

VEDLEGG 1



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets Presidentskap
Ekspedisjonskontoret
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

22/788-56

7. november 2022

Rettelser i Prop. 1 S (2022–2023) for Samferdselsdepartementet

Det er oppdaget noen feil i Samferdselsdepartementets fagproposisjon for 2023. Disse er redegjort for i vedlegget.

Fagproposisjonen er skrevet basert på tilgjengelig informasjon per medio september 2022. Jeg er i løpet av oktober blitt kjent med ny informasjon om Nye Veiers utbyggingsplaner og fremdriften i signal- og sikringssystemet ERTMS. Disse to sakene redegjør jeg også for i vedlegget.

Med hilsen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Jon-Ivar Nygård'.

Jon-Ivar Nygård

Vedlegg

Kopi

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité

VEDLEGG TIL VEDLEGG 1

Prop. 1 S (2022–2023) Samferdselsdepartementet – rettelser per 7. november 2022

1 Rettelser

På side 74, 1. spalte, 5. avsnitt står det:

«Det er rapportert at 224 personer har fått redusert innendørs støy til under 38 dB i 2021.»

Dette skal være:

«Det er rapportert at 194 personer har fått redusert innendørs støy til under 38 dB i 2021.»

På side 74, 2. spalte, 2. avsnitt står det:

«Statens vegvesen og Nye Veier har jobbet med å utvikle indikatoren for naturmangfold fra Nasjonal transportplan 2022–2033. Indikatoren: «Antall dekar inngrep i naturområder med nasjonal og vesentlig regional verdi», testes ut.»

Dette skal være:

«Statens vegvesen og Nye Veier har jobbet med å utvikle indikatoren for naturmangfold fra Nasjonal transportplan 2022–2033. Indikatoren: «Netto antall dekar inngrep i naturområder med nasjonal eller vesentlig regional verdi», testes ut.»

I tabellen på side 125 står det:

«

		Mill. kr	
		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad
E6	Kvæangsfjellet, Troms og Finnmark	-	1 779

»

Dette skal være:

«

		Mill. kr	
		Kostnads- ramme	Prognose for sluttkostnad
E6	Kvæangsfjellet, Troms og Finnmark	-	2 137

»

På side 135, 1. spalte, 1. avsnitt under overskriften *Belønningsmidler i byveksttaler*, står det:

«Det settes av om lag 1 270 mrd. kr.»

Dette skal være:

«Det settes av om lag 1 270 mill. kr.»

2 Ny informasjon og endringer som følge av det

2.1 Ny informasjon om Nye Veier AS' utbyggingsportefølje

På side 13 og 14 er det opplyst at Nye Veier AS foreløpig har lagt opp til anleggsstart av tre store prosjekt/delprosjekt. På side 83 og 98 er disse tre prosjektene listet opp sammen med to mindre utbedringstiltak.

Delprosjektet E6 Roterud–Storhove var ikke listet opp under aktuelle nye strekninger, men vurderes nå av selskapet som aktuelt for utbygging i 2023. Kontrakt er signert, og kontraktsformen i dette prosjektet er samhandling med entreprenør, der entreprenøren har ansvaret for å utarbeide reguleringsplan i samarbeid med Nye Veier. Oppstart av utbygging avhenger av en godkjent reguleringsplan. Delprosjektet inngår som en del av prosjektet E6 Moelv–Øyer, der det som varslet i Prop. 1 S (2022–2023) for Samferdselsdepartementet også foreløpig er lagt opp til anleggsstart på delprosjektet E6 Storhove–Øyer.

Nye Veier AS legger derfor foreløpig opp til anleggsstart av fire store prosjekt/delprosjekt og to mindre utbedringstiltak:

- E6 Ulsberg–Melhus i Trøndelag (delprosjektet E6 Berkåk–Vindåsliene)
- E6 Moelv–Øyer i Innlandet (på de to delprosjektene E6 Roterud–Storhove og E6 Storhove–Øyer)
- E6 Sørrelva–Borkamo i Nordland
- rv. 13 Skare–Sogndal i Rogaland og Vestland (mindre utbedringstiltak)
- E136 Dombås–Vestnes i Innlandet og Møre og Romsdal (mindre utbedringstiltak).

2.2 Ny informasjon om fremdriften i ERTMS-prosjektet

Samferdselsdepartementet har fått ny informasjon om fremdriften i prosjektet med nytt signal- og sikringssystem, ERTMS.

På side 16, 1. spalte, siste avsnitt, står det:

«Det blir i løpet av våren 2023 innført timefrekvens til og fra Gjøvik som følge av ferdigstilling av kryssingsspor og ERTMS.»

Basert på den nye informasjonen, skal dette skal være:

«Det blir fra desember 2022 innført timefrekvens til og fra Gjøvik ved å nytte midlertidig løysing fram til ERTMS er ferdigstilt.»

På side 170, 1. spalte, andre strekpunkt, står det:

«Viktige satsinger på jernbanen omfatter bl.a.:

- timesfrekvens til og fra Gjøvik som følge av ferdigstillelse av kryssingsspor og ERTMS.»

Basert på den nye informasjonen, skal dette være:

«Viktige satsinger på jernbanen omfatter bl.a.:

- timesfrekvens til og fra Gjøvik som følge av midlertidige tiltak i påvente av innføring av ERTMS.»

På side 171, 2. spalte, andre strekpunkt, står det:

«I 2023 prioriterer regjeringen:

- innføring av timesfrekvens til og fra Gjøvik som følge av ferdigstillelse av kryssingsspor og ERTMS»

Basert på den nye informasjonen, skal dette være:

«I 2023 prioriterer regjeringen:

- innføring av timesfrekvens til og fra Gjøvik som følge av midlertidige tiltak i påvente av innføring av ERTMS»

På side 180, 2. spalte, står det:

«Bane NOR har besluttet å utsette å ta i bruk det nye signalsystemet på Gjøvikbanen. Dette vil ikke få noen negative følger for dagens togtilbud, men vil medføre at de planlagte tilbudsforbedringene med innføring av timesfrekvens over hele driftsdøgnet på Gjøvikbanen må utsettes fra desember 2022 til våren 2023.»

Basert på den nye informasjonen, skal dette skal være:

«Bane NOR har besluttet å utsette å ta i bruk det nye signalsystemet på Gjøvikbanen til utgangen av 2023. Vy Gjøvikbanen og Bane NOR har vurdert avbøtende tiltak for å realisere planlagt timefrekvens på Gjøvikbanen uten ERTMS. Det legges opp til en midlertidig løsning med manuell betjening av stasjoner med kryssing slik at timefrekvens kan kjøres som opprinnelig planlagt fra desember 2022 og frem til ERTMS blir tatt i bruk.»



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets Presidentskap
Ekspedisjonskontoret
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

22/788-58

23. november 2022

Rettelse i Prop. 1 S (2022-2023) for Samferdselsdepartementet

Det er oppdaget en trykkfeil i Prop. 1 S (2022–2023) for Samferdselsdepartementet.

På side 66, 1. spalte, 4. avsnitt under overskriften *Flytting av Bodø lufthavn*, står det:
«Som en del av finansieringsplanen for den nye lufthavnen er det lagt til grunn at Avinor skal få et statlig tilskudd til kjøp av dagens flyplasstomt fra Forsvarsbygg. Regjeringen legger til grunn at denne transaksjonen gjennomføres i 2023, og 577 mill. kr av bevilgningen settes av til formålet. Bevilgningen tilsvares av en inntekt på samme beløp på Forsvarsdepartementets budsjett, jf. kap. 4710 Forsvarsbygg og nybygg og nyanlegg, post 47 Salg av eiendom, i Prop. 1 S (2022–2023) for Forsvarsdepartementet.»

Det riktige skal være at regjeringen legger til grunn at 557 mill. kr av bevilgningen settes av til formålet, jf. også inntektsforslaget på kap. 4710, post 47.

Med hilsen

Jon-Ivar Nygård

Kopi
Stortingets transport- og kommunikasjonskomité



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets Presidentskap
Ekspedisjonskontoret
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

22/788-59

29. november 2022

Endrede forutsetninger fra Prop. 1 S (2022–2023) for Samferdselsdepartementet

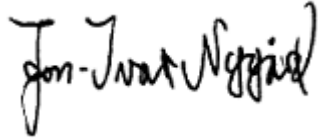
Jeg viser til Prop. 1 S (2022–2023) for Samferdselsdepartementet og brev om rettelser og presiseringer i Prop. 1 S (2022–2023) datert 7. november 2022. Fagproposisjonen er skrevet basert på tilgjengelig informasjon per medio september 2022, mens rettbrevet tok utgangspunkt i situasjonen ved månedsskiftet oktober/november. Situasjonen endres fortløpende, og er nå på nytt endret siden budsjettet ble lagt fram og rettbrevet sendt. Jeg er nå blitt kjent med oppdaterte prognoser om Nye Veier AS' utbyggingsplaner.

På side 13 og 14 i Samferdselsdepartementets fagproposisjon for 2023 er det opplyst at Nye Veier AS foreløpig har lagt opp til anleggsstart av tre store prosjekt/delprosjekt. På side 83 og 98 er disse tre prosjektene listet opp sammen med to mindre utbedringstiltak. I brev om rettelser og presiseringer i fagproposisjonen datert 7. november er det opplyst om at delprosjektet E6 Roterud–Storhove, som ikke var listet opp under aktuelle nye strekninger, vurderes av selskapet som aktuelt for utbygging i 2023.

Ny informasjon om pris- og kostnadsutvikling i Nye Veier AS' portefølje medfører at selskapets likviditet for 2023 vil være bundet opp i prosjekter hvor selskapet har inngått bindende kontrakter. Ved Stortingets behandling av Prop. 1 S (2021–2022), jf. Innst. 13 S (2021–2022), ble Samferdselsdepartementet gitt fullmakt til å forplikte staten for en ramme på 23,6 mrd. 2022-kroner, med en ramme for årlig forfall på 5,9 mrd. kroner. Denne rammen beregnes av selskapet nå å være fullt utnyttet for perioden 2023–2026. Det betyr at Nye Veier AS, slik det ser ut nå, sannsynligvis ikke kan sette i gang vesentlige, nye anleggsarbeider som er omtalt med mulig oppstart i 2023. Selskapet vurderer at situasjonen

er preget av usikkerhet og på bakgrunn av selskapets mandat og økonomiske rammer kreves det stor varsomhet.

Med hilsen

A handwritten signature in black ink, reading "Jon-Ivar Nygård". The signature is written in a cursive style with a large initial 'J'.

Jon-Ivar Nygård

Kopi

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité