



Innst. 328 S

(2009–2010)

Innstilling til Stortinget frå transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 127 S (2009–2010)

Innstilling frå transport- og kommunikasjonskomiteen om ein del saker på Samferdselsdepartementet sitt område

Til Stortinget

1. Innleiing

Komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Anne Marit Bjørnflaten, Susanne Bratli, Freddy de Ruiten, Gorm Kjernli, Magne Rommetveit og Tone Merete Sønsterud, frå Framstegspartiet, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Bård Hoksrud og Arne Sortevik, frå Høgre, Øyvind Halleraker, Lars Myraune og Ingjerd Schou, frå Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, frå Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, og frå Kristeleg Folkeparti, leiaren Knut Arild Hareide, viser til Prop. 127 S (2009–2010) med 13 ulike saker og orienteringar frå Samferdselsdepartementet.

2. Programkategori 21.20 Luftfartsformål

2.1 Vulkanutbrotet på Island – konsekvensar for luftfartsnæringa i Noreg

Samandrag

Vulkanutbrotet på Island førte til at luftrommet over Noreg og Europa vart heilt eller delvis stengt ei veker tid etter 15. april i år.

Flyselskapa har kravt tiltak frå styresmaktene som følgje av «oskekrisa», og Samferdselsdeparte-

mentet har i denne samanheng skipa ei kontaktgruppe med Avinor, NHO Luftfart og dei tre største flyselskapa i Noreg. Departementet har òg gjennomført eit møte med representantar for organisasjonane til dei tilsette i norsk luftfart. Departementet har likeeins hatt eit møte med Norsk Flyoperatør Forbund, som representerer dei små operatørane i næringa.

«Oskekrisa» har utløyst ein debatt om offentlege tiltak også i andre land. EU-kommisjonen har lagt fram forslag som skal gjera Europa betre i stand til å møte slike kriser i framtida. Det ser ikkje ut til at EU vil utarbeida nærare retningslinjer for statsstøtte som følgje av «oskekrisa».

Samferdselsdepartementet viser til at det er utarbeidd nye prosedyrar for flyging i oskeskyar. Vidare skjer det no eit arbeid internasjonalt for å utvikla betre målemetodar, både for å måla konsentrasjonen av oske, og for å måla kor det faktisk er oske. Det blir også arbeidd med å klarleggja kor mykje oske fly og flymaterieell faktisk tåler.

Regjeringa vurderer så langt at det ikkje er behov for økonomiske tiltak overfor luftfartsnæringa som følgje av «oskekrisa». Regjeringa vil difor følgja situasjonen nøye i tida framover og vurderer tiltak dersom regjeringa finn det nødvendig.

Merknader frå komiteen

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Høgre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristeleg Folkeparti, har ingen merknader.

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet viser til sine merknader og forslag i forbindelse med revidert budsjett for 2010, jf. Prop. 125 S (2009–2010), for å kompensere for tap innen-

for luftfartsnæringen grunnet vulkanutbruddet på Island.

3. Programkategori 21.30 Vegformål

3.1 Modernisering av førarkort- og motorvognregisteret – nytt Autosys

Samandrag

Samferdselsdepartementet gjorde greie for Statens vegvesen sitt prosjekt for modernisering av førarkort- og motorvognregisteret, nytt Autosys, i Prop. 1 S (2009–2010). Departementet konkluderte her med at det ville komma tilbake til Stortinget med eit forslag til kostnadsramme og tidsplan for å realisera den nye IKT-løysinga etter fullført ekstern kvalitetssikring (KS2). KS2 av prosjektet er no gjennomført. Samferdselsdepartementet tilrår på denne bakgrunn ei kostnadsramme for prosjektet på 700 mill. 2009-kroner og ei styringsramme på 550 mill. 2009-kroner. Forslaget er i samsvar med tilrådinga frå den eksterne kvalitetssikraren. Kostnadene vil bli dekkja innafor Statens vegvesen sine årlege budsjett.

Prosjektet for nytt Autosys er planlagt gjennomført over fem år, fram til og med 2014. Prosjektet vil byggja vidare på tidlegare gjennomført arbeid, mellom anna modulen for enkeltgodkjenning av køyre- tøy som vart sett i produksjon ved årsskiftet 2009/2010, og andre tekniske løysingar. Det er nytta 261 mill. kroner pr. 1. januar 2010 til dette arbeidet. I 2010-budsjettet er det lagt til grunn ei ramme på 50 mill. kroner.

Merknader frå komiteen

Komiteen sluttar seg til forslaget i proposisjonen.

3.2 Oslopakke 3 – orientering om vidare arbeid

Samandrag

Styringsgruppa for Oslopakke 3 har med utgangspunkt i St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019, St.meld. nr. 17 (2008–2009) Om Oslopakke 3 trinn 2 og St.prp. nr. 68 (2008–2009) Kommuneproposisjonen samt lokale føringar, utarbeidd eit forslag til Handlingsprogram 2010–2013 for Oslopakke 3.

Akershus fylkeskommune og Oslo kommune har gitt si tilslutning til prioriteringane i Handlingsprogram for Oslopakke 3 for 2010–2013 ved vedtak i Akershus fylkesting 29. oktober 2009 og Oslo bystyre 11. november 2009.

Tiltak/prosjekt som er foreslått i handlingsprogrammet ligg i storleiksorten 14,4 mrd. kroner, og disponibel ramme for perioden er om lag 11,5 mrd. kroner. I tillegg kjem staten sine jernbaneinvesteringar

i perioden. Det lokalt vedtekne handlingsprogrammet for 2010–2013 var dermed underfinansiert med om lag 3 mrd. kroner.

Etter at samtykke til låneopptak på inntil 1,1 mrd. kroner vart gitt for 2010, manglar det om lag 2 mrd. kroner for å kunne gjennomføra handlingsprogrammet for 2010–2013. Det ligg på noverande tidspunkt ikkje føre ei lokalpolitisk avklaring om korleis avviket mellom omfanget av planar og finansiell ramme skal handterast.

Det er frå lokalt hald lagt opp til at handlingsprogrammet for Oslopakke 3 skal rullerast årleg, noko som inneber at ein til eikvar tid vil ha ein 4-årig tids- horisont i planleggingsarbeidet. Styringsgruppa for Oslopakke 3 har starta opp arbeidet med rullering for perioden 2011–14. Styringsgruppa legg opp til å fremja sitt forslag i mai 2010, med prioriteringar og finansieringsrammer.

På denne bakgrunn er det på noverande tidspunkt ikkje mogeleg å gje Stortinget ei fullstendig orientering om hovudinnretninga i handlingsprogrammet for Oslopakke 3 i perioden 2010–2013. Samferdselsdepartementet vil derfor etter planen komma tilbake til Stortinget med ei nærare orientering i samband med budsjettframlegget for 2011, etter at dei naudsynte lokale avklaringane ligg føre.

I det vidare arbeidet med prioritering av prosjekt og tiltak i pakka er det viktig å slå fast at dei overordna føringane og målsettingane som er fastsett for pakka, skal leggjast til grunn.

Merknader frå komiteen

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Høgre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristeleg Folkeparti, viser til at Stortinget med dette blir orientert om status for arbeidet med å fastsetje eit handlingsprogram for Oslopakke 3 for perioden 2010–2013. Regjeringa legg opp til å gje ei nærare orientering i samband med framlegg til statsbudsjett for 2011. Prioriteringane for inneverande år ligg i statsbudsjettet for 2010.

Fleirtalet viser til at det er etablert ei politisk referansegruppe med representantar frå alle partia i Akershus fylkesting og Oslo bystyre, og at gruppa er etablert for å sikra god lokalpolitisk forankring og openheit. Gruppa vil vere tett involvert i styringsgruppa sitt arbeid med framlegg til prioriteringar og finansieringsrammer. Fleirtalet er nøgd med at referansegruppa er etablert, og meiner ei slik gruppe kan vere eit eigna verkemiddel for å få lokalpolitiske framlegg og prioriteringar i tråd med forliket som danna grunnlaget for etableringa av Oslopakke 3.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet har merket seg at «det på nåvæ-

rende tidspunkt ikke er mulig å gi Stortinget en fullstendig orientering om hovedinnretningen i handlingsprogrammet for Oslopakke 3 i perioden 2010–2013».

Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets merknader og forslag ved tidligere behandling av Oslopakke 1, 2 og 3 i Stortinget.

3.3 Orientering om omklassifisering av rv. 36 og tidlegare rv. 354 i Grenland i Telemark

Samandrag

Gjennom handsaminga av St.prp. nr. 72 (2008–2009) slutta Stortinget seg til Samferdselsdepartementet sitt forslag til omklassifisering av vegar i samband med forvaltningsreforma, jf. Innst. S. nr. 312 (2008–2009). Som følge av at rv. 36 gjennom Grenland var stamveg før 2010, vart denne framleis klassifisert som riksveg, medan rv. 354 vart omklassifisert til fylkesveg.

Gjennom handsaming av «Infrastrukturplan for Grenland» vart Telemark fylkeskommune og kommunane i Grenland samde om at rv. 36 mellom byane Porsgrunn og Skien burde flyttast frå austsida til vestsida av elva.

Forslaget inneber at rv. 36 blir flytta til traseen for tidlegare rv. 354 mellom Skjelsvik og Moflata og knytt til E18 ved Skjelsvik. Grunngevinga for ei slik endring er først og fremst at ein trasé vest for elva ligg meir sentralt i forhold til industrien og hamneverksemnda i området, og at dette vil gjera det enklare å oppnå tilfredsstillande standard på riksvegen.

Etter tilslutning frå Samferdselsdepartementet fatta Statens vegvesen 25. januar 2010, med heimel i veglova § 3 og § 7, vedtak om å omklassifisera rv. 36 mellom Moheim og Moflata til fylkesveg og fylkesvegen mellom Skjelsvik og Moflata (tidlegare rv. 354) til riksveg. Vedtaket vart gjort gjeldande frå 1. februar 2010.

Ein tunnel på tidlegare rv. 354 må reparerast i 2010 til ei kostnad på om lag 25–30 mill. kroner. Omklassifiseringa til riksveg gjer at staten må stå for denne kostnaden.

Merknader frå komiteen

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Høgre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristeleg Folkeparti, har ingen merknader.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet har merket seg departementets opplysninger om at trafikk flyttes fra østsiden og til vestsiden av elva der det er mer trafikk for det områ-

det som berøres av omklassifiseringen, og at både «ny» og «gammel» trasé for rv 36 går gjennom tettbygde områder. Disse medlemmer peker på at begge traseer har behov for investeringer.

3.4 Rv. 510 Solasplitten i Rogaland – orientering om kostnadsauke

Samandrag

Prosjektet er mellom anna omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), St.prp. nr. 58 (2008–2009) og Prop. 1 S (2009–2010).

I St.prp. nr. 58 (2008–2009) vart det lagt til grunn eit kostnadsoverslag for prosjektet på 419 mill. 2008-kroner, basert på ei løysing med kort kulvert. Dette tilsvarar 434 mill. kroner i 2010-prisnivå. På grunnlag av utarbeidd konkurransegrunnlag er kostnadsoverslaget auka til 484 mill. kroner. Dette inneber ein kostnadsauke på 50 mill. kroner eller 11,5 pst. Dette medfører at prosjektet må leggjast fram for Stortinget for ny vurdering før anleggsstart.

Ei viktig årsak til auken er at kostnadene ved gjennomføring av lokale støyttiltak var undervurderte i overslaget frå våren 2009.

Samferdselsdepartementet tilrår at prosjektet blir gjennomført som tidlegare føreset. For å unngå ytterlegare forseinkingar har Statens vegvesen fått løyve til å konkurranseutlysa prosjektet, men med atterhald om Stortinget si godkjenning.

Merknader frå komiteen

Komiteen har ingen merknader.

3.5 E39 Hjartåberga i Møre og Romsdal – orientering om omdisponering av midlar

Samandrag

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009). Prosjektet E39 Kvivsvegen i Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal er planlagt opna for trafikk i 2012. Etter trafikkopning vil E39 bli flytta til dagens fv 651 på nordsida av Austefjorden i Møre og Romsdal. I St.meld. nr. 16 (2008–2009) er det derfor lagt opp til å sikra den rasfarlege strekninga på fv 651 ved Hjartåberga i løpet av første fireårsperiode.

For å sikra at anleggsarbeida kan starta så tidleg som råd i 2011, er det behov for om lag 10 mill. kroner til prosjektering og førebuande arbeid i 2010. Samferdselsdepartementet føreset at dette blir finansiert gjennom interne omdisponeringar innfor løyvinga på post 31 Rassikring for 2010.

Merknader frå komiteen

Komiteen har ingen merknader.

3.6 Miljøpakke for transport i Trondheim – oppstart av tiltak og disponering av bompengar i 2010

Samandrag

Samferdselsdepartementet viser til omtale av miljøpakke for Trondheim i Prop. 1 S (2009–2010). Det blir også vist til St.prp. nr. 85 (2008–2009) Om delvis bompengefinansiering av trinn 1 av miljøpakke for transport i Trondheim. Innkrevjinga av bompengar i miljøpakka starta 31. mars 2010. Det er venta at netto bompengeinntekter i 2010 vil vera om lag 150 mill. kroner etter at kostnadene til etablering av innkrevjingssystemet er trekt frå. Det er ikkje lagt opp til å ta opp lån i 2010.

Bompengar i 2010

	HP 2010–2013 og Prop. 1 S (2009–2010)	Auka satsing	Sum
Store prosjekt:			
E6 Sentervegen – Tonstad	30	10	40
Lokal veg – Forsøkslia		5	5
Programområda:			
Sykkelvegtiltak	10	15	25
Trafikktryggleikstiltak	5	6	11
Miljø- og servicetiltak	5	13	18
Kollektivtrafikktiltak		26	26
Planlegging og kjøp av grunn	10	15	25
Sum	60	90	150

Omtale av tiltak som startar opp i 2010 er nærare omtalt i pkt. 3.6 i proposisjonen, jf. E6 Sentervegen–Tonstad, lokale vegar og tiltak innan programområda.

I tillegg til bompengar og statlege midlar har Sør-Trøndelag fylkeskommune og Trondheim kommune sett av midlar til miljøpakka i 2010. Midlar frå belønningssordninga for kollektivtransport vil også bli brukt for å oppnå måla som er sette for miljøpakka.

Den samla finansieringa av miljøpakke for transport i Trondheim i 2010 er vist i tabell 3.2 i proposisjonen.

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET SINE VURDERINGAR

Det er lagt opp til at miljøpakka skal underleggast ekstern kvalitetssikring (KS1). Utgreiinga som er sett i gang, skal innehalda ei vurdering av driftstiltaka som skal inngå i miljøpakka, og vera ein del av grunnlaget for trinn 2 av pakka. Det er vidare lagt opp til at departementet skal komma tilbake til Stortinget med trinn 2 av pakka så snart naudsynte avklaringar ligg føre.

Miljøpakka i Trondheim er i ein startfase, og fleire av prosjekta manglar planavklaring. Det er derfor naudsynt å setja av bompengar i 2010 til planlegging, prosjektering og kjøp av grunn. Det er i tillegg lagt opp til å starta bygginga av enkelte sykkelvegtiltak, trafikktryggleikstiltak og miljøtiltak med bompengar i 2010. Det er lagt opp til å disponera alle bompengane som er føresette kravde inn i 2010.

Kontaktutvalet for miljøpakke Trondheim ønskjer å auka innsatsen i miljøpakka med om lag 90 mill. kroner i bompengar. Tabell 3.1 i proposisjonen viser korleis desse bompengane er planlagt brukt i 2010.

Departementet viser til at Trondheim kommune har gått inn for fritak for bomavgift for bebuarar på Være og Klett. Departementet har godkjent fritak for bomavgift på dei vilkår som Trondheim kommune har søkt om, med den føresetnaden at ordninga blir evaluert som ein del av trinn 2 av miljøpakke Trondheim.

Merknader frå komiteen

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Høgre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristeleg Folkeparti, viser til at det i proposisjonen blir orientert om større aktivitet i 2010 enn opphavleg planlagt, som følge av løyvingar ut over føresetnadene frå Sør-Trøndelag fylkeskommune, løyvingane gjennom den fireårige avtalen med staten om belønningssmidlar og auka bruk av bompengainntekter i 2010.

Fleirtalet viser vidare til at etter initiativ frå kontaktutvalet for «Miljøpakke for transport i Trondheim» legg proposisjonen opp til å auka innsatsen innfor pakka med om lag 90 mill. kroner meir i

bompengar. Den auka innsatsen går til kollektivtiltak, sykkelvegar, miljøtiltak, trafikktryggleikstiltak, til planlegging, prosjektering og kjøp av grunn til større prosjekt som skal startast seinare og til bygging av eit mindre veganlegg på 600 meter i Byåsen.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at prioriteringane er i tråd med Stortinget sin merknad i samband med behandlinga av St.prp. nr. 85 (2008–2009), jf. Innst. S. nr. 347 der det heiter:

«Flertallet har likevel merket seg at fylkeskommunen forutsetter at midler til kollektivtiltak, drift og investeringar utgjer minst 1/5 av den totale miljøpakken, og prioriteres fra oppstarten av perioden.»

Og vidare:

«Flertallet vil også understreke viktigheten av at de økonomiske andelene til kollektivtrafikk ikke reduseres, heller ikke dersom de store prosjektene i pakken blir dyrere enn forventet.»

Desse medlemene sluttar seg til prioriteringane i proposisjonen, og held fast på at den delen som vert disponert til ulike kollektivtiltak, som eit minimum må haldast oppe på det nivået Sør-Trøndelag fylkeskommune føreset, minst 1/5 av den totale miljøpakken. Desse medlemene viser i samband med denne presiseringa til Stortinget sitt vedtak i sak om Oslopakke 3, jf. St.meld. nr. 17 (2008–2009) og Innst. S. nr. 301 (2008–2009), og vidare til merknader ved handsaming av Bergensprogrammet jf. Prop. 108 (2009–2010) og Innst. S. 302 (2009–2010).

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet har merket seg at oppstart av tiltak og disponering av bompengar i 2010 ikke medfører behov for økt bompengeneinnbetaling eller finans/innkrevingskostnader betalt gjennom bompengar. Disse medlemmer viser for øvrig til representantforslag Dokument 8:108 S (2009–2010) og forslag fremsatt i sakens innstilling:

«Veitiltak omtalt i St.prp. nr. 85 (2008–2009) om trinn 1 av Miljøpakke for transport i Trondheim base-res på full statlig finansiering uten bruk av bompengar og eller rushtidsavgift. Innkreving av bompengar opphører omgående. Stortinget legger til grunn at igangsatte og planlagte veitiltak innenfor trinn 1 av Miljøpakken forskotteres av staten i 2010 og at ny sak om finansiering av trinn 1 av Miljøpakke for transport i Trondheim legges frem høsten 2010.»

Disse medlemmer har merket seg at det er gitt fritak for beboere på Være og Klett. Disse medlemmer peker på at de generelle fritaksreg-

lene i Statens vegvesens håndbok 199 bør gjennomgå på nytt på bakgrunn av den sterke økningen i antall bompengefinansierte prosjekter. Dette bør gjøres for å sikre lokalområder og grender mot urimelige merkostnader på grunn av at det innføres bompengordninger på nærliggende fylkesvei eller riksvei.

Komiteens medlemmer fra Høyre minner om at bomsnittet på Være ble etablert for å hindre handelslekkasje ut av Trondheim som følge av innføringen av en lokal drivstoffavgift i byen, som ledd i finansieringen av pakken. Disse medlemmer viser til at Høyre var imot både drivstoffavgiften og denne bommen ved behandlingen av St.prp. nr. 85 (2008–2009) i Stortinget. Disse medlemmer har merket seg at bystyret i Trondheim nå har tatt initiativ til å fjerne denne avgiften fra pakken.

Disse medlemmer viser til Høyres forslag til «Miljøpakke for transport i Trondheim» der de gikk imot innføring av en rushtidsavgift i byen. Dette er en avgift som straffer nødvendig transport i forbindelse med arbeid, og en ekstra belastning særlig på pendlere fra randkommunene til Trondheim, som Melhus, Skaun, Orkdal og Malvik.

Disse medlemmer viser til at det i forbindelse med «Miljøpakke for transport i Trondheim» ble innført en rekke tiltak som er ment å skulle redusere trafikken og forurensningen i byen. Deriblant ble de tidligere 2+-feltene fjernet til fordel for rene kollektivfelt. Tiltaket har så langt ført til at forurensningen av sentrale gater i byen er økt eller er stabil, og kjøproblemene er økt. Disse medlemmer viser videre til at det nå gjennomføres en rekke tiltak parallelt med åpningen av Nordre avlastningsveg i Trondheim som reduserer kapasiteten på vegnettet i byen. Disse medlemmer mener at tiltakene samlet truer med å gjøre Trondheim sentrum mindre attraktivt overfor næringsdrivende, og at tiltakene på sikt kan medføre at handel i byen tvinges ut til bilbaserte kjøpesentra utenfor bykjernen. Disse medlemmer mener det er ønskelig med en annen utvikling, og ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med forslag til hvordan staten kan bidra til at del II av miljøpakken for transport i Trondheim kan føre til mer effektiv trafikkavvikling, mindre forurensning, og samtidig bidra til å opprettholde Midtbyen i Trondheim som levende handelssted.

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet og Høyre fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fjerne innkrevingspunktet ved Være i «Miljøpakke for transport i Trondheim.»

«Stortinget ber regjeringen fjerne rushtidsavgiften fra «Miljøpakke for transport i Trondheim», slik at det blir én sats hele døgnet.»

3.7 Fv 45 – utvida opplegg for utbygging og finansiering av fylkesveg 45 i Gjesdal kommune i Rogaland og Sirdal kommune i Vest-Agder

Samandrag

Gjennom behandlinga av St.prp. nr. 67 (2002–2003), jf. Innst. S. nr. 272 (2002–2003), slutta Stortinget seg til at prosjekt og tiltak på tidlegare rv. 45 i Gjesdal kommune i Rogaland skal delfinansierast med bompengar. Det var lagt til grunn at omfanget av delprosjekt og utbyggingstakten blir tilpassa totalramma for pakka. Bompengerperioden var 12 år. For å kunna gjennomføra delprosjektet Omlegging gjennom Giljajuvet som planlagt etter kostnadsauke, blei det utarbeidd eit forslag til finansieringsopplegg som m.a. var basert på låneopptak. Stortinget slutta seg til opplegget ved behandlinga av St.prp. nr. 45 (2007–2008), jf. Innst. S. nr. 242 (2007–2008).

Samferdselsdepartementet legg i proposisjonen fram forslag om utviding av opplegget for utbygging av fv 45 med nye prosjekt og tiltak. Det er lagt opp til vidareføring av bompengerordninga i 8 år frå 2016 til 2024.

Frå 2010 er tidlegare rv. 45 fylkesveg. Det utvida opplegget er frå 2010 basert på bompengar og fylkeskommunale midlar frå Rogaland og Vest-Agder fylkeskommunar.

I finansieringsplanen i St.prp. nr. 67 (2002–2003) var det lagt til grunn 114 mill. 2003-kroner til inves-

teringar i perioden 2002–2015. Omrekna til 2010-kroner var dette 153 mill. kroner. Tabell 3.3 i proposisjonen viser oppfølginga av finansieringsplanen i St.prp. nr. 67.

Som det går fram av tabell 3.3 i proposisjonen har både statlege midlar og bompengar til investeringar vore høgare for perioden 2002–2009 enn lagt til grunn i St.prp. nr. 67 for perioden 2002–2011.

Omtale av utbygginga

Gjesdal og Sirdal kommunar har saman med Rogaland og Vest-Agder fylkeskommunar og Statens vegvesen utarbeidd eit forslag til fase 2 av utbygginga. Bakgrunnen for dette er at fv 45 får ei viktigare rolle for reiseliv/friluftsliv og næringsutvikling, og det har vore ein vesentleg trafikkvekst. Det er ønskeleg å utvida utbygginga på fv 45 i Gjesdal der standarden er ujamn, med dårlege strekningar der vegen er smal og svingete.

Utbyggings- og finansieringsopplegg

Utbygginga på fv 45 er frå 2010 finansiert med fylkeskommunale midlar og bompengar. I det lokalt behandla opplegget er det lagt til grunn samla kostnader for fase 2 av utbygginga på 138 mill. kroner, omrekna til 2010-prisnivå. I proposisjonen er heile utbygginga frå 2010 inkl. fase 1 tatt med. Det er lagt til grunn at den økonomiske ramma for perioden 2010–2024 er 212 mill. kroner i 2010-prisnivå.

Forslag til finansieringsplan i tråd med den lokalpolitiske behandlinga, med tillegg av den delen av utbygginga som står att frå fase 1, er vist i tabell 3.4 i proposisjonen.

Forslag til finansieringsplan – fase 1 frå 2010, samt fase 2

Finansiering/periode	Mill. 2010-kr			
	2010–2013	2014–2019	2020–2023	Sum
Fylkeskommunale midlar frå Rogaland fylkeskommune	18	21	-	39
Fylkeskommunale midlar frå Vest-Agder fylkeskommune		5	-	5
Bompengar	35	80	53	168
Sum	53	106	53	212

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET SI VURDERING

Samferdselsdepartementet viser til at utbygginga av fv 45 som er omtalt i proposisjonen, har karakter av ei bompengepakke. For bompengepakker er det vanleg at omfanget av utbygginga må tilpassast den økonomiske ramma. Departementet legg til grunn at dersom prosjekta blir rimelegare enn rekna med, vil det bli plass til fleire prosjekt i pakka. Plansituasjonen viser at kostnadene ved prosjekt og tiltak i fase 2 av utbygginga er usikre. Utbygginga omfattar i stor grad utbetringstiltak og mindre prosjekt. Det bør der-

for ikkje vera problematisk å tilpassa utbygginga til tilgjengelege midlar.

Departementet viser til at når fase 1 av utbygginga er ferdigstilt, jf. St.prp. nr. 67 (2002–2003), vil det framleis vera dårlege strekningar på fv 45 der vegen er smal og svingete. Dei samstemte tilrådingane frå dei aktuelle kommunane og fylkeskommunane gjer at departementet kan akseptera at den samla perioden med innkrevjing av bompengar vil strekka seg til 20 år.

AVTALE

Etter at Stortinget har gjort vedtak om revidert opplegg for utbygging og finansiering av fv 45, vil det bli inngått ein tilleggsavtale mellom Statens vegvesen og bompengeselskapet i tråd med gjeldande standardavtale og dei føresetnadene som er lagt til grunn i denne proposisjonen.

Merknader frå komiteen

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Høgre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristeleg Folkeparti, sluttar seg til forslaget i proposisjonen.

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet har merket seg at utvidet prosjekt også medfører utvidelse av bompengefinansieringen med 46 mill. kroner. Sammen med rentekostnader og økte kostnader til innkreving av bompenger og drift av bompengeselskapet vil samlet innbetaling ved hjelp av bompenger utgjøre nesten 210 mill. kroner av en samlet investeringssum på 212 mill. kroner. Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget vedtar at kostnader knyttet til utvidelse av fv 45 som omtalt i Prop. 127 S (2008–2009) finansieres med statlige midler, slik at ikke innbeta-

ling av bompenger økes eller forlenges i forhold til vedtak knyttet til St.prp. nr. 67 (2002–2003). Stortinget forutsetter at midler om nødvendig forskotteres og dekkes over statsbudsjettet for 2011.»

3.8 Fv 64 Atlanterhavstunnelen i Møre og Romsdal – orientering om kostnadsauke**Samandrag**

Prosjektet er mellom anna omtalt i St. prp. nr. 28 (2005–2006) og i St.prp. nr. 1 (2008–2009). I St.prp. nr. 28 (2005–2006) vart det lagt til grunn ei styringsramme for prosjektet på 789 mill. kroner og ei kostnadsramme på 826 mill. kroner, omrekna til 2010-prisnivå. Prognosen for sluttkostnaden er no auka til 885 mill. kroner. Dette inneber ein kostnadsauke på 59 mill. kroner eller 7,2 pst. i høve til kostnadsramma og 97 mill. kroner eller 12,2 pst i høve til styringsramma. Kompensasjon på om lag 15 mill. kroner til bompengeselskapet som følge av forseinka trafikkopning kjem i tillegg. Samferdselsdepartementet tilrår derfor ei revidert kostnadsramme på 900 mill. kroner. Sluttoppgjeret for to av entreprisane er enno ikkje ferdig, og det er følgeleg framleis knytt noko uvisse til sluttkostnaden. Prosjektet vart opna for trafikk i desember 2009, mot opphavleg føresett i desember 2008.

Finansieringa blir som vist i tabell 3.5 i proposisjonen.

Tabell 3.5

	Mill. 2010-kr			
	St.prp. nr. 28 (2005–2006) styringsramma	St.prp. nr. 28 (2005–2006) kostnadsramma	Endring ift. kostnads- ramma	Revidert finansieringsplan
Statlege midlar ...			60	60
Fylkeskommunale midlar ...	44	46	14	60
Bompengar				
– ordinære bompengar ...	538	573		573
– forskottering - innspara ferjetilskot	58	58		58
Lokale tilskot ...	149	149		149
Sum ...	789	826	74	900

Merknader frå komiteen

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Høgre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristeleg Folkeparti, sluttar seg til forslaget i proposisjonen.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at prosjektet har fått auka kostnadsramme ved ferdigstilling, og at staten sin del på 60 mill. kroner skal dekkjast innafor Statens veg-

vesen sine rammer. Desse medlemene viser til merknad frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet sine medlemmer i komiteen i samband med Prp. S 1 (2009–2010), jf. Innst. S 13 (2009–2010):

«Disse medlemmer har forståelse for at igangsatte eller vedtatte prosjekter krever en forholdsvis stor del av investeringsbudsjettet for 2010. Samtidig er disse medlemmer opptatt av at vedtak om nye store prosjekter ikke skal medføre en svekking av planlagte bevilgninger til programområdene mindre utbedringer, gang- og sykkelveger, trafikkisikkerhetstiltak, miljø- og servicetiltak, kollektivtrafikk, planleg-

ging/grunnerverv i handlingsprogramperioden. Disse medlemmer mener det er viktig å holde det samme ambisjonsnivået for programområdene som for enkeltprosjektene.»

Desse medlemmene vil halde fast ved dette prinsippet også i samband med omprioritering knytt til kostnadsauken i samband med denne saka.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet har merket seg forslaget om at staten ikke vil dekke hele kostnadsøkningen på tidligere rv 64 og finner dette urimelig.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget vedtar at samlet kostnadsøkning på fv 64 Atlanterhavstunnelen dekkes av staten. Stortinget forutsetter at midler om nødvendig forskotteres og dekkes over statsbudsjettet for 2011.»

4. Programkategori 21.50 Jernbaneformål

4.1 Dobbeltspor Holm–Holmestrand–Nykirke

Samandrag

I Prop. 1 S (2009–2010) er det sett av 280 mill. kroner til prosjektet med sikte på oppstart i 2010. Det føreligg følgjande to alternative løysingar for utbygginga av Holm–Holmestrand–Nykirke: Alternativ 1 er å byggja prosjektet i to etappar. Holm–Holmestrand som første delparsell og Holmestrand–Nykirke med Holmestrand stasjon i dagen som andre delparsell. Alternativ 2 er ei samanhengande utbygging av Holm–Holmestrand–Nykirke, med Holmestrand stasjon i fjell. Alternativ 2 har ei traséføring og ein tunnelprofil som er tilpassa ein framtidig dimensjonerande fart på opp til 250 km/t med forbiøyringsspor gjennom Holmestrand stasjon.

Den pågåande kvalitetssikringa tyder på at det er relativt små kvantifiserte forskjellar mellom alternativa både når det gjeld nytte og kostnader.

Ut frå ei samla vurdering av alternativa tilrår Samferdselsdepartementet at Holm–Holmestrand–Nykirke vert utbygd etter alternativ 2 med Holmestrand stasjon i fjell med ei kostnadsramme på 5 720 mill. kroner og ei styringsramme på 4 900 mill. kroner og at prosjektet kan starta i 2010 i samsvar med Prop. 1 S (2009–2010).

Prosjektet vil ikkje starta før KS2 er ferdig. Byggestart omfattar bygging av tunneløp ved Holm som er uavhengig av val av stasjonsløysing i Holmestrand.

Samferdselsdepartementet vil komma tilbake til saka i samband med budsjettframlegget for 2011.

Merknader frå komiteen

Komiteen sluttar seg til forslaget i proposisjonen.

4.2 Lokaltogtrafikken på Bratsbergbanen

Samandrag

I statsbudsjettet for 2010 er det vedteke ei løyving på 8,4 mill. kroner som kompensasjon for bortfall av statleg kjøp av persontog. Av løyvinga er 6,0 mill. kroner tildelt Telemark fylkeskommune som kompensasjon for at fylkeskommunen etter avtale mellom Samferdselsdepartementet og Telemark fylkeskommune overtok driftsansvaret for lokaltoget på Bratsbergbanen frå og med 2004, jf. Prop. 1 S (2009–2010), side 127. Det går fram av proposisjonen at løyvinga gjeld for første halvår og at den statlege kompensasjonen i samsvar med føresetnadene fell vekk etter første halvår 2010.

Samferdselsdepartementet og Telemark fylkeskommune har no blitt samde om at fylkeskommunen tek ansvaret for å oppretthalda drifta av lokaltoget ut dette året. Frå og med 2011 legg Samferdselsdepartementet opp til å etablere ei prøveordning avgrensa til 4 år der staten v/Samferdselsdepartementet overtek driftsansvaret for lokaltoget på Bratsbergbanen. Det er semje om at det skal utarbeidast ei ny avtale mellom Samferdselsdepartementet og Telemark fylkeskommune som skal innehalda vilkår for prøveordninga. Samferdselsdepartementet vil komma tilbake til saka i samband med budsjettframlegget for 2011.

Komiteens merknader

Komiteen vil peke på at Bratsbergbanen per i dag er det eneste reelle kollektivtilbudet mellom Grenland og Notodden. Dette skyldes bl.a. at på den raskeste veien mellom Grenland og Notodden er det ikke mulig å benytte busstilbud, samtidig som denne veien også i perioder med stor nedbør må stenges på grunn av flom og oversvømmelser. Komiteen er derfor tilfreds med at det er funnet en midlertidig løysning ved at staten nå går inn med statlig kjøp de neste fire årene.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti vil peke på at denne togstrekningen er den eneste strekningen hvor det drives regulær persontrafikk som ikke er en del av statens ordning med statlig persontogkjøp. Dette fordi strekningen er overlatt til Telemark fylkeskommune. Disse medlemmer mener dette er feil, og vil derfor foreslå at togtrafikken på Bratsbergbanen innlemmes i ordningen med statlig kjøp av persontransport på lik linje med resten av togtilbudet. Disse medlemmer mener det ikke finnes noen forhold som skulle innebære en

annen ordning for Bratsbergbanen enn andre sammenlignbare jernbanestrekninger.

Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at Bratsbergbanen legges inn i ordningen om statlig kjøp av persontog på lik linje med resten av togtilbudet i Norge.»

4.3 Vålåsjø kryssingsspor

Samandrag

Vålåsjø kryssingsspor på Dovrebana er omtala i Prop. 1 S (2009–2010) under kapasitetsaukande tiltak utan kostnadsoverslag. Prosjektet inngår i godsstrategien om å leggja til rette for ei dobling av godskapasiteten på jernbanenettet innan 2020. Jernbaneverket har no fullført hovudplan for prosjektet. Hovudplanen har eit kostnadsoverslag (P50) på 100 mill. kroner. I 2010 er det sett av 50 mill. kroner til eventuell oppstart av prosjektet. Prosjektet er planlagt slutført i 2012. I forslaget til vedtak om fullmakt til å pådra staten forpliktingar knytt til investeringsprosjektet, er det lagt til 20 pst. avsetning for uvisse på kostnadsoverslaget.

Merknader frå komiteen

Komiteen sluttar seg til forslaget i proposisjonen.

4.4 Bodø godsterminal

Samandrag

Prosjektet er ikkje omtala i Prop. 1 S (2009–2010). I 2010 forventar Jernbaneverket noko redusert framdrift på nokre kapasitetsaukande tiltak på grunn av mangel på signalteknisk kompetanse. Jernbaneverket vurderer difor oppstart på Bodø godsterminal i 2010, då prosjektet ikkje krev signaltekniske ressurser. Ombygging av Bodø godsterminal inngår i godsstrategien med sikte på å dubla godskapasiteten på jernbanenettet innan 2020.

Ombygging av Bodø godsterminal har eit kostnadsoverslag (P50) på 110 mill. kroner. I 2010 vil det kunna bli aktuelt å forsera oppstart av prosjektet med inntil 26 mill. kroner, mot tidlegare forventa oppstart i 2011. Prosjektet er planlagt slutført i 2012/13. I forslaget til vedtak om fullmakt til å pådra staten forpliktingar knytt til investeringsprosjektet, er det lagt til 20 pst. avsetning for uvisse på kostnadsoverslaget.

Merknader frå komiteen

Komiteen sluttar seg til forslaget i proposisjonen.

5. Forslag frå mindretal

Forslag frå Framstegspartiet og Høgre:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen fjerne innkrevingspunktet ved Være i «Miljøpakke for transport i Trondheim».

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen fjerne rushtidsavgiften fra «Miljøpakke for transport i Trondheim», slik at det blir én sats hele døgnet.

Forslag frå Framstegspartiet og Kristeleg Folkeparti:

Forslag 3

Stortinget ber regjeringen sørge for at Bratsbergbanen legges inn i ordningen om statlig kjøp av persontog på lik linje med resten av togtilbudet i Norge.

Forslag frå Framstegspartiet:

Forslag 4

Stortinget vedtar at kostnader knyttet til utvidelse av fv 45 som omtalt i Prop. 127 S (2008–2009) finansieres med statlige midler, slik at ikke innbetaling av bompenger økes eller forlenges i forhold til vedtak knyttet til St.prp. nr. 67 (2002–2003). Stortinget forutsetter at midler om nødvendig forskotteres og dekkes over statsbudsjettet for 2011.

Forslag 5

Stortinget vedtar at samlet kostnadsøkning på fv 64 Atlanterhavstunnelen dekkes av staten. Stortinget forutsetter at midler om nødvendig forskotteres og dekkes over statsbudsjettet for 2011.

6. Tiltråding frå komiteen

Tiltrådinga frå komiteen til punkta 2, 4, 5 og 6 blir fremma av ein samla komité.

Tiltrådinga frå komiteen til punkta 1 og 3 blir fremma av Arbeidarpartiet, Høgre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristeleg Folkeparti.

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

v e d t a k :

Stortinget samtykkjer i at:

1. Bompengeselskapet får løyve til å krevja inn bompengar til delvis bompengefinansiering av utbygging av fylkesveg 45 i Gjesdal og Sirdal

- kommunar etter vilkåra i Prop. 127 S (2009–2010) og Innst. 328 S (2009–2010). Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå tilleggsavtale med bompengeselskapet og fastsetja nærare reglar for finansieringsordninga.
2. Nytt Autosys blir gjennomført innafor ei kostnadsramme på 700 mill. 2009-kroner.
 3. Prosjektet Fv 64 Atlanterhavstunnelen får ei revidert kostnadsramme på 900 mill. kroner.
 4. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å pådra staten forpliktingar knytt til gjennomføringa av investeringsprosjektet dobbeltspor Holm–Holmestrand–Nykirke med dei føresetnader som er omtalt i Prop. 127 S (2009–2010) og Innst. 328 S (2009–2010), innafor ei kostnadsramme på 5 720 mill. kroner.
 5. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å pådra staten forpliktingar knytt til gjennomføring av investeringsprosjektet Vålåsjø kryssingsspor, som omtalt i Prop. 127 S (2009–2010) og Innst. 328 S (2009–2010), innafor ei kostnadsramme på 120 mill. kroner.
 6. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å pådra staten forpliktingar knytt til gjennomføring av investeringsprosjektet Bodø godsterminal, som omtalt i Prop. 127 S (2009–2010) og Innst. 328 S (2009–2010), innafor ei kostnadsramme på 132 mill. kroner.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 8. juni 2010

Knut Arild Hareide

leiar

Anne Marit Bjørnflaten

ordførar

