



# Innst. S. nr. 312

(2008–2009)

## Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

St.prp. nr. 72 (2008–2009)

### Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om nokre saker på Samferdselsdepartementets område

Til Stortinget

#### 1. SAMMENDRAG

##### 1.1 Innledning

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Karita Bekkemellem, Eirin Falset, Irene Johansen, Torstein Rudihagen, Tor-Arne Strøm og Truls Wickholm, fra Fremskrittspartiet, Bård Hoksrud, 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 21.30 Vegformål og 21.50 Jernbaneformål.

##### 1.2 Programkategori 21.30 Vegformål

###### 1.2.1 Omklassifisering av veier i samband med forvaltningsreformen

###### SAMMENDRAG

I St.meld. nr. 16 (2010–2019) Nasjonal transportplan 2010–2019 varsla Samferdselsdepartementet at omklassifisering av øvrig riksveg og opptak av fylkes- og kommunal veg til riksveg ved gjennomføring av forvaltningsreforma, ville bli fremja for Stortinget til formell godkjenning.

Departementet legg med dette fram forslag om omklassifisering av dei riksvegane, inkl. gang- og sykkelveg, som skal bli fylkesveg, i Oslo kommunal veg, og forslag til opptak av fylkesveg og kommunal veg som riksveg. Totalt er 17 240 km riksveg foreslått omklassifisert. Dei budsjettmessige konsekvensane av omklassifiseringa blir omtalt i kommuneproposisjonen.

I St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019, er det gjort nærare greie for overføring av øvrig riksvegnett til fylkeskommunane, i Oslo kommune. Stamvegnettet i dag skal framleis vere riksveg. Det er vidare lagt til grunn at vegar og ferjesamband på det øvrige riksvegnettet framleis skal vere riksveg og riksvegferjesamband dersom dei har ein funksjon som: koplingar til nasjonale knutepunkt, koplingar til større byområde, viktige interregionale vegar og viktige riksveg mot nabolanda.

Gang- og sykkelveg som staten har ansvar for langs øvrig riksveg som blir omklassifisert til fylkesveg, blir overført til fylkeskommunen, i Oslo kommune, som del av den aktuelle vegstrekninga. Gang- og sykkelveg langs dagens stamveg og øvrig riksveg som framleis skal vere riksveg, vil halde fram med å vere ein del av riksvegen.

Statens vegvesen har utarbeidd retningsliner for statleg ansvar for samanhengande hovudnett for sykkeltrafikk i byar og tettstader.

Staten skal ta opp nokre korte strekningar med kommunal veg og fylkesveg som riksveg. Prinsippa som gjeld ved omklassifisering av riksveg til fylkesveg og kommunal veg, skal gjelde tilsvarande ved opptaket.

Ferjer er ikkje omfatta av veglova. Ferjesamband blir følgjeleg ikkje ein del av det formelle omklassifiseringsvedtaket etter veglova, men ansvaret blir overført til fylkeskommunen som følgje av omklassi-

fiseringsvedtaket og samtidig med iverksetjing av dette.

I Ot.prp. nr. 68 (2008–2009) Om lov om overføring av rettigheter og forpliktelser ved omklassifisering av veg etter veglov § 62 tredje ledd i forbindelse med forvaltningsreformen, fremja Regjeringa nødvendige lovforslag for å gjennomføre reforma innafor vegsektoren.

Med heimel i veglova § 62 tredje ledd foreslår Samferdselsdepartementet at store delar av det øvrige riksvegnettet med tilhøyrande gang- og sykkelveggar blir omklassifisert til fylkesveg, i Oslo kommunal veg.

Vidare foreslår Samferdselsdepartementet med heimel i veglova § 62 tredje ledd å ta opp som riksveg nokre vegstrekningar med eventuelle tilhøyrande gang- og sykkelveggar.

#### KOMITEENS MERKNADER

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, viser til Stortingets tilslutning til at ansvaret for øvrig riksveinett i det vesentligste skal overføres til fylkeskommunene og Oslo kommune fra iverksettelse av forvaltningsreformen, jf. St.meld. nr. 12 (2006–2007) og Innst. S. nr. 166 (2006–2007). Videre viser flertallet til Ot.prp. nr. 68 (2008–2009) om lov om overføring av rettigheter og forpliktelser ved omklassifisering av veg etter veglov § 62 tredje ledd, jf. Innst. O. nr. 83 (2008–2009), og til St.meld. nr. 16 (2010–2019) Nasjonal transportplan 2010–2019 der Samferdselsdepartement varslet at forslag om omklassifisering av vegnettet ville bli fremmet som egen sak overfor Stortinget.

Flertallet har merket seg at til grunn for forslaget til omklassifisering av veinettet, riksveiferjesamband og gang- og sykkelveier, ligger det ett sett kriterier for hvilke riksveier som skulle forbli riksveier også etter reformen. Flertallet viser til at det har vært en bred prosess mellom Vegdirektoratet og fylkeskommunene i denne saken. Flertallet støtter de prinsippene som er foreslått ved overføring av ansvar for gang- og sykkelveier ved gjennomføring av forvaltningsreformen, men vil understreke viktigheten av å slå fast statens ansvar der en sykkelvei blir lagt langs en annen trasé enn langs en riksvei fordi det er en bedre løsning. Flertallet forutsetter en smidig avklaring av spørsmål om hvor en riksvei konkret slutter og hvor fylkesvei og kommunal vei tar over i dialogen med fylkeskommunene og kommunene. Dette for å klargjøre hvem som er riktig veimyndighet og eier med det ansvar det medfører. Flertallet har også merket seg at ansvaret for ferjesamband blir overført til fylkeskommunene som

følge av, og samtidig med iverksettelsen av omklassifiseringsvedtaket, og hvilke samband dette er.

Flertallet merker seg også at departementet for å imøtekomme høringsinstansenes syn har beholdt noen flere veistrekninger og ferjesamband som statlige enn det Veidirektoratet la opp til. Flertallet viser til den prosess som har vært i forbindelse med behandling av NTP, og til de innspill til forslaget til omklassifisering av veinettet som er kommet gjennom den. Flertallet viser til Regjeringens innstilling om hvilke deler av det øvrige riksveinett med tilhørende gang- og sykkelveier som skal overføres til fylkeskommunene og Oslo kommune, og slutter seg i all hovedsak til dette. Flertallet mener imidlertid at i tillegg skal rv 3/rv 25 Løten–Hamar, rv 13/rv 55 Oppheim–Hella–Sogndal og rv 94 frem til anlegget på Melkøya, fortsatt være riksvei. Flertallet legger til grunn at departementet frem mot reformens ikrafttredelse håndterer de økonomiske og praktiske forhold knyttet til dette.

Flertallet viser ellers til brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden datert 29. mai 2009 (vedlagt), og der Stortinget gjøres oppmerksom på at det er oppdaget feil i oversikten som gjelder Oslo. Lista for Oslo skal suppleres med rv 4 sør for Sinsenkryset som skal omklassifiseres til fylkesveg.

Flertallet vil på bakgrunn av dette fremme følgende forslag:

"Stortinget samtykkjer i at:

1. riksveg med tilhøyrande gang- og sykkelveg som går fram av vedlegg 1 i St.prp. nr. 72 (2008–2009), blir med heimel i veglova § 62 tredje ledd omklassifisert til fylkesveg, i Oslo kommunal veg, med verknad frå 1. januar 2010, med unntak av rv 3/rv 25 Løten–Hamar, rv 13/rv 55 Oppheim–Hella–Sogndal og rv 94 fram til tunnelinnslaget på Mellandet, som framleis skal vere riksveg, og rv 4 sør for Sinsenkryset i Oslo som vert omklassifisert til kommunal veg."

Flertallet har for øvrig ingen merknader til forslaget.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre viser til sine merknader og forslag i Ot.prp. nr. 68 (2008–2009) om overføring av rettigheter og forpliktelser ved omklassifisering av veg i forbindelse med forvaltningsreformen.

Disse medlemmer er imot overføring av øvrige riksveier fra staten til fylkeskommunene. Disse medlemmer mener en slik overføring vil føre til dårligere veier i Norge gjennom oppsplitting av samferdselspolitikken og uklarhet om finansiering

av 17 150 km vei som staten før overføring har direkte finansieringsansvar for.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget godkjenner ikke overføring av øvrige riksveier og riksveiferjer til fylkeskommunene og til Oslo kommune. Stortinget ber Regjeringen gjennomføre nødvendige tiltak for å reversere gjennomførte tiltak og stoppe planlagte tiltak knyttet til forvaltningsreformen innenfor samferdselssektoren."

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen snarest legge frem egen sak om vedlikeholdsmessig opprustning av dagens stam- og riksveinett basert på statlige finansieringsordninger."

### **1.2.2 Krosby–Knapstad i Østfold – kostnadsauke**

#### **SAMMENDRAG**

Prosjektet er m.a. omtalt i St.prp. nr. 79 (2006–2007) og i St.prp. nr. 1 (2008–2009), side 80.

Prognosen for sluttkostnaden er no auka til 1 262 mill. 2008-kroner, som utgjør 1 314 mill. kroner i 2009-prisnivå. Dette er ein auke på om lag 190 mill. kroner samanlikna med styringsramma og om lag 130 mill. kroner samanlikna med kostnadsramma. Samferdselsdepartementet legg til grunn ny kostnadsramme på 1 330 mill. 2009-kroner.

Ei av årsakene til kostnadsauken er uventa høge prisar i innkomne tilbud samanlikna med dei prisane som blei lagde til grunn ved utarbeidinga av opphavleg kostnadsoverslag for prosjektet. I tillegg kjem kostnadsauke som følgje av auka krav til tryggleik i tunnelar, jf. EU-direktiv 2004/54/EF.

57 prosent av auken opp til kostnadsramma skal dekkjast med statlege midlar og 43 prosent med bompengar. Auke ut over kostnadsramma skal dekkjast med statlege midlar.

#### **KOMITEENS MERKNADER**

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, har merket seg at styringsramma for prosjektet etter ekstern kvalitetssikring ble fastsatt til 1 125 mill. kroner og kostnadsramma til 1 185 mill. kroner, men at prognosen for sluttkostnaden nå av ulike årsaker er økt til 1 314 mill. kroner (2009-prisnivå), og at Samferdselsdepartementet legger til grunn en ny kostnadsramme på 1 330 mill. kroner 2009-kroner som skal

dekkes inn ved 57 pst. statlige midler og 43 pst. med bompenger. Økning utover kostnadsrammen skal dekkes av statlige midler.

Flertallet vil understreke viktigheten av at dette prosjektet blir gjennomført. E18 Ørje–Oslo er den nest viktigste landverts utenlandskorridoren etter E6 Oslo–Svinesund. Nærmere 20 pst. av all internasjonal godstransport til/fra Norge på vei fraktes på E18. Som en del av Østfoldpakke fase 1 er deler av E18 bygd ut til 4-felts vei, noe som har gitt en mer effektiv og sikker transport på disse strekningene. Flertallet er fornøyd med at Regjeringen har forsert utbyggingen av E18 i perioden i forhold til NTP 2006–2015, ved å sette i gang utbygging av parsellen Krosby–Knapstad som skal stå ferdig i første del av neste planperiode 2010–2013. Det er ut fra dette viktig at kostnadsøkningen ikke forsinker prosjektet, og gledelig at Regjeringen har funnet løsning på inndekning av denne.

Flertallet er klar over at Regjeringen i St.meld. nr 16 (2008–2009) har foreslått en videreføring av utbyggingen av E18 når Krosby–Knapstad står ferdig, og vil understreke betydningen av denne sammenhengende utbyggingen.

Flertallet har for øvrig ingen merknader.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet har merket seg at prognosen for sluttkostnad for prosjektet Krosby–Knapstad er økt med 130 mill. kroner til 1 330 mill. 2009-kroner. Disse medlemmer legger til grunn at staten fullt ut finansierer både tidligere vedtatt finansieringsplan for prosjektet og kostnadsøkningen, og fremmer derfor følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen sørge for at kostnadsøkning på vegprosjektet Krosby–Knapstad i Østfold på 130 mill. kroner fullt ut dekkes av staten.

Stortinget ber Regjeringen legge frem sak om full statlig finansiering av hele prosjektet uten bruk av bompenger basert på budsjettmessig inndekning i statsbudsjettet for 2010. Stortinget legger til grunn at staten om nødvendig forskotter midler for å sikre fremdrift av prosjektet og at innkreving av bompenger til finansiering av prosjektet opphører."

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti vil realisere gjenstående utbyggingsstrekninger på E18 fra Oslo til Ørje som et helhetlig OPS-prosjekt, og viser til sine merknader om dette i Innst. S. nr. 300 (2008–2009), jf. St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan (2010–2019).

### 1.2.3 E6 Østfoldpakka – plassering av bomstasjon på fv 311

#### SAMMENDRAG

Saka er sist omtalt i St.prp. nr. 79 (2006–2007).

Bomstasjonen på fv 311 er ein del av bompengelopplegget for E6 i Østfold, jf. St.prp. nr. 26 (1999–2000). Bomstasjonen var opphavleg planlagt plassert sør for krysset mellom fv 311 Osloveien og fv 7 Brevikveien. Lokal motstand mot ein tovegs bomstasjon sør for krysset førte til at stasjonen blei etablert nord for krysset. Vilkåret for plasseringa var at dette ikkje skulle føre til uheldige verknader for trafikktryggleik eller miljø på fv 311/Brevikveien eller stor inntektsvikt som følgje av trafikkoverføring frå E6. Dersom det skulle bli slike uheldige verknader, var det føresetta at bomstasjonen skulle flyttast til sør for krysset med Brevikveien, jf. m.a. St.prp. nr. 1 (2000–2001), side 84–85.

På bakgrunn av vurderingar i 2005 og 2008 går Statens vegvesen inn for at bomstasjonen på fv 311 Osloveien blir ståande. Dei uheldige verknadene av dagens plassering er mindre enn tidlegare rekna med.

Samferdselsdepartementet tilrår at bomstasjonen på fv 311 nord for krysset mellom fv 311 Osloveien og fv 7 Brevikveien skal bli ståande. Departementet legg til grunn at det framleis blir gjennomført trafikk-teljningar i området for å avdekkje eventuelle uheldige framtidige trafikktilhøve som følgje av bomstasjons-plasseringa.

#### KOMITEENS MERKNADER

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet og Høyre, vil bemerke at spørsmålet om plassering av bomstasjonen på fv 311 i Østfold har vært vurdert og behandlet i Stortinget flere ganger fra bompengelopplegget for E6 i Østfold ble behandlet i St.prp. nr. 26 (1999–2000), og således vært gjenstand for en grundig og omfattende behandling.

Flertallet har merket seg at det er ulike syn på en eventuell flytting eller fjerning av bommen i de berørte kommuner og fylkesting.

Flertallet har merket seg vurderingene fra Statens vegvesen med hensyn til trafikkutviklingen i området, og hensynet til miljø, trafiksikkerhet og trafikkavvikling ved en eventuell flytting eller fjerning av bommen. I tillegg er det pekt på at en fjerning av bommen vil føre til en reduksjon i bompenginntektene på 14–18 mill. kroner i året (6–8 pst), noe som vil svekke det finansielle grunnlaget for Østfoldpakka.

Flertallet slutter seg til anbefalingene fra Statens vegvesen og Samferdselsdepartementet om at bomstasjonen på fv 311 blir ståande. Flertallet vil imidlertid understreke viktigheten av at det skal gjen-

nomføres trafikktegninger i området også framover for å avdekke eventuelle uheldige framtidige trafikkforhold som følge av bomstasjonsplasseringen, slik Samferdselsdepartementet skriver.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet har merket seg at Vestby kommune ønsker bomstasjon på fv 311 nord for krysset mellom fv 311 Osloveien og fv 7 Brevikveien fjernet grunnet uheldige virkninger for trafiksikkerhet og miljø langs Brevikveien og resten av sideveinettet.

Komiteens medlemmer fra Høyre har merket seg at Akershus fylkeskommune og Vestby kommune ønsker bomstasjonen på fv 311 nord for krysset mellom fv 311 Osloveien og fv 7 Brevikveien fjernet grunnet uheldige virkninger for trafiksikkerhet og miljø langs Brevikveien og resten av sideveinettet.

Disse medlemmer vil peke på at den gjenstående utbyggingen av Østfoldpakka i hovedsak er på E18. Disse medlemmer mener derfor det er lite hensiktsmessig å fortsette bompenginnkrevningen på fv 311.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen sørge for at bomstasjon på fv 311 nord for krysset mellom fv 311 Osloveien og fv 7 Brevikveien straks blir fjernet."

### 1.2.4 Oslopakke 3

#### SAMMENDRAG

##### *Kolsåsbanen*

Det går fram av St.prp. nr. 40 (2007–2008) Om Oslopakke 3 trinn 1, at Oslo kommune og Akershus fylkeskommune har vedteke at Kolsåsbanen skal oppgraderast til moderne T-banestandard (metrostandard).

Som omtalt i m.a. St.meld. nr. 17 (2008–2009) Om Oslopakke 3 trinn 2, blei første etappe frå Sørbyhaugen til Åsjordet opna for trafikk i august 2008. Strekninga frå Åsjordet til Jar er planlagt opna for trafikk hausten 2010. Akershus fylkeskommune ønskjer no å starte arbeida med vidareføring av Kolsåsbanen fram til Bekkestua i 2009.

Akershus fylkeskommune har som tiltakshavar for prosjektet gjort framlegg om ei styringsramme på 600 mill. 2009-kroner og ei kostnadsramme på 650 mill. 2009-kroner.

Samferdselsdepartementet er positiv til at arbeida på Kolsåsbanen blir vidareførte fram til Bekkestua og at anleggsstart på strekninga Jar – Bekkestua blir framskunda til 2009. Departementet vil leggje vekt

på lokale styresmakter sine prioriteringar innanfor rammene i Oslopakke 3.

#### *Rv 150 Ulvensplitten–Sinsen*

Kostnadsauken på prosjektet rv 150 Ulvensplitten–Sinsen er omtalt i St.meld. nr. 17 (2008–2009) Om Osloepakke 3 trinn 2. For å drive prosjektet rasjonelt vidare har Statens vegvesen rekna ut eit meirbehov på 320 mill. kroner i 2009. Midlar til dette prosjektet i 2009 må prioriterast innanfor dei gjeldande økonomiske rammer for Osloepakke 3. Samferdselsdepartementet vil kome tilbake til Stortinget med saka i statsbudsjettet for 2010.

#### KOMITEENS MERKNADER

##### *Kolsåsbanen*

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til forslaget fra Samferdselsdepartementet. Flertallet er positivt til at arbeidet på Kolsåsbanen blir videreført fram til Bekkestua, og at anleggsstart på strekningen Jar-Bekkestua blir framskyndet til 2009, slik styringsgruppa for Osloepakke 3 og Akershus fylkeskommune ber om.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre synes det er positivt at det legges opp til å oppgradere Kolsåsbanen fram til Bekkestua, men vil samtidig peke på at utgangspunktet for oppgraderingene av Kolsåsbanen var at banen skulle oppgraderes helt fram til Kolsås. Disse medlemmer vil også vise til de mange kostnadsoverskridelsene innenfor prosjekter i Osloepakke 3 som staten i utgangspunktet har hatt ansvaret for, og at dette legger press på finansieringen av de øvrige prosjektene i pakken, som for eksempel Kolsåsbanen.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til sine forslag i Innst. S. nr. 300 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2016, og vil peke på at Høyre og Kristelig Folkeparti vil ha en egen pott på 3 mrd. kroner til finansiering av bybaner/superbusstraseer. I tillegg ønsker disse medlemmer å øke belønningsordningen for kollektivtrafikk til 1 mrd. kroner årlig i løpet av planperioden.

Komiteens medlem fra Venstre mener staten bør bidra mer til oppgraderingen av Kolsåsbanen. Dette medlem vil blant annet vise til Venstres alternative nasjonale transportplan (2010–2019) hvor Venstre foreslår å øke overføringene til kollektivtrafikken i kommunesektoren med over 10 mrd.

kroner mer enn det som følger av regjeringspartienes innstilling, og at midlene også skal disponeres til bybaneprosjekter, slik som for eksempel Kolsåsbanen.

#### *Rv 150 Ulvensplitten–Sinsen*

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, merker seg kostnadsøkningen på prosjektet rv 150 Ulvensplitten–Sinsen, og at midler til dette prosjektet i 2009 må prioriteres innenfor de gjeldende økonomiske rammer for Osloepakke 3, men at Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget med saken i statsbudsjettet for 2010.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre viser til sine respektive merknader om Ulvensplitten–Sinsen i Innst. S. nr. 301, jf. St. meld. 17 (2008–2009) Osloepakke 3 trinn 2.

#### **1.2.5 Forlenging av bompengordninga i Kristiansand i Vest-Agder**

##### SAMMENDRAG

Gjennom behandlinga av St.prp. nr. 45 (2007–2008) blei det gitt høve til å forlengje eksisterande bompengordning i Kristiansand ut 2008, eventuelt til ei ny samferdselspakke for Kristiansandsregionen er behandla av Stortinget.

Samferdselsdepartementet tilrår at bompengeselskapet får høve til å forlengje dagens innkrevjingsordning fram til den nye samferdselspakka for Kristiansandsregionen er behandla av Stortinget. Seinaste sluttidspunkt for forlenginga vil vere årsskiftet 2009/2010. Med dette som utgangspunkt vil den forlengja innkrevjinga gi om lag 40 mill. kroner i netto innbetalte bompengar. Bruken av midlane vil bli avklart i samband med samferdselspakka.

##### KOMITEENS MERKNADER

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til Stortingets presidentskap datert 3. juni 2009, der det heter:

"St.prp. nr. 72 (2008 – 2009), som Stortinget no har til handsaming, omhandlar mellom anna forlenging av bompengordninga i Kristiansand i Vest-Agder, omtala i kapittel 2.5. Det er ikkje vedtakspunkt om dette i proposisjonen. Departementet bed om at det ved handsaminga av proposisjonen vert teke med eit vedtakspunkt, jf. tilsvarande punkt i St.prp. nr. 45 (2007-2008).

Det viser seg vidare at den framdrifta som det var lagt opp til for handsaming av fase I av ny samferdselspakke kan bli for stram. Departementet foreslår

difor at bompengeselskapet får høve til å forlengje dagens bompenggeordning noko lengre enn foreslått i St.prp. nr. 72 (2008 – 2009). I proposisjonen står det at seinaste sluttidspunkt vil vere årsskiftet 2009/2010. Departementet foreslår no at seinaste sluttidspunkt blir utgangen av vårsesjonen 2010.

Bompenggeordninga gir 6-7 mill. kr per månad i inntekt etter at utgifter til drift er trekt frå.

Forslag til vedtakspunkt om forlenging av bompenggeordninga i Kristiansand i Vest-Agder:

5. Bompengeselskapet får høve til å forlengje eksisterande bompenggeordning i Kristiansand, maksimalt ut vårsesjonen 2010. Vilråa går fram av proposisjonen."

Flertallet gir sin tilslutning til Samferdselsdepartementets forslag i brevet av 3. juni 2009, og foreslår:

- "5. Bompengeselskapet får høve til å forlengje eksisterande bompenggeordning i Kristiansand, maksimalt ut vårsesjonen 2010. Vilråa går fram av St.prp. nr. 72 (2008–2009)."

Flertallet har for øvrig ingen merknader.

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet avviser forlenget innkreving i eksisterande bompenggeordning i Kristiansand og fremmer derfor følgjende forslag:

"Stortinget godkjenner ikke forlenget innkreving i eksisterande bompenggeordning i Kristiansand."

### **1.2.6 Bergensprogrammet i Hordaland – førebuing av andre etappe**

#### **SAMMENDRAG**

Første etappe av rv 557 Ringveg vest og Bybanen er planlagt opna for trafikk i 2010. For å kome raskt i gang med anleggsarbeida på andre etappe av Ringveg vest og Bybanen har Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune gått inn for å finansiere førebuinge arbeid i 2009 og 2010 gjennom auka låneopptak, innsparingar og omprioriteringar innafør det vedtekne Bergensprogrammet. Det var lagt til grunn eit samla forbruk på om lag 190 mill. kroner til slike førebuinge arbeid i 2009 og 2010, fordelt med 30 mill. kroner til Ringveg vest og 160 mill. kroner til Bybanen.

Grunnerverv er ein viktig del av førebuingane til anleggsstart på eit prosjekt. For å leggje til rette for anleggsstart på andre etappe av Ringveg vest og Bybanen så raskt som råd, er det ønskeleg å kome i gang med grunnervervet før det ligg føre endelege vedtak av eit opplegg for vidareføring av Bergensprogrammet. Samferdselsdepartementet går derfor inn for at løyvet til å nytte om lag 100 mill. kroner til

førebuinge arbeid i 2009 blir utvida til også å omfatte grunnerverv.

#### **KOMITEENS MERKNADER**

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Framskrittspartiet, gir sin tilslutning til Samferdselsdepartementets tilråding, og har for øvrig ingen merknader.

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet gir sin tilslutning til nødvendige grunnerverv for å forberede anleggsstart på 2. etappe av Ringveg vest. Disse medlemmer slutter seg derimot ikke til slikt grunnerverv for 2. etappe av Bybanen i Bergen. Disse medlemmer viser til sine tidlige forslag om utvikling av skinnebasert kollektivtrafikk i de største byene – herunder Bergen.

Disse medlemmer viser for øvrig til sine merknader om Bergensregionen og Bergensprogrammet i Innst. S. nr. 300 (2008–2009) under kapittel 9.3.3.

Disse medlemmer fremmer følgjende forslag:

"Stortinget godkjenner grunnerverv til etappe 2 på Ringveg vest i Bergen. Stortinget godkjenner ikke grunnerverv for etappe 2 for Bybanen i Bergen.

Stortinget ber Regjeringen sørge for samordning av Bybaneprojektet i Bergen, jf. St.prp. nr. 75 (2004–2005) og Innst. S. nr. 94 (2005–2006), med utvikling av nærtrafikk med jernbane i Bergensregionen. Stortinget legger til grunn at staten overtar ansvaret for utbygging av prosjektet."

### **1.2.7 E6 gjennom Steinkjer – raset i Løsberga i Nord-Trøndelag**

#### **SAMMENDRAG**

I samband med sprengingsarbeid på prosjektet E6 Vist – Jevika – Selli gjekk det 30. juni 2008 eit ras i Løsberga, sør for Steinkjer. Om lag 8 000 m<sup>3</sup> steinmasse rasa ut. Raset førte til at jernbana var stengt i to dagar, medan vegen var stengt til 11. juli 2008. Det blei oppretta omkøyring via kommunal veg ved Lø.

Raset og oppryddingsarbeida har ført til ein meirkostnad for prosjektet på 40-45 mill. kroner.

Etter raset 30. juni 2008 blei det oppretta ei referansegruppe som skulle støtte prosjektleiinga i oppryddingsarbeidet.

Statens vegvesen starta hausten 2008 arbeidet med å gå gjennom gjeldande retningslinjer for å vurdere om det er behov for å setje i verk nye og betra reglar, prosedyrar og tiltak ved planlegging, prosjektering, bygging, drift og vedlikehald av vegskjeringar. Rapporten frå referansegruppa viser at det er behov for å gjennomføre revisjonar av gjeldande ret-

ningslinjer. Statens vegvesen har derfor forsert dette arbeidet.

#### KOMITEENS MERKNADER

Komiteen ser alvorlig på at det i forbindelse med sprengningsarbeid på prosjektet E6 Vist-Jevika–Selli ved to tilfeller i 2008 gikk ras i Løsberga sør for Steinkjer, og at raset medførte stengning av jernbanen og veien i perioder. Rasene har gitt en merkostnad for prosjektet på 40–45 mill. kroner. Komiteen har merket seg at det ble opprettet en referansegruppe som både skulle støtte prosjektledelsen i oppryddingsarbeidet, men også vurdere om prosedyrer, utføring og vurderinger før raset hadde vært tilrådelig. Komiteen har videre merket seg konklusjonene i rapporten referansegruppen har lagt fram, og ser meget alvorlig på de avvik og mangler som rapporten peker på. Komiteen legger til grunn at det omtalte arbeidet som Statens vegvesen har startet, og etter at rapporten forelå nå har forsert, med å revidere gjeldende retningslinjer, blir raskt ferdigstilt og at Statens vegvesen bruker denne hendelsen til å gi grunnlag for læring og om det bør gjennomføres eventuelle tiltak.

### 1.3 Programkategori 21.50 Jernbaneformål

#### 1.3.1 Godkjenning av signal- og sikringsanlegget MERKUR

##### SAMMENDRAG

Jernbaneverket har etter anbuds konkurranse inngått kontraktar med ABB om levering av signal- og sikringsanlegget Merkur (ein ny type anlegg). Det nyutvikla anlegget skal etter planen brukast på Ganddal godsterminal, på det nye dobbeltsporet Sandnes – Stavanger og på det nye fjernstyringsanlegget mellom Mosjøen og Bodø på Nordlandsbana.

På grunn av at Merkur er eit nyutvikla system treng det ei generisk (generell) godkjenning av Statens jernbanetilsyn før det kan takast i bruk. Jernbaneverket søkte om å ta i bruk signal- og sikringsanlegget Merkur på Orstad stasjon Ganddal godsterminal for samstundes å sikre ei generisk godkjenning. Statens jernbanetilsyn godkjende ikkje søknaden. Dette blei m.a. grunnlagt med at Merkur ikkje er godt nok dokumentert for å fastsetje det tryggleiksnivået som ein krev for signal- og sikringsanlegg.

Jernbaneverket har utarbeidd eit konkurransegrunnlag for ein mogleg anbuds konkurranse om eit nytt signal- og sikringssystem, som kan setjast i verk som ei alternativ løysing om det viser seg at Jernbaneverket og ABB ikkje blir samde om vilkåra for å oppretthalde Merkur-kontraktane.

På bakgrunn av at Merkur-anlegget ikkje blei godkjent for bruk har Jernbaneverket teke initiativ til at det blir gjort ein uavhengig revisjon av anskaffings-

og utviklingsprosessen og korleis han er handtert av Jernbaneverket. Revisjonen er meint å gi grunnlag for læring av prosessen og om det bør gjennomførast eventuelle tiltak. Det er lagt opp til at revisjonen skal avsluttast innan sommaren 2009.

Ganddal godsterminal er seinast omtalt i St.prp. nr. 1 (2008–2009). Terminalen blei opna for drift med manuell togstyring 3. januar 2008. Kostnadsoverslaget for prosjektet er sett til 466,4 mill. 2009-kroner.

Om Merkur-kontrakten med ABB må avviklast, reknar Jernbaneverket førebels med at dette kan innebere ein meirkostnad i storleiken 85 mill. kroner.

Prosjektet Sandnes – Stavanger er seinast omtalt i St.prp. nr. 1 (2008–2009). Etter ei ekstern kvalitets-sikring som Samferdselsdepartementet fekk gjennomført i 2008, er kostnadsramma for prosjektet fastsett til 2 570 mill. 2009-kr, medan styringsramma er fastsett til 2 215 mill. 2009-kroner.

Det nye dobbeltsporet skal etter planen stå ferdig i slutten av oktober i år.

Jernbaneverket reknar førebels med at forseinkinga med Merkur vil innebere ein meirkostnad i storleiken 75 mill. kroner samanlikna med styringsramma. Dette har i hovudsak samanheng med godkjenning og installering av eit mellombels NSI 63-anlegg. Om Merkur-kontrakten med ABB må avviklast, reknar Jernbaneverket med at dette vil innebere ein meirkostnad i storleiken 250 mill. kroner samanlikna med styringsramma.

Prosjektet Mosjøen – Bodø er seinast omtalt i St.prp. nr.1 (2008–2009). Etter ei ekstern kvalitets-sikring blei kostnadsramma fastsett til 651,3 mill. 2009-kr, medan styringsramma blei sett til 620 mill. 2009-kroner.

Jernbaneverket reknar førebels med at forseinkinga av Merkur vil innebere ein meirkostnad på i storleiken 85 mill. kroner samanlikna med styringsramma.

Ved utrekninga av meirkostnader for dei tre prosjekta ved ei vidareføring av Merkur er det lagt til grunn at godkjenninga av systemet må vere på plass seinast i løpet av hausten 2010. Om godkjenninga dreg ut i tid til etter 2010, reknar Jernbaneverket med at kostnadene vil auke ytterlegare.

Samferdselsdepartementet reknar med å kunne kome tilbake med ei ny orientering og med endelege forslag til nye kostnadsrammer/styringsrammer for dei prosjekta der dette er nødvendig, i samband med statsbudsjettet for 2010.

#### KOMITEENS MERKNADER

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, har merket seg at det nye signal- og sikringsanlegget Merkur som skulle tas i bruk på Ganddal godsterminal, på det nye dob-

beltsporet Sandnes–Stavanger og på det nye fjernstyringsanlegget mellom Mosjøen og Bodø, ikke har fått den nødvendige godkjenning av Statens jernbanetilsyn før det kan tas i bruk. Begrunnelsen beskrives til å være blant annet at Merkur ikke er godt nok dokumentert for å fastsette det sikkerhetsnivået som man krever for signal- og sikringsanlegg.

Flertallet ser alvorlig på at den manglende godkjenning har medført store merkostnader på alle disse prosjektene, og vil kunne medføre ytterlige merkostnader, og at Jernbaneverket har måttet iverksette midlertidige løsninger som blant annet manuell togstyring på Ganddal godsterminal. Flertallet merker seg at Jernbaneverket har iverksatt en uavhengig revisjon av anskaffelses- og utviklingsprosessen og hvordan den er håndtert av Jernbaneverket. Flertallet legger til grunn at denne revisjonen er igangsatt med tanke på blant annet å forbedre rutinen for slike anskaffelses- og utviklingsprosesser, og at konklusjonene fra denne revisjonen skal gi grunnlag for læring, og for en vurdering av om det skal gjennomføres eventuelle tiltak for hvordan denne prosessen er håndtert av Jernbaneverket.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre mener det er svært kritikkverdig at arbeidet med signalsystemet Merkur nå synes å stanse helt opp. Disse medlemmer viser til at Regjeringen nå anslår at Merkur ikke vil være klart før sent i 2010, noe som er to år senere enn planlagt. Disse medlemmer viser til meldingen der det heter at "dersom godkjenningen dreg ut i tid etter 2010, reknar Jernbaneverket med at kostnadene vil auke ytterlegare". Disse medlemmer viser til at dersom systemet ikke kan tas i bruk, slik det nå mer enn antydes fra Regjeringens side, må Jernbaneverket utlyse ny anbudskonkurranse for å utvikle et helt nytt signalsystem. Disse medlemmer mener Regjeringens håndtering av denne saken er svært kritikkverdig, all den tid Regjeringen her har kjøpt et signalanlegg uten godkjenning, og som sannsynligvis heller ikke vil bli godkjent for bruk på de aktuelle strekningene.

Disse medlemmer viser til at arbeidet med å få på plass godkjente signalanlegg på strekket fra Mosjøen til Bodø nå er utsatt til 2011. Grunnen er at Jernbaneverket har valgt å prioritere to prosjekter i Rogaland i første omgang. Disse medlemmer mener det er helt nødvendig å holde trykket oppe for å få på plass nødvendig signalanlegg på aktuelle strekk i Rogaland, men finner det svært oppsiktsvekkende at Regjeringen foreslår å flytte 100 mill. kroner fra Nordlandsbanen over til Jernbaneverkets generelle drifts- og vedlikeholdsoppgaver, slik det

gjøres rede for i St.prp. nr. 67 (2008–2009). Disse medlemmer mener disse midlene burde benyttes til å bedre kapasiteten på Nordlandsbanen, blant annet ved å bygge flere kryssingsspor.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti vil vise til Kristelig Folkepartis merknader og forslag i forbindelse med Stortingets behandling av Revidert nasjonalbudsjett for 2009, jf. St.prp. nr. 67 (2008–2008), om bevilgninger til kryssingsspor på Nordlandsbanen ut over Regjeringens forslag, og videre om omdisponering av midler som frigjøres på grunn av utsettelse av Merkur-prosjektet til nødvendige investeringer og vedlikeholdsoppgaver på Nordlandsbanen.

### **1.3.2 Kjøp av persontransport med tog fra NSB AS**

#### SAMMENDRAG

Departementet viser til St.prp. nr. 1 (2008–2009) der det m.a. går fram at departementet skal orientere Stortinget om sluttresultatet fra forhandlingene med NSB AS om kjøpsavtalen for 2009. Forhandlingene er nå avslutta. Kjøpsavtalen er signert med ei økonomisk ramme innanfor vedteken løyving for 2009.

#### KOMITEENS MERKNADER

Komiteen tar departementets sluttresultat fra forhandlingene med NSB AS om kjøpsavtale for 2009 til orientering.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, er tilfreds med at turistkonseptet på Raumabanen er videreført også for 2009, og at NSB har som intensjon å levere hele tilleggsproduksjonen som ble avtalt i trafikkavtalen som vil innebære flere togavganger rundt Oslo og i Intercity-trafikken. Flertallet merker seg at spørsmålet om egen nattvogn i Kristiansand ennå ikke er avklart.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til at omleggingen av nattilbudet på tog førte til at de stasjonære nattvognene fra Mo i Rana, Mosjøen og Kristiansand ble tatt vekk. Dette medlem viser til Budsjett-innst. S. nr. 13 (2008–2009) der dette medlem var svært positiv til at Kristiansand skulle få sin nattvogn tilbake, og der dette medlem samtidig forventet at Regjeringen ville finne midler til at tilsvarende vogner kunne komme på plass igjen i Mo i Rana og Mosjøen. Dette medlem konstaterer dessverre at ingen av de nevnte nattvognene er på plass, og ber Regjeringen nå prioritere dette.



## 2. FORSLAG FRA MINDRETALL

### Forslag fra Fremskrittspartiet og Høyre:

#### Forslag 1

Stortinget godkjenner ikke overføring av øvrige riksveier og riksveiferjer til fylkeskommunene og til Oslo kommune. Stortinget ber Regjeringen gjennomføre nødvendige tiltak for å reversere gjennomførte tiltak og stoppe planlagte tiltak knyttet til forvaltningsreformen innenfor samferdselssektoren.

#### Forslag 2

Stortinget ber Regjeringen sørge for at bomstasjon på fv 311 nord for krysset mellom fv 311 Osloveien og fv 7 Brevikveien straks blir fjernet.

### Forslag fra Fremskrittspartiet:

#### Forslag 3

Stortinget ber Regjeringen snarest legge frem egen sak om vedlikeholdsmessig opprustning av dagens stam- og riksveinett basert på statlige finansierungsordninger.

#### Forslag 4

Stortinget ber Regjeringen sørge for at kostnadsøkning på vegprosjektet Krosby–Knapstad i Østfold på 130 mill. kroner fullt ut dekkes av staten.

Stortinget ber Regjeringen legge frem sak om full statlig finansiering av hele prosjektet uten bruk av bompenger basert på budsjettmessig inndekning i statsbudsjettet for 2010. Stortinget legger til grunn at staten om nødvendig forskotterer midler for å sikre fremdrift av prosjektet og at innkreving av bompenger til finansiering av prosjektet opphører.

#### Forslag 5

Stortinget godkjenner ikke forlenget innkreving i eksisterende bompengoordning i Kristiansand.

## 3. KOMITEENS TILRÅDING

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

vedtak:

Stortinget samtykkjer i at:

1. riksveg med tilhøyrande gang- og sykkelveg som går fram av vedlegg 1 i St.prp. nr. 72 (2008–2009), blir med heimel i veglova § 62 tredje ledd omklassifisert til fylkesveg, i Oslo kommunal veg, med verknad frå 1. januar 2010, med unntak av rv 3/rv 25 Løten–Hamar, rv 13/rv 55 Oppheim–Hella–Sogndal og rv 94 fram til tunnelinnslaget på Mellandet, som framleis skal vere riksveg, og rv 4 sør for Sinsenkrysset i Oslo som vert omklassifisert til kommunal veg.
2. veg med tilhøyrande gang- og sykkelveg som går fram av vedlegg 2, blir med heimel i veglova § 62 tredje ledd teken opp som riksveg frå 1. januar 2010
3. Samferdselsdepartementet fastset med endeleg verknad kor riksveg tek slutt.
4. prosjektet E18 Krosby–Knapstad i Østfold blir gjennomført basert på revidert kostnadsramme.
5. Bompengeselskapet får høve til å forlengje eksisterande bompengoordning i Kristiansand, maksimalt ut vårsesjonen 2010. Vilråa går fram av St.prp. nr. 72 (2008–2009) og Innst. S. nr. 312 (2008–2008).

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 9. juni 2009

**Per Sandberg**

leder

**Irene Johansen**

ordfører

**Vedlegg 1****Brev fra Samferdselsdepartementet v/ statsråden til Stortingets transport- og kommunikasjonskomité, datert 29. mai 2009****St.prp. nr. 72 (2008-2009) om noen saker på SDs område - orientering om feil i proposisjonen**

Eg viser til omtale i St.prp. nr. 72 (2008-2009) om nokre saker på Samferdselsdepartementets område av omklassifisering av vegar i samband med forvaltningsreforma, jf. kap. 2.1.

I Vedlegg 1 til St.prp. nr. 72 (2008-2009) er det gitt ein fylkesvis oversikt over Samferdselsdeparte-

mentets forslag til kva vegar som skal bli omklassifisert til fylkesveg etter 1.1.2010. Eg ønskjer å gjere Stortinget merksam på at det er oppdaga feil i oversikta som gjeld Oslo. Lista skal supplerast med rv 4 sør for Sinsenkrysset. I tillegg er informasjonen om total lengde veg i Oslo som blir omklassifisert, berekna for høgt. Korrekt veglengde skal vere 35 km.

Oppdatert liste for Oslo.

Oslo kommune

Riksvegar som blir kommunale vegar frå 1.1.2010:

| Vegnummer | Frå                      | Til                  |
|-----------|--------------------------|----------------------|
| Rv 4      | Rundkjøring Nylands vei  | Sinsenkrysset        |
| Rv 155    | Ski/Sværsvann            | Herregård x E18 vest |
| Rv 160    | Vækerø x E18             | Bærum/Jar            |
| Rv 161    | Nedre Lodalsbru x rv 190 | Skøyen holdeplass    |
| Rv 168    | St Olavs gt x rv 162     | Bærum/Grini          |

*Ny kommunal veg etter 2010*

Nye kommunale vegar frå 2010

35 km

**Vedlegg 2****Brev fra Samferdselsdepartementet v/ statsråden til Stortingets presidentskap, datert 3. juni 2009****St.prp. nt. 72 (2008-2009) Om nokre saker på Samferdselsdepartementets område – Forlenging av bompengerordninga i Kristiansand**

St.prp. nr. 72( 2008 – 2009), som Stortinget no har til handsaming, omhandlar mellom anna forlenging av bompengerordninga i Kristiansand i Vest Agder, omtala i kapittel 2.5. Det er ikkje vedtakspunkt om dette i proposisjonen. Departementet bed om at det ved handsaminga av proposisjonen vert teke med eit vedtakspunkt, jf. tilsvarende punkt i St.prp. nr. 45 (2007-2008).

Det viser seg vidare at den framdrifta som det var lagt opp til for handsaming av fase 1 av ny samferdselspakke kan bli for stram. Departementet foreslår

difor at bompengeselskapet får høve til å forlenge dagens bompengerordning noko lengre enn foreslått i St.prp. nr. 72 (2008 – 2009). I proposisjonen står det at seinaste sluttidspunkt vil vere årsskiftet 2009/2010. Departementet foreslår no at seinaste sluttidspunkt blir utgangen av vårsesjonen 2010.

Bompengerordninga gir 6-7 mill. kr per måned i inntekt etter at utgifter til drift er trekt frå.

Forslag til vedtakspunkt om forlenging av bompengerordninga i Kristiansand i Vest-Agder:

5. Bompengeselskapet får høve til å forlenge eksisterande bompengerordning i Kristiansand, maksimalt ut vårsesjonen 2010. Vilråa går fram av proposisjonen.



