 2008.

Forslag fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre:

Forslag 2

Stortinget ber Regjeringen opprette et frittstående vegtilsyn for å styrke trafikksikkerhetsarbeidet.

Forslag 3

Stortinget ber Regjeringen arbeide videre med å utvide AutoPASS-ordningen til også å omfatte riksvegferjene.

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 4

Stortinget vedtar at bygging av ny Nidelv bru gjennomføres med statlig finansiering. Stortinget ber Regjeringen sørge for bevilgninger i de årlige budsjetter fra 2008.

Forslag 5

Stortinget ber Regjeringen avstå fra å bruke vegtrafikken som finansieringskilde for tiltak som måtte være ønskelige i kommuner som ligger langs statens riksvegnett.

Forslag 6

Gang- og sykkelvegnett i Kristiansand blir å finansiere innenfor ordinære budsjettposter og bevilgninger, uten anledning til å belaste biltrafikken.

Forslag 7

Bompengoordningen i Kristiansand forlenges ikke, men avsluttes ved nedbetalt prosjekt.

Forslag 8

Stortinget ber Regjeringen sørge for at forskotteringen ved forseringen av utbygging av E39 Stangeland-Sandved i Sandnes kommune, Rogaland, blir refundert inkludert kompensasjon for renter og prisøkning i perioden.

Forslag 9

Stortinget ber Regjeringen sørge for at forskotteringen ved utbetringen av eksisterende veg på strekningen E39 Renndalen-Staurset bru i Møre og Romsdal og Sør-Trøndelag, blir refundert inkludert kompensasjon for renter og prisøkning i perioden.

Forslag 10

Stortinget ber Regjeringen sørge for at Riksrevisjonen gjennomgår Statens vegvesens håndtering av prosjektet med høydeutbedring i Haukelitunnelene, og at Stortinget på en egnet måte får tilbakemelding om resultat av undersøkelsen og den interne oppfølging i etaten.

Forslag 11

Stortinget ber Regjeringen sørge for at for å holde framdrift og kontinuerlig utbygging til firefelts veg på hele strekningen rv 2 Kløfta-Nybakk, innarbeides statlige bevilgninger til merkostnaden ved dette i de årlige budsjettene fra 2008.

Forslag 12

Stortinget ber Regjeringen påse at innsparinger eller bedret inntjening i bompengeprosjekter fordeles etter partenes andel av finansieringen.

Forslag 13

Stortinget ber Regjeringen snarest mulig legge frem egen sak om riksvegferjesambandene som omfatter behovene for endring av og utvidelse av kriteriene for klassifisering, samt omdisponering av ferjemateriell på basis av endring i vegnett og drift av nye ferjer.

Forslag 14

Stortinget ber Regjeringen legge frem en egen proposisjon høsten 2007 med ekstraordinære bevilgninger til inndekning av vedlikeholdsetterslepet på stam- og riksvegnett.

8. KOMITEENS TILRÅDING

Komiteen har ellers ingen merknader, viser til proposisjonen og råar Stortinget til å gjøre slikt

v e d t a k :

Stortinget samtykkjer i at:

1. Trøndelag Bomveiselskap AS får høve til å utvide bompengoordninga på E6 Trondheim-Stjørdal for å delfinansiere bygging av ny bru over Nidelva i samsvar med vilkåra i St.prp. nr. 68 (2006-2007) og Innst. S. nr. 274 (2006-2007).
2. Kristiansand bompengeselskap AS får høve til å forlengje eksisterande bompengoordning i Kristiansand for å finansiere utbygging av gang- og sykkelvegtiltak i samsvar med vilkåra i St.prp. nr. 68 (2006-2007) og Innst. S. nr. 274 (2006-2007).
3. Jernbanestrekninga Skoppum-Horten blir lagt ned.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 8. juni 2007

Per Sandberg
leder og ordfører

