



Innst. 403 S

(2010–2011)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 119 S (2010–2011)

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

Til Stortinget

1. Innledning

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Anne Marit Bjørnflaten, Susanne Bratli, Freddy de Ruiters, Gorm Kjærli, Magne Rommetveit og Tone Merete Sønsterud, fra Fremskrittspartiet, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Bård Hoksrud og Arne Sortevik, fra Høyre, Øyvind Halleraker, Lars Myraune og Ingjerd Schou, fra Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, fra Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, og fra Kristelig Folkeparti, lederen Knut Arild Hareide, viser til Prop. 119 S (2010–2011) med en del saker under programkategoriene 21.20 Luftfartsformål, 21.30 Vegformål, 21.40 Særskilte transporttiltak og 21.50 Jernbaneformål.

2. Programkategori 21.20 Luftfartsformål

Utsleppsløyve på lufthavnene i Avinor

Sammendrag

I samband med Stortinget si behandling av Riksrevisjonen sin kontroll med forvaltninga av statlege selskap for 2008, jf. Dokument 3:2 (2009–2010), viste kontroll- og konstitusjonskomiteen i Innst. 132

S (2009–2010) til at Avinor AS «i hele perioden 2003–2008 [har] manglet utslippstillatelser og hatt brudd på gitte utslippstillatelser i et betydelig antall lufthavner». Vidare heitte det at «Komiteen forutsetter at departementet rydder opp i disse forholdene og imøteser at Stortinget får en redegjørelse».

For å vareta flytryggleiken er det nødvendig å avise rullebanesystema og flya i vintersesongen. Saman med brannøvingar fører dette til utslepp av kjemikaliar til vatn og grunn. Alle lufthavnene i Avinor skal no ha gyldige utsleppsløyve.

Komiteens merknader

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, er positiv til at Avinor har etablert en egen konsernovergripende prosjektorganisasjon for å sikre en samlet og styrt oppfølging av eventuelle brudd på utslippstillatelser. Flertallet legger til grunn at selskapet varsler forurensningsmyndighetene dersom det i perioder er fare for at utslippstillatelsene brytes.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre har merket seg at alle lufthavnene i Avinor nå har gyldig utslippstillatelse.

3. Programkategori 21.30 Vegformål

Haugalandspakka i Rogaland og Hordaland – låneopptak

Sammendrag

Stortinget slutta seg gjennom behandlinga av St.prp. nr. 57 (2006–2007) til delvis bompengefinansiering av Haugalandspakka. Gjennom behandlinga

av St.prp. nr. 45 (2007–2008) blei Haugalandspakka utvida med prosjekt og tiltak i Karmøy kommune. Det var i utgangspunktet ikkje planlagt å ta opp lån ut over lån til å etablere bomstasjonar og kjøpe Autopassbrikker.

Styret i bompengeselskapet Haugalandspakken AS har søkt om å ta opp lån på inntil 210 mill. kroner i samband med planlagt gjennomføring av prosjekta E134 Skjold–Solheim og fv. 47 Austrheimsringen (Kvala)–Fagerheim. Det er nødvendig med Stortinget sitt samtykke til å ta opp lån. Rogaland fylkeskommune har i møte i fylkestinget 7. desember 2010 vedteke å stille garanti for lån på 210 mill. kroner.

Komiteens merknader

Komiteen støtter regjeringens forslag.

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

E6 Øyer–Tretten i Oppland – revidert styrings- og kostnadsramme

Sammendrag

Prosjektet er m.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009), side 244, Prop. 70 S (2009–2010), og Prop. 1 S (2010–2011), side 104. Prosjektet er vedteke finansiert delvis med bompengar, jf. St.prp. nr. 59 (2008–2009).

I Prop. 1 S (2010–2011) orienterte Samferdselsdepartementet om at det ville gjennomføre ei ekstern kvalitetssikring av Statens vegvesen sitt nye og reviderte kostnadsoverslag for dei elementa i prosjektet som ikkje inngår i hovudentreprisen. Det er nå rekna med at kostnadene vil auka med 60 mill. 2009-kroner samanlikna med rammene i Prop. 70 S (2009–2010). Samferdselsdepartementet legg etter dette til grunn ei ny styringsramme omrekna til 2011-prisnivå på 1 255 mill. kroner og kostnadsramme 1 329 mill. kroner.

I Prop. 70 S (2009–2010), jf. St.prp. nr. 59 (2008–2009), er det føresett at kostnadsauke ut over prisstigning skal dekkjast i samsvar med gjeldande retningslinjer for bompengeprojekt. Dette fører til at staten skal dekkje 55,3 mill. kroner av kostnadsauken på 60 mill. 2009-kroner, medan fylkeskommunen skal dekkje 4,7 mill. kroner.

Komiteens merknader

Komiteen støtter regjeringens forslag.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til de respektive partiers forslag

og merknader i Innst. S. nr. 270 (2008–2009), St.prp. nr. 59 (2008–2009).

Fv. 519 Fastlandssamband til Finnøy i Rogaland (Finnfast) – takstendringar

Sammendrag

Gjennom behandlinga av St.prp. nr. 38 (2005–2006), jf. Innst. S. nr. 95 (2005–2006), slutta Stortinget seg til eit opplegg for delvis bompengefinansiering av fastlandssamband til Finnøy (Finnfast). Det blei lagt til grunn ein periode med etterskotsinnkrevjing av bompengar på vel 20 år. I tillegg kjem forskotsinnkrevjing på ferja fram til trafikkopning. I tråd med vanlege prinsipp for bompengeprojekt blei det i St.prp. nr. 38 (2005–2006) lagt til grunn at betre økonomi skal føre til kortare innkrevjingsperiode.

I 2010 var ÅDT om lag 740 køyretøy. Trafikken i 2010 var nesten 60 pst. høgare enn tidlegare lagt til grunn. Gjennomsnittleg inntekt pr. passering er så langt om lag 8 pst. lågare enn lagt til grunn i St.prp. nr. 38 (2005–2006).

På bakgrunn av den gunstige utviklinga har bompengeselskapet søkt om få å redusere takstane med 25 pst., til 150 kroner for lette køyretøy og 590 kroner for tunge køyretøy.

Med dagens takstar og trafikk er perioden med etterskotsinnkrevjing no rekna til vel 12 år. Med ein reduksjon av takstane på 25 pst. er bompengeperioden rekna til 17–18 år, dvs. to–tre år kortare enn lagt til grunn i St.prp. nr. 38 (2005–2006).

På bakgrunn av den gunstige utviklinga i økonomien til bompengeselskapet har Statens vegvesen tilrådd å støtte søknaden om å redusere takstane med 25 pst. Samferdselsdepartementet sluttar seg til Statens vegvesen sine vurderingar og vil gi bompengeselskapet løyve til å redusere takstane i Finnfast med 25 pst. frå 1. juli 2011.

Komiteens merknader

Komiteen støtter regjeringens forslag.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til partiets forslag og merknader i Innst. S. nr. 95 (2005–2006), jf. St.prp. nr. 38 (2005–2006).

E18 Sydhamna i Oslo – endeleg kostnadsoverslag og samfunnsøkonomisk nytte

Sammendrag

Prosjektet er m.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009) og Prop. 1 S (2010–2011). Prosjektet inngår i Osloapakke 3, jf. m.a. St.meld. nr. 17 (2008–2009).

I Prop. 1 S (2010–2011) er det lagt til grunn at det skal gjennomførast ekstern kvalitetssikring (KS2) av prosjektet. Finansdepartementet har inngått ein ny

rammeavtale om ekstern kvalitetssikring. I denne avtalen er kostnadsgrensa for ekstern kvalitetssikring auka til 750 mill. kroner. Det er derfor vedteke at det likevel ikkje skal gjennomførast KS2 for dette prosjektet. Samferdselsdepartementet legg etter dette til grunn ei styringsramme for prosjektet (i 2011-prisnivå) på 484 mill. kroner og kostnadsramme 533 mill. kroner. Dette er i samsvar med dei førebelse rammene som blei lagde til grunn i Prop. 1 S (2010–2011). Det er lagt opp til anleggsstart på prosjektet i desember 2011. Prosjektet er venta opna for trafikk i 2014.

Komiteens merknader

Komiteen støtter regjeringens forslag.

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet viser til partiets forslag og merknader i Innst. S. nr. 301 (2008–2009), jf. St.meld. nr. 17 (2008–2009) Oslo-pakke 3 trinn 2.

E10 Solbjørnneset–Hamnøy i Nordland – endeleg kostnadsoverslag

Sammendrag

Prosjektet er m.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009) og Prop. 1 S (2010–2011). I Prop. 1 S (2010–2011) er det lagt til grunn at det skal gjennomførast ekstern kvalitetssikring (KS2) av prosjektet. Finansdepartementet har inngått ein ny rammeavtale om ekstern kvalitetssikring. I denne avtalen er kostnadsgrensa for ekstern kvalitetssikring auka til 750 mill. kroner. Det er derfor vedteke at det likevel ikkje skal gjennomførast KS2 for dette prosjektet.

Samferdselsdepartementet legg etter dette til grunn ei styringsramme for prosjektet på 501 mill. 2011-kroner og ei kostnadsramme på 531 mill. 2011-kroner. Dette inneber nokre mindre endringar samanlikna med dei førebelse rammene som blei lagde til grunn i Prop. 1 S (2010–2011). Det er lagt opp til anleggsstart på prosjektet hausten 2011. Prosjektet er venta opna for trafikk i 2014.

Komiteens merknader

Komiteen støtter regjeringens forslag.

Rv. 706 Sluppen–Stavne, strekninga Dortealyst–Stavne, Sør-Trøndelag

Sammendrag

Prosjektet er m.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009) og Prop. 1 S (2010–2011). Prosjektet inngår i miljøpakka for transport i Trondheim, jf. St.prp. nr. 85 (2008–2009).

Prosjektet rv. 706 Sluppen–Stavne, tidlegare omtalt som eitt prosjekt på arm av E6, inngår i pla-

nane for utbygging av hovudvegnettet rundt Trondheim og vil medverke til at gjennomgangstrafikken kan først utanom Trondheim sentrum. Strekninga Dortealyst–Stavne omfattar kryssområdet på Stavne og inneber ei vidareføring av utbygginga sørover frå Marienborg der prosjektet Nordre avlastningsveg blei avslutta.

I Prop. 1 S (2010–2011) er det lagt til grunn bompengar til førebuande arbeid på strekninga Dortealyst–Stavne i 2011. Det er no lagt opp til å starte hovudarbeida i september 2011. Prosjektet er planlagt opna for trafikk i 2012. Samferdselsdepartementet legg til grunn ei styringsramme på 205 mill. kroner og ei kostnadsramme på 226 mill. kroner. Det er rekna med eit bompengedrag på 60 mill. kroner til prosjektet i 2011. Det samla bompengedraget til miljøpakka i 2011 vil ikkje auke.

Komiteens merknader

Komiteen støtter regjeringens forslag.

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet viser til partiets forslag og merknader i Innst. S. nr. 347 (2008–2009), jf. St.prp. nr. 85 (2008–2009).

Fv. 714 Ny bru over Dolmsundet i Hitra kommune i Sør-Trøndelag

Sammendrag

Bygging av ny bru over Dolmsundet og vegløy-sing over Dolmøya var ein del av prosjektet Hitra–Frøya fastlandssamband. Hitra kommune la inn motsegn til planane om ei høgbru over Dolmsundet på grunn av at ei slik bru ville skape problem for Kvernhusvik Skipsverft. Miljøverndepartementet gav kommunen medhald. Ny bru over Dolmsundet og vegløy-sing over Dolmøya blei derfor tekne ut av prosjektet, jf. St.prp. nr. 1 (2000–2001) og St.prp. nr. 76 (2000–2001).

Etter dette blei det utarbeidd reguleringsplan for bygging ny bru over Dolmsundet ved sida av eksisterande bru ved Vettastraumen og ny veg over Dolmøya basert på dette. Gjennom behandlinga av St.prp. nr. 24 (2008–2009) slutta Stortinget seg til vidareføring av innkrevjingsordninga for Hitra–Frøya fastlandssamband i 14 månader for å delfinansiere denne løysinga. Prosjektet var kostnadsrekna til om lag 100 mill. 2008-kroner.

Ved behandling av reguleringsplanen for prosjektet sommaren 2009 blei det avdekt at eit hubropar hekk tett inntil den tilrådde traseen over Dolmøya. Sommaren 2010 blei det avklart at den regulerte traseen måtte fråfallast. Dermed står ein att med den opphavlege løysinga med høgbru over Dolmsundet. Hitra kommune har opna for denne løysinga etter at

det er inngått avtale med skipsverftet om ein kompensasjon på 25 mill. kroner for ulemper ved eventuell bygging av bru aust for verftet.

Prosjektkostnaden basert på ei slik bruløysing er førebels vurdert til om lag 240 mill. kroner, inkl. avtalt kompensasjon til skipsverftet. Kostnadsoverslaget er ei oppjustering av tal frå 2007. Det blir no arbeidd med reguleringsplan for prosjektet.

Finansieringsplanen ser slik ut (før endeleg reguleringsplan ligg føre):

	Mill. kroner
Statleg bidrag	100
Bompengebidrag	40
Fylkeskommunalt bidrag	95
Lokale tilskot	5
Sum	240

Dersom reguleringsplanen blir vedteken sommaren 2011 og finansieringa blir avklart, kan det vere mogleg med anleggsstart i løpet av 2012 og fullføring i 2014. Samferdselsdepartementet vil kome tilbake til saka i samband med statsbudsjettet for 2012.

Komiteens merknader

Komiteen mener det er viktig med god framdrift i prosjektet, og er enig i at staten har et betydelig ansvar for å bidra til en løsning. Komiteen viser til at det nå er 16 år siden det ble bestemt at det skal bygges en ny bru over Dolmsundet på Hitra i Sør-Trøndelag. Komiteen tar til etterretning at den regulerte traseen måtte frafalles da det i 2009 ble avdekket at et hubropar hekket tett inntil den anbefalte traseen.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser til at det på Hitra og Frøya blant annet produseres laks som må transporteres til markedet på svære trailere. Disse trailerne kjører på veier som dessverre er svært ulykkesutsatte. Bru over Dolmsundet vil gi kortere reisevei og bedre trafiksikkerheten. Flertallet imøteser regjeringens videre orientering om saken i forbindelse med statsbudsjettet for 2012.

Et annet flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, har merket seg at løsningen som nå foreslås, er den samme som opprinnelig inngikk i prosjektet Hitra–Frøya fastlandssamband. Dette flertallet har videre merket seg at Hitra kommune

fikk medhold i sin klage og at bruløsning ble tatt ut av opprinnelig prosjekt. Ny bru ble deretter planlagt ved siden av eksisterende bru ved Vettastraumen og ny vei over Dolmøya.

Dette flertallet mener det er oppsiktsvekkende at det er et hekkende hubropar som nå sørger for at innbyggerne i Hitra kommune får en bedre bruløsning med kortere reisevei og bedre trafiksikkerhet i hele prosjektet Hitra–Frøya fastlandssamband.

Dette flertallet har merket seg at hele denne prosessen har medført betydelig forsinkelse i bygging av ny og trafiksikker vei. Dette flertallet peker på at saken illustrerer behovet for at planprosessen for bygging av nye veier må moderniseres for å korte ned planleggingstid og forenkle planleggingen.

Dette flertallet har merket seg opplysninger i saken om de problemer som ny bruløsning antas å påføre Kvernhusvik Skipsverft, skal kompenseres gjennom en avtale med skipsverftet på 25 mill. kroner.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet har merket seg svar på spørsmål om prosjektet gitt i brev fra Samferdselsdepartementet datert 25. mai 2011. Disse medlemmer har merket seg at prosjektet som nå skal realiseres, ikke medfører økning i innkrevings- og finansieringskostnader som skal dekkes med bompenger. Disse medlemmer har også merket seg at det gjennom forskuttering av bompenger er midler til disposisjon gjennom tidligere vedtak om videreføring av innkreving av bompenger med 14 måneder. Ikke minst har disse medlemmer merket seg fra svarbrevet at brutto bompenger i innkrevingsperioden 1991–2010 til sammen utgjorde 521 mill. kroner i løpende priser, at finansieringskostnader utgjorde 56 mill. kroner og kostnader til drift av bompengeselskapet inkl. avvikling av bompengenneinnkrevingen utgjorde 73 mill. kroner. Disse medlemmer minner om at Fremskrittspartiet ønsker statlig finansiering av både fylkesvei- og riksveinettet, og at bruk av bompenger er en ekstra dyr finansieringsform for bilistene der det ofte avkreves forskuddsbetaling.

Oppheving av ordninga med gjenbruk av stolne og tapte kjennemerke på køyretøy

Sammendrag

Statens vegvesen går inn for at ordninga med gjenbruk av stolne og tapte kjennemerke på køyretøy blir endra. I staden blir det tildelt kjennemerke med nye bokstav- og talkombinasjonar. Endringa vil bli innført så snart dei systemmessige endringane er på plass, venteleg før sommaren 2011.

Komiteens merknader

Komiteen viser til at det er bred tilslutning til forslaget blant høringsinstansene, tar proposisjonens omtale av saken til orientering, og har ellers ingen merknader.

4. Programkategori 21.40 Særskilde transporttiltak**Ny avtale for kystruta Bergen–Kirkenes****Sammendrag**

I proposisjonen blir det orientert om at Samferdselsdepartementet og Hurtigruten ASA har skrive under ny avtale for ein periode på åtte år. Staten har rett til å forlenge avtalen med eitt år. Avtalen vil gjelde frå 1. januar 2012. Etter den nye avtalen vil kystruta Bergen–Kirkenes ha daglege, heilårlege seglingar mellom Bergen og Kirkenes, og til 32 mellomliggjande hamner. Det vil òg bli tilbydd godskapasitet.

Den nye avtalen har ei samla ramme på 5 120 mill. 2011-kroner, noko som svarer til eit årleg gjennomsnitt på 640 mill. kroner. Avtalt vederlag for dei enkelte år er gjort med atterhald om at Stortinget stiller nødvendige løyvingar til disposisjon ved dei årlege budsjettvedtaka.

Komiteens merknader

Komiteen viser til at formålet med det statlige kjøpet har vært å sikre et daglig og helårlig seilingsmønster på strekningen mellom Bergen og Kirkenes (Hurtigruta). Komiteen er tilfreds med at den nye avtalen innebærer at det fortsatt vil være daglige, helårlige seilinger på strekningen, noe som er av svært stor betydning for både gods- og persontransport, spesielt nord for Tromsø. Hurtigrutekonseptet har stor betydning for lokalsamfunn langs kysten. Komiteen viser til at seilingen også er et av Norges mest kjente reiselivsprodukt internasjonalt. Med anløp langs kysten fra Bergen til Kirkenes bidrar det statlige kjøpet til å opprettholde et tilbud som betyr mye for lokalsamfunn langs kysten og ikke minst for turistnæringen.

Komiteen legger til grunn at det vil tilbys tilstrekkelig godskapasitet.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til at det bare kom inn ett tilbud, fra nåværende operatør Hurtigruten ASA. Flertallet ber regjeringen vurdere måter å få flere aktører på banen, slik at en kan sikre reell konkurranse om anbudet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet har merket seg Samferdselsdepar-

tementets svar av 26. mai 2011 på spørsmål nr. 2 fra komiteen. Dette siteres:

«Pkt 4.1. Ny avtale for kystruta Bergen - Kirkenes

Hva vil Samferdselsdepartementet gjøre for å sikre at flere enn en operatør gir tilbud i neste anbuds-
runde?

Svar:

Samferdselsdepartementet og Hurtigruten ASA har nylig inngått avtale om kjøp av sjøtransporttjenester for perioden 2012 til 2019. Utløsing av konkurransen ble gjort både nasjonalt og internasjonalt. Ved tilbudfristens utløp kom det likevel bare ett bud.

Som nevnt, gjelder den nye avtalen ut 2019. Det er derfor altfor tidlig å si noe konkret om hvordan en konkurranse bør utformes for et tilbud som skal gjelde fra 2020. Problemstillingen er likevel høyst relevant og bør vies stor oppmerksomhet i arbeidet med utforming av et konkurransegrunnlag for det aktuelle kjøpet når den tid kommer.»

5. Programkategori 21.50 Jernbaneformål**Igangsettning av nye investeringsprosjekt på jernbane****Sammendrag**

I Prop. 1 S (2010–2011) har Samferdselsdepartementet gjort greie for rammene for Samferdselsdepartementet sine fullmakter for å gjennomføre dei prosjekta som er omtalte i proposisjonen og binding av framtidige budsjetterminar. I budsjettet for 2011 er det sett av midlar til tre prosjekt med sikte på mogeleg start i 2011. Det manglar formelle fullmakter for å starte, gjennomføre og binde opp framtidige budsjetterminar. Konkret gjeld det desse prosjekta på kap. 1350, post 30 Investeringar i lina:

- Betring av togtilbodet på Austlandet – bane-
straumforsyning
- Betring av togtilbodet på Austlandet – ombyg-
ging av felles sikringsanlegg på Gardermobanen
- Programområdet Stasjonar og knutepunktutvik-
ling – Trondheim stasjon.

Før det kan løyvast midlar til start av prosjekta og anleggsarbeida kan setjast i gang, skal det som hovudregel liggje føre ein detalj-/reguleringsplan for prosjekt med kostnader mellom 50 og 500 mill. kroner.

For to av prosjekta ligg det ikkje føre ferdig utarbeidd detaljplanar, slik at den eksterne kvalitetssikringa er gjennomført på hovudplannivå. På grunn av at det hastar med å kome i gang med arbeidet med å leggje til rette for å kunne ta imot dei nye toga til NSB, har Samferdselsdepartementet kome fram til at det for desse prosjekta kan gjerast unntak frå kravet om detaljplanar, slik at arbeida kan ta til i 2011 som planlagt. Dette gjeld arbeidet med å styrkje bane-

straumforsyninga og inngåing av kontrakt for ombygging av eit felles sikringsanlegg på Gardermobanen. I tillegg til dei to prosjekta legg departementet opp til å setje i gang eit arbeid med å betre tilkomstilhøva på Trondheim stasjon. For dette prosjektet ligg det føre detalj-/reguleringsplan for arbeida som grunnlag for kostnadsramma.

I proposisjonen blir det foreslått at Samferdselsdepartementet får fullmakt til å gjennomføre desse investeringprosjekta:

- a) banestraumforsyninga på Austlandet, innafor ei kostnadsramme på 219 mill. kroner.
- b) Eidsvoll stasjon, parkeringsspor, innafor ei kostnadsramme på 203 mill. kroner.
- c) Frogner stasjon, kryssingsspor, innafor ei kostnadsramme på 329 mill. kroner.
- d) Lillestrøm stasjon, parkeringsspor, innafor ei kostnadsramme på 362 mill. kroner.
- e) forlenging av spor 13 på Lillestrøm stasjon, innafor ei kostnadsramme på 156 mill. kroner.
- f) Trondheim stasjon, innafor ei kostnadsramme på 160 mill. kroner.

Komiteens merknader

Komiteen viser til proposisjonens omtale av de ulike prosjektene og støtter regjeringens forslag.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, vil bemerke at regjeringen har utsatt gjennomføringen av en ny grunnrutemodell for jernbanen på Østlandet på ubestemt tid. Flertallet mener det haster med å få på plass ny grunnrutemodell på Østlandet og et bedre jernbanetilbud til de reisende. Dette krever forsterket innsats fra regjeringen. Infrastrukturen må forbedres, men også NSBs tjenester må styrkes. Flertallet vil derfor bemerke at det er svært overraskende at regjeringen i en slik situasjon velger å ta ut 93,5 mill. kroner i utbytte fra NSB, jf. Prop. 120 S (2010–2011) Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2011.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at en er inne i et markant temposkifte i jernbaneutbygging, fornying og vedlikehold de siste årene under den rød-grønne regjeringen. Jernbanebevilgningene har økt med nesten 70 pst. siden 2005, og det foregår mer bygging og planlegging av jernbane enn på mange år. De foreslåtte

prosjektene vil bidra til at togreisende vil få et bedre og sikrere togtilbud, og at planlegging forseres. Disse medlemmer imøteser en videre realisering av en storstilt utbygging av jernbanen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre har merket seg at Samferdselsdepartementet har akseptert at det for to prosjekter gjøres unntak fra krav om detaljplaner før ekstern kvalitetssikring er gjennomført, og er fornøyd med det. Disse medlemmer minner om at det er stort behov for at planleggingsprosessen for store prosjekt innenfor samferdselssektoren generelt endres med sikte på kortere planleggingstid og enklere prosedyre.

6. Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av en samlet komité.

Komiteen har ellers ingen merknader, viser til proposisjonen og rå Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

Stortinget samtykker i at:

1. bompengeselskapet Haugalandspakken AS får løyve til å ta opp lån på inntil 210 mill. kroner i tråd med vilkåra i Prop. 119 S (2010–2011) og Innst. 403 S (2010–2011)
2. prosjektet E6 Øyer–Tretten blir gjennomført innafor ei kostnadsramme på 1 329 mill. kroner
3. takstane for bompengeprojektet fv. 519 Fastlandssamband til Finnøy i Rogaland blir reduserte med 25 pst.
4. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å gjennomføre desse investeringsprosjekta som er omtalte i Prop. 119 S (2010–2011):
 - a) banestraumforsyninga på Austlandet, innafor ei kostnadsramme på 219 mill. kroner
 - b) Eidsvoll stasjon, parkeringsspor, innafor ei kostnadsramme på 203 mill. kroner
 - c) Frogner stasjon, kryssingsspor, innafor ei kostnadsramme på 329 mill. kroner
 - d) Lillestrøm stasjon, parkeringsspor, innafor ei kostnadsramme på 362 mill. kroner
 - e) forlenging av spor 13 på Lillestrøm stasjon, innafor ei kostnadsramme på 156 mill. kroner
 - f) Trondheim stasjon, innafor ei kostnadsramme på 160 mill. kroner.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 7. juni 2011

Knut Arild Hareide

leder og ordfører

