



Innst. 406 S

(2015–2016)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 126 S (2015–2016)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Nokre saker om luftfart, veg, særskilde transporttiltak og jernbane

Til Stortinget

Sammendrag

Samferdselsdepartementet legg i proposisjonen fram nokre saker som gjeld luftfartsformål, vegformål, særskilde transporttiltak og jernbaneformål. Det blir og gjort greie for oppfølginga av fire oppmodingsvedtak som Stortinget har bedt regjeringa kome tilbake til i samband med revidert nasjonalbudsjett 2016.

Under luftfartsformål tek departementet opp utskiljing av Svalbard lufthamn.

Under vegformål tek departementet opp fleire saker: Innkrevjing av lokalt finansieringstilskot på omsetning av drivstoff i Tromsøpakke 3, trinn 1, E18 Varoddbrua i Vest-Agder, forlenga førehandsinnkrevjing av bompengar på E39 Rogfast, og samanslåing av Norsk vegmuseum og Norsk kjøretøyhistorisk museum. Vidare tek departementet opp avslutning av bompenggeinnkrevjing på rv 23 Oslofjordforbindelsen og organisering av Vegtilsynet.

Under særskilde transporttiltak tek departementet opp organisering av oppgåver i samband med reiseplanlegging og elektronisk billettering.

Under jernbaneformål tek departementet opp ERTMS-prosjektet. Departementet gjer greie for auka kostnader i prosjektet i samband med erfaringsstrekninga, og auka omfang og kostnader for ERTMS/fjernstyring. Vidare gjer departementet greie for prisreduksjon på periodebilletter hos NSB AS, og status for arbeid med jernbanereforma.

I proposisjonen blir det og gjort greie for oppfølginga av oppmodingsvedtak som Stortinget har bedt regjeringa gi tilbakemelding på i samband med revidert nasjonalbudsjett 2016. Det gjeld vedtak 52, vedtak 53, vedtak 54 og vedtak 80.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kjell-Idar Juvik, Sverre Myrli, Magne Rommetveit, Tone-Helen Toften og Karianne O. Tung, fra Høyre, lederen Nikolai Astrup, Torill Eidsheim, Nils Aage Jegstad og Helge Orten, fra Fremskrittspartiet, Hege Jensen, Åse Michaelsen og Morten Stordalen, fra Kristelig Folkeparti, Hans Fredrik Grøvan, fra Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, og fra Venstre, Abid Q. Raja, viser til fremlagt Prop. 126 S (2015–2016), der Samferdselsdepartementet tar opp noen enkeltsaker i forbindelse med revidert statsbudsjett for 2016.

Komiteen viser til at departementet i denne saken legger frem forslag som handler om tiltak innen luftfarten, veg, jernbane og andre transporttiltak.

Proposisjonen tar under luftfartsformål opp utskilling av Svalbard lufthavn.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet, viser til at departementet grundig redegjør for de ulike tiltakene innenfor hvert område i proposisjonen. Flertallet ser med tilfredshet på at disse tiltakene følges opp og realiseres.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet merker seg at statsråden i sitt svarbrev av 2. juni 2016 informerer om at opprettelsen av Svalbard lufthavn som et eget datterselskap i Avinor AS vil redusere skattekostnaden for Avinor med om lag 12,5 mill. kroner i året, og at prosessen med å etablere datterselskapet er beregnet å koste om lag 3 mill. kroner. Disse medlemmer vil understreke at det er positivt at regjeringen ønsker å styrke Avinor, men vil påpeke at staten generelt bør være tilbakeholdne med å legge til rette for organisatoriske grep som har til hensikt å redusere skatten statlige selskaper betaler, selv om slike grep er innenfor det rettslig tillatte. Dersom staten ønsker å styrke selskapet finansielt, bør dette normalt sett skje gjennom lavere utbytteuttak, innskudd av egenkapital mv. Grep som er redegjort for i proposisjonen, er symptomatisk for den sittende regjerings praksis med oppsplitting og mer kompliserte organisasjonsstrukturer, i stedet for å gjøre ting enklest mulig.

Komiteen viser videre til at det under vegformål åpnes for forlenget innkreving av lokalt finansieringstilskudd på drivstoff i Tromsøpakke 3, bevilgninger til E18 Varoddbrua i Vest-Agder, videre innkreving av bompenger på E39 Rogfast, sammen slåing av Norsk vegmuseum og Norsk kjøretøyhistorisk museum og organisering av Vegtilsynet.

Komiteen viser videre til at bompengeneinnkrevingen på rv. 23 Oslofjordforbindelsen er foreslått avsluttet.

Under særskilte transporttiltak tas det opp organisering av oppgaver i forbindelse med reiseplanlegging og elektronisk billettering.

Komiteen viser videre til at under jernbaneformål tas ERTMS-prosjektet opp, reduserte takster for kollektivreisende utenfor takstsamarbeid og status på arbeidet med jernbanereformen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet merker seg at det i statsrådets svarbrev framkommer at Samferdselsdepartementet legger opp til kontraktsinngåelse i august 2017 for Trafikkkpakke 1 og ved årsskiftet 2017/2018 for Trafikkkpakke 2. Disse medlemmer viser til at konkurranseutsetting av togproduksjonen er ett av elementene i jernbanereformen hvor det var størst politisk uenighet, og finner det derfor betenkelig at kontraktsinngåelse for nevnte trafikkkpakker legges så tett før og etter stortingsvalget i 2017. Dette føyer seg imidlertid inn i hvordan regjeringen tidligere har valgt å håndtere jernbanereformen, hvor denne viktige saken ble rekordraskt behandlet i Stortinget, og uten at det ble søkt forlik med opposisjonen.

Komiteen viser til at departementet følger opp anmodningsvedtak 52, 53, 54 og 80.

Komiteen merker seg at departementet følger opp arbeidet med miljøkrav innen offentlig sektor, for å sikre at nye investeringer i sektoren gjøres bærekraftig.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Venstre og Kristelig Folkeparti, ønsker å kommentere noen av sakene som tas opp i denne proposisjonen.

Under vegformål tas saken om E18 Varoddbrua i Vest-Agder opp. Flertallet ser med stor entusiasme på at dette prosjektet tildeles midler til oppstart. Dette viser at regjeringen leverer offensivt på samferdselssaker, og nå realiserer viktige tiltak i denne regionen.

Komiteen vil peke på arbeidet med sammen slåing av Norsk vegmuseum og Norsk kjøretøyhistorisk museum. Arbeidet med dette er svært viktig sett i samferdselshistorisk perspektiv. Begge museene representerer viktig norsk historie innenfor veiutvikling og kjøretøyhistorie. Mange av museumsgjenstandene har ikke blitt tilgjengelig for publikum grunnet manglende midler og endringsvilje. Komiteen er glad for at dette nå kommer på plass og at samarbeidet med fylkeskommunen i denne sammenheng jobbes videre med, for å sikre stabil drift av museet.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet ser også behovet for å kommentere saken om rv. 23 Oslofjordforbindelsen, og avslutningen av bompengeneinnkrevingen. Disse medlemmer er fornøyde med at innkrevingen nå avsluttes, og at denne belastningen for bilister og næringslivet går mot slutten. Forbindelsen er nedbetalt, og det vil ikke være rettfærdig å kreve ytterligere betaling for trafikk i tunnelen.

Komiteen har registrert bekymring fra blant annet Buskerud fylkeskommune, som er bekymret for trafikkikkerhet på bakgrunn av en potensielt økt trafikkmengde gjennom tunnelen.

I dette perspektiv vil det være naturlig å følge denne utviklingen tett og i etterkant vurdere trafikkikkerhetstiltak dersom trafikkmengden blir for stor. Komiteen har registrert at Hurum kommune har investert i brannbil som skal være spesielt utstyrt for å kunne ivareta sikkerhet ved uhell i tunnelen. Det oppfordres til at det ved behov for eventuelle tiltak eller midler til beredskapsutstyr koordineres mellom de aktuelle kommunene som står ansvarlig for å rykke ut.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet merker seg at statsråden i sitt svarbrev gjør rede for beslutningsprosessen knyttet til rv. 23 og kryssing av Oslofjorden. Disse medlemmer er bekymret for tidsbruken til regjeringen i denne saken. Statens vegvesens beslutningsgrunnlag forelå november 2014 (ett år forsinket i forhold til Samferdselsdepartementets mandاتبrev av 24. november 2011), KS1 forelå august 2015, og en ny tilleggsutredning som skal være ferdig i desember 2016, ble deretter bestilt. Også tilleggsutredningen skal underlegges en ekstern kvalitetssikring. Beslutningsgrunnlaget vil følgelig ikke være klart før medio 2017, og det er grunn til å stille spørsmål om regjeringen vil rekke å fatte vedtak om videre konseptvalg i denne saken i inneværende stortingsperiode.

Disse medlemmer merker seg at det av statsrådets svarbrev framkommer at det etter at Oslofjordforbindelsen er nedbetalt i 2013, og fram til august 2016 vil bli krevd inn 404 mill. kroner i bompenger. Av dette går om lag 34 mill. kroner til å dekke innkrevings- og driftskostnader. Statens vegvesen har rekvirert 148 mill. kroner av bompengemidlene til bl.a. reguleringsplanlegging og byggeplanlegging av nytt tunnelløp. Bompengeselskapet legger til grunn at om lag 222 mill. kroner av bompengemidlene vil være disponible ved utgangen av august 2016. Av dette regner Statens vegvesen med å rekvirere om lag 22 mill. kroner. På denne bakgrunnen er det anslått at om lag 200 mill. kroner vil være tilgjengelig for ev. bygging av nytt tunnelløp eller andre tiltak i området dersom tunnelløpet ikke skal bygges. Videre framkommer det av statsrådets svarbrev at nytt løp skal behandles i henhold til tunnel-sikkerhetsforskriften og at forskrift og direktiv som den bygger på, angir 5 pst. som maksimal stigning. Unntak må godkjennes av ESA. Det er ifølge departementet uklart hvordan ESA vil stille seg til unntak når det foreligger mulighet for alternative løsninger.

Disse medlemmer forstår det slik at Statens vegvesen til nå har brukt 170 mill. kroner til å utarbeide regulerings- og byggeplan for nytt tunnelløp, men at det er usikkert om ESA vil godkjenne planene for nytt tunnelløp. Det er derfor usikkerhet rundt nytten av de planer Statens vegvesen har utarbeidet. I lys av at tunnelsikkerhetsforskriften ikke er en problemstilling av nyere dato, stiller disse medlemmer spørsmål om det kunne vært avklart med ESA tidligere, og før så store midler var anvendt på planlegging, om et nytt tunnelløp var realiserbart iht. forskriften.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Venstre og Kristelig Folkeparti, ser svært positivt på at

det skal etableres et eget Vegtilsyn for å sikre kontinuerlig kvalitetssikring av arbeidet som gjøres.

Under Særskilte transporttiltak tas opprettelsen av Rutebanken AS opp. Komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti ser svært positivt på at det nå skal etableres et enhetlig billetteringssystem for kollektivreiser. Dette vil skape en enklere reisehverdag for de som velger kollektivtransport. Stortingets ambisjoner om at flere skal benytte seg av slike tilbud utfylles godt av dette.

Under Jernbaneformål tar departementet opp saken rundt 20 pst. rabatt utenfor takstsamarbeid hos NSB. Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Fremskrittspartiet, er glade for at en slik løsning nå kommer på plass. Reisende som bor utenfor takstsamarbeid eller med lengre avstand til bykjer-ner, vil ha stor glede av at det nå blir rimelig å velge jernbanen som transportmiddel. Flertallet ser det som svært viktig å få på plass denne ordningen slik at vi nå sikrer at enda flere kan velge en miljøvennlig reisehverdag.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet merker seg at rabattordningen for NSBs reisende utenfor områder med takstsamarbeid kommer på plass fra august 2016. Dette var en del av budsjettenigheten for 2016 mellom regjeringen og samarbeidspartiene som også Arbeiderpartiet var enige i, jf. Innst 13 S (2015–2016). Disse medlemmer vil bemerke at det har tatt overraskende lang tid før denne budsjettenigheten ble effektivert. Regjeringen har videre vurdert muligheten for å innføre en tilsvarende rabatt på 20 pst. også i områder hvor det eksisterer takstsamarbeid, men fraråder dette. En slik reduksjon vil ifølge departementet koste om lag 102,4 mill. kroner i 2016 og vil kun redusere differansen mellom det fylkeskommunene betaler NSB for å få til en enhetlig takststruktur. Dette er derfor ikke midler som vil komme togkundene til gode og etter departementets vurdering ikke i samsvar med intensjonen bak forslaget. Disse medlemmer merker seg denne begrunnelsen, men vil bemerke at dette er en noe isolert vurdering fra departementets side, og at togtilbudet må ses i sammenheng med øvrig kollektivtransport. Ifølge transportetatens grunnlagsdokument til NTP 2018–2029 vil fylkeskommunene framover få store utfordringer knyttet til finansiering av kollektivtilbudet. Samtidig betaler enkelte fylkeskommuner gjennom sine kollektivselskap staten for at toget skal være like konkurransedyktig på pris som fylkenes øvrige kollektivtilbud. En reduksjon av det «gapet» fylkeskommu-

nene i dag dekker, ville følgelig gitt fylkene 102,4 mill. kroner til å styrke kollektivtilbudet. Disse medlemmer mener dette forholdet burde vært nærmere drøftet i proposisjonen før det ble konkludert i saken.

Komiteen fremmer derfor følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen i statsbudsjettet for 2017 legge fram en vurdering av hva det vil kunne bety for det samlede kollektivtilbudet dersom takst-differansen mellom NSB og kollektivselskapene – p.t. Ruter, Kolumbus og AtB – blir harmonisert.»

Under Jernbaneforvaltning merker komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti seg at ERTMS-prosjektet følges opp. Det legges gjennom denne proposisjonen betydelige beløp ned i å skifte ut gamle og utdaterte signal- og sikringsanlegg på jernbanen. Dette er svært viktig for å sikre en forutsigbar reisehverdag for pendlere med jernbane. Disse medlemmer ser svært positivt på at dette arbeidet intensiveres.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet merker seg at det har tatt lang tid å komme til Stortinget med en kostnadsramme for ERTMS-prosjektet, jf. tidligere signaler om at den eksterne kvalitetssikringen (KS2) var i gang våren 2015 og skulle avsluttes påfølgende høst. Disse medlemmer merker seg at det ikke ligger inne noen framskynding av prosjektet, slik det har blitt gitt signaler om tidligere, snarere tvert imot. Prosjektet skal i henhold til Nasjonal transportplan 2014–2023 være slutført innen 2030. Selv om statsråden i sitt svarbrev skriver at ferdigstilling i 2030 fortsatt ligger til grunn, merker disse medlemmer seg at det i proposisjonen framgår at det tentativt er satt av nærmere 3 mrd. kroner til prosjektet i årene 2030–2033.

Disse medlemmer vil bemerke at for flere store nye jernbaneanlegg har det vært usikkert om framdriften i ERTMS-prosjektet gjør det mulig å bygge disse ut med ERTMS, men at man i stedet må bygge disse strekningene ut midlertidig med konvensjonelle signal- og sikringsanlegg. Fokus har vært på anleggene Ulriken tunnel og Bergen–Fløen på Bergensbanen og ikke minst Follobaneprojektet. Av proposisjonen framgår det at det er vesentlig usikkerhet om eller lite sannsynlig at ERTMS kan bli klart i tide til at det kan velges som signalanlegg på disse strekningene. For disse medlemmer er det vesentlig at regjeringen minimerer investeringer i midlertidige løsninger og merker seg at det framgår

av statsrådets svarbrev at Jernbaneverket anslår at kostnader til midlertidige konvensjonelle signalanlegg for de tre aktuelle prosjektene er på 1,1 mrd. kroner. Videre framgår det at det er risiko for at ytterligere flere nyanlegg kan ende opp med midlertidige signalanlegg. Disse medlemmer finner dette bekymringsfullt i lys av de betydelige beløp det her er snakk om, og stiller spørsmål om en raskere framdrift i arbeidet med denne saken kunne økt muligheten til å unngå midlertidige anlegg.

Medlemene i komiteen frå Arbeiderpartiet og Senterpartiet syner til proposisjonen og vil kommentere E39 Rogfast, forlenging av førehandsinnkrevjinga. Desse medlemene syner til gjeldande NTP der ein samla komité forventar oppstart av prosjektet i 2015. Vidare vil desse medlemene understreka behovet for statlege midlar til prosjektet, og forventar at regjeringa kjem attende med det i eigen proposisjon snarast, eller i statsbudsjettet for 2017.

Komiteens medlem frå Senterpartiet syner til at Stortinget i jernbanereforma påla regjeringa å opprette ei ordning for «elektronisk billett for sømløse kollektivreiser over hele landet». Dette medlem meiner den løysinga regjeringa no legg fram må sjåast på som ei svekking av NSB, og som eit ledd i tilrettelegging for privatisering av jernbana i Noreg. Dette medlem støttar såleis ikkje framlegget om å opprette eit statleg selskap.

Medlemene i komiteen frå Arbeiderpartiet og Senterpartiet syner til EMRTS-prosjektet og vil understreka viktigeita av å halda planlagt framdrift i prosjektet. Det er av stor tyding for kapasitet og føreseieleg regularitet at signalanlegga vert oppgradert med ny teknologi.

Desse medlemene syner til arbeidet med jernbanereforma og vil påpeike at ein er uroa for at ein svekkjer NSB og Jernbaneverket meir enn det som er naudsynt for å utlyse strekningar på anbod gjennom at ein plukkar ifrå dei oppgåver ved oppretting av fleire ulike selskap slik det er varsla i Prop. 122 S (2015–2016) omprioriteringar i statsbudsjettet.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet registrerer at regjeringen verken i revidert nasjonalbudsjett eller i proposisjonen har avklart finansieringen av kostnadsoverskridelsene på E6 Helgeland Nord på 450 mill. kroner. Disse medlemmer mener det er viktig at dette avklares snarest, slik at prosjektet ikke blir redusert i omfang.

Komiteens tilråding

Komiteen viser til proposisjonen og rår Stortinget til å gjøre slikt

vedtak:

I

Fullmakt til å pådra staten plikter for investeringsprosjekt

Stortinget samtykkjer i at Samferdselsdepartementet i 2016 kan:

Starte opp desse investeringsprosjekta:	Innanfor ei kostnadsramme på:
E18 Varoddbrua	1 027 mill. kroner
ERTMS-prosjektet	26 690 mill. kroner

Fullmaktene gjeld òg plikter som blir inngått i seinare budsjettår, innanfor kostnadsramma for prosjektet. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å prisjustere kostnadsramma i seinare år.

ERTMS-prosjektet blir i første omgang avgrensa til ei ramme på 5 520 mill. kroner for perioden fram til 2021.

II

Tilsegnfullmakt

Stortinget samtykkjer i at Samferdselsdepartementet i 2016 kan gi tilsegn om tilskot ut over gitt løyving på kap. 1350 Jernbaneverket, post 23 Drift og vedlikehald, innanfor ei samla ramme på 1 331 mill. kroner.

III

Stortinget samtykkjer i at:

1. Tromsø Veg AS får løyve til å krevje inn lokalt finansieringstilskot på omsetning av drivstoff i Tromsø i ytterlegare tre år for å delfinansiere Tromsøpakke 3, trinn 1. Vilråa går fram av denne proposisjonen.
2. bompengeselskapet får løyve til framleis å krevje inn førehandsbompengar i ferjesambandet E39 Mortavika–Arsvågen til prosjektet E39 Rogfast. Løyvet gjeld til endeleg bompengeplegg for E39 Rogfast er behandla av Stortinget, avgrensa til utgangen av 2017. Vilråa går fram av denne proposisjonen.

IV

Stortinget ber regjeringen i statsbudsjettet for 2017 legge fram en vurdering av hva det vil kunne bety for det samlede kollektivtilbudet dersom takst-differansen mellom NSB og kollektivselskapene – p.t. Ruter, Kolumbus og AtB – blir harmonisert.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 7. juni 2016

Nikolai Astrup

leder

Morten Stordalen

ordfører

