



Innst. 434 S

(2012–2013)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 156 S (2012–2013)

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

Til Stortinget

1. Innledning

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Anne Marit Bjørnflaten, Susanne Bratli, Freddy de Ruiten, Gorm Kjernli, Magne Rommetveit og Tone Merete Sønsterud, fra Framskrittspartiet, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Bård Høksrud og Arne Sortevik, fra Høyre, Trond Helleland, 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 at Samferdselsdepartementet i proposisjonen legger fram en del saker under programkategoriene 21.20 Luftfartsformål, 21.30 Vegformål og 21.50 Jernbaneformål.

2. Programkategori 21.20 Luftfartsformål

Sammendrag

Oppfølging av Innst. 169 S (2010–2011)

Kontroll- og konstitusjonskomiteen vedtok i mai 2010 å setje i gang undersøkingar i eiga sak til Stortinget om Forsvarets bruk av midlar under Norwegian Battle Lab & Experimentation (NOBLE). Bakgrun-

nen var fleire oppslag i Dagens Næringsliv hausten 2009, som avdekte at Forsvaret gjennom NOBLE hadde inngått fleire avtalar med selskap i den såkalla «OCAS-sfæren» om å utvikle system for varslings av luftfartshinder, og at det m.a. låg føre brot på regelverket for innkjøp. Som ein del av behandlinga av saka blei det halde ei open kontrollhøyring 30. september 2010.

På grunnlag av opplysningar som kom fram under denne høyringa, valde komiteen i tillegg å invitere Luftfartstilsynet til høyring 14. oktober 2010. Utgangspunktet var spørsmålet om det har vore utidig samrøre mellom Luftfartstilsynet og OCAS AS – til meins for selskap som konkurrerer med OCAS AS.

I Innst. 169 S (2010–2011) om Forsvarets bruk av midlar under Norwegian Battle Lab & Experimentation (NOBLE) fann komiteen grunn til å stille spørsmål ved framferda til Luftfartstilsynet i desse sakene.

I desember 2011 nedsette Samferdselsdepartementet eit uavhengig granskingsutval for å granske nokre sider av Luftfartstilsynet sin praksis ved behandlinga av søknader om godkjenning av alternative former for merking av luftfartshinder. Granskingsutvalet leverte sin rapport til departementet 27. september 2012. I proposisjonen er det gjort nærare greie for kva granskingsutvalet kom fram til.

Utvalet tilrår:

«For å sikre at tilsynet er i stand til å håndtere saker om merking av luftfartshindre som involverer kompleks teknologi, i samsvar med forvaltningslovens krav, vil utvalget anbefale en gjennomgang av det relevante regelverket og rutiner for tilsynets saksbehandling, i lys av de analyser som presenteres i denne rapporten.»

Departementet har m.a. bedt Luftfartstilsynet vurdere dei tiltaka som er foreslått i granskingsrap-

porten som gjeld forskrift om rapportering, registrering og merking av luftfartshinder. Tilsynet er bedt om å vurdere om forskrifta bør reviderast og om det bør utarbeidast ytterlegare rettleiingsmateriale.

Komiteens merknader

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, tar orienteringen til etterretning, og legger til grunn at Samferdselsdepartementet på egnet måte følger opp konklusjonene fra granskingsutvalget for å sikre bedre praksis og gode rutiner i denne type saker.

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet og Høyre har merket seg redegjørelsen om Luftfartstilsynets forhold til saken om Forsvarets bruk av midler til å utvikle et system for varsling av luftfartshinder. Disse medlemmer legger til grunn at Stortinget på egnet måte informeres om resultatet av Samferdselsdepartementets omtalte oppfølging overfor Luftfartstilsynet.

3. Programkategori 21.30 Vegformål

3.1 Finansiering og utbygging av E134 Stordalstunnelen i Hordaland

Sammendrag

Samferdselsdepartementet legg fram forslag om utbygging og finansiering av prosjektet E134 Stordalstunnelen i Hordaland. E134 på strekninga Lauareid–Håland–Bakka har i dag svært dårleg standard. Vegen er smal og svingete. Prosjektet omfattar omlegging av eksisterande veg frå kryss ved Lauareid til Bakka. Den nye vegen vil bli lagt på nordsida av dagens veg. I tillegg til Stordalstunnelen med ei lengd på om lag 1,2 km er det planlagt ein kort tunnel på 160 m. Omlegging av sidevegar og kryss med fv. 48 ved Bakka inngår i prosjektet. Eksisterande veg skal nyttast som lokalveg og gang- og sykkelveg.

Omrekna til 2013-prisnivå er styringsramma 426 mill. kroner og kostnadsramma 468 mill. kroner. Samfunnsøkonomisk netto nytte (NN) er rekna til 290 mill. kroner. Netto nytte pr. budsjettkrone (NN/B) er rekna til -0,7.

Finansieringa av prosjektet E134 Stordalstunnelen er basert på statlege midlar og bompengar. Prosjektet er omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023. Det er lagt opp til anleggsstart i løpet av 2013 og opning for trafikk i 2016. Innkrevjinga av bompengar startar når utbygginga av Rullestadjuvet/Vintertun–Vassvikvatnet er nedbetalt i 2014. Finansieringsplanen går fram av tabell 3.1 i proposisjonen.

Finansieringsplan for E134 Stordalstunnelen

	Mill. 2013-kr		
	2010–2013	2014–2017	Sum
Statlege midlar		230	230
Bompengar	30	166	196
Sum	30	396	426

Elles går basisføresetnadene som er lagt til grunn for finansieringsplanen, fram av proposisjonen.

Ved den lokalpolitiske behandlinga i 2012 slutta kommunen og fylkeskommunen seg til finansieringsopplegget i bompengesøknaden, der bompengeperioden var rekna til 11–12 år. For å dekkje kostnadsauken etter revisjonen av reguleringsplanen i 2013 har Statens vegvesen tilrådd at bompengeperioden blir utvida til 15 år, og at staten dekkjer restbehovet. Eksisterande takst- og rabattsystem er føresette vidareført. Samferdselsdepartementet er samd i denne vurderinga.

Revidert reguleringsplan blei vedteke av Etne kommunestyre 26. februar 2013.

Hordaland fylkeskommune har vore bompengeselskap for utbygginga ved Åkrafjorden/Rullestadjuvet. Det er lagt opp til å vidareføre denne ordninga.

Blir utbygging og finansiering av E134 Stordalstunnelen i Hordaland vedteke, vil Statens vegvesen, Vegdirektoratet inngå avtale med bompengeselskapet i tråd med gjeldande standardavtale og dei vilkåra som er lagt til grunn i proposisjonen.

Komiteens merknader

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, støtter regjeringens forslag.

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet peker på at prosjektet gjelder nødvendig utbygging på en europavei. Disse medlemmer avviser at slike prosjekt finansieres med bompenger.

Disse medlemmer peker på at bilistene med bompengefinansiering pålegges å betale hele 350 mill. kroner for å bidra med 196 mill. kroner. Av samlet bompengeregning går hele 109 mill. kroner til å dekke renter på byggelån og ca. 45 mill. kroner til å dekke innkrevingskostnader. Saken illustrerer på en tydelig måte at bompengefinansiering er en svært kostbar finansieringsmåte slik alt avbetalingskjøp er. Disse medlemmer mener bruk av bompenger for å finansiere statens veier er unødvendig og urime-

lig i forhold til de årlige kostnader bilistene betaler gjennom skatter og avgifter på bil og bilbruk.

Disse medlemmer viser til at med denne saken er den samlede bompengeregningen til bilistene med åtte års rød-grønt styre på hele 150 mrd. kroner. Dette er summen av alle bompengefinansierte prosjekter vedtatt i Stortinget med stemmene fra regjeringspartiene Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, og uten unntak med støtte fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre. Kun Fremskrittspartiet har stemt for statlig finansiering. Av totalregningen på 150 mrd. kroner er 107 mrd. kroner bidrag til finansiering av prosjektene, 34 mrd. kroner rentekostnader på byggelån og vel 9 mrd. kroner er kostnader til innkreving av bompenger.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget godkjenner bygging av Stordalstunnelen på E134 i Hordaland som omtalt i Prop. 156 S (2012–2013). Stortinget legger til grunn full statlig finansiering og forskottering om nødvendig for å holde fremdriften i prosjektet. Finansiering innarbeides i statsbudsjettet for 2014.»

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til at E134 er en viktig transportkorridor. Prosjektet vil gi bedre fremkommelighet, økt sikkerhet og en bedre reiseopplevelse. Disse medlemmer mener det er viktig at man raskt og effektivt får på plass flere, bedre og tryggere veier. Bompenger er aldri en foretrukket finansieringsløsning, men gjør at flere prosjekter kan realiseres. Disse medlemmer kommer ikke til å avvise bompengefinansiering, så lenge lokalbefolkning, lokalpolitikere og lokalt næringsliv går inn for denne finansieringsløsningen. Utbygging og finansieringsmåte er i dette tilfelle anbefalt av Etne kommunestyre og Hordaland fylkesting.

3.2 Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 1 – innføring av tidsdifferensierte bompenger

Sammendrag

Gjennom behandlinga av St.prp. nr. 98 (2008–2009) vedtok Stortinget opplegg for å bygge ut og finansiere Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 1. I proposisjonen blei eventuell framtidig innføring av rushtidsavgift omtalt. Samferdselsdepartementet og Kristiansandregionen ved Kristiansand kommune og Vest-Agder fylkeskommune har inngått avtale om belønningsmidlar til betre kollektivtilbod og mindre bruk av bil for perioden 2009–2012. Det er eit mål at biltrafikken gjennom bomstasjonane i rushtida skal reduserast med 5 pst. samanlikna med 2008. Vidare er det eit mål at den samla biltrafikken i området ikkje skal auke frå og med

2010, og helst reduserast. På bakgrunn av dette vedtok Kristiansand kommune og Vest-Agder fylkeskommune ved årsskiftet 2012/2013 å innføre tidsdifferensierte bompenger i Kristiansand og å endre rabattsystemet. Det er lagt til grunn at dagens takstar skal oppretthaldast i rushtida, medan takstane utanom rushtida skal reduserast. Departementet er positiv til forslaget frå Kristiansand kommune og Vest-Agder fylkeskommune.

Komiteens merknader

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser til at Kristiansand er omfattet av «Framtidens byer», et nettverk av byer som i fellesskap skal møte klimautfordringene. Flertallet viser til at innføring av tidsdifferensierte bompenger for å redusere trafikken i rushtiden, trolig vil føre til at flere trafikanter velger å reise kollektivt, gå eller sykle. Flertallet er positiv til forslaget fra Kristiansand kommune og Vest-Agder fylkeskommune, og støtter opplegget slik det gjøres rede for i proposisjonen.

Flertallet er enig i at bompengeinntektene, etter innføring av tidsdifferensierte takster, må være tilstrekkelige for å ivareta bompengeselskapets økonomiske ansvar. Flertallet viser til at dersom innføring av tidsdifferensierte takster vil gi svakere økonomi enn forutsatt, vil forslag til reviderte takster legges frem for lokale myndigheter før Statens vegvesen Vegdirektoratet fatter nytt takstvedtak.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet avviser bompengefinansiering av nødvendige transporttiltak i Kristiansandregionen. Disse medlemmer peker på at finansiering av tjenlig veinett i og gjennom de største byene knyttet til nåværende og tidligere riksveier er et statlig ansvar.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget godkjenner ikke at det kreves inn bompenger til samferdselspakke for Kristiansandregionen. Stortinget legger til grunn at nødvendig utbygging av nåværende og tidligere riksveier finansieres av staten. Nødvendig statlig finansiering innarbeides i statsbudsjettet for 2014.

Komiteens medlemmer fra Høyre ønsker en samferdselspakke for Kristiansandregionen velkommen. Regionen er i vekst, og har behov for nye samferdselsløsninger. Kristiansand er omfattet av nettverket «Framtidens byer». Disse medlemmer viser til at Kristiansand er blant landets mest ambisiøse byer når det gjelder satsing på kollektiv

tivtrafikk og vekst i kollektivtrafikktilbud. Disse medlemmer registrerer at det er inngått en avtale mellom Samferdselsdepartementet, Kristiansandregionen ved Kristiansand kommune og Vest-Agder fylkeskommune. Denne avtalen inkluderer rushtidsavgift. Det vises for øvrig til St.prp. nr. 98 (2008–2009) Om utbygging og finansiering av Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 1, og merkningene i Innst. 82 S (2009–2010).

Disse medlemmer viser til at Kristiansand kommune har hatt en offensiv satsing på kollektivtrafikk, men det vil være svært vanskelig å nå departementets krav om reduksjon i biltrafikken all den tid gjennomgangstrafikken i byen omfattes av kravene om trafikkreduksjon. Gjennomgangstrafikken vokser uansett og lar seg vanskelig påvirke av et godt kollektivtilbud lokalt i Kristiansand. Det har vist seg som en utfordring å få regjeringen til å erkjenne at man må korrigere for gjennomgangstrafikk når man skal vurdere måloppnåelse ved utbetaling av belønningsmidler og utforming av bypakke. Hvis det ikke korrigeres for gjennomgangstrafikk, blir det tilnærmet umulig for Kristiansand å oppnå regjeringens krav om reduksjon i biltrafikken i rushtiden, til tross for innføring rushtidsavgift.

Disse medlemmer vil understreke at rushtidsavgift ikke er et ønsket element i bypakker som denne. I dette tilfellet vil det være riktig å støtte avtalen, fordi man i bør unngå forsinkelser i gjennomføringen. Disse medlemmer vil på generelt grunnlag ikke støtte bruk av rushtidsavgift, og viser til at innføringen av dette har blitt brukt som pressmiddel for å få tildelt samferdselsmidler fra statlig nivå. Disse medlemmer påpeker at denne saken illustrerer hvordan regjeringen nå har omgjort belønningsordningen fra å være en effektiv gulrot for storbyregionene til å øke kollektivandelen, til nå å bli et virkemiddel for å overtale byene til å innføre rushtidsavgift. Disse medlemmer vil understreke at belønningsordningen skal fungere som et positivt tiltak som styrker kollektivtrafikkens konkurransevne relativt til privatbil. Regjeringen har i tilfellet med Kristiansand valgt en konfliktlinje, og presset gjennom en avtale med elementer som lokalpolitikere i utgangspunktet ikke har ønsket.

Disse medlemmer viser til at rushtidsavgift har negative effekter, spesielt fordelingsmessige. Det er for eksempel uheldig at rushtidsavgift gjør det mulig for enkelte grupper å indirekte «kjøpe seg» bedre fremkommelighet i trafikken. Disse medlemmer viser til at regjeringens tiltak er fordelingsmessig uheldig og rammer trafikantene med lavest disponibel inntekt. Veien skal være et sted der man ikke gir et differensiert fremkommelighetstilbud basert på betalingssevne.

Disse medlemmer vil også vise til flere ulemper med rushtidsavgift eller tidsdifferensierte bompenger. Dersom en kommune og fylkeskommune vedtar å benytte tidsdifferensierte bompenger, introduseres en ny risiko på bompengeselskapets inntektsgrunnlag. Dersom passeringpriser endrer trafikkvolum og inntekter, vil endringer i kontantstrømmen kunne føre til økte finansieringskostnader for noen bompengeselskaper. Isolert sett vil altså en introduksjon av slik inntektsrisiko medføre at bompengefinansiering blir dyrere enn forutsatt.

Disse medlemmer vil understreke at hovedregelen må være at staten, kommunen eller fylkeskommunen ikke skal ha råderett over eventuelle ekstra bompenginntekter som følge av rushtidsavgiften. Disse inntektene skal komme finansieringsgrunnlaget for det aktuelle prosjekt/prosjektene til gode.

3.3 Andre saker under vegformål

Sammendrag

E16 VARPE BRU–OTRØESEN–SMEDALSOSEN I OPPLAND OG SOGN OG FJORDANE

Prosjektet E16 Varpe bru–Smedalsosen er ein del av E16 over Filefjell.

Prosjektet ligg i Vang kommune i Oppland og Lærdal kommune i Sogn og Fjordane, og omfattar bygging av om lag 20 km ny veg med om lag 6 km i tunnel. Omrekna til 2013-prisnivå blir styringsramma 1 490 mill. kroner og kostnadsramma 1 700 mill. kroner for prosjektet.

I budsjettet for 2013 er det sett av midlar til førebuaende arbeid. Det er førebels lagt opp til anleggsstart våren 2014 og opning for trafikk i 2017. Samferdselsdepartementet vil kome tilbake til dette i statsbudsjettet for 2014.

E6 SØRKJOSFJELLET I TROMS

På grunn av manglande planavklaring blei ikkje midlar til prosjektet prioritert i statsbudsjettet for 2013. Omrekna til 2013-prisnivå blir styringsramma 880 mill. kroner og kostnadsramma 940 mill. kroner for prosjektet.

I Finansdepartementets proposisjon om tilleggsløyvingar og omprioriteringar i statsbudsjettet for 2013 er det foreslått å løyve 5 mill. kroner til prosjektet E6 Sørkjosfjellet. Vidare vil 15 mill. kroner til prosjektet bli dekt innafor gjeldande budsjetttramme. Samla blir det lagt opp til 20 mill. kroner til prosjektering og førebuaende arbeid og med sikte på anleggsstart for E6 Sørkjosfjellet i 2013.

E134 GVAMMEN–ÅRHUS I TELEMARKE

I Prop. 1 S (2012–2013) er det lagt til grunn at Samferdselsdepartementet skal kome tilbake til styrings- og kostnadsramme for prosjektet så snart ar-

beidet med ekstern kvalitetssikring (KS2) er avslutta og før anleggsstart.

Omrekna til 2013-prisnivå, ei styringsramme på 2 026 mill. kroner og kostnadsramme på 2 189 mill. kroner.

Det er lagt opp til anleggsstart på prosjektet som- maren 2014. Prosjektet er venta opna for trafikk i 2018.

RV. 509 SØMMEVÅGEN I ROGALAND, FØRSTE ETAPPE

I Prop. 28 S (2011–2012) er prosjektet rv. 509 Sømmevågen, inkludert arm til Stavanger lufthamn Sola, vurdert som aktuelt å gjennomføre innafor den vedtekne forlenginga av Nord-Jæren-pakka. Prosjektet omfattar ombygging av rv. 509 til firefelts veg på ei om lag 1 km lang strekning frå Solasplitten til Sømmevågen vest. Det er lagt opp til anleggsstart våren 2014. Prosjektet er venta opna for trafikk i 2016.

Det blir no vurdert å gjennomføre prosjektet samla, utan etappevis utbygging. Samferdselsdepartementet vil kome tilbake til prosjektet i samband med statsbudsjettet for 2014.

STATUS FOR PROSJEKTET OM NYTT KØYRETØY- OG FØRARKORTREGISTER, AUTOSYS

Samferdselsdepartementet gjorde i Prop. 1 S (2012–2013) greie for forseinking og kostnadsauke i Autosys-prosjektet og det vidare arbeidet i prosjektet.

Etter dette er leveransen, som omfattar teknisk plattform og maskinvare, sett i produksjon. Leveransen som omfattar funksjonar i dagens Autosys innafor førarkortområdet, er planlagt sett i produksjon i juni 2013.

Ei uavhengig vurdering av prosjektet er gjennomført. Denne avdekte vesentlege manglar i prosjektrutinar, prosjektorganisasjon og oppfølging av kontrakt. Statens vegvesen og Samferdselsdepartementet arbeider vidare med tilrådingane i vurderinga. Det er m.a. sett i gang arbeid med å kvalitetssikre prosjektet. Samtidig held prosjektet fram arbeidet med kvalitetssikringa. Departementet vil halde Stortinget orientert om den vidare utviklinga i prosjektet.

Komiteens merknader

VEGPROSJEKT

Komiteen slutter seg til regjeringen forslag om at Samferdselsdepartementet får fullmakt til å gjennomføre investeringsprosjekt under Statens vegvesen innafor de kostnadsrammene som er fastsatt i proposisjonen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre har merket seg infor-

masjonen om at fremdriften av prosjektet rv. 509 Sømmevågen i Rogaland er knyttet til dvergålegras og hekkende knoppsvaner. Disse medlemmer registrerer at det nok en gang er utenforliggende faktorer som påfører et nødvendig veiprojekt forsinkelser og ekstrakostnader. Disse medlemmer peker på at regjeringen må rydde opp og fjerne slike forsinkelses- og kostnadsdrivende forhold som del av et svært nødvendig arbeid med å halvere planleggingstiden for samferdselsprosjekt. Disse medlemmer legger til grunn at arbeidet med prosjektet videreføres uten stans for å sikre ferdigstilling så fort som mulig.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at regjeringen for prosjektet rv. 509 Sømmevågen i Rogaland legger opp til å bygge 1 km vei i første etappe og at resten skal bygges ut senere. Dette er lokale myndigheter sterkt kritiske til, og vil sannsynligvis føre til både kostnadsøkning og forsinkelse av prosjektet. Prosjektet er ferdig regulert, og når tilfredsstillende løsning for de miljømessige utfordringene er på plass, bør dette bygges ut som et helhetlig prosjekt.

AUTOSYS

Komiteen tar til etterretning at arbeidet med å modernisere dagens førerkort- og motorvognregister, Autosys, er svært forsinket, blant annet på grunn av omfangsøkning og teknisk kompleksitet.

Komiteen vil bemerke at Statens vegvesens nye datasystem for registrering av førerkort og kjøretøy opprinnelig hadde en kostnadsramme på 250 mill. kroner og skulle stått klar i 2008.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, er positive til at det er satt i gang et arbeid med å kvalitetssikre prosjektet. Flertallet mener det er kritikkverdige forhold som er avdekket knyttet til vesentlige mangler i prosjektrutiner, prosjektorganisasjon og oppfølging av kontrakt. Flertallet mener det er viktig at Stortinget holdes orientert om utviklingen i prosjektet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet konstaterer at prosjektet fortsatt fremstår som en skandale. Når en uavhengig vurdering av prosjektet konkluderer med at det «avdekkes vesentlige mangler i prosjektrutiner, prosjektorganisasjon og oppfølging av kontrakt», er det nødvendig med full opprydding. Disse medlemmer legger til grunn at Stortinget informeres i egen sak om dette samt om videre fremdrift og kostnader.

Komiteens medlemmer fra Høyre støtter at det er satt i gang kvalitetssikring av Autosys-prosjektet og mener at Stortinget bør holdes orientert om utviklingen. Det er sterkt kritikkverdiggjort at gjentatte prosjekter har for dårlig planlegging og kostnadsestimater i forkant. Dette gjelder både sak om oppfølging av Innst. 169 S (2010–2011), Status for Autosys nytt kjøretøy- og førerkortregister, ERTMS, Ruteplan 2014 og sak om GSM-R-Redundant kjernenett. Saker som dette er en klar indikasjon på at regjeringen mangler gjennomføringskraft.

4. Programkategori 21.50 Jernbaneformål

Sammendrag

Kostnader for investeringsprosjekt på jernbane

ERTMS – STASJONSTILTAK AUSTFOLDBANA, AUSTRE LINE

Jernbaneverket har no utarbeidd detaljplanar for dei fem stasjonane i prosjektet. På dette grunnlaget foreslår Samferdselsdepartementet ei samla kostnadsramme på 572 mill. kroner og ei styringsramme på 489 mill. kroner.

KAPASITETSAUKANDE TILTAK OSLO S–LYSAKER

Prosjektet er omtalt i Prop. 1 S (2012–2013), med ei kostnadsramme på 64 mill. kroner og ei styringsramme på 51 mill. kroner.

Jernbaneverket har no utarbeidd detaljplan for prosjektet. Denne har auka omfang og kompleksitet samanlikna med tidlegare planar. Prosjektet er nødvendig for å gjennomføre ruteendring frå desember 2014. Samferdselsdepartementet foreslår å auke kostnadsramma til 91 mill. kroner og styringsramma til 80 mill. kroner. Det er ikkje behov for å auke løyvinga for 2013.

GSM-R REDUNDANT KJERNENETT

Prosjektet er omtalt i Prop. 1 S (2012–2013), med ei kostnadsramme på 240 mill. kroner og ei styringsramme på 210 mill. kroner. Jernbaneverket har utarbeidd ein detaljplan for tiltaket som har auka omfang og kostnader. Samferdselsdepartementet foreslår å auke kostnadsramma til 284 mill. kroner og styringsramma til 271 mill. kroner.

I budsjettet for 2013 er det sett av i alt 156 mill. kroner til å oppgradere GSM-R og Jernbaneverkets telenett. Det er ikkje behov for å auke løyvinga for 2013.

DOBBELTSPOR HELL–VÆRNES OG VÆRNES HALDEPLASS

Prosjektet er omtalt i Prop. 1 S (2012–2013). Det blei der sett av 50 mill. kroner med sikte på mogeleg oppstart av prosjektet i 2013.

Jernbaneverket arbeider med detaljplanlegginga av Værnes haldeplass i samarbeid med Avinor AS. Innafor løyvinga på budsjettet for 2013 har Jernbaneverket sett av 40 mill. kroner til detaljplanlegginga og eventuell byggjstart av haldeplassen. Vidare har Jernbaneverket sett av 10 mill. kroner til å planleggje Hell–Værnes. Jernbaneverket arbeider med reguleringsplan og detaljplan for strekninga. Samferdselsdepartementet vil kome tilbake til prosjektet når nærare planavklaring med kostnads- og styringsrammer ligg føre.

VOSS STASJON

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2012–2013), med ei kostnadsramme på 250 mill. kroner og ei styringsramme på 230 mill. kroner. Jernbaneverkets prognose for sluttkostnaden i prosjektet er no på 344 mill. kroner etter at alle kontraktane i prosjektet er inngått.

Prosjektet blei sett i gang og er gjennomført på eit altfor dårleg plangrunnlag. Kostnadsstyringa i prosjektet har òg vore for dårleg. Ut frå erfaringa i dette prosjektet har Samferdselsdepartementet bedt Jernbaneverket om omgåande å setje i verk tiltak for å betre planlegginga og kostnadsstyringa av nye prosjekt. Særleg gjeld dette mindre prosjekt der problema har vore størst.

Samferdselsdepartementet legg til grunn at prosjektet blir gjennomført i 2013 som tidlegare planlagt, utan nye kostnadsrammer eller løyvingsendring. Behov for midlar ut over det som er sett av i budsjettet for 2013, må Jernbaneverket dekkje ved omdisponeringar innafor ramma i vedteke budsjett.

Fullmakt til restverdisikring av togmateriell

I samband med behandlinga i Stortinget av Prop. 36 S/Innst. 105 S (2012–2013) fekk Samferdselsdepartementet i 2012 fullmakt til å gi NSB AS ytterlegare restverdigaranti for oppgraderingar og nyinvesteringar innafor ei ramme på inntil 4 095 mill. kroner for det materiellet som inngår i det statlege kjøpet av persontransporttenester frå NSB.

Samferdselsdepartementet foreslår at ramma i fullmakta om å gi NSB ytterlegare restverdigaranti blir auka med 870 mill. kroner i 2013, frå 1 085 mill. kroner til 1 955 mill. kroner, jf. forslag til romartalsvedtak.

Komiteens merknader

Komiteen støtter regjeringens forslag innen jernbaneformål.

Komiteen mener det er positivt at man nå kommer i gang med de stasjonstiltak på Østfoldbanens østre linje som er nødvendig for å gjennomføre og ta i bruk ERTMS på erfaringsstrekningen. Komiteen er opptatt av at dette arbeidet holder god fremdrift.

VOSS STASJON

Komiteen viser til at Voss stasjon er en av de mest trafikkerte stasjonene på Bergensbanen med om lag 600 000 passasjerer i året. Komiteen mener det er riktig og viktig at stasjonen rustes opp til et mer effektivt kollektivknutepunkt med økt sikkerhet og bedre tilgjengelighet. Komiteen viser til at arbeidene på Voss stasjon har blitt mer omfattende enn opprinnelig planlagt, særlig gjelder dette arbeidene med signal- og sikringsanlegg, herunder fjernstyringen, slik det ble gjort rede for i Prop. 1 S (2012–2013).

Komiteen har merket seg at prosjektet ble igangsatt og gjennomført på et altfor dårlig plangrunnlag, og at kostnadsstyringen i prosjektet har vært for dårlig. Komiteen legger til grunn at Jernbaneverket omgående setter i verk tiltak for å bedre planleggingen og kostnadsstyringen av nye prosjekter. Komiteen forutsetter at prosjektet Voss stasjon gjennomføres i 2013 som opprinnelig planlagt. Komiteen støtter departementets forutsetning om at prosjektet skal gjennomføres uten nye kostnadsrammer eller bevilgningsendring slik at eventuelle økte ressursbehov dekkes ved omdispenseringer innenfor rammen i vedtatt budsjett.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre peker på at kostnadene i 2009 var anslått til 55 mill. kroner og i 2013 til 344 mill. kroner. Prosjektet fremstår som svært dårlig planlagt dersom det er korrekt at prosjektet underveis har økt så vesentlig i omfang og kostnad. Disse medlemmer legger til grunn at Samferdselsdepartementet foretar en grundig gjennomgang av prosjektet og informerer Stortinget senest i statsbudsjett for 2014. Disse medlemmer er kjent med brevet fra samferdselsministeren til Jernbanetilsynet der det heter:

«Problemene oppstår når den reelle risikoen er underkommunisert, ikke er ivaretatt i kostnadsrammen og i prosjektstyringen. Og når JBV har inngått eller inngår forpliktelser uten tilstrekkelige fullmakter.»

Disse medlemmer peker på at statsrådets skriftlige omtale av sakens innhold understreker alvorret og behovet for full opprydding som også må omfatte konsekvenser for de ansvarlige i Jernbaneverkets organisasjon.

Komiteens medlemmer fra Høyre vil peke på at det finnes effektiviseringsmuligheter i Jernbaneverket, siden budsjettsprekken på Voss stasjon tilsynelatende kan dekkes inn over allerede vedtatte budsjettammer uten at det får dramatiske konsekvenser for organisasjonens prosjekter og drift.

5. Forslag fra mindretall

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 1

Stortinget godkjenner bygging av Stordalstunnelen på E134 i Hordaland som omtalt i Prop. 156 S (2012–2013). Stortinget legger til grunn full statlig finansiering og forskottering om nødvendig for å holde fremdriften i prosjektet. Finansiering innarbeides i statsbudsjettet for 2014.

Forslag 2

Stortinget godkjenner ikke at det kreves inn bompenger til samferdselspakke for Kristiansandregionen. Stortinget legger til grunn at nødvendig utbygging av nåværende og tidligere riksveier finansieres av staten. Nødvendig statlig finansiering innarbeides i statsbudsjettet for 2014.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding til forslag 1, 2, 3 og 4 fremmes av Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti og Kristelig Folkeparti.

Komiteens tilråding til punktene 5, 6 og 7 fremmes av en samlet komité.

Komiteen viser til proposisjonen og merkningene og rår Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

Stortinget samtykker i at:

1. bompengeselskapet får løyve til å krevje inn bompengar til delvis bompengefinansiering av E134 Stordalstunnelen i Hordaland. Vilråa går fram av Prop. 156 S (2012–2013).
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsetje nærare reglar for finansieringsordninga av E134 Stordalstunnelen.
3. bompengeselskapet får løyve til å krevje inn bompengar til delvis finansiering av Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 1. Vilråa går fram av Prop. 156 S (2012–2013).

4. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå tilleggsavtale med bompengeselskapet om delvis finansiering av Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 1 og fastsetje nærare reglar for innkrevjinga.
5. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å gjennomføre investeringsprosjekta under Statens vegvesen innafor dei kostnadsrammene som er fastsette i Prop. 156 S (2012–2013).
6. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å gjennomføre investeringsprosjekta under Jernbaneverket innafor dei kostnadsrammene som er fastsette i Prop. 156 S (2012–2013).
7. Samferdselsdepartementet kan i 2013, for det materiellet som inngår i staten si rammeavtale med NSB AS, gi NSB AS ytterlegare restverdigaranti for oppgraderingar og nyinvesteringar innafor ei ramme på inntil 1 955 mill. kroner.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 6. juni 2013

Knut Arild Hareide

leder og ordfører