



STORTINGET

Innst. 648 S

(2020–2021)

Innstilling til Stortinget
frå transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 193 S (2020–2021)

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

Til Stortinget

1. Samandrag

Samferdselsdepartementet legg i proposisjonen fram nokre saker som gjeld luftfart, veg, særskilde transporttiltak og jernbane. Det blir foreslått nye og endra kostnadsrammer for ny lufthamn ved Mo i Rana, i to vegprosjekt og to jernbaneprosjekt, og fullmakt til å valutakursjustere kostnadsramma for kjøp av 30 nye lokaltog. Vidare vert det i proposisjonen gjort greie for oppfølginga av tre oppmodingsvedtak, vedtak nr. 167 (2020–2021), 3. desember 2020, vedtak nr. 213 (2020–2021), 8. desember 2020 og vedtak nr. 597 (2020–2021), 9. februar 2021.

Det vert òg i proposisjonen orientert m.a. om nedlegging av Namsosbana og Valdresbana.

Ein visar til proposisjonen for nærare omtale av dei ulike forslaga og sakene.

2. Merknader frå komiteen

Komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Øystein Langholm Hansen, Kirsti Leirtrø, Sverre Myrli og Ingalill Olsen, frå Høgre, Solveig Sundbø Abrahamsen, Jonny Finstad, Nils Aage Jegstad og leiaren Helge Orten, frå Framstegspartiet, Åshild Bruun-Gundersen, Bård Hoksrud og Tor André

Johnsen, frå Senterpartiet, Bengt Fasteraune og Siv Mossleth, frå Sosialistisk Venstreparti, Arne Nævra, og frå Venstre, Jon Gunnes, viser til omtale av dei aktuelle sakene i Prop. 193 S (2020–2021) og har følgjande merknader:

2.1 Luftfartsformål

2.1.1 Ny lufthamn ved Mo i Rana – kostnadsramme

Komiteen viser til at det i Meld. St. 33 (2016–2017) Nasjonal transportplan 2018–2029 var prioritert statlege midlar i andre periode til å byggje ny lufthamn ved Mo i Rana under føresetnad om lokal medfinansiering, og at Samferdselsdepartementet skulle vurdere offentleg-private løysingar. Det var lagt opp til byggjeart i første del av planperioden ved bruk av lokale midlar.

Komiteen viser vidare til at Samferdselsdepartementet i mars 2020 bestemte at Avinor AS skulle ta over ansvaret for prosjektet, og at det i Meld. St. 20 (2020–2021) er tatt utgangspunkt i Avinors oppdaterte forprosjekt som vart lagt fram i januar 2021. Komiteen merkar seg at det er gjennomført ei ekstern kvalitetssikring (KS2), og at Avinor på basis av denne tilrår ei styringsramme på 2,8 mrd. kroner og ei kostnadsramme på 3,3 mrd. kroner. Komiteen registrerer at Samferdselsdepartementet legg til grunn Avinors tilrådde kostnads- og styringsramme, og at Samferdselsdepartementet ber risikoen for uventa kostnadsauke i byggjefasen av prosjektet opp til kostnadsramma, medan Avinor ber risikoen ut over dette.

Komiteen viser til at ny lufthamn i Mo i Rana i Nasjonal transportplan 2022–2033 er prioritert gjennomført i første del av planperioden. Det er lagt til grunn lokal finansiering på 600 mill. kroner. Komite-

en legg til grunn at det blir avklart kven som skal delta med lokal finansiering, og at det blir gjort forpliktende avtaler om dette slik at prosjektet kan gjennomførast i tråd med planane. Komiteen legg òg til grunn at dei lokale midlane skal kome først i byggjeperioden.

Komiteen merkar seg at det i Prop. 195 S (2020–2021) er løyvda 85 mill. kroner til Avinor i 2021 til å planleggje ny lufthamn i Mo i Rana.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til omtalen av «Ny lufthavn ved Mo i Rana – kostnadsramme». Ny lufthavn i Rana er viktig for utviklingen av regionen. Dette vil legge grunnlaget for vidare næringsutvikling og bosetting i regionen.

Flertallet viser til følgende vedtak som ble fattet i Stortinget under behandlingen av revidert nasjonalbudsjett for 2021:

«Stortinget ber regjeringen jobbe raskt og gjøre nødvendige avklaringer som må til for å realisere planlagt flyplass i Mo i Rana.»

Videre viser et annet flertall, komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Venstre, til følgende merknad i Innst. S 113 (2020–2021) om statsbudsjettet for 2021:

«Komiteen viser til at ny flyplass er drevet fram over 13 år av regionalt næringsliv og Rana kommune, i samspill med Avinor. Polarsirkelen Lufthavnutvikling AS gjennomførte en konkurranse i 2019/2020 om utbyggingen basert på oppdatering av Avinors forprosjekt og i samsvar med anskaffelsesregelverket. Konkurransen resulterte i et bindende tilbud fra leverandør innenfor økonomisk ramme i Nasjonal transportplan 2018–2029. Komiteen er oppmerksom på at det bindende tilbudet er forlenget til 1. juli 2021.

Komiteen ber regjeringen arbeide raskt sammen med Avinor og lokale interessenter, og imøteser en investeringsbeslutning i vårsesjonen 2021. For komiteen er det avgjørende at den helhetlige lufthavnstrukturen på Helgeland blir ivare tatt ved byggingen av ny flyplass i Mo i Rana.»

Dette flertallet viser til at Avinor ble gitt oppdraget med bygging av ny lufthavn våren 2020 og har vurdert benyttelse av kontrakt opp mot utlysning av ny konkurranse. Dette flertallet tar til etterretning at Avinor har besluttet å ikke benytte kontrakten, men i stedet lyse ut ny konkurranse om utbyggingen.

Dette flertallet legger til grunn at ambisjonen om forberedende arbeider høsten 2021, byggestart våren 2022 og åpning av ny flyplass i 2025 følges, og at det skal anlegges flyplass med ytelser og rullebanelengde som ivaretar regionens langsiktige behov. Dette flertallet forutsetter derfor at det raskest mulig lages en gjennomføringsavtale mellom staten, Avinor, Rana kommune og lokalt næringsliv ved Polarsirkelen Luft-

havnutvikling om vilkår for finansiering og gjennomføring.

Komiteen støtter regjeringens forslag til ny styringsramme og kostnadsramme og opplegget for finansiering der Samferdselsdepartementet skal bære risikoen for uventet kostnadsøkning i byggefasen av prosjektet opp til kostnadsrammen, mens Avinor bærer risikoen ut over dette. Komiteen vil dessuten understreke at Rana kommune og næringslivet i regionen har sikret lokalt bidrag på 600 mill. kroner til utbygging av en statlig flyplass.

Komiteen fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge til grunn at ny lufthavn ved Mo i Rana skal åpnes i 2025.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at regjeringen i Prop. 195 S (2020–2021) Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2021 foreslår å bevilge 85 mill. kroner til Avinor i 2021 til å planlegge ny lufthavn i Mo i Rana.

Disse medlemmer er kjent med at Rana kommune og næringslivet allerede har finansiert og fått utført en stor del av utredning og planlegging samt konkurransen om utbyggingen basert på Avinors forprosjekt. Disse medlemmer anser det som rimelig at også Rana kommune og lokalt næringsliv får dekket kostnadene til planlegging og konkurranse.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge til grunn at medgåtte kostnader til planlegging og konkurranse for ny lufthavn ved Mo i Rana inngår i det lokale bidraget på 600 mill. kroner.»

Komiteen ser med bekymring på kostnadsutviklingen i statlige prosjekter og understreker viktigheten av god økonomistyring. Det er viktig at prosjektet og finansieringen fortsatt er delt mellom Avinor/staten og lokale, selv om ansvaret er overtatt av Avinor AS.

Komiteen viser til at lufthavnene på kortbanenetet er viktige for å sikre vekst og verdiskapning i hele landet. Komiteen støtter en utbygging av ny flyplass ved Mo i Rana, men vil presisere at en slik utbygging ikke må gå på bekostning av de andre lufthavnene i Nordland.

På denne bakgrunn fremmer komiteen følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at lufthavnene i Mosjøen, Sandnessjøen og Brønnøysund består etter utbyggingen av ny flyplass ved Mo i Rana.»

2.1.2 Flytilbudet til Stord lufthavn

Komiteen viser til at dagens avtale om flyruta til/fra Stord lufthavn går ut i juni måned. Komiteen mener rutetilbudet på Stord lufthavn må sikres videre, og fremmer derfor følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at det er et tilstrekkelig flytilbud til Stord lufthavn også etter at dagens avtale går ut i juni 2021.»

2.2 Vegformål

2.2.1 E6 Tømmernes-, Forså-, Fagernes-, Larsberg-, Skardal- og Isfjelltunnelane i Nordland og Troms og Finnmark – endra kostnadsramme

Komiteen viser til at det er varsla ein kostnadsauke knytt til Forsåtunnelen, og at Samferdselsdepartementet foreslår å auke kostnadsramma for prosjektet til 890 mill. kroner.

2.2.2 E16 Lærdalstunnelen i Vestland – kostnadsramme

Komiteen viser til nærmare omtale av prosjektet i proposisjonen, og merkar seg at kostnadane for utbetring av E16 Lærdalstunnelen vert vesentleg høgare enn først antatt. Lærdalstunnelen er 24 km lang, og det er svært krevjande å gjennomføre utbetningsarbeida samtidig som tunnelen i store delar av døgnet skal vere open for trafikk. Komiteen legg til grunn at detaljane knytte til stengingsperiode vert planlagde i nært samarbeid med kommunane, lokalt næringsliv og transportnæringa. Komiteen viser til at det vert lagt til rette for framtidig bygging av evakueringsrom til ein anslått kostnad på 150 mill. kroner, og at det er viktig for ein tunnel av denne lengda og med høg tungbilandel og store sesongvariasjonar i trafikken. Basert på oppdaterte kostnadsanslag og omfang av utbetringane foreslår Samferdselsdepartementet ei styringsramme på 2 080 mill. kroner og ei kostnadsramme på 2 304 mill. kroner.

2.2.3 Orientering om E39 Ålgård–Hove, delstrekninga Osli–Hove

Fleirtalet i komiteen, medlemmene frå Arbeidarpartiet, Høgre, Framstegspartiet, Senterpartiet og Venstre, viser til omtale i proposisjonen av vidare oppfølging og arbeid med delstrekninga E39 Osli–Hove. Fleirtalet legg til grunn at regjeringa vil kome tilbake til kostnadsramme for E39 Osli–Hove i statsbudsjettet for 2022, og at dette ikkje vil påverke tidspunktet for når det er mogleg med anleggsstart.

Fleirtallet viser vidare til at Stortinget 8. april 2021 gjorde følgjande vedtak:

«Stortinget gir sin tilslutning til at utbygging av strekningen Hove–Osli på E39 kan igangsettes snarest

mulig. Regjeringen gis fullmakt til å inngå avtale om forskuttering med lokale myndigheter. Dersom det er behov for ytterligere behandling i Stortinget før prosjektet kan startes opp, bes regjeringen legge fram sak for Stortinget senest i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett for 2021.»

Fleirtallet viser til at prosjektet er svært viktig, og fleirtalet vil prioritere å få sett i gang prosjektet så snart som mogleg. Fleirtalet føreset at det ikkje er anna enn endeleg kostnadsramme som treng handsaming i Stortinget før igangsetjing, og at endeleg kostnadsramme vert lagd fram for handsaming i samband med statsbudsjettet for 2022.

2.2.4 Orientering om Ryfast

Komiteen registrerer at innkrevjinga av bompengar har blitt utsett fordi kontrakten med leverandøren av vegkantutstyr vart sagt opp, men at ho starta opp 1. februar 2021. Komiteen merkar seg at kostnadane for utsetjinga førebels er rekna til om lag 120 mill. kroner, og at dei etter gjeldande avtale skal dekkast av staten.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Dokument 8:275 S (2020–2021), hvor Fremskrittspartiet forslår å nedbetale bompengegjelden i prosjektet rv. 13 Ryfast. Med en nedbetaling av gjelden ville denne utsettelsen vært unødvendig, og skattebetalerne ville vært spart for den ekstra kostnaden på 120 mill. kroner som Statens vegvesen nå må dekke innenfor sine budsjetterammer.

Disse medlemmer mener dette er et godt eksempel på hvordan bompenger er en ineffektiv måte å finansiere veiene våre på, som i dette tilfellet fører til mindre ressurser til riksveiinvesteringer når Statens vegvesen blir tvunget til å dekke ekstrakostnaden på kap. 1320 post 30 Riksveginvesteringer.

2.2.5 Orientering om samordning av anleggsarbeid

Komiteen meiner det er positivt at det blir lagt til rette for samordning av anleggsarbeid på tvers av forvaltningsnivå, og at det blir prioritert midlar til å prosjektere gang- og sykkelveg på strekninga E39 Kusslid–Moskog i Sunnfjord, og at dette tiltaket kan vere aktuelt å kombinere med arbeid på vass- og avløpsanlegg i området. Komiteen merkar seg at det òg blir prioritert midlar til prosjektering av ei delstrekning innanfor E136 Solsida–Bjørli og til reguleringsplan på delstrekninga rv. 52 Holde bru–Tuv.

2.2.6 Orientering om Svinesundsforbindelsen AS

Komiteen registrerer at innkrevjinga av bompengar på Svinesund vart avslutta 15. mars 2021, og selskapet Svinesundsforbindelsen AS er forventa avvikla i løpet av 2022.

2.3 Særskilde transporttiltak

2.3.1 *Kjøp av sjøtransporttenester på strekninga Bergen–Kirkenes*

Komiteen viser til omtalen i proposisjonen og legg til grunn at det som følgje av pandemien og svikt i etterspørselen er inngått ein tilleggsavtale med Hurtigruten for dei to første kvartala i 2021. Tilleggsavtalen inneber at selskapet seglar fem skip med god godskapasitet og mottar ein tilleggskompensasjon på 14,1 mill. kroner i kvartalet.

Komiteen registrerer at Havila Kyststruten AS er ytterlegare forseinka, og at dei to første skipa er venta å vere seglingsklare sommaren 2021, og dei to siste våren 2022. Komiteen viser til at regjeringa har gitt selskapet fritak frå å stille med erstatningsskip under føresetnad av at selskapet kan sannsynleggjere at dei to første skipa er klare i løpet av tredje kvartal 2021, og dei to siste seinast 1. mai 2022.

2.4 Jernbaneformål

2.4.1 *Vossebana: Fløen–Bergen/Nygårdstangen godsterminal – kostnadsramme*

Komiteen viser til at planlegginga av dette prosjektet har gått raskare enn føreset, og at det er gjennomført ekstern kvalitetssikring. Prosjektet omfattar bygging av 1,3 km nytt dobbeltspor frå Fløen til Bergen stasjon, oppgradering av eksisterande spor med nytt jernbaneteknisk anlegg, nytt signal- og sikringsanlegg, togparkering og modernisering av Nygårdstangen godsterminal med auka kapasitet og tilgjengelegheit. Komiteen registrerer at ny kostnadsramme vert sett til 4 041 mill. kroner i tråd med tilrådinga frå ekstern kvalitetssikrar.

2.4.2 *IC Østfoldbana: Sandbukta–Moss–Såstad – endra kostnadsramme*

Komiteen viser til at kostnadsramma for dette prosjektet opphaveleg er på 10,5 mrd. 2021-kroner, men at Samferdselsdepartementet i Meld. St. 17 (2019–2020) varsla om auke i kostnadane og at det skulle gjennomførast ei ekstern kvalitetssikring av siste kostnadsoverslag og prosjektet generelt. Komiteen merkar seg at det samtidig med den eksterne kvalitetssikringa er avdekt eit større omfang av kvikkleire rundt anleggsområdet, og at det inneber eit vesentleg auka behov for områdestabilisering som òg vil ha konsekvensar for kostnadsramma. Komiteen merkar seg vidare at ekstern kvalitetssikrar påpeiker at i tillegg til uvisse knytt til grunnforholda har det vore problem i prosjekteringsfasen. Komiteen viser til proposisjonen for nærmare omtale av kostnadsauken og registrerer at Samferdselsdepartementet legg til grunn ei ny kostnadsramme på 17 925 mill. kroner.

Komiteen ser alvorleg på ein auke i kostnadsramma på 70 pst. samanlikna med opphaveleg kostnadsramme, og er opptatt av at det vert gjort nødvendige tiltak for å sikre at prosjektet kan fullførast innanfor dei nye rammene. Samtidig er det viktig at dei erfaringane som er gjorde i dette prosjektet, kan bidra til at kvaliteten på kostnadsoverslag i nye prosjekt vert betre. Komiteen vil òg påpeike at dei tiltaka som vert utløyste av jernbaneutbygginga, vil ha positiv effekt på stabiliseringa av heile området og vere bra for fleire.

2.4.3 *Kjøp av 30 nye lokaltog – valutakursjustering av kostnadsramma*

Komiteen viser til at Samferdselsdepartementet ønskjer ei fullmakt til å valutajustere kostnadsramma for kjøp av nye lokaltog, og sluttar seg til denne vurderinga.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til samferdselsministerens svar på spørsmål fra komiteen der det bekreftes at det baskiske selskapet CAF, som har fått i oppdrag å utvide og drive den svært omstridte forstadsbanen som knytter ulovlige israelske bosettinger sammen med Vest-Jerusalem, er en av leverandørene som er kvalifisert til å levere tilbud om leveranse av nye lokaltog i Norge.

Disse medlemmer vil understreke betydningen av at staten setter klare krav om at selskaper som skal levere produkter og tjenester til det offentlige, må følge FNs veiledende prinsipper for næringsliv og menneskerettigheter (UNGP). Etter disse medlemmers syn må det stilles krav om at selskaper ikke bidrar til menneskerettighetsbrudd, og at staten i sine innkjøp sikrer respekt for menneskerettighetene hos sine samarbeidspartnere.

Disse medlemmer viser til at UNGP gjengir folkerettslige konvensjoner som er forpliktende for statene, og som dermed også er bindende for norske stats-eide selskaper. Ifølge forarbeidene til lov om offentlige anskaffelser § 5 har denne bestemmelsen til hensikt å følge opp de krav som følger av UNGP. Norge og andre stater er forpliktet til å motvirke aktiviteter som støtter opp om de ulovlige bosettingene på Vestbredden.

Disse medlemmer vil be om at regjeringen sørger for at Norske tog AS forsikrer seg om at aktuelle leverandører av nye tog, både ved denne anskaffelsen og ved kommende anskaffelser, følger de til enhver tid gjeldende bestemmelser om menneskerettigheter.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre viser til at Norske tog AS er underlagt lov om offentlige anskaffelser og må følge dette regelverket. Det er gjennomført en strukturell gjennomgang av selskapene som ønsket å prekvalifisere seg til konkurransen,

der elementer knyttet til menneskerettigheter og integritet inngikk. CAFs involvering i Israel utgjorde en negativ eksponering, men førte ikke til avvisning blant annet fordi det ikke forelå en rettskraftig domfellelse. Disse medlemmer påpeker at det før inngåelse av kontrakt vil bli utført en ny kontroll av innstilte leverandører.

2.4.4 Nedlegging av Namsosbana og Valdresbana

Komiteen merker seg at Namsosbana og Valdresbana på strekninga Røste–Dokka blir tekne ut av det nasjonale jernbanenettet. Areal og traseane blir frigitte til andre foremål enn togtrafikk. Komiteen merker seg vidare at formelle prosessar knytte til delvis vederlagsfri avhending og etterbruk vert sett i gang så snart Stortinget har handsama proposisjonen.

Komiteen forutsetter at etterbruk av de arealer som frigjøres som en følge av at banestrekninger tas ut av det nasjonale jernbanenettet, avklares i samarbeid og forståelse med berørte kommuner.

Komiteen ber om at staten involverer lokale berørte, både kommuner, grunneiere og andre interessenter, når Namsosbana og Valdresbana skal tas ut av det nasjonale jernbanenettet. Komiteen mener det kan komme mange positive ringvirkninger ut av at areal frigjøres til andre formål, og ønsker at disse ringvirkningene skal komme lokalsamfunnene langs jernbanestrekningene til gode. Videre mener komiteen at staten må ta kostnader ved nødvendig opprydding.

2.4.5 Generelle merknader

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet har over lengre tid sett med bekymring på kostnadsutviklingen i jernbaneprosjekter og hvor ofte kostnadsrammene må økes kraftig. De siste årene har vi fått god erfaring med modellen til Nye Veier AS på veiutbygginger, hvor deres prosjekthåndtering regelmessig har spart rundt 20 pst. sammenliknet med opprinnelig kostnadsramme. Det var bakgrunnen for at disse medlemmer fremmet Dokument 8:110 S (2019–2020) om å opprette Nye Baner AS, slik at man kunne prøve ut den samme modellen på jernbaneprosjekt og blant annet utnytte potensialet for å stagge den negative utviklingen på kostnader.

Disse medlemmer viser til at under Stortingets behandling av forslaget i Innst. 55 S (2020–2021) fremmet Fremskrittspartiet forslag om at Nye Veier AS skulle få i oppgave å bygge ut jernbaneprosjekter på samme måte som på veisiden, men det fikk beklageligvis ikke tilslutning fra andre enn Fremskrittspartiet. Disse medlemmer er imidlertid tilfreds med at regjeringen har kommet etter ved at de har foreslått å gi Nye Veier ansvaret for fellesprosjektet E16 Ringeriksbanen i Nasjonal transportplan 2022–2033. Disse medlemmer viser vidare til sine merknader og forslag til Meld.

St. 20 (2020–2021), som omhandler utviklingen i jernbanesektoren og jernbaneutbygging.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti er svært bekymret over situasjonen med store kostnadsoverskridelser på flere jernbaneprosjekt. Disse medlemmer viser til at de stadige kostnadsoverskridelsene på pågående prosjekt setter Stortinget i en vanskelig situasjon, ettersom det ikke er hensiktsmessig å stanse prosjektene som er i slutfasen, selv om det trengs milliarder i økte investeringer. Dette betyr at det må gjøres en langt bedre jobb før store prosjekt settes i gang og oppstartsbevilgning gis.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet er også bekymret for at kostnadsoverskridelser på enkelte store prosjekt gjør at det ikke blir penger til jernbaneprosjekt i andre steder av landet.

Disse medlemmer viser til at Senterpartiet tidligere, i Innst. 55 S (2020–2021), fremmet følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen foreta en gjennomgang av ansvarsforhold mellom aktørene i jernbanesektoren, og særskilt forholdet mellom Jernbanedirektoratet, Bane NOR og Samferdselsdepartementet.»

2.5 Vedtak nr. 167 (2020–2021)

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Fremskrittspartiet viser til arbeidet med å få bygget ny bru på rv. 22 på Fetsund i Lillestrøm kommune, ny Glommakryssing. Planarbeidet har foregått i mange år, og disse medlemmer er utålmodige etter å få på plass ny Glommakryssing. Det er betydelige fremkommelighetsproblemer i området som en følge av at dagens bru har for dårlig kapasitet. Disse medlemmer ber regjeringen medvirke til at ny Glommakryssing blir realisert raskest mulig.

2.6 Vedtak nr. 596 og 597 (2020–2021)

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til Stortingets vedtak nr. 596 om å fjerne kravet om helseattest for eldre bilførere, og vedtak nr. 597 om ny vurdering av de eldre bilførerne som har blitt fratatt førerkortet som en følge av kognitive tester. Flertallet anser ingen av vedtakene som fulgt opp av regjeringen.

Flertallet viser vidare til at Stortinget 25. mai 2021 fattet følgende vedtak:

«Stortinget ber regjeringen om å gjennomføre Stortingets vedtak om å oppheve kravet om helseattest for eldre bilførere med virkning fra senest 1. august 2021.»

Flertallet legger til grunn at regjeringen følger opp dette vedtaket.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet er overrasket over at Samferdselsdepartementet tilsynelatende vegrer seg for å følge opp Stortingets vedtak gjort i behandlingen av Dokument 8:79 S (2020–2021) Representantforslag om opphevelse av krav til helseattest for førerkort for eldre, jf. Innst. 195 S (2020–2021). Opphevelsen av kravet til helseattest har ikke blitt fulgt opp av regjeringen, og disse medlemmer så det nødvendig å fremme et eget representantforslag som ber regjeringen gjennomføre Stortingets vedtak om å oppheve kravet om helseattest for eldre bilførere med virkning fra senest 1. juni 2021, jf. Dokument 8:202 S (2020–2021).

Disse medlemmer mener det er oppsiktsvekkende at regjeringen heller ikke har fulgt opp Stortingets klare bestilling om en løsning for ny vurdering av de som mistet førerkortet som følge av de kognitive testene etter 2019. Disse medlemmer anser derfor ikke vedtak nr. 597 (2020–2021) for fulgt opp, og forutsetter at regjeringen følger det opp med konkret handling i forbindelse med oppfølgingen av vedtak i behandlingen av Dokument 8:202 S (2020–2021), jf. Innst. 447 S (2020–2021).

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre viser til at Samferdselsdepartementet allere-

de er i gang med å følge opp vedtak nr. 596 (2020–2021) om å oppheve kravet til helseattest for eldre bilførere, og til vedtak nr. 1013 (2020–2021) der fristen for å oppheve kravet om helseattest for eldre bilførere ble satt til senest 1. august 2021. Disse medlemmer viser videre til forvaltningsloven og utredningsinstruksen og understreker at det er viktig å utrede konsekvensene av å gjennomføre Stortingets vedtak. Disse medlemmer mener det er viktig å vurdere om det er andre måter å sikre at de som ikke oppfyller helsekravene, ikke mister føreretten.

Disse medlemmer viser til vedtak nr. 597 (2020–2021). Samferdselsdepartementet mener det allerede er etablerte ordninger tilgjengelig for de som mener at vedtak eller helseattest ikke gir et riktig bilde av deres helsetilstand, og anser at det ikke er behov for å vurdere ytterligere ordninger for dette.

3. Forslag fra mindretal

Forslag fra Arbeidarpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen legge til grunn at medgåtte kostnader til planlegging og konkurranse for ny lufthavn ved Mo i Rana inngår i det lokale bidraget på 600 mill. kroner.

4. Tilråding frå komiteen

Tilrådinga frå komiteen vert fremja av ein samla komité.

Komiteen viser til proposisjonen og til det som står ovanfor, og rår Stortinget til å gjere følgjande

vedtak:

I

Fullmakt til å pådra staten plikter for investeringsprosjekt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2021 kan:

1.

Starte opp desse investeringsprosjekta	Innanfor ei kostnadsramme på:
Ny Lufthavn ved Mo i Rana	3 320 mill. kroner
E16 Lærdalstunnelen	2 304 mill. kroner
Vossebana: Fløen–Bergen/Nygårdstangen godsterminal	4 041 mill. kroner

2.

Vidareføre desse tidlegare godkjende investeringsprosjekta	Innanfor ei endra kostnadsramme på:
E6 Tømmernes-, Forså-, Fagernes-, Larsberg-, Skardal- og Isfjelltunnelane	890 mill. kroner
IC Østfoldbana Sandbukta–Moss–Såstad	17 925 mill. kroner

Fullmaktene over om å forplikte staten i desse investeringsprosjekta gjeld òg forpliktingar som blir inngåtte i seinare budsjettår, innanfor kostnadsramma for det einskilde prosjekt.

Samferdselsdepartementet får fullmakt til å prjustere kostnadsrammene i seinare år.

II

Fullmakt til valutakursjustering av kostnadsramme

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet kan valutakursjustere den tidlegare vedtekne kostnadsramma for kjøp av 30 nye lokaltog.

III

Stortinget ber regjeringen sørge for at lufthavne i Mosjøen, Sandnessjøen og Brønnøysund består etter utbyggingen av ny flyplass ved Mo i Rana.

IV

Stortinget ber regjeringen sørge for at det er et tilstrekkelig flytilbud til Stord lufthavn også etter at dagens avtale går ut i juni 2021.

V

Stortinget ber regjeringen legge til grunn at ny lufthavn ved Mo i Rana skal åpnes i 2025.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 3. juni 2021

Helge Orten

leiar og ordførar

VEDLEGG



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité

Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

21/1334-2

20. mai 2021

Svar på spørsmål 1–3 til Prop. 193 S (2020–2021) Nokre saker om luftfart, veg, særskilte transporttiltak og jernbane

Under følger svar på Transport- og kommunikasjonskomiteens spørsmål til Prop. 193 S (2020–2021).

Spørsmål 1

I følge proposisjonen skal det signeres kontrakt for kjøp av 30 nye lokaltog i 2021.

Hvordan er rollefordelingen mellom Stortinget, Samferdselsdepartementet, Jernbanedirektoratet og Norske tog AS ved slike togkjøp, og hvordan finansieres togkjøpene?

Svar:

Stortinget ga Samferdselsdepartementet fullmakt til å inngå forpliktelser opp til kostnadsrammen for anskaffelsen av nye lokaltog ifm. behandlingen av Prop. 23 S (2019–2020) *Endringer i statsbudsjettet 2019 under Samferdselsdepartementet* og Innst. 103 S (2019–2020) på 4 200 mill. 2020-kroner. Styringsrammen er 3000 mill. 2020-kroner. Kostnadsrammen ble deretter delegert til Jernbanedirektoratet. Det er Norske tog AS som gjennomfører anskaffelsen. De skal gjennomføre anskaffelsen til styringsrammen, men kan søke Jernbanedirektoratet om å kunne forvalte en større andel av usikkerhetsavsetningen opp til kostnadsrammen.

Stortinget ga i Prop. 117 S (2019–2020) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2020* og Innst. 360 S (2020–2021) restverdigaranti for togene. Restverdigaranti er en garanti for at Norske tog vil bli kompensert for en andel av togenes verdi dersom Stortinget i fremtiden skulle beslutte at togene ikke skal tas i bruk.

Togkjøpene finansieres gjennom låneopptak som nedbetales i løpet av togenes levetid på om lag 30 år. Nedbetalingen inngår i leieprisen togselskapene betaler Norske tog for bruk av togene. Vederlaget staten gir togselskapene i tråd med trafikkavtaler og direktetildelte avtaler bevilges over kap. 1352, post 70 Kjøp av persontransport med tog.

Spørsmål 2

Er det baskiske selskapet CAF, som har fått i oppdrag å utvide og drive den svært omstridte forstadsbanen som knytter ulovlige israelske bosettinger sammen med Vest-Jerusalem, en aktuell leverandør for disse 30 nye lokaltogene?

Svar:

CAF er en av 6 leverandører som er kvalifisert til å levere tilbud. Det er planlagt at kontrakt skal inngås med en av leverandørene i september 2021.

Norske tog AS (Norske tog) er underlagt lov om offentlige anskaffelser og må følge dette regelverket. Norske tog har orientert departementet om at selskapet har foretatt en grundig bakgrunnssjekk av selskapene som ønsket å prekvalifisere seg til konkurransen om lokaltogsanskaffelsen. Norske tog har brukt en ekstern rådgiver til å gjennomføre en strukturert gjennomgang av selskapene, «integrity due dilligence» (IDD), hvor også elementer knyttet til menneskerettigheter og integritet inngår. Det ble i prosessen avdekket at CAFs involvering i Israel utgjorde en negativ eksponering. Forholdet medførte ikke avvisning av CAF som tilbyder, blant annet fordi det ikke foreligger rettskraftig domfellelse, jf. forskrift for offentlige anskaffelser. Norske tog opplyser at det før inngåelse av kontrakt vil bli utført en ny IDD/kontroll av innstilte leverandører.

Det følger av regjeringens eierskapspolitikk, jf. Meld. St. 8 (2019–2020) *Statens direkte eierskap i selskaper – Bærekraftig verdiskaping*, at staten forventer at selskapene i statens eierportefølje er ledende i sitt arbeid med ansvarlig virksomhet. Å være ledende i sitt arbeid med ansvarlig virksomhet innebærer blant annet at selskapene identifiserer og håndterer vesentlige risikoområder, også innenfor leverandørkjeden, for de som påvirkes av virksomheten. Staten forventer at selskapene gjennomfører aktsomhetsvurderinger i tråd med anerkjente metoder, slik Norske tog har gjort. Videre forventer staten at selskapene er åpne om vesentlige områder, mål og tiltak innenfor sitt arbeid med ansvarlig virksomhet.

Spørsmål 3

I følge proposisjonen legges det opp til at Valdresbanen på strekningen Røste–Dokka og Namsosbanen legges ned og tas ut av det nasjonale jernbanenettet.

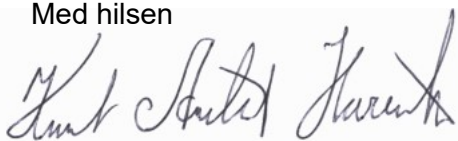
Hvordan er den formelle prosessen for slik nedleggelse, og hva er status for Valdresbanen på strekningen Dokka–Bjørgo, der skinnegangen så vidt vites fortsatt ligger mens den er fjernet på strekningen Bjørgo–Leira–Fagernes?

Svar:

Jernbanedirektoratet og Bane NOR har gitt anbefaling til Samferdselsdepartementet om å ta Valdresbanen på strekningen Røste–Dokka og Namsosbanen ut av det nasjonale jernbanenettet. Det er også gjennomført høring. Samferdselsdepartementet har vurdert anbefalingen og høringsinnspill i dialog med Jernbanedirektoratet og besluttet å ta anbefalingen til følge. Stortinget orienteres om beslutningen om at banestrekningene tas ut av det nasjonale nettet, i dette tilfellet gjennom Prop. 193 S (2020–2021). Etter stortingsbehandlingen vil Samferdselsdepartementet gi føringer til Jernbanedirektoratet om at strekningene skal frigjøres til andre formål enn togtrafikk. Formelle prosesser knyttet til delvis vederlagsfri avhending og etterbruk settes i gang av Jernbanedirektoratet, og gjennomføres av Bane NOR i samråd med berørte kommuner og eventuelt andre interessenter. Videre vil direktoratet i samråd med departementet angi i avtalene med Bane NOR hvilke strekninger de skal drive og vedlikeholde som en del av det nasjonale jernbanenettet.

Strekningen på Valdresbanen fra Dokka–Bjørge er tatt ut av det nasjonale jernbanenettet tidligere. Sporet ligger der, men er i dårlig forfatning som følge av at det ikke har vært vedlikeholdt på lang tid. Jernbanespetet mellom Leira og Fagernes ble fjernet i 1991, mens sporet mellom Bjørge og Leira ble fjernet i 2002. Beslutning om etterbruk for disse strekningene vil bli tatt i samråd med kommunene og andre parter og interessenter på en hensiktsmessig måte.

Med hilsen



Knut Arild Hareide

