



Innst. 255 S

(2013–2014)

Innstilling til Stortinget frå transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 97 S (2013–2014)

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

Til Stortinget

1. Innleiing

Merknader frå komiteen

Komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Kjell-Idar Juvik, Ingvild Kjerkol, Sverre Myrli, Magne Rommetveit og Eirin Sund, frå Høgre, Torill Eidsheim, leiaren Linda C. Hofstad Helleland, Nils Aage Jegstad og Helge Orten, 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, viser til at Samferdselsdepartementet i proposisjonen legg fram ein del saker under programkategoriane 21.20 Luftfartsformål, 21.30 Vegformål og 21.50 Jernbaneformål.

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Høgre, Framstegspartiet, Kristeleg Folkeparti og Venstre, er positiv til at regjeringa er godt i gong med si satsing på samferdsle, og dei auka budsjettammene til dette feltet ved framlegginga av Prop. 1 S Tillegg 1 (2013–2014).

Fleirtalet syner til at dei store utfordringane på samferdslefeltet gjer det naudsynt med solide statlege rammar for infrastrukturbygginga framover.

Fleirtalet syner vidare til at det i regjeringsplattforma er lagt vekt på at det skal byggast ut fleire

prosjekt ved bruk av offentleg-privat samarbeid, OPS.

Fleirtalet vil peike på at OPS kan vere eigna til utbygging av mange typar infrastrukturtiltak, sjølv om dei statlege tiltaka til no har vore avgrensa til veg.

Fleirtalet meiner det er naudsynt å ha ei heilskapleg tilnærming til bruken av OPS som verkemiddel i samferdsleutbygginga. Fleirtalet vil difor fremje følgjande forslag:

«Stortinget ber regjeringa fremje ein strategi for bruk av offentleg-privat samarbeid i utbygging av infrastrukturtiltak, og orientere Stortinget om denne på eigna måte.»

2. Programkategori 21.10 Luftfartsformål

Samandrag

Konkurransetsetting av tårn- og sikringstenester

I dag driv Avinor AS ei samla flysikringsteneste for den sivile og militære luftfarten. Samferdselsdepartementet har sett i gang eit arbeid for å vurdere kva for tenester innanfor flysikring som eignar seg for konkurranseutsetting. Ved ei opning av den norske marknaden for konkurranse vil det òg vere eit spørsmål om det skal opnast for at flysikringstenesta i Avinor kan konkurrere i andre land.

Omdanning av flysikringstenesta i Avinor til eit dotterselskap

I Meld. St. 38 (2012–2013) Verksemda til Avinor AS, jf. Innst. 492 S (2012–2013), slutta Stortinget seg til at Avinor kunne skilje ut Flysikringsdivisjonen i selskapet som eit dotterselskap der Avinor eig alle aksjane. Ei slik utskiljing vil vere eit viktig skritt

på vegen mot å kunne opne for konkurranse om tårntenester.

Samferdselsdepartementet gjennomførte omdanninga gjennom eit vedtak om fisjon og emisjon i ei ekstraordinær generalforsamling i Avinor AS 23. april 2014. Departementet vedtok at Flysikringsdivisjonen blir fisjonert frå morselskapet Avinor AS og lagt inn i eit nytt aksjeselskap eigd av Samferdselsdepartementet. Samstundes blir det nye selskapet overført tilbake til Avinor som eit såkalla tingsinnskot ved ein emisjon.

Endra utbyttepolitikk for Avinor AS

Avinor AS har bedt Samferdselsdepartementet om å få styrkt eigenkapitalen med 2 mrd. kroner. Selskapet har m.a. vist til at ei avklaring av dei finansielle rammevilkåra for konsernet er avgjerande for behandlinga i styret av vidare framdrift for terminal 3-prosjektet på Flesland.

For å gi Avinor betre insentiv til å drive kostnadseffektivt vil Samferdselsdepartementet endre utbyttekravet for selskapet i rekneskapsåra 2014–2017. For desse åra vil det bli teke utbytte på 50 pst. for resultat opp til 1 mrd. kroner, medan det for resultat som overstig dette beløpet ikkje vil bli teke utbytte.

Departementet tek ikkje stilling til enkeltprosjekt i Avinors investeringsplan.

Merknader frå komiteen til luftfartsformål

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Høgre, Framstegspartiet, Kristeleg Folkeparti og Venstre, sluttar seg til regjeringa sitt framlegg i dei tre sakene som omhandlar luftfart.

Konkurranseutsetting av tårn- og sikringstenester

Komiteen har merka seg at Samferdselsdepartementet har sett i gong eit arbeid for å vurdere kva for tenester innanfor flysikring som eignar seg for konkurranseutsetting, og vil imøtesjå at regjeringa kjem tilbake til Stortinget med kva for tenester dette er, på eigna måte.

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Høgre, Framstegspartiet og Kristeleg Folkeparti, er nøgd med at regjeringa med forslaget om konkurranseutsetjing av tårn og sikringstenester følgjer opp regjeringsplattforma på dette punktet. Fleirtalet meiner det er viktig å syte for at meir av tenesteproduksjonen vert organisert på ein slik måte at fleire leverandørar kan få konkurrere om å levere det kvalitativt beste tenestetilbodet.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet og Senterpartiet har merka seg at det

i Sundvolden-erklæringa går fram at Høyre/Fremskrittspartiet-regjeringa ønskjer å konkurranseutsette tårn- og sikringstenestene i luftfarten, og at Samferdselsdepartementet no har sett i gang eit arbeid for å vurdere kva tenester innan flysikring som eignar seg for konkurranseutsetting. Desse medlemene ber om at regjeringa kjem tilbake til Stortinget med saka på eigna måte, men vil samstundes understreke at eventuelle forslag til konkurranseutsetting av flysikring må vere av fagleg karakter, og ikkje baserast på ideologi aleine.

Desse medlemene sluttar seg elles til dei to andre sakene som omhandlar luftfarten.

Omdanning av flysikringstenesta i Avinor til eit dotterselskap

Komiteen syner til at utskiljing av flysikringstenesta i Avinor AS til eit dotterselskap er ei oppfølging av Meld. St. 38 (2012–2013), jf. Innst.492 S (2012–2013), og sluttar seg til handsaminga av dette.

Utbyttepolitikk

Komiteen har merka seg at regjeringa har endra utbyttepolitikken for Avinor AS. Komiteen har merka seg vidare at målet med endringa er å gje Avinor eit betre insentiv til å drive kostnadseffektivt.

Komiteen har òg merka seg at den endra utbyttepolitikken har ført med seg at Avinor AS har valt å gå vidare med planlegginga av terminal 3-prosjektet på Bergen lufthamn Flesland.

3. Programkategori 21.30 Vegformål

Vegprosjekter – kostnadsrammer

3.1.1 Samandrag

E16 Sandvika–Wøyen i Akershus

Prosjektet er m.a. omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023 og Prop. 1 S (2013–2014). Prosjektet som inngår i Oslopakke 3 og er føresett delvis finansiert med bompengar, omfattar bygging av firefelts veg på ei strekning på 3,6 km mellom Sandvika og Wøyen. Den største entreprisen i prosjektet er bygginga av Bjørnegårdstunnelen. Bygginga av denne tunnelen er tidskritisk og bestemmande for byggetida til heile prosjektet. Det er gjennomført KS2 for prosjektet E16 Sandvika–Wøyen.

Samferdselsdepartementet legg til grunn ei styringsramme på 3 730 mill. 2014-kroner og ei kostnadsramme på 4 210 mill. 2014-kroner.

E39 Eiganestunnelen i Rogaland

Prosjektet er seinast omtalt i Prop. 1 S (2013–2014). Prosjektet som er føresett delvis finansiert

med bompengar som del av Nord-Jærenpakka, omfattar bygging av 5 km firefelts veg forbi Stavanger sentrum, inkl. Eiganestunnelen på om lag 3,7 km. Tunnelen har ei fellesstrekning med Hundvåg tunnelen i rv. 13 Ryfylkesambandet (Ryfast) på om lag 0,9 km. E39 Eiganestunnelen er derfor ein føresetnad for å gjennomføre Ryfast, jf. Prop. 109 S (2011–2012). Fellesstrekninga blir finansiert som del av Eiganestunnelen.

Prognosen for sluttkostnad er no 2 887 mill. 2014-kroner. Dette inneber ein auke frå den vedtekne styringsramma på om lag 300 mill. kroner og er om lag 200 mill. kroner frå den vedtekne kostnadsramma for prosjektet. Årsaka til kostnadsauken er i hovudsak at tilboda blei høgare enn venta da kontrakten for tunnelen m.m. blei lyst ut.

Samferdselsdepartementet legg til grunn ei ny kostnadsramme for prosjektet på 3 170 mill. kroner i 2014-prisnivå.

E6 Frya–Sjoa i Oppland

Prosjektet er m.a. omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023 og Prop. 1 S (2013–2014). Prosjektet som er føresettt delvis finansiert med bompengar, omfattar bygging av tofelts veg med midtrekkverk og forbikøyringsfelt på ei om lag 34 km lang strekning. Vegen blir bygd i ny trasé på nesten heile strekninga og blir lagt utanom tettstadene Hundorp, Harpefoss, Vinstra og Kvam.

Prognosen for sluttkostnad er no 5 835 mill. kroner. Dette inneber ein auke på om lag 900 mill. kroner frå vedteken styringsramme og om lag 620 mill. kroner frå vedteken kostnadsramme. Kostnadsauken kjem i hovudsak av at tilboda blei høgare enn venta da kontrakten for delstrekninga Vinstra–Sjoa blei lyst ut.

Samferdselsdepartementet legg til grunn ei ny kostnadsramme for prosjektet på 6 450 mill. kroner i 2014-prisnivå.

E6 Indre Nordnes–Skardalen i Troms

I Prop. 1 S (2013–2014) er det lagt til grunn at Samferdselsdepartementet skal komme tilbake til styrings- og kostnadsramme for prosjektet så snart arbeidet med ekstern kvalitetssikring (KS2) er avslutta og før anleggsstart.

Samferdselsdepartementet legg til grunn ei styringsramme i 2014-prisnivå på 1 120 mill. kroner og kostnadsramma 1 210 mill. kroner. Det er lagt opp til anleggsstart på prosjektet hausten 2014. Prosjektet er venta opna for trafikk i 2017.

Merknader frå komiteen til vegprosjekt

Komiteen har merka seg omtalen av ei rekkje vegprosjekt, og sluttar seg til framlegget om at Sam-

ferdselsdepartementet får fullmakt til å gjennomføre desse på framlagte måte.

3.2 Etablering av utbyggingsselskap for veg

Samandrag

Regjeringa vil ta i bruk nye verkemiddel for å byggje ut infrastrukturen. Eit slikt verkemiddel er å etablere eit eige utbyggingsselskap for å løfte fleire vegprosjekt og gjennomføre utbygginga meir effektivt. Departementet viser til omtale av utbyggingsselskapet i Prop. 1 S Tillegg 1 (2013–2014). Det overordna målet med utbyggingsselskapet er auka effektivitet og større samfunnsøkonomisk lønnsemd samla sett i transportsektoren, med ei finansiering innanfor dei rammene som handlingsregelen set. Selskapet skal ikkje ha oppgåver utanfor hovudvegnettet i Noreg slik dette er definert som del av det transeuropeiske transportnettet (TEN-T).

Departementet legg opp til at selskapet skal bygge ut meir heilskapleg enn i dag, gi meir effektiv ressursbruk og sørge for større satsing på dei mest samfunnsøkonomisk lønnsame prosjekta. Riksvegprosjekt i store byområde, med samansette samferdselspakkar bør normalt ikkje inngå i porteføljen til utbyggingsselskapet.

For at utbyggingsselskapet kan vere operativt snarast mogleg etter etableringa i 2015, vil departementet opprette eit interimsselskap med styrande organ hausten 2014.

I Finansdepartementets Prop. 93 S (2013–2014) Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2014 blir det foreslått å løyve 100 000 kroner i eigenkapital til interimsselskapet på nytt kap. 1321 Utbyggingsselskap for veg, post 95 Aksjekapital. Vidare blir det foreslått at Samferdselsdepartementet får fullmakt til å utgiftsføre driftsutgifter for interimsselskapet på kap. 1321 Utbyggingsselskap for veg, post 70 Tilskot til drift, mot tilsvarende innsparring på kap. 1320 Statens vegvesen, post 23 Drift og vedlikehald av riksvegar, trafikant- og køyretøytilsyn m.m.

Merknader frå komiteen

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Høgre, Framstegspartiet, Kristeleg Folkeparti og Venstre, er positiv til at regjeringa er i gong med ein omfattande reform for vegfeltet, gjennom etablering av utbyggingsselskap for veg.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet og Senterpartiet vil utvikle eit moderne og framtidretta transportsystem som gjer trafikkutviklinga enklare, raskare og tryggare. Dette vil bidra til å styrke konkurransekrafta til næringslivet,

til eit betre bymiljø og til regional utvikling. Vidare vil desse medlemene vise til at ein robust infrastruktur med god standard også vil betre trafikksikkerleiken og medføra at transportsystemet i størst mogleg grad kan nyttast av alle. Desse medlemene har merka seg at regjeringa ynskjer å etablere eit utbyggingsselskap for veg, men vil ikkje ta stilling til utbyggingsselskapet ennå, fordi desse medlemene ikkje har nok opplysningar om korleis ei eventuell organisering av utbyggingsselskapet skal vera.

Desse medlemene ber om at regjeringa kjem tilbake til Stortinget på eigna måte med ei grundigare utgreiing for utbyggingsselskapet.

Komiteen har merka seg at regjeringa har fastsett ei ytre ramme for kva strekningar som skal kunne overførast til selskapet.

Komiteen vil imøtesjå at regjeringa kjem tilbake til Stortinget med grundigare utgreiing for utbyggingsselskapet på eigna måte.

3.3 Omorganisering av bompengesektoren

3.3.1 Samandrag

OMORGANISERING TIL 2–3 BOMPENGESELSKAP

Regjeringa går inn for å omorganisere bompengesektoren frå dagens mange bompengeselskap til eit fåtal selskap. Ein tek sikte på at 2–3 bompengeselskap får ansvaret for bompeneinnkrevjinga i Noreg. Det overordna målet for dei nye selskapa er å sørgje for effektiv bompengefinansiering av transportinfrastruktur gjennom effektiv bompeneinnkrevjing og gode finansieringsvilkår.

Eigarskapet til selskapa er noko av det som skal utgreiast nærare og avklarast i det vidare arbeidet fram mot etableringa av selskapa. Regjeringa tek sikte på at dei nye selskapa skal vere etablerte i løpet av 2015.

UTFERDARROLLA

Det er i dag ikkje eit organisatorisk skilje mellom operatør og utferdar ved bompeneinnkrevjing i Noreg. Operatørrolla inneber å krevje inn bompengar frå alle som passerer i bomanlegga til operatøren. Utferdarrolla inneber å krevje inn betaling frå brukarar med bombrikke på vegne av operatørar.

Regjeringa går inn for eit organisatorisk skilje mellom operatør og utferdar ved bompeneinnkrevjing i Noreg. Innretninga på utferdarfunksjonen er ikkje avklart. Regjeringa vil arbeide vidare med sikte på å skilje ut utferdarfunksjonen så snart som mogleg. Arbeidet vil bli vurdert i lys av det vidare arbeidet med å omorganisere bompengesektoren.

RENTEKOMPENSASJONSORDNING FOR BOMPENGESELSKAP

Regjeringa legg til grunn at omorganiseringa av bompengesektoren til ei mindre mengd bompengeselskap vil redusere driftskostnadene i sektoren. For også å spare bilistar for å dekkje store løpande finansieringskostnader, vil regjeringa innføre ei rentekompensasjonsordning for bompengelån.

Fram til ny ordning er på plass skal det for nye bompengeprojekt som vil inngå i dei nye bompengeselskapa, bereknast takstar baserte på 10 års statsobligasjonsrente.

Merknader frå komiteen

Komiteen har merka seg at regjeringa er i gong med ei omfattande omlegging av bompengesektoren, og vil imøtesjå ei grundigare utgreiing om dette på eigna måte.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet og Senterpartiet er positive til at regjeringa er oppteken av tiltak for å effektivisere og forbetre bompengesektoren. Desse medlemene vil vise til at mange av tiltaka i den såkalla bompengereforma til Høgre/Framstegspartiet-regjeringa blei lagt fram av den rød-grøne regjeringa i Nasjonal transportplan 2014–2023 (NTP), og blei vedteken i Stortinget i juni i fjor, jf. Meld. St. 26 (2012–2013) og Innst. 450 S (2012–2013). Desse medlemene vil vise til at sentrale element for effektivisering i NTP er å slå saman bompengeselskap, og å samordne takst- og rabattsystem; noko som vil gi reduserte administrasjonskostnader og gi en meir effektiv drift. Vidare vil desse medlemene vise til at Stortinget har slutta seg til å innføre obligatorisk bombrikke for tunge kjøretøy. Desse medlemene vil vise til at dette påbodet vil redusere administrasjonskostnadene ved oppkreving av bompengar og gjere det lettare å krevje inn trafikantbetaling frå utanlandsk transportnæring, noko som ikkje minst er viktig for likeverdige konkurransevilkår i transportbransjen. Desse medlemene vil vise til at denne lova ble vedteken for over eit år sidan, jf. Prop. 80 L (2012–2013 og Innst. 255 L (2012–2013), og ber om at regjeringa snart tek grep for å sette lova i kraft.

Desse medlemene vil også peika på at innføring av obligatorisk brikke i alle kjøretøy vil gje ein god effektiviseringsgevinst og redusere innkrevingskostnadene ved bompengedrifta. Desse medlemene meiner derfor at innføring av obligatorisk brikke i alle kjøretøy må ha høgste prioritet, også som betalingsform på riksvegferjene.

Desse medlemene har vidare merka seg regjeringa sitt arbeid med ei rentekompensasjonsordning for bompengelån. Desse medlemene vil peike på at ei slik ordning nødvendigvis ikkje vil gje-

re det billigare å bygge vegen, og at det på noverande tidspunkt ser ut til å bli ein annan og meir byråkratisk metode for å tilføre meir statleg kapital til vegprosjekta. Desse medlemene avventar derfor til regjeringa kjem tilbake til Stortinget med eit meir konkret forslag.

3.4 Tilskotsordning for gang- og sykkelveggar

3.4.1 Samandrag

I samband med behandlinga av statsbudsjettet for 2014 blei regjeringa bedt om å etablere ei belønningsordning for gang- og sykkelveggar og komme tilbake til Stortinget med ei eiga sak om dette i samband med revidert nasjonalbudsjett.

Samferdselsdepartementet tek sikte på å sette i gang ordninga i 2015, og regjeringa vil komme tilbake til Stortinget med saka i samband med statsbudsjettet for 2015.

Førebels er det lagt opp til at ordninga vil bli retta mot fylkeskommunalt og kommunalt vegnett i kommunar og fylkeskommunar som har inngått forpliktande avtale om auka sykkelsatsing (sykkelbyavtalar). Det blir lagt opp til at tilskotmottakar skal betale ein eigendel på 50 pst. av kostnaden ved prosjektet.

Samferdselsdepartementet legg opp til at tilskotmottakaren skal ha ansvaret for å gjennomføre prosjektet. Dette inneber at tilskotmottakaren vil bere det økonomiske ansvaret ved auka kostnader.

Merknader frå komiteen

Komiteen syner til Innst.13 S (2013–2014) og vedtaket «Stortinget ber regjeringa legge fram en tiltaksplan for økt satsing på gang- og sykkelveier for å stimulere til økt sykling blant barn og unge».

Komiteen syner til at regjeringa i denne proposisjonen legg fram ei skisse til korleis ordninga kan utformast.

Komiteen har merka seg at departementet vil kome attende til utforminga av ordninga i samband med statsbudsjettet for 2015, og sluttar seg til denne framgangsmåten.

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Kristeleg Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, sluttar seg til regjeringa sin intensjon om at ordninga skal vere retta mot kommunalt og fylkeskommunalt sykkelvegnett. Fleirtalet peikar på at sykkel er eit billig og miljøvenleg transportmiddel som også kan nyttast i mindre folketette område. Fleirtalet meiner at samtlege kommunar skal kunne søkje ordninga.

3.5 Rv 150 Ulvensplitten–Sinsen i Oslo

3.5.1 Samandrag

Prosjektet er m.a. omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023, side 301, og Prop. 1 S (2013–2014). Prosjektet rv. 150 Ulvensplitten, som inngår i Oslopakke 3 og er delvis finansiert med bompengar, omfattar nytt hovudvegssystem og nytt lokalvegssystem i området. Prosjektet blei opna for trafikk i 2013.

Som ein del av finansieringa av prosjektet blei det lagt til grunn at Statens vegvesen skulle selje riksveggrunn det ikkje lenger er bruk for når prosjektet er ferdig. I revidert finansieringsplan for prosjektet i St.prp. nr. 40 (2007–2008) Om Oslopakke 3 trinn 1 er det lagt til grunn at 55 mill. 2007-kroner av prosjektkostnaden skal finansierast ved slikt sal. Nye overslag tyder på ei inntekt på om lag 200 mill. kroner som vil inngå i finansieringa av prosjektet. Saka blir omtalt til orientering.

Merknader frå komiteen

Komiteen har ingen merknader og sluttar seg til regjeringa sine vurderingar.

3.6 Nytt køyretøy- og førarkortregister, Autosys – status

3.6.1 Samandrag

Samferdselsdepartementet har i Prop. 1 S (2013–2014) og Prop. 156 S (2012–2013) Ein del saker på Samferdselsdepartementets område, og i tidlegare framlegg til Stortinget, gjort greie for forseinking og kostnadsauke i Autosys-prosjektet og det vidare arbeidet i prosjektet. Det er òg gjort greie for at eksisterande system er utdatert både teknisk og funksjonelt.

Til og med 2013 er det nytta 496 mill. kroner av ei kostnadsramme for totalprosjektet på 819 mill. 2014-kroner.

Det er tidlegare avdekt at risikoen i prosjektet er vesentleg undervurdert frå Statens vegvesens side, særleg med omsyn til tid og kostnad.

Vidare er det på denne bakgrunn sett i gang arbeid med ei revidert ekstern kvalitetssikring av prosjektet for å vurdere m.a. prosjektleiing, kontraktsstrategi og kostnadsoverslag. Fleire ledd i kvalitetssikringa er no gjennomført.

Før arbeidet med vidare leveransar kan starte, skal ein kvalitetssikre vurderingane frå Statens vegvesen om å gjennomføre prosjektet i eigen regi, kostnadene for organisasjonen og analyse av uvisse. Dette vil gi grunnlag for tilråding om styrings- og kostnadsramme. Samferdselsdepartementet vil vurdere tilrådinga frå kvalitetssikrar før saka blir lagt fram for Stortinget.

Merknader frå komiteen

Komiteen har ingen merknader og sluttar seg til regjeringa sine vurderingar.

3.7 Nasjonal tiltaksplan for trafikktryggleik på veg

Samandrag

Regjeringa har som hovudmål at det ikkje skal skje ulykker med drepne eller hardt skadde i transportsektoren. Nullvisjonen er utgangspunktet for trafikktryggleiksarbeidet i alle transportformene.

I Nasjonal transportplan 2014–2023 blei hovudaktørane i trafikktryggleiksarbeidet gitt mandat til å utarbeide ein tiltaksplan for trafikktryggleik på veg. Planen skal gi ei samla framstilling av korleis aktørane skal bidra til ei utvikling som støttar opp under etappemålet for trafikktryggleik.

Statens vegvesen har saman med politiet, Helse- og beredningsdirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunane og sju storbykommunar, utarbeidd «Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014–2017». Fylkeskommunane og kommunane har ei viktig rolle i trafikktryggleiksarbeidet. Planen omtalar trafikktryggleiksarbeidet til 19 interesseorganisasjonar. Til saman utgjer tiltaksplanen ein sektorovergripande, sameina og fagleg fundamentert plan for å nå etappemålet i Nasjonal transportplan.

Regjeringa rapporterer om måloppnåinga til Stortinget i dei årlege budsjettproposisjonane.

Merknader frå komiteen

Komiteen har merka seg at regjeringa omtalar Nasjonal tiltaksplan for trafikktryggleik på veg og syner til at hovudmåla for denne er fastsett i Meld. St. 26 (2012–2013), jf. Innst. 450 S (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023.

Komiteen finn det positivt at det viktige trafikktryggleiksarbeidet vert løfta i omtaleform i proposisjonen, og understrekar at nullvisjonen er ei viktig rettesnor i dette arbeidet.

3.8 Innføring av timesregel på fv. 78 på Helgeland

3.8.1 Samandrag

Ved behandling av St.prp. nr. 90 (2008–2009) slutta Stortinget seg til delvis bompengefinansiering av bygging av ny rv. 78 mellom Holand i Vefsn kommune og Leirosen i Leirfjord kommune, inkl. ny samanbinding mellom rv. 78 og E6 mellom Drevja og Ømmervatn i Vefsn kommune, jf. Innst. 52 S (2009–2010). Som følgje av forvaltningsreforma blei rv. 78 omklassifisert til fylkesveg frå 2010.

Nordland fylkeskommune har no fatta vedtak om å tilrå Samferdselsdepartementet å innføre timesre-

gel i bomstasjonen på fv. 78 ved Kulstad i heile innkrevjingsperioden, noko som ikkje ligg til grunn i St.prp. nr. 90 (2008–2009). Som grunnlag for vedtaket er det i vedtaket frå fylkeskommunen m.a. vist til at bompengeselskapet hittil har hatt lågare kapital-kostnader i byggeperioden enn tidlegare rekna med.

Samferdselsdepartementet har slutta seg til vurderinga frå Nordland fylkeskommune. Ein føresetnad for å innføre timesregelen er at innkrevjingstida ikkje blir forlenga utover 15 år, som er lagt til grunn i St.prp. nr. 90 (2008–2009). Endringa har ingen økonomiske konsekvensar for staten.

Merknader frå komiteen

Komiteen har ingen merknader og sluttar seg til regjeringa sine vurderingar.

4. Programkategori 21.50 Jernbanefor- mål

4.1 Jærbanen – Sandnes–Stavanger og Ganddal godsterminal

Samandrag

Prosjekta Sandnes–Stavanger og Ganddal gods- terminal er sist omtalte i Prop. 1 S (2013–2014), med kostnads- og styringsrammer på høvesvis 2 577 og 2 567 mill. kroner for Sandnes–Stavanger, og 759 og 674 mill. kroner for Ganddal godsterminal. Desse kostnads- og styringsrammene var baserte på eit sikringsanlegg av type Merkur som Statens jernbanetil- syn ikkje godkjente for generell bruk.

Ganddal godsterminal blei sett i drift i januar 2008 med manuell togstyring utan signalanlegg og sikra som sidespor, medan Sandnes–Stavanger blei sett i drift i november 2009 med det signalanlegget som var på strekinga før utbygginga. Nytt signal- og sikringsanlegg skulle kjøpast samtidig for dei to prosjekta.

Jernbaneverket har gjennomført ei ny planleg- ging av permanente sikringsanlegg basert på inngått rammeavtale med Thales. Behovet for midlar til dei to prosjekta i 2014 er om lag 120 mill. kroner lågare enn budsjettet, medan behovet i 2015 aukar tilsva- rande. Midlane i 2014 blir omdisponert til prosjektet dobbeltspor Farriseidet–Porsgrunn.

Etaten tilrår at kostnads- og styringsramma for Sandnes–Stavanger blir auka til høvesvis 2 675 mill. kroner og 2 642 mill. kroner, medan kostnads- og styringsramma for Ganddal godsterminal ikkje blir endra.

Samferdselsdepartementet foreslår at kostnads- og styringsramma for Sandnes–Stavanger blir auka i tråd med tilrådinga frå Jernbaneverket.

Merknader frå komiteen

Komiteen har ingen merknader og sluttar seg til regjeringa sine vurderingar.

4.2 Vestfoldbanen – Farriseidet–Porsgrunn**Samandrag**

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2013–2014), med ei kostnadsramme på 6 998 mill. kroner og ei styringsramme på 6 507 mill. kroner.

Med rasjonell framdrift for inngåtte kontraktar er behovet for midlar i 2014 auka med 200 mill. kroner frå det som er sett av i Prop. 1 S (2013–2014). Behovet for midlar i 2015 blir redusert tilsvarende. Prognose for sluttkostnad og tidspunkt for når prosjektet blir ferdig er uendra.

Det auka behovet for midlar i 2014 blir dekt opp m.a. ved å omdisponere frå prosjektet Sandnes–Stavanger og Ganddal godsterminal og Steinberg stasjon.

Merknader frå komiteen

Fleirtalet i komiteen, alle unnateke medlemene frå Arbeidarpartiet og Senterpartiet, har ingen merknader og sluttar seg til regjeringa sine vurderingar.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet og Senterpartiet viser til Innst. 209 S (2013–2014), jf. Dokument 8:42 S (2013–2014) om Steinberg stasjon på Sørlandsbanen, der stortingsfleirtalet beståande av Høgre, Framstegspartiet, Kristeleg Folkeparti og Venstre ikkje ønskjer å gjennomføre ei fullstendig oppgradering av Steinberg stasjon.

4.3 Ofotbanen – forsterka straumforsyning**Samandrag**

Prosjektet er omtalt i Prop. 1 S (2013–2014), med førebelse kostnads- og styringsrammer på 142 mill. kroner og 125 mill. kroner. Jernbaneverket har gått gjennom prosjektet på nytt. Dette har resultert i at fleire løysingar og tilrådingar i hovudplanen er endra.

Samferdselsdepartementet foreslår å auke kostnadsramma til 173 mill. kroner og styringsramma til 155 mill. kroner.

Merknader frå komiteen

Komiteen har ingen merknader og sluttar seg til regjeringa sine vurderingar.

4.4 Steinberg stasjon**Samandrag**

Steinberg stasjon ligg på Sørlandsbanen i Nedre Eiker kommune. Det er 3 km til stasjonane både i Hokksund og Mjøndalen.

I det omfattande arbeidet med å legge om og forbetre heile rutesystemet på Austlandet frå desember 2012 blei det klart at utan infrastrukturinvesteringar på om lag 100 mill. kr måtte Steinberg stasjon leggjast ned for å frigjere kapasitet.

Stasjonen blei mellombels stengd og fekk eit busstilbod betalt gjennom Samferdselsdepartementets trafikkavtale med NSB AS. I Prop. 1 S (2013–2014) er det lista opp fleire konkrete tiltak som må gjennomførast før stasjonen kan opnast på nytt. Vidare må Jernbaneverket gjennomføre ei trafikksimulering av ruteplanen for å sikre at løysingane er robuste. Alle tiltaka er kostnadsrekna til om lag 200 mill. kroner.

Jernbaneverket har gjennomført trafikksimuleringar og meiner at det ikkje er mogleg å sjå isolert på Steinberg stasjon.

Regjeringa ønskjer ikkje å prioritere ny opning av Steinberg stasjon i 2014 framfor å gjere det mogleg å auke trafikktilbodet på Sørlandsbanen. I staden for å opne Steinberg stasjon for ordinær trafikk i grunnruta legg regjeringa opp til at innsatstog morgon og ettermiddag kan stoppe på stasjonen. Av løyvinga for 2014 vil det bli brukt midlar til å gjennomføre sikringstiltak for å betre tryggleiken på Steinberg stasjon, tiltak for å betre punktlegheita og leggje til rette for at innsatstog kan stoppe på stasjonen. Vidare vil det bli sett av midlar til å starte utgreiing/planlegging av dobbeltspor mellom Drammen og Hokksund som skal vere framtidige knutepunktstasjonar. I budsjettet for 2014 er det sett av 130 mill. kroner. Av dette blir om lag 65 mill. kroner brukt på dei nemnde aktivitetane. Resten vil bli brukt til å sikre rasjonell framdrift på investeringsprosjektet Farriseidet–Porsgrunn.

Merknader frå komiteen

Komiteen viser særleg til at proposisjonen omtalar Steinberg stasjon. Komiteen viser i denne samanhengen til at Steinberg stasjon har vore til særskilt handsaming i Stortinget i samband med Dokument 8:42 S (2013–2014), og viser til merknadene i Innst. 209 S (2013–2014).

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet og Senterpartiet viser til Innst. 209 S (2013–2014), jf. Dokument 8:42 S (2013–2014) om Steinberg stasjon på Sørlandsbanen, der stortingsfleirtalet beståande av Høgre, Framstegspartiet, Kristeleg Folkeparti og Venstre ikkje ønskjer å gjennom-

føre ei fullstendig oppgradering av Steinberg stasjon i tråd med tidligere vedtak i Stortinget.

Desse medlemene vil vise til at det i samband med Stortinget si behandling av Prop. 1 S (2013–2014) for Samferdselsdepartementet blei løyvd 130 mill. kroner til prosjekt i tilknytning til Steinberg stasjon, og at følgjande står under kap. 1350 Jernbaneverket, post 30 Investeringar i lina:

«Prosjektet planlegges gjennomført med sikte på ruteendring i desember 2014, og tiltakene ferdigstilles i 2015. I sum er kostnadene for tiltakene på Steinberg, Hokksund og Rødgata foreløpig beregnet til om lag 200 mill. kr. Det foreslås 130 mill. kr til prosjektet i 2014.»

Desse medlemene har merka seg at regjeringa foreslår å omdisponere 65 mill. kroner av dei 130 mill. kroner som var løynd til Steinberg stasjon i statsbudsjettet til investeringsprosjektet Farriseidet–Porsgrunn på Vestfoldbanen. Desse medlemene har vidare merka seg at regjeringa skriv at:

«Regjeringa ønskjer ikkje å prioritere ny opning av Steinberg stasjon i 2014 framfor å gjere det mogleg å auke trafikktilbodet på Sørlandsbanen».

Desse medlemene vil understreke at dei er opptekne av å auke tilbodet på Sørlandsbanen. Desse medlemene synes det er merkeleg at regjeringa, dersom den er oppteken av å styrke Sørlandsbanen, ikkje har foreslått auke i midlar til Sørlandsbanen når dei foreslår å omprioritere midlar som er løyvd til tiltak i tilknytning til Steinberg stasjon.

Desse medlemene vil vise til sitt forslag i Innst. 209 S (2013–2014), jf. Dokument 8:42 S (2013–2014); som er som følgjer:

«Stortinget ber regjeringa følge opp Stortingets vedtak i statsbudsjettet for 2014 med bevilgning til oppgradering av Steinberg stasjon på Sørlandsbanen i Nedre Eiker, slik at stasjonen kan gjenåpnes for trafikk som planlagt i desember 2014 og tiltakene kan ferdigstilles i 2015.»

4.5 Brannsikringstiltak i Oslotunnelen

Samandrag

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2013–2014). Etter tilsyn frå Oslo Brann- og redningsetat i 2011 fekk Jernbaneverket pålegg om å byggje m.a. røykventilasjonsanlegg og brannvassleidning i Oslo-tunnelen og å lage planar for ytterlegare tiltak for å betre tryggleiken ved evakuering. Planane blei leverte i januar 2014 og viste at det mest tenlege tiltaket er å byggje ein ny nødutgang ved Elisenberg stasjon. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til prosjektet når det ligg føre nærare planavklaring.

Merknader frå komiteen

Komiteen har ingen merknader og sluttar seg til regjeringa sine vurderingar.

4.6 Nytt dobbeltspor Oslo–Ski

Samandrag

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2013–2014). For 2014 er det sett av 1 220 mill. kroner til vidare prosjektering, grunnverv, førebuande arbeid og eventuell anleggsstart. Det er lagt fram ei førebels kostnadsramme for prosjektet på om lag 24,1 mrd. kroner og ei styringsramme på om lag 20,6 mrd. kroner (omrekna til 2014-kroner), ekskl. bygging av parkeringsanlegga på Ski stasjon. Arbeidet med den eksterne kvalitetssikringa av prosjektet blei avslutta i april 2014.

Samferdselsdepartementet tilrår at det i det vidare arbeidet med prosjektet blir lagt til grunn ei kostnadsramme på 26,3 mrd. kroner og ei styringsramme på 24,4 mrd. kroner.

Merknader frå komiteen

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Kristeleg Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, er positiv til at Follobanen nå skal utbyggjast, og sluttar seg til den auka kostnads- og styringsramma.

Fleirtalet føreset at det vert planlagt og bygd ein kapasitetssterk påkopling av Østfoldbanens østre linje til Follobanen. Fleirtalet føreset vidare at «Vevelstadavgreininga» fortsatt ligg inne i prosjektet som eit avgreiningspunkt for ei eventuell seinare høgfarutbyggjing mot Europa.

Medlemene i komiteen frå Høgre og Fremskrittspartiet har ingen merknader og sluttar seg til regjeringa sine vurderingar.

5. Tiltråding frå komiteen

Tiltrådinga frå komiteen til romartal I vert fremma av ein samla komité.

Tiltrådinga frå komiteen til romartal II vert fremma av Høgre, Framstegspartiet, Kristeleg Folkeparti og Venstre.

Komiteen viser til proposisjonen og merkna-dene og rår Stortinget til å gjere følgjande

vedtak:

I

Stortinget samtykkjer i at Samferdselsdepartementet får fullmakt til å gjennomføre desse investere-

ringsprosjekta som er omtala i Prop. 97 S (2013–2014):

1. E16 Sandvika–Wøyen innanfor ei kostnadsramme på 4 210 mill. kroner
2. E39 Eiganestunnelen innanfor ei kostnadsramme på 3 170 mill. kroner
3. E6 Indre Nordnes–Skardalen innanfor ei kostnadsramme på 1 210 mill. kroner
4. dobbeltspor Sandnes–Stavanger innanfor ei kostnadsramme på 2 675 mill. kroner

5. forsterka straumforsyning på Ofotbanen innanfor ei kostnadsramme på 173 mill. kroner
6. nytt dobbeltspor Oslo–Ski innanfor ei kostnadsramme på 26 300 mill. kroner.

II

Stortinget ber regjeringa fremje ein strategi for bruk av offentleg-privat samarbeid i utbygging av infrastrukturtiltak, og orientere Stortinget om denne på eigna måte.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 10. juni 2014

Linda C. Hofstad Helleland

leiar og ordførar

