



STORTINGET

Innst. 416 S

(2018–2019)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 110 S (2018–2019)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Nokre saker om veg, jernbane og post

Til Stortinget

Sammendrag

Samferdseldepartementet legger i proposisjonen fram noen saker som gjelder vegformål, jernbaneformål og oppfølging av et anmodningsvedtak om posttjenester. Det blir fremmet forslag om kostnadsrammer i tre vegprosjekter og to jernbaneprosjekter. Det blir også fremmet forslag om vedtak om å forlenge bompengerevningen i fase 1 av Samferdselspakke for Kristiansandsregionen.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kirsti Leirtrø, Sverre Myrli, Ingalill Olsen og Julia Wong, fra Høyre, Solveig Sundbø Abrahamsen, Nils Aage Jegstad, lederen Helge Orten og Elizabeth Åsjord Sire, fra Fremskrittspartiet, Tor André Johnsen, Dagfinn Henrik Olsen og Morten Stordalen, fra Senterpartiet, Bengt Fasteraune og Siv Mossleth, fra Sosialistisk Venstreparti, Arne Nævra, og fra Venstre, Jon Gunnes, viser til Prop. 110 S (2018–2019) og har følgende merknader til de endringene som er foreslått:

Vegformål

E39 Betna–Vinjeøra–Stormyra i Møre og Romsdal og Trøndelag – kostnadsramme

Komiteen viser til at det er gjennomført ekstern kvalitetssikring, og at det foreslås en styringsramme på 2 150 mill. kroner og en kostnadsramme på 2 460 mill. kroner. Komiteen er fornøyd med at fremdriften i prosjektet opprettholdes, at anleggsstart vil bli våren 2020, og at prosjektet er planlagt åpnet for trafikk i 2024.

Rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger, i Trøndelag – kostnadsramme m.m.

Komiteen viser til at det i Prop. 36 S (2017–2018) ble åpnet for å forskuttere de statlige midlene til rv. 706 Nydalsbrua inklusive tilknytninger til vegnettet på begge sider av Nidelven og tilrettelegging for av gang- og sykkelvegnettet i området. Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring av prosjektet, og Samferdseldepartementet foreslår en styringsramme på 1 220 mill. kroner og en kostnadsramme på 1 380 mill. kroner, som er en økning på 40 mill. kroner sammenlignet med Nasjonal transportplan 2018–2019. Komiteen merker seg at Trondheim kommune og Trøndelag fylkeskommune har sluttet seg til å forskuttere prosjektet med bompenger innenfor rammen til Miljøpakke Trondheim, og at midlene vil bli refundert i perioden 2024–2029 uten kompensasjon for renter og prisstigning.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til at Nydalsbrua i Trondheim ligger i andre periode i NTP 2018–2029, og at forskutteringen av oppstart gjennom bruk av midler fra Miljøpakke Trondheim er et ønske fra Trondheim kommune og Trøndelag

fylkeskommune. Flertallet merker seg at Arbeiderpartiet kommer med kritikk av regjeringen, uten selv å ha et reelt alternativ til finansiering.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet registrerer at regjeringa igjen har lagt opp til økt bompengebelastning for innbyggerne, både ved å ikke fullfinansiere Nydalsbrua i Trondheim, når det er staten selv som sørger for overskridelser, men også ved å legge inndekning av forskutteringa så seint i NTP-perioden.

E6 Tømmernes-, Forså-, Fagernes-, Larsberg-, Skardal- og Isfjelltunnelene i Nordland og Troms – endret kostnadsramme

Komiteen merker seg at kostnadene til utbedring av Forsåtunnelen blir noe høyere enn først antatt, og at kostnadsrammen utvides til 765 mill. kroner.

E6 Megården–Mørsvikbotn i Nordland

Komiteen merker seg at det i Nasjonal transportplan 2018–2029 er forutsatt statlige midler til anleggsstart for dette prosjektet i første periode, og at det i perioden 2016–2018 er brukt om lag 50 mill. kroner til å prosjektere en ny bro over Leirfjorden. Utgiftene er dekket innenfor budsjettammen til Statens vegvesen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til utbyggingen av E6 Helgeland sør, der bilister nå betaler bompenger på veiprosjekt som ikke er fullført.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet vil i sitt alternative RNB legge inn penger, slik at utbyggingen kan fortsette og bilistene får den veien de betaler bompenger for.

Utvidet portefølje til Nye Veier AS

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, er fornøyd med at Nye Veier ligger an til å slutføre prosjektene i utbyggingsporteføljen vesentlig tidligere, til en lavere kostnad og med en høyere samfunnsøkonomisk lønnsomhet enn forutsatt. Flertallet slutter seg til Samferdselsdepartementets vurdering av at det vil være fornuftig å utvide porteføljen, og at Nye Veier i tillegg vil få ansvaret for utbygging av E6 Øyer–Otta i Oppland, E16 Kløfta–Kongsvinger i Akershus og Hedmark, samt E6 Kvænangsfjellet i Troms. Flertallet merker seg at disse strekningene inneholder flere prosjekter som ligger inne i Nasjonal transportplan 2018–2029, og at porteføljen er forutsatt finansiert innenfor de gjeldende rammene for Nye Veier. Flertallet merker seg videre at Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til andre endringer i portefølje og finansiering av Nye Veier

AS i forbindelse med rullering av Nasjonal transportplan.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet registrerer at regjeringen ønsker at Nye Veier AS skal få ansvaret for utbygging av E16 Kløfta–Kongsvinger. Videre viser disse medlemmer til brev fra samferdselsministeren av 7. juni 2019 med svar på spørsmål fra transport- og kommunikasjonskomiteen. Av brevet fremkommer det at Nye Veier AS nå skal se på hele strekningen Kløfta–Kongsvinger, og ikke bare den gjenstående strekningen Nybakk–Slomarka, til tross for at det er bygd firefelts veg på delstrekningene Kløfta–Nybakk og Slomarka–Kongsvinger. 10,4 km firefelts veg Kløfta–Nybakk ble åpnet i 2007, og 16,5 km firefelts veg Slomarka–Kongsvinger, ble åpnet i 2014.

Disse medlemmer registrerer at Nye Veier AS nå står helt fritt til å se bort ifra de allerede ferdigbygde strekningene på til sammen 26,9 km, og stiller spørsmål ved fornuften bak dette. At Nye Veier AS nå kan se helt bort fra de store investeringene som er foretatt for å bygge moderne firefelts veg Kløfta–Nybakk og Slomarka–Kongsvinger kan ikke være samfunnsøkonomisk fornuftig.

Disse medlemmer mener det snarest må bygges ny firefelts veg mellom Nybakk og Slomarka, og viser til at med Nasjonal transportplan fra 2013 og tilhørende handlingsprogram skulle utbyggingen av E16 Nybakk–Slomarka starte opp i 2017. Den nåværende regjeringen utsatte dette, og nå kan ingen si noe om når ny veg kan stå ferdig.

Disse medlemmer viser til de vanskelige og omfattende planprosessene som har vært gjennomført i Sør-Odal og Nes kommuner, og frykter at det på nytt blir et omfattende planarbeid der en til og med vil se bort ifra de strekningene som er ferdigbygde.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti merker seg at regjeringen ønsker å utvide porteføljen til Nye Veier. Dette medlem understreker at det er positivt med kostnadseffektiv bygging av veier, men mener det er svært problematisk at nye veier har som ensidig oppdrag å bygge 4-felts motorveier, som øker naturinngrep, biltrafikk, bompengebelastning og klimagassutslipp. Dette medlem ønsker en mer edruelig veibygging i Norge og ønsker å holde prosjektene innenfor Statens vegvesen og nedskalere flere motorveiprosjekt.

Regionreformen – sams vegadministrasjon

Komiteen viser til Prop. 79 L (2018–2019) med forslag til lovendringer som følger opp beslutningen om overføring av fylkesvegadministrasjonen, herunder opphevelse av bestemmelsene om sams vegadministrasjon for riks- og fylkesvegene.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet, merker seg at det er om lag 1 850 hele stillinger som omfattes av denne endringen, og at overføringen gjennomføres etter dialog og avtale mellom Statens vegvesen og fylkeskommunene. Det er opp til den enkelte ansatte å søke stilling i fylkeskommunene. Flertallet merker seg videre at det i Meld. St. 6 (2018–2019) er konkludert med at fylkeskommunene skal få overført budsjettmidler for det tallet på ansatte som de faktisk får overført fra Statens vegvesen, og som Statens vegvesen dekker lønnskostnader mv. for i dag. Overføring av ansatte i Statens vegvesen som ikke er omfattet av virksomhetsoverdragelse etter arbeidsmiljøloven, er foreslått regulert i egne overgangsbestemmelser. Flertallet merker seg at det legges opp til at overføringen kan skje med virkning fra 1. januar 2020, og at Samferdselsdepartementet kommer tilbake med mer informasjon om blant annet budsjettoverføring i statsbudsjettet for 2020.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, mener det ikke er riktig av Arbeiderpartiet å konkludere med at reformen er underfinansiert. Flertallet viser til at regjeringen vil komme tilbake til spørsmålet om overføring av midler i tilknytning til reformen i statsbudsjettet for 2020.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til innspill fra fylkeskommunene og KS, der de ber om at overføringen av økonomiske ressurser til fylkeskommunene i 2020 må ta utgangspunkt i hva som faktisk er benyttet til sams vegadministrasjon totalt i Statens vegvesen, ikke bare til antallet stillinger som blir overført. Disse medlemmer viser til at overføringen av fylkesvegadministrasjonen vil medføre betydelige omstillingskostnader, og at de foreløpige beregningene av disse kostnadene er svært usikre og ufullstendige. Disse medlemmer mener at omstillingskostnadene samlet må gjenspeiles i Kommunal- og moderniseringsdepartementets arbeid med inntektssystemet og øvrige budsjettopplegg for fylkeskommunene. Disse medlemmer viser til at det per i dag er stor usikkerhet rundt nivået på omstillingskostnadene, og det er behov for et klarere skille mellom engangs-/overgangskostnader og varig økte kostnader. Omstillingskostnader vil sannsynligvis påløpe i flere år fremover. Disse medlemmer mener at det er vesentlig at omstillingskostnader følges nøye opp, og det må sikres at det tas høyde for disse kostnadene i statsbudsjettet, ikke bare for i år, men også kommende år.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet konstaterer at reformen er betydelig underfinansiert. Disse medlemmer vi-

ser til kommuneproposisjonen for 2020, og avtale om overføring av ansatte, og er bekymret for fylkeskommunens manglende handlingsrom i en omstillingsfase.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti er svært kritisk til måten reformen av sams veiadministrasjon har blitt håndtert på, både når det gjelder de ansatte og midler til fylkeskommunen. Dette medlem viser til sine merknader i Innst. 312 L (2018–2019), hvor dette er diskutert og dette medlem fremmer forslag for å bedre situasjonen.

Ny organisering av Statens vegvesen

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, merker seg at Statens vegvesen står overfor store endringer på grunn av avviklingen av sams vegadministrasjon, områdegjennomgangen av etaten og reform av trafikant- og kjøretøyområdet. Flertallet viser til at Statens vegvesen på oppdrag fra Samferdselsdepartementet har vurdert ny organisering, og at det er foreslått en funksjonsbasert modell med divisjoner til erstatning for dagens regionmodell.

Et annet flertall, alle unntatt medlemmet fra Sosialistisk Venstreparti, er opptatt av at regjeringens retningslinjer for lokalisering av statlige arbeidsplasser og tjenesteproduksjon legges til grunn for dette arbeidet, og at det er viktig at Statens vegvesen også under ny organisering har en sterk lokal forankring og er representert i hele landet, samtidig som ny organisering skal bidra til en mer effektiv organisasjon og utvikling av tjenestetilbudet.

Et tredje flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, er opptatt av å omstille Statens vegvesen og Vegdirektoratet til effektive organisasjoner som kan ivareta viktige oppgaver knyttet til drift, vedlikehold og utbygging av vei samt trafikkisikkerhet, og samtidig legge til rette for en tjenesteproduksjon som tar i bruk moderne teknologi og ivaretar innbyggerne og næringslivets behov på en god måte. Dette flertallet merker seg at den foreslåtte divisjonsmodellen er forutsatt å være en desentral modell, som ivaretar Statens vegvesens behov for god kompetanse i hele landet. Dette flertallet merker seg videre at den nye organisasjonsmodellen flytter et betydelig antall arbeidsplasser i Vegdirektoratet ut fra Oslo, og mener dette er positivt for å bygge sterke kompetansemiljøer i hele landet. Samtidig blir det videreført en regioninndeling for to av divisjonene, der dagens regionkontorer opprettholdes og vil ha en viktig rolle innenfor disse divisjonene. Dette flertallet er opptatt av at det fortsatt bygges sterke kompetansemiljøer ved regionkontorene, og at det bør vurderes om dagens

regionkontorer også bør tillegges nasjonale funksjoner innenfor enkelte områder.

Dette flertallet er fornøyd med at regjeringen ønsker å styrke den utadrettede tjenesteproduksjonen og ta i bruk ny teknologi for å skape et bedre tilbud til innbyggere og næringsliv. Dette flertallet merker seg samtidig at Statens vegvesen har foreslått å redusere antall trafikkstasjoner. Dette flertallet mener Statens vegvesen bør gjøre tilleggsutredninger for å synliggjøre hvordan tilbudet til innbyggere og næringsliv kan forbedres ved bruk av ny teknologi og ambulerende løsninger, og vurdere om noe av tjenesteproduksjonen kan løses bedre ved et tettere samarbeid med andre offentlige instanser og private aktører. En slik analyse vil gi et bedre grunnlag for å vurdere hvor mange trafikkstasjoner som er nødvendig for å sikre et godt tilbud i hele landet.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti er kritiske til mangel på faglige begrunnelser og økonomiske konsekvenser som ligger til grunn for bestilling av utredningen av ny organisering av Statens vegvesen.

Disse medlemmer er imot privatisering av førerkortutstedelse og ønsker et likt tjenestetilbud i hele landet.

Disse medlemmer ser at det er behov for organisasjonsmessige endringer i Statens vegvesen, men sier nei til å rasere strukturen med geografisk spredte trafikkstasjoner over hele landet, og å privatisere statlige oppgaver, som oppkjøring, førerkorttjenester, registrering og kontroll av kjøretøy.

Disse medlemmer ønsker et skarpere fokus på kontroll og arbeidslivskriminalitet i transportsektoren. En slik reduksjon av Statens vegvesens trafikkstasjoner som nå er foreslått, vil svekke kampen mot kriminalitet og sosial dumping, som igjen vil svekke trafikksikkerheten langs norske veier.

Disse medlemmer mener regjeringens politikk innebærer systematisk sentralisering og tapping av distriktene for offentlige arbeidsplasser. Disse medlemmer ønsker ikke en slik utvikling, og mener en omorganisering av Statens vegvesen i stedet bør føre til et bedre tjenestetilbud for befolkningen og en helt nødvendig styrking av kontrollvirksomheten.

Disse medlemmer viser til at regjeringen har satt som mål at Statens vegvesen skal redusere sine interne kostnader fra 11,7 mrd. kroner til 10 mrd. kroner i 2023 (prisnivå 2017) ut over overføringen av ansatte til fylkeskommunene. Dette mangler både faglig begrunnelse og utredning. Regjeringspartienes ideologisk motiverte kutt i offentlig sektor ansees av disse medlemmer som en av hovedårsakene bak ønsket om å bygge ned Statens vegvesen.

Disse medlemmer viser videre til at Statens vegvesens forslag til lokalisering av enheter og tjenestesteder nå er klart, og ber om at regjeringen kommer tilbake til Stortinget med en helhetlig fremstilling og behandling. En slik sak må også avklare rollene mellom Nye Veier og Statens vegvesen, og også utrede muligheten for overføring av førerkortutstedelse til fylkeskommunen.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med en helhetlig sak om fremtidig organisering av Statens vegvesen.»

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet er kritiske til at Statens vegvesen fjerner dagens regionkontor og erstatter disse med en divisjonsmodell.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti mener dette vil føre til en sentralisering av makt og myndighet i etaten. Fra å være regionale hovedkontor får disse endret status til regionale senter med et forholdsvis diffust innhold. Toppledelsen og divisjonsledelsen er uten unntak flyttet til store byer eller byer rundt Oslo, noe som er sentraliserende i seg selv.

Bypakke Nord-Jæren – midlertidig stans i innkrevingen av rushtidsavgift

Komiteen merker seg at det ble besluttet en midlertidig stans i innkreving av rushtidsavgift i Bypakke Nord-Jæren som følge av en feil på systemet, og at de som har blitt belastet for rushtidsavgift i perioden 1. oktober 2018 til 9. desember 2018, har fått refundert denne avgiften. Komiteen merker seg videre at feilen er rettet opp og at innkreving av rushtidsavgift er startet opp igjen fra 25. mars 2019. Komiteen vil påpeke at det er særdeles viktig at system for bompengennkreving er tilstrekkelig testet ut og kvalitetssikret, slik at feil kan unngås. Komiteen merker seg også at inntektene ser ut til å bli noe lavere enn forutsatt, og at dette må håndteres innenfor rammene for Bypakke Nord-Jæren.

Bypakke Bergen og Oslopakke 3 trinn 2 – utsetting av nytt opplegg for bompengennkreving

Komiteen merker seg at oppstart av innkreving fra nye bomstasjoner i Bergen og Oslo er utsatt som følge av feil leveranse av vegkantutstyr fra en underleverandør. Drift av anlegget i Bergen ble startet opp 6. april 2019, og det er forventet at oppstart i Oslo blir 1. juni 2019.

Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 1 i Vest-Agder – forlengelse av bompengoordningen

Komiteen viser til lokale vedtak fra Kristiansand kommune og Vest-Agder fylkeskommune om å forlenge

dagens bompengeneinnkreving med inntil tre måneder for å finansiere forberedende arbeider for prosjektet E18/E39 Gartnerløkka–Kolsdalen, og slutter seg til Samferdselsdepartementets forslag om å innvilge en slik forlengelse.

Jernbaneformål

Vestfoldbanen: Drammen–Kobbervikdalen – kostnadsramme

Komiteen viser til at det i statsbudsjettet for 2019 er satt av 602 mill. kroner til byggestart for prosjektet Drammen–Kobbervikdalen. Komiteen merker seg at prosjektet har vært til ekstern kvalitetssikring, og at kostnadsanslaget er 1 845 mill. kroner høyere enn kostnadsanslaget i Nasjonal transportplan 2018–2029. Komiteen merker seg videre at Bane NOR har omarbeidet og optimalisert prosjektet, men at kostnader til økt grunnverv, økt kompleksitet i anleggsteknisk gjennomføring for kulvert og løsmassetunnel, krevende grunnforhold samt den jernbanetekniske gjennomføringen gjør at det ikke er realistisk å redusere kostnadene ytterligere. Komiteen slutter seg til den foreslåtte kostnadsrammen på 14 645 mill. kroner og styringsrammen på 12 723 mill. kroner.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti vil understreke det store behovet for disse investeringene i Kobbervikdalen i Drammen. Dette medlem vil i tillegg peke på at behovet for dobbeltspor til Daler og videre til Mjøndalen kunne vært vurdert i denne sammenhengen, når så stor aktivitet likevel skjer i området. Dette er en av forutsetningene for å få to tog i timen til Kongsberg, som er et sterkt regionalt mål med bred politisk støtte.

Dette medlem vil peke på Sosialistisk Venstrepartis egen togutredning, som viser at det kan gjennomføres to tog i timen mellom Oslo og Kongsberg der eksisterende enkeltspor i stor grad kan bli brukt, men der det trengs ny stasjon på Gomsrud før Kongsberg og dobbeltspor fram til Daler, og aller helst til Mjøndalen for å få dette til. Da hadde man unngått en stor nedbygging av dyrka mark og kulturlandskap og unngått opprivende diskusjoner om trasévalg i Nedre Eiker. Prisen vil dessuten kun bli en brøkdel av summene for dobbeltspor hele veien, og alternativet bør vurderes i rulleringen av ny Nasjonal transportplan.

Vestfoldbanen: Nykirke–Barkåker – kostnadsramme

Komiteen viser til at det i statsbudsjettet for 2019 er satt av 376 mill. kroner til å fullføre planleggingen av prosjektet Nykirke–Barkåker og starte bygging i 2019. Komiteen viser videre til at prosjektet har vært til ekstern kvalitetssikring, og at Samferdselsdepartementet foreslår en styringsramme på 6 567 mill. kroner og en kostnadsramme på 7 576 mill. kroner, i tråd med Jern-

banedirektoratets anbefaling. Komiteen merker seg at styringsrammen er om lag 982 mill. kroner lavere enn kostnadsanslaget i Nasjonal transportplan 2018–2029.

Annet

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, merker seg at Arbeiderpartiet etter nærmere 6 år i opposisjon endelig har blitt opptatt av tiltak for å få kostnadskontroll i store utbyggingsprosjekter. Flertallet viser til at dette har vært et viktig element i regjeringens politikk, og at det er iverksatt flere tiltak for å styrke kostnadskontrollen. Det er blant annet gjennomført viktige reformer for å effektivisere transportsektoren, som for eksempel jernbanereformen, bompengereformen og etableringen av Nye Veier AS. Bare i gjennomføringen av porteføljen til Nye Veier AS er det tatt ut betydelige kostnadsbesparelser, samtidig som samfunnsnyttene av prosjektene er økt. Flertallet merker seg at Arbeiderpartiet har stemt mot alle de viktige reformene i transportsektoren, uten at partiet kan vise til alternative løsninger som gir tilsvarende forbedringer.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti registrerer at en rekke veg- og jernbaneprosjekter har store kostnadsøkninger. Disse medlemmer vil i så måte vise til behandlingen av Nasjonal transportplan 2018–2029 i 2017, der Arbeiderpartiet var svært opptatt av at regjeringen måtte iverksette tiltak for å få kostnadskontroll på utbyggingsprosjekter i transportsektoren. Disse medlemmer registrerer at så fortsatt ikke er tilfelle.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber om at regjeringen i statsbudsjettet for 2020 legger fram oppdaterte kostnadsanslag for alle prosjekter i Nasjonal transportplan 2018–2029.»

Forslag fra mindretall

Forslag fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med en helhetlig sak om fremtidig organisering av Statens vegvesen.

Forslag fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 2

Stortinget ber om at regjeringen i statsbudsjettet for 2020 legger fram oppdaterte kostnadsanslag for alle prosjekter i Nasjonal transportplan 2018–2029.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av en samlet komité.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til proposisjonen og råder Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

I

Fullmakt til å pådra staten plikter for investeringsprosjekt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2019 kan:

1.

Starte opp disse investeringsprosjekta:	innanfor ei kostnadsramme på:
E39 Betna–Vinjeøra–Stormyra	2 460 mill. kroner
Rv. 706 Nydalsbrua med tilknyttingar	1 380 mill. kroner
IC Vestfoldbana: Drammen–Kobbervikdalen	14 645 mill. kroner
IC Vestfoldbana: Nykirke–Barkåker	7 576 mill. kroner

2.

Gjennomføre dette tidlegare godkjende investeringsprosjektet:	innanfor ei endra kostnadsramme på:
E6 Tømmernes-, Forså-, Fagernes-, Larsberg-, Skardal- og Isfjelltunnelane	765 mill. kroner

Fullmaktene over om å forplikte staten i disse investeringsprosjekta gjeld òg forpliktingar som blir inngåtte i seinare budsjettår, innanfor kostnadsramma for det einskilde prosjekt. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å pri-sjustere kostnadsramma seinare år.

II

Innkrevjing av bompengar

Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får løyve til å krevje inn bompengar i ytterlegare tre månader til Samferdselspakke for Kristiansandsregionen, fase 1. Vilråra går fram av denne proposisjonen.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 13. juni 2019

Helge Orten

leder og ordfører

