



Innst. 313 S

(2014–2015)

Innstilling til Stortinget frå transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 117 S (2014–2015)

Innstilling frå transport- og kommunikasjonskomiteen om nokre saker om luftfart, veg og jernbane

Til Stortinget

1. Innleiing

Komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Kjell-Idar Juvik, Ingvild Kjerkol, Sverre Myrli, Magne Rommetveit og fung. leiar Eirin Sund, frå Høgre, Torill Eidsheim, Nils Aage Jegstad, Helge Orten og Marvin Wiseth, frå Framstegspartiet, Ingebjørg Amanda Godskesen, Åse Michaelsen og Roy Steffensen, frå Kristeleg Folkeparti, Hans Fredrik Grøvan, frå Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, og frå Venstre, Abid Q. Raja, syner til at Prop. 117 S (2014–2015) Nokre saker om luftfart, veg og jernbane inneheld ulike saker som Samferdselsdepartementet ynskjer å orientere Stortinget om midtveis i budsjettåret, og eitt forslag til vedtak.

2. Luftfartsformål

2.1 Samandrag

Utgreiing av ny lufthamn Bodø

Ved behandlinga av Innst. 388 S (2011–2012), jf. Prop. 73 S (2011–2012) Et forsvar for vår tid, vedtok Stortinget å opprette ein hovudbase for kampfly på Ørland og leggje ned Bodø hovudflystasjon. Det er eit lokalt ønske i Bodø om at det blir bygd ein heilt ny flyplass lenger sør på Forsvaret sitt område, slik at

areala nær byen blir frigjorde til byutvikling. Samferdselsdepartementet har bedt Avinor om å gjennomføre ein samfunnsøkonomisk analyse av ei ny lufthamn i Bodø. Analysen skal vere ferdig innan 1. februar 2016 og vil inngå som ein del av departementet sitt arbeid med neste stortingsmelding om Nasjonal transportplan.

2.2 Merknader frå komiteen til luftfartsformål

Komiteen syner til at utgreiing av ei ny lufthamn i Bodø har vore eit sterkt lokalt ynskje etter at Stortinget vedtok at Bodø hovudflystasjon skulle leggjast ned.

Komiteen syner til at ein ny flyplass bygd lengre sør enn dagens, vil frigjere store område sentralt i Bodø til byutvikling.

Komiteen ser fram til at utgreiinga vert lagt fram innan 1. februar 2016.

3. Vegformål

3.1 Samandrag

Svinesundsforbindelsen – endringar i innkrevjinga av bompengar og avtalane mellom Sverige og Noreg

Innkrevjinga av bompengar for å finansiere utbygginga av Svinesundsforbindelsen tok til sommaren 2005. Det er innkrevjing både på den nye og gamle brua. Det var lagt opp til ein innkrevjingsperiode på maksimalt 20 år. Dei siste prognosane tyder på at anlegget kan vere nedbetalt på 15–16 år, dvs. rundt 2021.

Innkrevjingsutstyret er no 10 år. Delar av det er slitt og har ikkje no den nødvendige kvaliteten for å oppretthalde ei effektiv innkrevjing. Vesentlege delar av det tekniske utstyret må derfor skiftast ut.

Sverige og Noreg er no samde om å automatisere innkrevja av bompengar på Svinesund. Etter automatiseringa vil alle bomstasjonane for Svinesundsforbindelsen stå på norsk side. Bompenggeinnkrevjinga på Svinesund vil likevel vere eit norsk-svensk innkrevjingsopplegg. Innkrevjinga av bompengar på Svinesundsforbindelsen er regulert gjennom avtalar mellom den svenske og norske regjeringa. Endringa i innkrevjingsopplegget gjer at avtalane må endrast.

Bergensprogrammet i Hordaland – førebuing av fjerde etappe av Bybanen

Ved behandlinga av Prop. 143 S (2012–2013) Utviding og finansiering av Bergensprogrammet med tredje etappe av Bybanen m.m. slutta Stortinget seg til eit opplegg for utviding av Bergensprogrammet, jf. Innst. 324 S (2012–2013). Utvidinga gir rom for å gjennomføre tredje etappe av Bybanen frå Rådal til Flesland, byggje verkstad/depot for Bybanen og auke satsinga på tiltak innanfor programområda. For å finansiere utvidinga blei bompengetakstane auka, og den maksimale rabatten redusert. Tredje etappe vil venteleg bli opna for trafikk i 2016.

Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune la i 2009 fram utgreiinga «Framtidig bybanenett i Bergensområdet». Det blei her tilrådd å forlengje Bybanen nordover til Åsane etter at utbygginga til Flesland er gjennomført, og deretter forlengje Bybanen vestover frå sentrum til Fyllingsdalen.

I 2012 blei det vedteke eit planprogram som grunnlag for vidare planlegging av Bybanen mellom sentrum og Åsane. Traseen går gjennom den historiske delen av Bergen, m.a. Bryggen, med mange kulturminne. Det har vore store utfordringar i planlegginga, og det kan ta noko tid før godkjent reguleringsplan ligg føre.

Byrådet fatta i møte 27. november 2014 vedtak om å starte arbeidet med å utarbeide reguleringsplanar for traseen til Fyllingsdalen og å sende planprogrammet på høyring. Hordaland fylkeskommune uttalte seg til planprogrammet i møte i fylkesutvalet 29. januar 2015. Heile strekkinga frå sentrum til Fyllingsdalen er på 8,5–10 km, avhengig av traséval. Førebels er det lagt til grunn at kostnadene ved prosjekteringa vil bli i storleiken 200 mill. kr.

Økonomien i Bergensprogrammet har utvikla seg gunstigare enn lagt til grunn i Prop. 143 S (2012–2013). Samferdselsdepartementet går inn for at det kan nyttast bompengar til å prosjektere fjerde etappe av Bybanen frå sentrum til Fyllingsdalen. Departementet viser til at det blei nytta bompengar ved førebuinga til anleggsstart på andre og tredje etappe av Bybanen, jf. St.prp. nr. 1 (2008–2009), St.prp. nr. 72 (2008–2009) og Prop. 113 S (2011–2012). Førebuingane av fjerde etappe av Bybanen er føresett

finansiert innanfor det vedtekte opplegget, utan endringar i takstar eller innkrevjingstid.

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til finansieringa av fjerde etappe av Bybanen når tilstrekkelege avklaringar ligg føre.

Nasjonale turistvegar – Vøringsfossen i Hordaland

Prosjektet er omtalt i Prop. 1 S (2014–2015) og Innst. 13 S (2014–2015).

Oppgraderinga av området rundt Vøringsfossen vert gjennomført som eit spleiselag der Eidfjord kommune, Hordaland fylkeskommune og Hardangerrådet går inn med eit samla tilskot på 50 mill. kr. Den totale kostnaden for prosjektet er rekna til om lag 200 mill. kr.

Etter budsjettavtalen mellom Høgre, Framstegspartiet, Kristeleg Folkeparti og Venstre i samband med statsbudsjettet for 2015 blei løyvinga til Nasjonale turistvegar redusert (kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveginvesteringar). Det er derfor ikkje løyvd statlege midlar til å oppgradere området rundt Vøringsfossen i 2015. Men det er løyvd til saman 28 mill. kr i lokale tilskot til prosjektet. Dette gjer at Statens vegvesen likevel kan starte arbeidet med å løfte kvaliteten på dette viktige reiselivsikonet i 2015.

Skjeggstad bru i Vestfold

Skjeggstad bru på E18 ved Holmestrand i Vestfold fekk alvorlege skader etter grunnbrot som følgje av eit kvikkleireskred 8. februar 2015. E18 blei stengd, og omkøyringsvegar blei etablerte. Rivinga av sørgåande bru er i slutfasen. Målingar viser at nokre av fundamenta på nordgåande bru må utbetrast før det kan gå trafikk på brua att. Det blir arbeidd med sikte på at dette kan skje før sommaren 2015.

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til vidare prosess for prosjektet.

Organiseringa av Vegtilsynet

I arbeidet med Transportreforma har Samferdselsdepartementet vurdert organiseringa av Vegtilsynet. Vegtilsynet er i dag organisert som ein del av Statens vegvesen i ei eiga eining direkte under vegdirektøren.

Departementet ønskjer å gjere Vegtilsynet meir uavhengig ved å etablere det som eit eige forvaltningsorgan under Samferdselsdepartementet.

Vegtilsynet har no ansvar for å føre tilsyn med Statens vegvesens verksemd knytt til riksveginfrastrukturen. I arbeidet med å skilje ut Vegtilsynet frå Statens vegvesen vil det bli drøfta om det vil vere føremålstenleg å gi tilsynet fleire oppgåver. Regjeringa vil på eigna måte komme tilbake til Stortinget med dette spørsmålet.

3.2 Merknader frå komiteen til vegformål

Svinesundforbindelsen

Komiteen er tilfreds med at Samferdselsdepartementet no går inn for å automatisere bompengge-innkrevjinga på Svinesundforbindelsen.

Komiteen syner til at denne avgjerda er teken etter ei heilskapleg kostnadsvurdering, og har merka seg at Samferdsledepartementet ser gevinstane som større enn kostnadene, trass i at ein aldri kan vere sikker på at alle som passerer, betaler.

Komiteen har merka seg at etter denne effektiviseringa vil alle bomstasjonane stå på norsk side av grensa, og er tilfreds med at det medfører ytterlegare effektiviseringar i form av enklare regnskapsmessige høve.

Bergensprogrammet – fjerde etappe for Bybanen

Komiteen syner til at omtalen gjeld bruk av bompengar frå Bergensprogrammet til prosjektering av fjerde etappe av Bybanen i Bergen.

Komiteen har merka seg at økonomien i Bergensprogrammet har utvikla seg gunstigare enn det som opphavleg var føresett, som følgje av lågare lånerenter.

Komiteen syner til at vidare utbygging av Bybanen er eit viktig prosjekt for å auke kollektivandelen i Bergen, og sluttar seg til Samferdselsdepartementet sine vurderingar.

Nasjonale turistvegar

Komiteen syner til at nasjonale turistvegar er viktige prosjekt for Noreg som turistdestinasjon for naturglade menneske frå heile verda. Komiteen syner til at tiltaka som vert utført i samband med nasjonale turistvegar skapar auka tryggleik og betra oppleving for dei som vitjar vegane.

Komiteen syner til at lokale tilskot gjer det mogleg å gjennomføre første etappe av dette prosjektet allereie i år, og sluttar seg til Samferdselsdepartementet sine vurderingar.

Skjeggstad bru

Komiteen syner til at E18 har vore stengt sidan sørgåande felt på Skjeggstad bru kollapsa 8. februar 2015, og at trafikken har vorte leia inn på omkøyingsvegar som i liten grad har hatt kapasitet til å ta unna den trafikkmengda som gjekk på E18 før.

Komiteen ser det som positivt at trafikken snart kan opnast i begge retningar på nordgåande bru.

Komiteen meiner det er naudsynt å vurdere nøye om avbøtande tiltak bør utførast på omkøyingsvegane om det tek lang tid å opne nordgåande bru.

Organiseringa av Vegtilsynet

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Høgre, Framstegspartiet, Kristeleg Folkeparti og Venstre, meiner Vegtilsynet har ei viktig rolle, og har hatt ei positiv utvikling sidan opprettinga i 2012.

Fleirtalet syner til at Vegtilsynet i dag er direkte underlagt Vegdirektøren, men har merka seg at Samferdselsdepartementet ynskjer å gjere det meir uavhengig frå Statens vegvesen i dag.

Fleirtalet syner vidare til at Vegtilsynet vil kunne få ei større rolle gjennom opprettinga av eit vegselskap, jf. Meld. St. 25 (2014–2015).

Fleirtalet sluttar seg til intensjonen om å gjere Vegtilsynet uavhengig og skilje det frå Statens vegvesen, og ser fram til at Samferdselsdepartementet kjem tilbake til saka i meir detaljert form.

4. Jernbaneformål

4.1 Samandrag

Ringeriksbanen – oppheving av tidlegare vedtak om traséval

Utgreiinga av ein framtidig jernbane mellom Sandvika og Hønefoss, Ringeriksbanen, og koplningane mot planane om ny E16 på same strekning er sist omtalt i Prop. 1 S (2014–2015).

I Innst. 450 S (2012–2013) om Nasjonal transportplan 2014–2023 uttalte eit fleirtal i Stortinget at det ikkje var behov for ei ny konseptvalutgreiing for Ringeriksbanen, men bad m.a. om at Jernbaneverket fekk eit utgreiingsoppdrag der det blir vurdert utbyggingsalternativ med dobbeltspor og høgare hastighetsstandard enn det som tidlegare har vore utgreidd. Samferdselsdepartementet bad på denne bakgrunn Jernbaneverket, saman med Statens vegvesen, om å gå igjennom og supplere føreliggjande utgreiingar før det blir teke stilling til oppstart av planlegging etter plan- og bygningslova. Det tverretatlege arbeidet har samanheng med dei tette koplningane ei ny jernbanelinje til Hønefoss vil ha mot planane for ny E16 på same strekning. Etatane tilrår m.a. ein meir eller mindre felles trasé for både veg og jernbane frå Kroksund til Hønefoss.

Stortinget har behandla Ringeriksbanen fleire gonger. I samband med Innst. S. nr. 67 (2002–2003), jf. St.prp. nr. 66 (2001–2002), gjorde Stortinget vedtak om trasé for banen. Det blei vedteke at den vidare planlegginga av nedkortinga av Bergensbanen (Ringeriksbanen) tek utgangspunkt i korridoren over Åsa. Ringeriksbanen er eit svært stort prosjekt, og tilrådingane frå dei to etatane blir derfor no kvalitetssikra eksternt. Kvalitetssikringa er venta å vere ferdig i juni 2015. Deretter tek regjeringa sikte på å behandle saka.

Samferdselsdepartementet meiner at planlegginga av Ringeriksbanen ikkje bør vere avhengig av tidlegare stortingsvedtak om traséval, og foreslår derfor at dette blir oppheva. Det er normalt regjeringa som tek stilling til overordna traséval for ulike veg- og bane- og strekningar. For å få gjennomført ein raskast mogleg planprosess i tråd med nemnde innstillingar frå Stortinget, vil det vere tenleg om regjeringa, slik det er vanleg i denne typen saker, tek endeleg stilling til trasévalet. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake med ei orientering i budsjettproposisjonen for 2016.

Driftsansvaret for godsterminalar

Jernbaneverket tok i 2014 over driftsansvaret for godsterminalar med tilhøyrande jernbaneinfrastruktur som tidlegare var drifta av CargoNet/RailCombi, jf. Prop. 93 S (2013–2014) og Prop. 1 S (2014–2015) for Samferdselsdepartementet. Det blei samtidig vedteke at Jernbaneverket skulle setje ut sjølve terminaldrifta på konkurranse.

Jernbaneverket har oppretta ei eiga eining som skal ha ansvaret for forvaltninga av godsterminalane. Jernbaneverket har m.a. teke over ansvaret for innpasseringskontrollen på Brattøra og Alnabru godsterminal og eigarskapen til dei fastmonterte lastekranane på Alnabru. Jernbaneverket har berekna utgiftene til aktivitetane omtala i proposisjonen til 62 mill. kr i 2015. Utgiftene blir dekt innanfor gjeldande løyving på kap. 1350 Jernbaneverket, post 23 Drift og vedlikehald.

4.2 Merknader frå komiteen til jernbaneformål Ringeriksbanen – oppheving av tidlegare vedtak

Komiteen syner til at Ringeriksbanen er eit viktig prosjekt for å korte reisetida på Bergensbanen og for å knytte Hønefoss-regionen nærare Oslo-området. Komiteen syner vidare til at Ringeriksbanen har vore på planleggingsstadiet i svært mange år, og at Stortinget har handsama saka mange gonger, slik det vert gjort greie for i proposisjonen.

Komiteen syner vidare til at ein samla komité i samband med handsaminga av Prop. 1 S (2013–2014), jf. Innst. 13 S (2013–2014), la til grunn at Ringeriksbanen skulle vere del av InterCity-utbygginga, og at planlegging skulle leggje til grunn at prosjektet kunne startast opp ved rulleringa av neste Nasjonal transportplan.

Komiteen syner til at Samferdselsdepartementet i januar 2014 bad Jernbaneverket og Statens vegvesen samordne prosjektorganisasjonane sine, og vurdere å planleggje E16 Skaret–Hønefoss og Ringeriksbanen som eit felles prosjekt, og at dei utgrei-

gane som har kome etter det har vore gjennomført felles mellom etatane.

Komiteen er positiv til dei grep Samferdselsdepartementet har teke for å utgreie ei samordna utbygging av E16 og Ringeriksbanen i eitt prosjekt, og for å sjå på moglegheitene for å korte ned planleggingstida og bidra til ei raskare realisering av dette viktige prosjektet.

Komiteen syner til at Jernbaneverket og Statens vegvesen i november 2014 gjorde framlegg om å leggje bort Åsa-linja, for å gjere det vidare utgreiingsarbeidet enklare.

Komiteen har merka seg at Jernbaneverket og Statens vegvesen i ei av sine utgreiingar har synleggjort at planleggingstida kan halverast samanlikna med vanleg prosess, ved å ta i bruk statleg plan, redusere talet på alternativ som vert utgreia og nytte seg av dei moglegheitene til raskare planlegging som finst i plan- og bygningsloven. Komiteen syner til at dette er i tråd med ambisjonane i Meld. St. 24 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023.

Komiteen meiner det er gjort gode grep så langt i prosessen, og ser fram til at Samferdselsdepartementet kjem tilbake til Stortinget med nærare orientering i budsjettproposisjonen for 2016.

Komiteen sluttar seg til Samferdselsdepartementet sitt framlegg om å oppheve Stortingets tidlegare vedtak om traséval for Ringeriksbanen, og at endeleg traséval for Ringeriksbanen skal fattast av regjeringa, slik som er vanleg i denne type saker.

Komiteen syner til forslaget i proposisjonen der det mellom anna heiter:

«... at regjeringa tek stilling til val av trasé før ei eventuell formell planlegging av Ringeriksbanen blir starta opp.»

Komiteen har merka seg at bruken av nemninga «eventuell» i forslaget har ført til ei viss uro omkring framdrifta for planlegging av Ringeriksbanen, noko som komiteen forstår ikkje har vore tilsikta med framlegget frå regjeringa, jf. også svar frå statsråden på spørsmål frå komiteen.

Komiteen fremjar difor følgjande forslag:

«Stortinget samtykkjer i at vedtaket om vidare planlegging av Ringeriksbanen som tek utgangspunkt i korridoren over Åsa, blir oppheva, og at regjeringa tek stilling til val av trasé før formell planlegging av Ringeriksbanen blir starta opp.»

Medlemmet i komiteen fra Senterpartiet forventer at det settes inn tilstrekkelig med ressurser for å få byggestart på Ringeriksbanen i 2018, og at valg av trasé ivaretar hensynet til jordvern og bevaring av kulturlandskapet.

Godsterminaler

Komiteen har merka seg at Jernbaneverket har gjort fleire grep for å effektivisere godsterminalane og bidra til at meir gods vert flytta over på bane, i tråd med Stortingets intensjonar.

Komiteen har ingen ytterlegare merknader og sluttar seg til Samferdselsdepartementet sine vurderingar.

5. Tiltråding frå komiteen

Tiltrådinga frå komiteen vert fremja av ein samla komité.

Komiteen viser til proposisjonen og merknadene og rår Stortinget til å gjøre slikt

vedtak:

Stortinget samtykkjer i at vedtaket om vidare planlegging av Ringeriksbanen som tek utgangspunkt i korridoren over Åsa, blir oppheva, og at regjeringa tek stilling til val av trasé før ei formell planlegging av Ringeriksbanen blir starta opp.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 2. juni 2015

Eirin Sund
fung. leiar

Marvin Wiseth
ordførar

