



Innst. S. nr. 242

(2007–2008)

Innstilling til Stortinget frå transport- og kommunikasjonskomiteen

St.prp. nr. 45 (2007–2008) (unnateke sakene 2.1 og 2.2)

Innstilling frå transport- og kommunikasjonskomiteen om nokre saker som gjeld veg og jernbane

Til Stortinget

1. INNLEIING

Komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Karita Bekkemellem, Eirin Falset, Irene Johansen, Torstein Rudihaugen, Tor-Arne Strøm og Truls Wickholm, frå Framstegspartiet, Bård Hoksrud, leiaren Per Sandberg og Arne Sortevik, frå Høgre, Øyvind Halleraker og Beate Heieren Hundhammer, frå Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, frå Kristeleg Folkeparti, Jan Sahl, frå Senterpartiet, Jenny Klinge, og frå Venstre, Borghild Tenden, viser til at Samferdselsdepartementet i proposisjonen legg fram ein del saker under programkategori 21.30 Vegformål og 21.50 Jernbaneformål.

Komiteen viser til at det er avgitt ei eiga innstilling i sak 2.2, rv 108 Ny Kråkerøyforbindelse i Fredrikstad kommune i Østfold, jf. Innst. S. nr. 211 (2007–2008). Vidare vert det lagt opp til å avgi ei eiga innstilling i sak 2.1 System for styring og rapportering i Statens vegvesen.

2. PROGRAMKATEGORI 21.30 VEGFORMÅL

2.1 Utviding av bompengoordninga for Haugalandspakka i Rogaland og Hordaland med Karmøy kommune

Samandrag

I proposisjonen blir det gjort framlegg om utviding av bompengoordninga for Haugalandspakka med prosjekt og tiltak i Karmøy kommune. Samferdselsdepartementet viser til at når Karmøy kommune blir tatt inn i bompengoordninga for Haugalandspakka, er det i samsvar med fylkesdelplanen for areal og transport på Haugalandet. Tilhøva ligg dermed til rette for å utvikle transportsystemet i tråd med intensjonane i fylkesdelplanen.

Gjennom behandlinga av St.prp. nr. 57 (2006–2007), jf. Innst. S. nr. 214 (2006–2007), slutta Stortinget seg til delvis bompengefinansiering av prosjekt og tiltak som inngår i utbygginga av transportsystemet i Haugalandsregionen i Rogaland og Hordaland fylke. I proposisjonen var prosjekt/tiltak og bomstasjonar i Karmøy kommune tatt ut av opplegget etter at Karmøy hadde gått imot bompengeinnkrevjing i sin kommune.

Gjennom nye vedtak i kommunestyret har Karmøy kommune no slutta seg til bompengoordninga for Haugalandspakka. Rogaland fylkeskommune er positiv til kommunestyret sitt vedtak. Den lokalpolitiske behandlinga er nærare omtala i proposisjonen.

Haugalandspakka er føresett finansiert med statlege midlar, fylkeskommunale midlar og bompengar.

Førebelse kostnader ved gjennomføring av dei prosjekta og tiltaka som ligg inne i handlingsplanen for transportsystemet på Haugalandet frå 2004, inkl. prosjekt og tiltak i Karmøy, er om lag 2 760 mill. kroner omrekna til 2008-prisnivå. Tabell 2.2 i proposisjonen viser forslag til fordeling på dei ulike pro-

sjekta og tiltaka inkl. finansiering i det opplegget som er behandla lokalt. Kostnader på om lag 80 mill. kroner til bygging av bomstasjonar og kjøp av Autopassbrikker kjem i tillegg.

Etter at føresetnadene for trafikkgrunnlag og inntekter er rekna gjennom på nytt og sett i samanheng med T-forbindelsen, er forventa netto bompenginntekter justerte ned frå 1 940 mill. kroner til om lag 1 900 mill. kroner i 15-årsperioden. Det er derfor lagt til grunn ei totalramme for den reviderte Haugalandspakka på 2 720 mill. kroner.

Førebels er det lagt til grunn at innkrevjinga i bomstasjonane for Haugalandspakka, utanom dei i Karmøy, vil starte opp sommaren 2008 og at innkrevjinga i stasjonane i Karmøy vil starte opp hausten 2008.

I St.prp. nr. 57 (2006–2007) er det føreset at det blir oppretta ei politisk samordningsgruppe og ei administrativ koordineringsgruppe som får ein sentral plass i arbeidet med dei årlege budsjettprioriteringane før fylkeskommunal behandling. Samferdselsdepartementet legg til grunn at Karmøy kommune blir representert i desse gruppene saman med dei andre kommunane. Departementet legg også til grunn at bompengeselskapet Haugalandspakken AS blir utvida med Karmøy kommune.

Det er lagt opp til at vidare prioriteringar og omfanget av statlege midlar skal vurderast i samband med Nasjonal transportplan for perioden 2010–2019 med seinare revisjonar og påfølgjande handlingsprogram.

Den samla Haugalandspakka blir ein finansieringsplan der omfanget av utbygginga må tilpassast den økonomiske ramma. Samferdselsdepartementet føreset at prosjekt og tiltak i Karmøy kommune blir prioritert som ein del av den samla Haugalandspakka og på lik linje med prosjekt og tiltak i dei andre kommunane. Samtidig må det leggjast til grunn at ein stor del av bompenginntektene vil kome frå bomstasjonane i Karmøy, jf. vedtak i Karmøy formannskap 3. mars 2008.

Etter at Stortinget har gjort vedtak om å utvide bompengordninga for Haugalandspakka med Karmøy kommune, vil Vegdirektoratet og bompengeselskapet Haugalandspakken AS inngå ein tilleggsavtale i tråd med føresetnadene som er lagt til grunn i proposisjonen.

Merknader frå komiteen

OM KOSTNADSOVERSLAG FOR ENKELTPROSEKT OG TILTAK

Fleirtalet i komiteen, alle unnateke medlemene frå Framstegspartiet, viser til behandlinga av St.prp. nr. 57 (2006–2007) og Innst. S. nr. 214 (2006–2007) der Stortinget sluttar seg til delvis bompengfinansiering av prosjekt og tiltak som går inn i utbyg-

ging av transportsystemet i Haugalandregionen i Rogaland og Hordaland.

Fleirtalet viser vidare til at i St.prp. nr. 57 (2006–2007) peikte Samferdselsdepartementet på at det er stor uvisse i mange av kostnadsoverslaga for enkeltprosjekt og tiltak i Haugalandspakka, og at dette vil vere situasjonen for ein pakke med mange mindre prosjekt og tiltak som skal gjennomførast over 15 år.

Fleirtalet registrerer at departementet i St.prp. nr. 45 (2007–2008) slår fast at den samla Haugalandspakka blir ein finansieringsplan der omfanget av utbygginga må tilpassast den økonomiske ramma for pakken.

Fleirtalet vil vise til følgjande utdrag av svar frå Samferdselsdepartementet av 6. mai 2008 på spørsmål frå komiteen om gjennomføring av ekstern kvalitetssikring (KS2):

"Etter en samlet vurdering besluttet derfor Samferdselsdepartementet i samråd med Finansdepartementet det ville være tilrådelig å kunne gi fritak fra KS2 for denne pakken."

Medlemene i komiteen frå Høgre, Kristeleg Folkeparti og Venstre viser til at den samla Haugalandspakka blir ein finansieringsplan der omfanget av utbygginga må tilpassast den økonomiske ramma for pakka, og sluttar seg til dette som eit viktig prinsipp både i denne og liknande pakkar. Det vil difor vere storleiken på enkeltprosjekta som er avgjerande for om det er nødvendig med KS2 i denne type pakkar, og ikkje heile omfanget av pakka.

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet viser til sine merknader og sitt forslag i Innst. S. nr. 214 (2006–2007), jf. St.prp. nr. 57 (2006–2007).

Disse medlemmer har merket seg svar fra Samferdselsdepartementet datert 6. mai 2008 på spørsmål 16 angående krav om KS for prosjekter. Disse medlemmer har merket seg hovedreglene; KS1 for transportpakker i by med antatt samlet kostnad over 500 mill. kroner og krav om KS2 for bompengepakker der sum av kostnader for enkeltprosjekter er større enn 500 mill. kroner. Disse medlemmer minner om at Framskrittspartiet er motstander av bompengfinansiering.

Arbeid med å unngå for store skadevirkninger av bompengfinansiering omfatter også etter disse medlemmers syn rammeverk og regler som sikrer god planlegging, god kvalitetssikring av prosjekter før bygging, god kostnadskontroll under bygging og god kostnadskontroll etter bygging. Disse medlemmer understreker at dette bør gjelde uansett hvem ansvarlig byggherre (tiltakshaver) er. Disse

medlemmer har merket seg at det i svaret fra departementet understrekes at ved bompengepakker settes det utvidet krav til hva som skal inngå i en KS2, og støtter dette. Disse medlemmer viser i den forbindelse til tidligere behandling av Bergensprogrammet der Bybanen bygges av Bergen kommune. Etter disse medlemmers syn er kostnadskontroll under gjennomføring av prosjektet ikke god nok, og viser til signaler om en foreløpig overskridelse på 40 pst. Disse medlemmer ber Regjeringen sørge for at det føres løpende statlig tilsyn med den kostnadmessige gjennomføringen av Bybaneprojektet i Bergen og fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen sørge for at det føres statlig tilsyn med gjennomføringen av Bybaneprojektet i Bergen."

OM UTVIDINGA OG KARMØY KOMMUNE

Fleirtalet i komiteen, alle unnateke medlemene frå Framstegspartiet, viser til at i proposisjonen var prosjekt/tiltak og bomstasjonen i Karmøy kommune tatt ut av opplegget etter at Karmøy hadde gått imot bompengereising i sin kommune. Fleirtalet konstaterer at Karmøy kommune no har slutta seg til bompengereisinga for Haugalandspakka, og at det gjennom denne proposisjonen, St.prp. nr. 45 (2007–2008), skjer ei utviding av bompengereisinga for Haugalandspakka, med prosjekt og tiltak i Karmøy kommune.

Fleirtalet registrerer Karmøy kommunestyre sitt opphavslege vedtak av 27. mars 2007, der det heiter:

"Karmøy kommunestyre har som ufravikelig forutsetning at pengar som innkreves i Karmøy blir brukt i prosjekter i kommunen."

Fleirtalet er difor tilfreds med at Samferdselsdepartementet har tatt saka opp med Karmøy kommune, og at Karmøy kommune har moderert sitt krav til dette. Fleirtalet sluttar seg til Vegdirektoratets tilråding og Samferdselsdepartementets konklusjon om at det vil vere vanskeleg å ha ei eiga bompengereising for Karmøy.

Fleirtalet viser til at det i St.prp. nr. 57 (2006–2007) blir foreslått oppretta ei politisk samordningsgruppe og ei administrativ koordineringsgruppe som skal ha ein sentral plass i arbeidet med dei årlege budsjettprioriteringane før fylkeskommunal behandling.

Eit anna fleirtal, medlemene frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til Innst. S. nr. 214 (2006–2007) der fleirtalet, medlemene frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, meiner at

"den politiske gruppa bør vere leia av fylkeskommunen, og den administrative av Statens vegvesen. Med Statens vegvesen sitt distriktskontor (Haugaland distrikt) plassert på Haugalandet, vil den administrative gruppa då vere leia frå lokalt hald. Fleirtalet ser det som tenleg at fylkeskommunen også prioriterer lokal leing av den politiske gruppa. Fleirtalet ser det som tenleg at sekretariatsfunksjonen for gruppene vert lagt til Statens vegvesen, Haugaland distrikt."

Medlemene i komiteen frå Høgre, Kristeleg Folkeparti og Venstre ser det naturleg at den politiske styringsgruppa også har eit sekretariat slik medlemene i den politiske samordningsgruppa ønskjer.

Desse medlemene viser til sine merknader i Innst. S. nr. 214 (2006–2007):

"Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre er kjent med at Rogaland fylkeskommune og kommunene som står bak Haugalandspakka, gjerne vil styre og administrere pakka på samme måte som på Nord-Jæren, men gjennom samarbeidsorganet for fylkesplanen. Disse medlemmer støtter et slikt ønske. Disse medlemmer stiller seg uforstående til at flertallet vil detaljstyre denne organiseringa og ikke er villig til å imøtekomme Rogaland fylkeskommune og kommunenes ønsker. Disse medlemmer mener at det uansett må være galt og svært uvanlig at Statens vegvesen skal inneha sekretariatsfunksjonen for en politisk styringsgruppe."

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet har merket seg at et flertall i Karmøy kommunestyre nå har gitt etter for statlig press og ønsker at Karmøy kommune skal tas inn i Haugalandspakken.

Disse medlemmer mener tiltakene i den utvidete samferdselspakken for Haugalandet/Karmøy er nødvendig for å forbedre vegmessig infrastruktur på Haugalandet og at 90 pst. gjelder stam/riksvegnettet. Disse medlemmer viser til at staten som vegholder for riksvegnettet også har finansieringsansvaret. Disse medlemmer viser til at bruk av bompengefinansiering også i denne saken gir brukerne hoveddelen av finansieringen, mens staten som er vegholder tar den minste delen.

Disse medlemmer har merket seg at "delpakken" for Karmøy skal koste ca. 920 mill. 2008-kroner, og av dette skal ca. 750 mill. kroner betales med bompenger. Utvidelsen av samferdselspakken har altså en bompengandel på 81,5 pst.

I tillegg har disse medlemmer merket seg svar fra Samferdselsdepartementet på spørsmål nr. 4 der det fremgår at netto bompengebidrag i 2008-kroner er 840 mill. kroner, men at dette også omfatter bygging av bomstasjoner som ikke er spesifisert. I tillegg fremgår det fra samme svar at innkrevingskostnader for hele perioden øker med 120 mill. 2008-kroner.

Disse medlemmer har merket seg at denne innstillingen oppgir samlede kostnader og finansiering i 2008-kroner, og at dette fra denne oversikten fremvises en bompengendeandel på 70 pst. I tillegg til samlet netto bompengedrag på 1 940 mill. 2008-kroner kommer 80 mill.kr. i kostnader til bygging av bomstasjoner og kjøp av autopassbrikker og 400 mill. kroner til drift av bompengeselskapet i 15 år.

Disse medlemmer viser til at totalt skal bilistene betale 2 420 mill. kroner for å dekke inn et nettodrag på 1 940 mill. kroner. Finansieringskostnader utgjør altså 480 mill. kroner eller nesten 25 pst. av netto bompengedrag. Dette understreker nok en gang at bompengefinansiering er en kostbar finansieringsform for bilistene.

Disse medlemmer viser til at i flere av de over 15 stortingsproposisjonene om bompengefinansierte samferdselsprosjekter som er fremmet av denne regjeringen og som Stortinget har ferdigbehandlet, er både prinsippene om nytteprinsipp og etterskuddsinnkreving brutt. Disse medlemmer peker også spesielt på de store innkrevings- og rentekostnadene som i mange slike saker pålegges bilistene i tillegg til netto bompengedrag til prosjektets finansiering. Totalt for de bompengefinansierte samferdselsprosjektene Regjeringen tidligere har fremsendt, er denne ekstraregningen svært stor; ca. 4 mrd. kroner. Det innebærer at bilistene samlet betaler mer i bompenger 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 etterskuddsinnkreving skal være hovedregelen."

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; derfor er det rimelig at innbyggerne i berørte kommuner selv får uttale seg om bruken av bompenger. Disse medlemmer mener det er udemokratisk og uheldig at lokale vedtak om bruk av bompengefinansiering vedtas uten lokal folkeavstemning.

Disse medlemmer har merket seg at bruken av bompengefinansiering og andel bompenger i slike prosjekt har økt sterkt under denne regjeringen. Disse medlemmer har merket seg at flere prosjekter finansiert med 100 pst. bompenger er foreslått av Regjeringen og vedtatt i Stortinget av alle partier, unntatt Fremskrittspartiet som ønsker offentlig finansiering av offentlig vegnett i Norge. Disse medlemmer har også med liten tilfredshet merket seg at bompenger også i økende grad brukes til andre investeringsformål enn vei. Disse medlemmer viser spesielt til endring i vegloven § 27 innført under denne regjeringen med tilslutning fra alle partier unntatt Fremskrittspartiet.

Disse medlemmer har merket seg at kommunepolitikere og fylkespolitikere i økende grad gir uttrykk for at de opplever et press fra sentrale myndigheter og fra regjeringshold om å godta bompengefinansiering. Disse medlemmer peker på at dette gjelder flere regjeringer, men at presset er betydelig økt under regjeringen Stoltenberg II. Lokal- og fylkespolitikere opplever presset slik at det "kreves" bompengefinansiering for å få selv beskjedne statlige bidrag til lokale og regionale prosjekter. Et uttrykk for en slik tverrpolitisk oppfatning finnes i vedtak i Haugesund bystyre 28. april 2004 knyttet til behandling av Haugalandspakken, jf. St.prp. nr. 57 (2006–2007) og Innst. S. nr. 214 (2006–2007). I vedtaket heter det bl.a.:

"Haugesund bystyre mener at veiutbygging først og fremst er et statlig ansvar. Bystyret er av den oppfatning at Stortingets bevilgninger til samferdssektoren er alt for lave i forhold til behov og samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Dette kommer særlig til uttrykk på Vestlandet. En stadig større andel av offentlige veibevilgninger styres mot regioner og prosjekter som allerede har vedtatt innføring av bompenger. Dette fører til mindre veimidler andre steder i landet, deriblant Haugalandet. Bystyret konstaterer at det i de siste årene ikke har vært bevilget nok midler til å finansiere høyst nødvendige veiprosjekter i vårt nærrområde. Dette er en utvikling som ikke lenge kan fortsette. Haugesund bystyre ser seg derfor tvunget til å akseptere bompenger for å få løst flere veiprosjekter, raskere og bedre under forutsetning av at staten følger opp sin del av finansieringen."

Disse medlemmer viser til at vedtaket er gjort med stemmene fra hhv. Arbeiderpartiet, Høyre,

Venstre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Kristelig Folkeparti.

Bruken av bompengefinansiering har etter disse medlemmers mening løpt løpsk under denne regjeringen, og er nå uten styring.

Disse medlemmer mener det er på høy tid at Stortinget nå får en evaluering av bruk av bompenger 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 veinvesteringer 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 viser også til sitt forslag Dokument nr. 8:22 (2007–2008), jf. Innst. S. nr. 115 (2007–2007), om opprettelse av et statlig veiselskap som skal legge forholdene til rette for hurtig utbygging av et effektivt, sikkert og miljøvennlig veinett basert på statlig finansiering, og som ble avvist av alle øvrige partier under behandling i Stortinget 17. januar 2008.

Opprettelse av et statlig veiselskap (etter modell av for eksempel Statnett) vil etter disse medlemmers syn gjøre det enklere å få gjennomført viktige endringer som kan sikre raskere veiutbygging. Et statlig veiselskap kan sikres forutsigbar, avklart lang-

siktig finansiering gjennom statlige lån utavhengig av årlige budsjetter. På denne måten kan en etter disse medlemmers syn på en praktisk måte gjennomføre et skille mellom bruk av penger til investering med mange års varighet og virkning for økonomien, og bruk av penger til forbruk innenfor rammen av et 12 måneders statsbudsjett basert på kontantprinsippet. Disse medlemmer viser til at det etter deres syn nettopp er mangel på skille mellom langsiktig investering og kortsiktig utgift som utgjør en av hovedhindringene for at norsk finansiell rikdom ikke brukes til realinvesteringer i infrastruktur i Norge. Disse medlemmer viser også til at bruk av statlige lån for å sikre avklart og langsiktig finansiering ved bygging av nasjonal infrastruktur er et kjent virkemiddel fra andre land, bl.a. vårt naboland Sverige. Disse medlemmer minner også om at utbygging av hhv. Gardermoen og Flytoget ble gjennomført med egne selskaper og egen finansiering for de to prosjektene.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget godkjenner gjennomføring av de omtalte stam- og riksvegprosjekter i den samlede Haugalandspakken med statlig finansiering. Stortinget legger til grunn at dette skjer gjennom de årlige statsbudsjettene, der midlene gjøres overførbare slik at de enkelte prosjekter kan gjennomføres uavhengig av budsjetterminer."

2.2 E134 Haukelitunnelane i Telemark og Hordaland – status for arbeidet

Samandrag

Departementet orienterer i proposisjonen om E134 Haukelitunnelane i Telemark og Hordaland - status for arbeidet. Prosjektet er sist omtalt i St.prp. nr. 1 (2007-2008).

Prosjektet omfattar tiltak for å auke frihøgda til 4,2 m i tunnelane på E134 over Haukelifjell. Frihøgda i Vågslid tunnelen i Telemark vart utbetra til 4,2 m i 2005–2006. I tillegg vart det gjennomført enkle tiltak for å auke frihøgda til minimum 4,1 m i Haukeli-, Røldals- og Seljestadtunnelen i Hordaland.

Våren 2006 vart det lyst ut ein ny konkurranse for å auke frihøgda til 4,2 m i alle tunnelane på E134 over Haukelifjell. I tillegg vart det lagt opp til ei generell oppgradering av tunnelane.

Auka omfang av fjellsikring og nedtaking av PE-skum har ført til auka kostnader. Kompensasjon for forseinka oppstart og forseringsarbeid for å ta igjen forseinkinga har også ført til kostnadsauke. I tillegg går Samferdselsdepartementet av omsyn til tryggleiken inn for utskifting av installasjonar for styring og overvaking av Haukeli- og Røldalstunnelen. Utskiftinga vil kome på om lag 10 mill. kroner. Det samla

kostnadsoverslaget vert då på om lag 320 mill. 2008-kroner, inkl. dei arbeida som står att på Haukeli-, Røldals- og Seljestadtunnelen.

Samferdselsdepartementet sluttar seg til skissert opplegg for slutføring av arbeida med oppgradering av tunnelane på E134 over Haukelifjell. Det er til no løyvd 220 mill. kroner til prosjektet. I 2008 er det behov for ytterlegare 95 mill. kroner. Departementet vil komme tilbake til finansiering av tiltaka i 2008 i samband med revidert nasjonalbudsjett.

Merknader frå komiteen

Fleirtalet i komiteen, alle unnateke medlemene frå Framstegspartiet, slår fast at E134 over Haukelifjell er den mest trafikkerte fjellovergangen mellom Austlandet og Vestlandet. Her er det lange og 40 år gamle tunnelar som ikkje tilfredsstillers dagens krav til sikker ferdsel og dagens kjøretøy. Fleirtalet er difor tilfreds med at dette utbetningsarbeidet har kome i gang, og at ein no ser ein slutføring av arbeidet i 2008, sjølv om dette representerer ei forseinking. Tunnelane ligg i høgfjellsområde, og det har forseinka utbetningsarbeidet da arbeidet må tilpassast ver-, føre- og klimaforhold.

Fleirtalet viser til det framlagde forslaget om finansiering av meirbehovet for slutføring av E134 Haukelitunnelane i samband med Revidert nasjonalbudsjett for 2008, jf. St.prp. nr. 59 (2007–2008) Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet for 2008.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet understreker at E134 over Haukelifjell er den mest trafikkerte fjellovergangen mellom Østlandet og Vestlandet. Korridoren er svært viktig for den store verdiskapingen på Vestlandet. Korridoren E134 har behov for omfattende modernisering når det gjelder veistandard og høydeprofil.

Disse medlemmer har merket seg hvor stor vekt representanter for ulike næringsorganisasjoner fra Stavanger til Bergen legger på modernisering av stamveikorridoren over Haukeli.

Disse medlemmer understreker at gjennomføringen av høydeutbedringsprosjektene ikke erstatter behovet for en fullstendig modernisering av E134 over Haukeli for å få en effektiv, sikker og miljøvennlig stamveikorridor mellom Østlandet og Vestlandet.

Disse medlemmer minner om at det omtalte prosjektet med høydeutbedring har sin bakgrunn i at Statens vegvesen mente det var behov for utvidelse av tunnelhøyden for å sikre tunnelpassering med kjøretøy med inntil 4,2 m høyde. Disse medlemmer viser til at denne saken har sitt utspring i representantforslag Dokument nr. 8:32 (2004–2005) fremmet av representanter fra hhv. Fremskrittspartiet, Arbei-

derpartiet og Senterpartiet. Stortinget fattet vedtak ved behandling av Innst. S. nr. 150 (2004–2005) den 4. april 2005. Disse medlemmer viser til at samferdselskomiteen etter behandling av saken, som omfattet 2 høringer, i sin innstilling ga klare føringer om å se på alternative løsninger for å sikre rimelige løsninger.

Disse medlemmer er tilfreds med at dette utbedringsarbeidet endelig har kommet i gang, og at en i nærværende sak ser en slutføring av arbeidet i 2008, men er svært kritisk til måten regionale vegmyndigheter har håndtert saken på.

Disse medlemmer har merket seg svar fra Samferdselsdepartementet i brev av 15. april 2008 på spørsmål fra komiteen om dette prosjektet. Disse medlemmer har spesielt merket seg følgende uttalelser:

"Det er Statens vegvesen som har ansvar for å gjennomføre et prosjekt innenfor vedtatte rammer. Omtalen av de planlagte arbeidene i Haukelitunnelene i St.prp. nr. 1 (2005–2006) ga ikke en detaljert beskrivelse av de delarbeidene som var forutsatt utført for å øke frihøyden til 4,2 m. Selv om Samferdselsdepartementet har forståelse for ønsket om å gjennomføre en mer omfattende rehabilitering av tunnelene, mente departementet at Statens vegvesen gikk for langt i forhold til Stortingets vedtak av 4. april 2005. Samferdselsdepartementet kunne derfor ikke godkjenne en så stor kostnadsøkning i forhold til den anslåtte økonomiske rammen for arbeidene, og anbudskonkurransen ble avlyst."

Og videre:

"Som hovedregel skal planlegging og prosjektering av et prosjekt være ført så langt at det foreligger et kostnadsoverslag der usikkerheten er innenfor en nøyaktighet på +/- 10 prosent når prosjektet legges fram for Stortinget. Dette var ikke tilfelle da anslaget på om lag 200 mill. kr for utbedring av Haukelitunnelene ble lagt fram gjennom St.prp. nr. 1 (2005–2006). I ettertid er det derfor lett å se at grunnlaget for å ta prosjektet opp til bevilgning ikke var tilfredsstillende. Både Statens vegvesen og Samferdselsdepartementet ser på denne saken som et spesielt tilfelle. Erfaringen er imidlertid at der Stortinget fatter vedtak før saken er tilstrekkelig utredet av Statens vegvesen, må det settes av tilstrekkelig tid til planlegging og prosjektering før saken legges fram for Stortinget på nytt for vedtak om bevilgning."

Disse medlemmer oppfatter dette slik at Samferdselsdepartementet gir Statens vegvesen klar kritikk for måten etaten, fremfor alt Region Vest, har håndtert denne saken på. Disse medlemmer er enig i at slik kritikk er berettiget.

Disse medlemmer legger til grunn at dette følges opp overfor involverte parter. Disse medlemmer forutsetter at det gjøres tiltak for at fremtidige vedtak blir mer klargjørende og bindende for å unngå at nye forhold og endringer som bryter med

godkjent og vedtatt prosjekt, ikke kan legges inn under utlysning av anbud. Disse medlemmer har merket seg svar fra Samferdselsdepartementet datert 30. april 2008 på spørsmål nr. 15 spesielt om gjennomførte tiltak for å unngå at prosjekter under arbeid utvides eller gis tilleggsinnhold i forhold til opprinnelig utgangspunkt.

2.3 Forlenging av eksisterende bompengordning i Kristiansand i Vest-Agder

Samandrag

Bompengordninga i Kristiansand er lagt fram for Stortinget ved fleire høve, seinast ved behandlinga av St.prp. nr. 76 (2000–2001), jf. Innst. S. nr. 327 (2000–2001) vart ordninga utvida til også å omfatte finansiering av ny hovudtilkomst til Høgskolen i Agder (HiA-sambandet). Ved behandlinga av St.prp. nr. 68, jf. Innst. S. nr. 274 (2006–2007) vart ordninga ytterlegare utvida for å finansiere tiltak som inngår i eit samanhengande gang- og sykkelvegnett i Kristiansand.

Aust-Agder og Vest-Agder fylkeskommunar og kommunane i Kristiansandsregionen har slutta seg til eit opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging av fase 1 av ei ny samferdselspakke for Kristiansandsregionen. Fase 1 omfattar utbygging av prosjekt og tiltak innfor ei samla kostnadsramme på 1,5 mrd. 2006-kroner. Pakka omfattar mellom anna ei rekke mindre og målretta investeringstiltak for å styrke trafikktryggleiken og betre tilhøva for kollektivtrafikken og gåande og syklande i regionen.

Sidan dei samla investeringane i pakka er av ein slik storleik at vedtaksgrunnlaget frå Statens vegvesen må gjennom ekstern kvalitetssikring (KS2), vil det ikkje vere mogleg å leggje saka fram for Stortinget før tidlegast hausten 2008.

Noverande innkrevjing er venta avvikla rundt 1. juli 2008. Framlegging av den nye samferdselspakka for Stortinget hausten 2008/våren 2009 vil føre til eit opphald i bompenginnkrevjinga. Fleire av dei mindre tiltaka som inngår i fase 1 har godkjende planar, og det er ønskeleg å komme i gang med tiltaka så snart som mogleg.

Departementet tilrår difor at bompengeselskapet får høve til å forlenge dagens innkrevjingsordning ut 2008, eventuelt til den nye samferdselspakka er behandla av Stortinget.

Merknader frå komiteen

Fleirtalet i komiteen, alle unnateke medlemene frå Framstegspartiet, viser til behandling av bompengordninga i Kristiansand som er lagt fram for Stortinget i fleire omgangar; St.prp. nr. 69/Innst. nr. 232 (1996–1997), St.prp. nr. 68/Innst. nr. 225 (1998–1999), St.prp. nr. 76/Innst. nr. 327 (2000–

2001) og endeleg ved behandling av St.prp. nr. 68/Innst. nr. 274 (2006–2007). Ved siste behandling blei ordninga ytterlegare utvida for å finansiere tiltak som går inn i eit samanhengande gang- og sykkelvegnett i Kristiansand.

Fleirtalet konstaterer at fase 1 omfattar utbygging av prosjekt og tiltak innanfor ei samla kostnadsramme på 1,5 mrd. 2006-kroner.

Fleirtalet har forståing for departementets argument om å ikkje pådra seg store avviklingskostnader for bompenginnkrevjinga når den likevel skal startast opp igjen. Fleirtalet støttar difor departementets syn om at eksisterande bompengordningar blir forlenga i påvente av ny sak om samferdselspakke, slik departementet skriv.

Fleirtalet vil oppmode departementet til at saken blir lagt fram hausten 2008, slik at det ikkje blir unødig langt opphald mellom noverande og nytt finansieringsopplegg.

Fleirtalet vil vise til følgjande utdrag av svar frå Samferdselsdepartementet av 6. mai 2008 på spørsmål frå komiteen om gjennomføring av ekstern kvalitetssikring (KS2):

"På dette grunnlaget er det besluttet at det gjennomføres KS2 for samferdselspakke Kristiansand."

Medlemene i komiteen frå Høgre, Kristeleg Folkeparti og Venstre meiner at det som i Haugalandspakka, bør vere prosjektets samla finansieringsevne som avgjer innfasinga av dei enkelte prosjekt.

Desse medlemene meiner vidare at berre der enkeltprosjekta i bompengepakka har ei kostnadsramme over 500 mill. kroner, bør det setjast i verk ei ekstern kvalitetssikring (KS2). Desse medlemene meiner at dette prinsippet bør leggjast til grunn for alle pakkar som er relativt like i oppbygging.

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet har merket seg at dagens bompenginnkrevjing i Kristiansand er ventet avsluttet rundt 1. juli 2008. Likeledes har disse medlemmer merket seg at ny samferdselspakke basert på bompengefinansiering ventes fremlagt for Stortinget høsten 2008/våren 2009. Disse medlemmer konstaterer at Regjeringen åpner for nok en ny bruk av bompenger; forhåndsinnkrevjing til en ikke godkjent lokal samferdselspakke. En videreføring av bompenginnkrevjing vil medføre at bilistene for siste halvdel av 2008 vil måtte betale ca. 70 mill. kroner for å bidra med 55 mill. kroner til mindre investeringstiltak. Disse medlemmer avviser en slik videreføring av bompengordningen i Kristiansand, og fremmer følgende forslag:

"Stortinget avviser forlengelse av bompengeor-
dningen i Kristiansand for å dekke nye tiltak i 2008.
Stortinget ber Regjeringen forskottere midler til de
investeringstiltak på riksveger som er omtalt i saken
i påvente av Stortingets behandling av ny samferd-
selspakke for Kristiansandsregionen."

2.4 Rv 45 i Gjesdal kommune i Rogaland – løyve til låneoptak for gjennomføring av planlagte tiltak

Samandrag

Stortinget slutta seg til delvis bompengefinan-
siering av prosjekt og tiltak på rv 45 i Gjesdal kom-
mune ved behandlinga av St.prp. nr. 67 (2002–2003),
jf. Innst. S. nr. 272 (2002–2003). Kostnadene ved
utbygginga var rekna til 140 mill. kroner, omrekna til
2008-prisnivå. Av dette er 111 mill. kroner (80 pst.)
føresett bompengefinansiert. Det er lagt til grunn at
omfanget av delprosjekt og utbyggingstakten blir til-
passa totalramma på 140 mill. kroner. Det er berre
lagt til grunn lånefinansiering for bygginga av
bomstasjonen.

Utbygginga av rv 45 i Gjesdal omfattar 7 delpro-
sjekt. Til no er to av delprosjekta gjennomførte.

Statens vegvesen har fått inn tilbud på bygging av
delprosjekta Omlegging gjennom Giljajuvet og
Utbetring nord for Byrkjedal. På grunn av kost-
nadsauken av delprosjekta vil det vere behov for eit
låneoptak på i storleiksorden 10 mill. kroner i 2009.

Samferdselsdepartementet har slutta seg til dette,
slik at anleggsarbeida kan starte som planlagt vint-
ren/våren 2008. Departementet vil kome tilbake til
den vidare utbygginga av rv 45 i Gjesdal når det ligg
føre nærare avklaringar av kostnadsoverslag, finan-
sierings- og framdriftsplan.

Merknader frå komiteen

Fleirtalet i komiteen, alle unnateke med-
lemene frå Framstegspartiet, har ingen merknader.

Komiteens medlemmer fra Frem-
skrittspartiet viser til sine merknader og forslag
i Innst. S. nr. 272 (2002–2003), jf. St.prp. nr. 67
(2002–2003).

Disse medlemmer viser spesielt til føl-
gende:

"Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet
mener det er et statlig ansvar å gjennomføre utbe-
dringstiltakene på rv 45 gjennom Gjesdal kommune.
Med en så liten trafikk (700 ÅDT ved bomstasjonen)
vil innkrevingskostnadene (17 mill. kroner) bli ufor-
holdsmessig høye i forhold til inntektene (91 mill.
kroner). Disse medlemmer foreslår derfor at tiltakene
gjennomføres innenfor en ramme på 114 mill. kroner
ved bevilgning over statsbudsjettet, uten bompeng-
er."

I tråd med dette fremmer disse medlemmer
følgende forslag:

"Til gjennomføring av planlagte tiltak på rv 45 i
Gjesdal kommune i Rogaland forskotterer staten de
nødvendige midler som dekkes inn i sluttsalderingen
av statsbudsjettet for 2008."

2.5 Rv 658 Ellingsøy- og Valderøytunnelane i Møre og Romsdal – status for arbeidet med oppgradering

Samandrag

Departementet orienterer i proposisjonen om
rv 658 Ellingsøy- og Valderøytunnelane i Møre og
Romsdal - status for arbeidet med oppgradering.

Som omtalt i St.prp. nr. 68 (2006–2007) vart
arbeidet med oppgradering av tunnelane mellom
Ålesund og Ellingsøy og mellom Ellingsøy og Val-
derøy på rv 658 i Møre og Romsdal stansa i desember
2006, etter at Arbeidstilsynet fatta vedtak om at
arbeid ikkje kan utførast samstundes med at tunne-
lane er opne for vanleg trafikk.

Det er derfor utarbeidd eit nytt arbeidsopplegg
der oppgraderinga skal gjennomførast som kvelds-
og nattarbeid med stengde tunnelar og ferjesamband
mellom Ålesund og Valderøy i stengingsperioden.
Dette har ført til at kostnadene har auka kraftig, og
kostnadsoverslaget for det reviderte prosjektet er no
rekna til om lag 430 mill. 2008-kroner.

Samferdselsdepartementet sluttar seg til skissert
opplegg for oppgradering av tunnelane. Anleggsar-
beida kan tidlegast starte i oktober 2008, når ferje-
sambandet er etablert. Det er lagt til grunn at oppgra-
deringa blir slutført i løpet av 2009.

Merknader frå komiteen

Komiteen registrerer at Arbeidstilsynet har
fatta vedtak om at arbeid ikkje kan utførast i tunne-
lane samstundes med at tunnelane er opne for vanleg
trafikk. Komiteen registrerer at dette har ført til at
utbetningskostnadene har auka kraftig, og at kost-
nadsoverslaget for det reviderte prosjektet no er
kome opp i nær 430 mill. 2008-kroner. Da inngår
ikkje eventuelle erstatningskrav frå bompengeselska-
pet på grunn av reduserte inntekter i anleggsperi-
oden.

Komiteen vil for ettertida oppmode Statens
vegvesen og Samferdselsdepartementet om å gå i
dialog med Arbeidstilsynet for å prøve å finne fram
til ordningar der det ikkje blir nødvendig å stengje
undersjøiske tunnelar, sjølv om nødvendig oppgrade-
ringsarbeid må utførast. Dette fordi ei totalstenging
med reetablering av ferjedrift, og oppgradering av
ferjekaiar, medfører svært store kostnader for sam-
funnet. Komiteen ber om at det blir vurdert om

utbetringsarbeid kan arrangerast og utførast på måtar som ikkje medfører at tunnelane blir stengde.

Komiteen vil likevel understreke at omsynet til helse, miljø og tryggleik alltid skal gå føre økonomiske omsyn i slike vurderingar.

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet har merket seg svar fra Samferdselsdepartementet i brev av 22. april 2008.

Disse medlemmer legger til grunn at staten også dekker inntekstbortfall for bompengeselskapet i den perioden anleggsarbeid pågår som kvelds- og nattarbeid, og fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen dekke inn redusert inntekt på grunn av anleggsarbeid i forbindelse med arbeid for å oppgradere Ellingsøy- og Valderøytunnelene. Nødvendig beløp dekkes inn i sluttsalderingen av statsbudsjettet for 2008."

2.6 E6 Trondheim–Stjørdal – behov for bompengar til innløsning av bustader på Møllenberg i Trondheim

Samandrag

Departementet orienterer i proposisjonen om E6 Trondheim–Stjørdal – behov for bompengar til innløsning av bustader på Møllenberg i Trondheim.

Gjennom behandlinga av St.prp. nr. 24 (2007–2008), jf. Innst. S. nr. 96 (2007–2008) slutta Stortinget seg til at Trøndelag Bomvegselskap A/S kunne stille 20 mill. kroner i bompengar til disposisjon frå innkrevjingsordninga på E6 Trondheim–Stjørdal. Midlane skulle nyttast til førebuande arbeid på parsellane Nidelv bru–Grillstad i Trondheim kommune og parsellen Værnes–Kvithammar i Stjørdal kommune.

Statens vegvesen går inn for å rekvirere 40 mill. kroner i bompengar frå eksisterande innkrevjingsordning på E6 mellom Trondheim og Stjørdal i tillegg til dei 20 mill. kroner som blei stilt til disposisjon gjennom behandlinga av St.prp. nr. 24 (2007–2008). Midlane skal mellom anna nyttast til å løyse inn bustader som blir fråflytta.

Prosjektet Nidelv bru–Grillstad er særst komplisert. Mellom anna er grunnforholda vanskelegare enn tidlegare vurdert. Det har derfor vore meir tidkrevjande enn føreset at å få på plass eit godt nok plangrunnlag for ekstern kvalitetssikring og ein bompengeproposisjon. Prosjektet er av den grunn ikkje lagt fram for Stortinget enno. Statens vegvesen har derfor ikkje midlar til å gjennomføre innløysinga av hus på Møllenberg i tråd med det som var lagt til grunn for avtalen med bebuarane.

Samferdselsdepartementet sluttar seg til skissert opplegg.

Merknader frå komiteen

Fleirtalet i komiteen, alle unnateke medlemene frå Framstegspartiet, registrerer at prosjektet Nidelv bru–Grillstad er særst komplisert, og at det difor har vore meir tidkrevjande enn føreset at å få på plass eit godt nok plangrunnlag for ekstern kvalitetssikring og ein bompengeproposisjon om prosjektet.

Fleirtalet registrerer at Statens vegvesen ifølgje proposisjonen går inn for å rekvirere 40 mill. kroner i bompengar frå eksisterande innkrevjingsordning, som skal nyttast til å løyse inn bustader som må fråflyttast.

Eit anna fleirtal, medlemene frå Arbeidspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, meiner løysinga for innløsning av bustader må sikre at omsynet til dei bebuarane det gjeld, vert ivaretatt på ein god måte, ikkje minst dei som har kjøpt nye bustadar i den tru at Statens vegvesen kunne løyse inn bustadene når dei var klare til å flytte ut.

Dette fleirtalet vil vise til at det pågår arbeid med nye retningslinjer for innløsning av bustader. Regjeringa vil kome med sak om dette i samband med statsbudsjettet for 2009.

Medlemene i komiteen frå Framstegspartiet, Høgre, Kristeleg Folkeparti og Venstre føreset at dei bustadene som Statens vegvesen på denne måten overtek, vil bli lagt ut for sal når utbygging er gjennomført slik det er omtala i proposisjonen, og at inntektene vert tilført prosjektet.

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet viser til sitt forslag i Innst. S. nr. 96 (2007–2008), jf. St.prp. nr. 24 (2007–2008). I tråd med dette fremmer disse medlemmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen forskottere inntil 40 mill. kroner til boliger som skal fraflyttes i forbindelse med bygging av parsellen Nidelv bru–Grillstad i Trondheim kommune som inngår i E6-prosjektet Trondheim–Stjørdal. Beløpet innarbeides i sluttsalderingen av statsbudsjettet for 2008."

3. PROGRAMKATEGORI 21.50 JERNBANEFORMÅL

3.1 Ekstern gjennomgang av jernbaneprosjekta dobbeltspor Sandnes–Stavanger og fjernstyring Mosjøen–Bodo

Samandrag

Departementet orienterer i proposisjonen om ekstern gjennomgang av jernbaneprosjekta dobbelt-

spor Sandnes–Stavanger og fjernstyring Mosjøen–Bodø.

Utbygging av dobbeltspor Sandnes–Stavanger (Dobbeltsporet) og fjernstyring Mosjøen–Bodø (Fjernstyringa) er omtala i St.prp. nr. 1 (2007–2008), og Stortinget vart orientert om monalege kostnadsauker på grunn av prispress i anleggsmarknaden.

Ekstern gjennomgang er no gjennomført. Den eksterne vurderinga er i hovudsak avgrensa til kostnadsoverslaga for prosjekta. Samferdselsdepartementet legg til grunn konsulenten si tilråding om nye kostnadsoverslag i det vidare arbeidet med begge prosjekta.

Tabell 3.1 i proposisjonen gir ei samanlikning av kostnadsutviklinga for prosjekta i St.prp. nr. 1 (2005–2006) "oppstartsåret", St.prp. nr. 1 (2007–2008) og nye kostnadsoverslag basert på konsulenten sine tilrådingar om nye kostnads- og styringsrammer for prosjekta.

Begge prosjekta er i full drift, og for Fjernstyringa er det inngått kontraktar for om lag 395 mill. kroner og det er utbetalt om lag 215 mill. kroner, medan det for Dobbeltsporet er inngått kontraktar for om lag 1 071 mill. kroner, og det er produsert for 539 mill. kroner. For begge prosjekta er det stor usikkerheit knytt til Jernbaneverket sitt arbeid med godkjenninga av det nye sikringsanlegget Merkur som mellom anna inngår i begge prosjekta. Ei forseinka godkjenning kan gi forlengja byggjetid for prosjekta.

Det er her snakk om to viktige prosjekt som er i full gang og som det er viktig å gjennomføre, mellom anna for å unngå ytterlegare kostnadsauke. Prosjekta er dessutan viktige både lokalt og regionalt og med store verknader for resten av det nasjonale jernbaneliknet. På grunn av at Jernbaneverket var avhengig av å kunne inngå nye kontraktar for Dobbeltsporet seinast i siste veka av februar d.å. for å kunne halde den planlagde framdrifta i utbyggingsarbeidet, har Samferdselsdepartementet gitt sitt samtykke til at Jernbaneverket fekk høve til å inngå to kontraktar for jernbanetekniske anlegg på til saman om lag 317 mill. kroner før nytt kostnadsoverslag kunne leggjast fram for Stortinget. Kostnadene for desse 2 kontraktane ligg isolert sett innafor kostnads-/styringsrammene som vart lagde fram for Stortinget i 2008-budsjettet. Inngåing av desse kontraktane vart difor gjort med atterhald om Stortinget si seinare handsaming og på ein slik måte at kontraktane, om nødvendig, kan stoppast. Å stanse arbeidet med prosjektet fram til godkjenninga av Merkur er avklart, vil dessutan innebere store negative ringverknader for heile prosjektet.

Merknader frå komiteen

Komiteen viser til at begge prosjekta, dobbeltspor Sandnes–Stavanger og fjernstyring Mosjøen–

Bodø, er omtala seinast i St.prp. nr. 1 (2007–2008) Samferdselsdepartementet, og at Stortinget her blei orientert om vesentleg kostnadsauke på grunn av prispress i anleggsmarknaden. Gjennomgangen av prosjekta og kostnadsoverslaga er no gjennomført.

Komiteen konstaterer at Fjernstyringsprosjektet no har fått ei styringsramme på 611 mill. kroner og ei kostnadsramme på 641 mill. kroner, og at Dobbeltsporet no har fått ei styringsramme på 2 167 mill. kroner og ei kostnadsramme på 2 497 mill. kroner. Komiteen konstaterer at dette representerer ei auke i kostnadsramma på 447 mill. kroner for Dobbeltsporet.

Komiteen registrerer at det er stor usikkerheit knytt til Jernbaneverket sitt arbeid med godkjenninga av det nye sikringsanlegget Merkur, som inngår i begge prosjekta. Komiteen registrerer vidare at på grunn av den store usikkerheit som er knytt til godkjenninga av Merkur, opererer departementet med to scenario for framdrift av prosjekta. Scenario 2 inneber at prosjektet vil ta eitt år lengre enn planlagt.

Komiteen konstaterer at departementet opererer med ulike kostnadsrammer og styringsrammer ved dei to alternative scenarioa. Kostnadsskilnaden er høvesvis 169 mill. kroner for styringsramma, og 182 mill. kroner på kostnadsramma. Komiteen har merka seg at departementet vidare legg opp til at Jernbaneverket skal styre prosjektet etter styringsramma i scenario 1 for å halde framdrifta i prosjekta, men at departementet ønskjer å disponere kostnadsramma i scenario 2 fram til godkjenninga av Merkur er avklara.

Medlemene i komiteen frå Framstegspartiet, Høgre, Kristeleg Folkeparti og Venstre meiner at framgangsmåten det er lagt opp til, er uvanleg. Desse medlemmene føreset at Stortinget blir halde løpande orientert om utviklinga i prosjektet. Dersom ein likevel greier å gjennomføre prosjektet etter scenario 1 og dei kostnads- og styringsrammer som er fastsette, må Stortinget få saka tilbake slik at midlane kan disponerast til andre formål.

Framdrift og kostnadsoverslag

Komiteen viser til presseoppslag der Jernbaneverket sjølv seier at unødvendig sein framdrift i eigne prosjekt medfører store kostnadsaukar i prosjekta.

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til omtalen av finansieringsstrategiar for samferdselsprosjekt i "Gul bok" (St.prp. nr. 1 (2006–2007)).

Fleirtalet viser vidare til at regjeringa Stoltenberg II har økt investeringane i jernbanen med meir enn 50 pst. samanlikna med nivået som regjeringa Bondevik II la opp til. I tillegg er innsatsen konsentrert om færre store prosjekt, noe som gir ein meir rasjonell framdrift og raskare fullføring enn om midlane blir spredd på fleire prosjekt.

Medlemene i komiteen frå Framstegspartiet, Høgre, Kristeleg Folkeparti og Venstre konstaterer at Jernbaneverket hevdar at dobbeltsporet Lysaker–Asker vest er blitt 1,5 mrd. kroner dyrare på grunn av oppstykk og lite kontinuitet i utbygginga.

Desse medlemene vil tilrå at Jernbaneverket nyttar seg av andre finansierings- og organisasjonsløyningar for såpass store prosjekt, for å spare både tid og kostnader.

Desse medlemene vil særleg framheve OPS og prosjektfansiering som alternative løyningar og registrerer at Jernbaneverket sjølv har bedt om dette i NTP-forslaget.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet har registrert at det nylig har vært ny fokus på at sen fremdrift av samferdselsprosjekter medfører store kostnadsøkninger.

Disse medlemmer viser spesielt til artikkel i Aftenposten 28. april 2008 som omhandler Jernbaneverkets prosjekt på strekningen Lysaker–Asker. Disse medlemmer har bl.a. merket seg uttalelser fra Jernbaneverket om at utbygging på fem år i stedet for ti, ville kunne spart halvannen milliard kroner. Disse medlemmer har vidare merket seg at ifølge avisen mener "sentrale fagfolk og politikere at finansiering gjennom lån fremfor årlige tilskudd fra statsbudsjett vil sikre mer lønnsom og effektiv utbygging."

Disse medlemmer deler disse synspunktene, og understreker at en finansiering med statlige lån også kan sikre full statlig finansiering, og derved fjerne bruken av bompengefinansiering ved utbygging av offentlig veinett i Norge.

Disse medlemmer viser igjen til sitt forslag Dokument nr. 8:22 (2007–2008), jf. Innst. S. nr. 115 (2007–2007) om opprettelse av et statlig veiselskap som skal legge forholdene til rette for hurtig utbygging av et effektivt, sikkert og miljøvennlig veinett basert på statlig finansiering. Forslaget ble avvist av alle øvrige partier under behandling i Stortinget 17. januar 2008.

Disse medlemmer viser også til sitt forslag Dokument nr. 8:27 (2007–2008), jf. Innst. S. nr. 136 (2007–2008) om omorganisering av etaten Jernbaneverket til statlig selskap for å sikre forutsigbar og

langsiktig finansiering til nødvendig opprusting og utbygging av eksisterende jernbanenett i Norge. Forslaget ble avvist av alle øvrige partier under behandling i Stortinget 4. mars 2008.

Disse medlemmer viser til det store behovet for investering innenfor veisektoren og jernbanesektoren i Norge. Det vil etter disse medlemmers oppfatning gi stor samfunnsøkonomisk effekt om Norge klarer å gjennomføre den nødvendige oppgradering av vei- og jernbanenett til effektive, sikre og miljøvennlige transportnett langt raskere enn det som synes å være politisk mulig innenfor dagens system med nasjonale transportplaner og årlig budsjett for statens utgifter. Oppbygging av moderne transportnett må behandles som langsiktige investeringer som varer i mange tiår, og som stimulerer til forsterket langsiktig økonomisk vekst. På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen opprette et statlig veiselskap. Selskapets hovedmål skal være å legge forholdene til rette for hurtigere utbygging og vedlikehold av et effektivt, sikkert og miljøvennlig nasjonalt veinett, og at slik utbygging skjer i store prosjekter basert på statlig finansiering. Stortinget ber Regjeringen legge til grunn at selskapets virksomhet finansieres med langsiktige statlige lån."

"Stortinget ber Regjeringen organisere Jernbaneverket som et statlig selskap. Selskapets hovedmål skal være å legge forholdene til rette for hurtigere utbygging og vedlikehold av et effektivt, sikkert og miljøvennlig nasjonalt jernbanenett i Norge, og at slik utbygging skjer i store prosjekter basert på statlig finansiering. Stortinget ber Regjeringen legge til grunn at selskapets virksomhet finansieres med langsiktige statlige lån."

4. FORSLAG FRÅ MINDRETAL

Forslag frå Framstegspartiet:

Forslag 1

Stortinget ber Regjeringen sørge for at det føres statlig tilsyn med gjennomføringen av Bybaneprojektet i Bergen.

Forslag 2

Stortinget godkjenner gjennomføring av de omtalte stam- og riksvegprosjekter i den samlede Haugalandspakken med statlig finansiering. Stortinget legger til grunn at dette skjer gjennom de årlige statsbudsjettene, der midlene gjøres overførbare slik at de enkelte prosjekter kan gjennomføres uavhengig av budsjetterminer.

Forslag 3

Stortinget avviser forlengelse av bompengereordningen i Kristiansand for å dekke nye tiltak i 2008. Stortinget ber Regjeringen forskottere midler til de investeringstiltak på riksveger som er omtalt i saken i påvente av Stortingets behandling av ny samferdselspakke for Kristiansandsregionen.

Forslag 4

Til gjennomføring av planlagte tiltak på rv 45 i Gjesdal kommune i Rogaland forskotterer staten de nødvendige midler som dekkes inn i sluttsalderingen av statsbudsjettet for 2008.

Forslag 5

Stortinget ber Regjeringen dekke inn redusert inntekt på grunn av anleggsarbeid i forbindelse med arbeid for å oppgradere Ellingsøy- og Valderøytunnelene. Nødvendig beløp dekkes inn i sluttsalderingen av statsbudsjettet for 2008.

Forslag 6

Stortinget ber Regjeringen forskottere inntil 40 mill. kroner til boliger som skal fraflyttes i forbindelse med bygging av parsellen Nidelv bru–Grillstad i Trondheim kommune som inngår i E6-prosjektet Trondheim–Stjørdal. Beløpet innarbeides i sluttsalderingen av statsbudsjettet for 2008.

Forslag 7

Stortinget ber Regjeringen opprette et statlig veiselskap. Selskapets hovedmål skal være å legge forholdene til rette for hurtigere utbygging og vedlikehold av et effektivt, sikkert og miljøvennlig nasjonalt veinett, og at slik utbygging skjer i store prosjekter basert på statlig finansiering. Stortinget ber Regjerin-

gen legge til grunn at selskapets virksomhet finansieres med langsiktige statlige lån.

Forslag 8

Stortinget ber Regjeringen organisere Jernbaneverket som et statlig selskap. Selskapets hovedmål skal være å legge forholdene til rette for hurtigere utbygging og vedlikehold av et effektivt, sikkert og miljøvennlig nasjonalt jernbanenett i Norge, og at slik utbygging skjer i store prosjekter basert på statlig finansiering. Stortinget ber Regjeringen legge til grunn at selskapets virksomhet finansieres med langsiktige statlige lån.

5. TILRÅDING FRÅ KOMITEEN

Komiteen har elles ingen merknader, viser til proposisjonen og rår til at Stortinget gjer slikt

v e d t a k :

Stortinget samtykkjer i at:

1. bompengefinansiering av prosjekt og tiltak i Haugesundsområdet (Haugalandspakka) med prosjekt og tiltak i Karmøy kommune. Vilråa går fram av St.prp. nr. 45 (2007–2008) og Innst. S. nr. 242 (2007–2008). Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå ein tilleggsavtale med bompengeselskapet og fastsetje nærare reglar for finansieringsordninga.
2. bompengeselskapet får høve til å forlengje eksisterande bompengereordning i Kristiansand for å finansiere mindre målretta investeringstiltak for å styrkje trafikktryggleiken og betre tilhøva for kollektivtrafikken og gåande og syklande i Kristiansandsregionen. Vilråa går fram av St.prp. nr. 45 (2007–2008) og Innst. S. nr. 242 (2007–2008).

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 22. mai 2008

Per Sandberg

leiar

Øyvind Halleraker

ordførar