



DET KONGELEGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

# Prop. 97 S

(2013–2014)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

## Ein del saker om luftfart, veg og jernbane

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet 14. mai 2014,  
godkjend i statsråd same dagen.  
(Regjeringa Solberg)*

### 1 Innleiing

Samferdselsdepartementet legg i denne proposisjonen fram ein del saker under programkategori-ane 21.20 Luftfartsformål, 21.30 Vegformål og 21.50 Jernbaneformål.

### 2 Programkategori 21.10 Luftfartsformål

#### 2.1 Konkurransetsetting av tårn- og sikringstenester

I Sundvolden-erklæringa går det fram at regjeringa vil konkurransetsette 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 konkurransetsetting. Departementet vil i samarbeid med m.a. Avinor og Luftfartstilsynet vurdere juridiske, økonomiske, beredskapsmessige og organisatoriske sider ved ei konkurransetsetting og utarbeide ein framdriftsplan for arbeidet. 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.

#### 2.2 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. Omdanning gjennom fisjon og emisjon er ein teknisk framgangsmåte, som i sum ikkje endrar statens eigarposisjon i Avinor AS. Ved emisjonen blir aksjekapitalen sett opp tilsvarende det han blir sett ned i samband med fisjonen. Dermed er både staten sin aksjekapital og den innskotne eigenkapitalen i Avinor AS den same som før omdanninga.

#### 2.3 Endra utbyttepolitikk for Avinor AS

Avinor AS har bedt Samferdselsdepartementet om å få styrkt eigenkapitalen med 2 mrd. kr. Selskapet har m.a. vist til at ei avklaring av dei finan-

sielle rammewilkåra for konsernet er avgjerande for behandlinga i styret av vidare framdrift for terminal 3-prosjektet på Flesland. Avinor har lagt opp til ei vesentleg resultatforbetring i åra som kjem, medrekna ei omfattande effektivisering på kostnadssida.

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. kr, medan det for resultat som overstig dette beløpet ikkje vil bli teke utbytte. I praksis vil derfor ikkje utbyttet i 2015–2018 kunne bli høgare enn 500 mill. kr det enkelte år. Dette vil gi selskapet større handlingsrom i ein periode med store investeringar.

Samferdselsdepartementet vil vurdere utbyttepolitikken frå og med rekneskapsåret 2018 i neste eigarmelding om Avinor.

Departementet tek ikkje stilling til enkeltprosjekt i Avinors investeringsplan. Avinor må sjølv vurdere framdrift og gjennomføring av investeringsprosjekta innanfor rammene av eigenkapitalsituasjonen i selskapet og i lys av lønnsmda til projekta, krav frå styresmaktene og samfunnsoppdraget.

### 3 Programkategori 21.30 Vegformål

#### 3.1 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 inngår i Oslopakke 3 og er føresett delvis finansiert med bompengar.

Av Prop. 1 S (2013–2014) går det fram at det er lagt opp til anleggsstart i 2015. Tidlegare var det føresett anleggstart i 2014. Utsettinga kjem av mindre bompengar til disposisjon i Oslopakke 3 enn tidlegare føresett.

Prosjektet omfattar bygging av firefelts veg på ei strekning på 3,6 km mellom Sandvika og Wøyen. Dette er ei vidareføring av prosjektet Wøyen – Bjørnum som blei opna for trafikk i mai 2009. Den største entreprisen i prosjektet er bygginga av Bjørnegårdstunnelen. Bygginga av denne tunnelen er tidskritisk og bestemmande for byggetida til heile prosjektet. Optimal framdrift av prosjektet krev at dei fysiske arbeida på Bjørnegårdstunnelen kan starte i januar 2015. Behovet for tidleg byggstart heng m.a. saman med strenge restriksjonar for kva tidsperiodar det er tillate med nødvendige utkoplingar av høgspenitleidningar, gjennomføring av arbeid i og nær

Sandvika, omfattande fjerning av forureinande massar nær Sandvikselva og deponering av massar på Kadettangen. Ei utsetting vil innebere at prosjektet blir dyrare. Det vil òg føre til problem for arbeidet til Statnett med å oppgradere Hamang transformatorstasjon og midlertidig flytting av høgspenitmaster. For å unngå dette må entreprisen for Bjørnegårdstunnelen lysast ut våren/sommaren 2014, og kontrakt må inngåast i oktober/november 2014.

Det er gjennomført KS2 for prosjektet E16 Sandvika – Wøyen. Samferdselsdepartementet legg til grunn ei styringsramme på 3 730 mill. 2014-kr og ei kostnadsramme på 4 210 mill. 2014-kr.

#### 3.2 E39 Eiganestunnelen i Rogaland

Prosjektet er m.a. omtalt i Prop. 109 S (2011–2012) *Utbygging og finansiering av rv 13 Ryfylkesambandet (Ryfast) og fastsetjing av styrings- og kostnadsramme for E39 Eiganestunnelen i Rogaland*, side 10, Meld. St. 26 (2012–2013) *Nasjonal transportplan 2014–2023*, side 268, og Prop. 1 S (2013–2014), side 104. Prosjektet er føresett delvis finansiert med bompengar som del av Nord-Jærenpakka, jf. Prop. 36 S (2012–2013) *Endringar i statsbudsjettet 2012 under Samferdselsdepartementet*.

Prosjektet omfattar bygging av 5 km firefelts veg forbi Stavanger sentrum, inkl. Eiganestunnelen på om lag 3,7 km. Tunnelen har ei fellesstrekning med Hundvågtunnelen 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.

Styringsramma for prosjektet er fastsett til 2 237 mill. kr og kostnadsramma til 2 329 mill. kr, omrekna til 2014-prisnivå, jf. Prop. 109 S (2011–2012). Etter oppheving av vegfritaket frå 1. januar 2013 blei styringsramma auka med 348 mill. kr og kostnadsramma med 362 mill. kr, omrekna til 2014-prisnivå. Dette gir ei styringsramme på 2 585 mill. 2014-kr og ei kostnadsramme på 2 691 mill. 2014-kr. Prognosen for sluttkostnad er no 2 887 mill. 2014-kr. Dette inneber ein auke frå den vedtekne styringsramma på om lag 300 mill. kr og er om lag 200 mill. kr 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. Det var liten grunn til å vente at ei ny utlysing ville gi lågare tilbod. På den bakgrunn og av omsyn til vedståingsfristen blei

kontrakt inngått, sjølv om dette inneber at den samla prosjektkostnaden går ut over kostnadsramma for prosjektet som Stortinget har vedteke. Denne kontrakten er på om lag 2 mrd. kr. Statens vegvesen mottok berre to tilbod, noko som kan tyde på lita interesse i marknaden for kontraktar på denne storleiken. I samband med gjennomgangen av kostnadsoverslaget blei det også avdekt at auken i meirverdiavgift som følgje av opphevinga av vegfritaket var rekna om lag 25 mill. kr for lågt i Prop. 36 (2012–2013).

Kostnadsoverslaget blei opphavleg vedteke med ein svært liten skilnad mellom styrings- og kostnadsramma. Samferdselsdepartementet legg etter dette til grunn ei ny kostnadsramme for prosjektet på 3 100 mill. 2013-kr. Omrekna til 2014-prisnivå blir kostnadsramma 3 170 mill. kr.

### 3.3 E6 Frya – Sjøa i Oppland

Prosjektet er m.a. omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013) *Nasjonal transportplan 2014–2023*, side 301, og Prop. 1 S (2013–2014), side 113. Prosjektet er føresett delvis finansiert med bompengar, jf. Prop. 51 S (2012–2013) Utbygging og finansiering av første utbyggingsetappe på E6 mellom Ringebu og Otta, strekningen Frya – Sjøa i Oppland.

Prosjektet 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 strekningen og blir lagt utanom tettstadene Hundorp, Harpefoss, Vinstra og Kvam.

Styringsramma for prosjektet er fastsett til 4 300 mill. kr og kostnadsramma til 4 549 mill. kr, omrekna til 2014-prisnivå, jf. Prop. 51 S (2012–2013). Etter oppheving av vegfritaket frå 1. januar 2013 blei styringsramma auka med 632 mill. 2014-kr og kostnadsramma med 669 mill. 2014-kr. Dette gir ei styringsramme på 4 932 mill. kr og kostnadsramme på 5 218 mill. kr.

Prognosen for sluttkostnad er no 5 835 mill. kr. Dette inneber ein auke på om lag 900 mill. kr frå vedteken styringsramme og om lag 620 mill. kr frå vedteken kostnadsramme.

Kostnadsauken kjem i hovudsak av at tilboda blei høgare enn venta da kontrakten for delstrekninga Vinstra – Sjøa blei lyst ut. Det var liten grunn til å vente at ei ny utlysing ville gi lågare tilbod. På den bakgrunn og av omsyn til vedståingsfristen blei kontrakt inngått, sjølv om dette inneber at den samla prosjektkostnaden går ut over kostnadsramma for prosjektet som Stortinget har vedteke. Tidlegare inngått kontrakt for delstrekninga Frya – Sjøa hadde også ein viss auke. Denne auken var likevel ikkje stor nok til å gi

grunnlag for å endre kostnadsramma for prosjektet. Vidare er det gjort større endringar i prosjektet. Dette gjeld særleg tiltak for å ta omsyn til klimaendringar.

Samferdselsdepartementet legg etter dette til grunn ei ny kostnadsramme for prosjektet på 6 300 mill. 2013-kr. Omrekna til 2014-prisnivå blir kostnadsramma 6 450 mill. kr.

### 3.4 E6 Indre Nordnes – Skardalen i Troms

Prosjektet er m.a. omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013) *Nasjonal transportplan 2014–2023*, side 321, og Prop. 1 S (2013–2014), side 118–119.

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.

Den eksterne kvalitetssikringa av prosjektet er no gjennomført. Kvalitetssikraren og Statens vegvesen er samde om kostnads- og styringsramma. Samferdselsdepartementet legg derfor til grunn ei styringsramme på 1 096 mill. 2013-kr og ei kostnadsramme på 1 184 mill. 2013-kr. Omrekna til 2014-prisnivå blir styringsramma 1 120 mill. kr og kostnadsramma 1 210 mill. kr.

Det er lagt opp til anleggsstart på prosjektet hausten 2014. Prosjektet er venta opna for trafikk i 2017.

### 3.5 Etablering av utbyggingsselskap for veg

Effektive, trygge og miljøvennlege vegar er heilt avgjerande for å dekke behova til innbyggjarane og for å styrke konkurransevna til næringslivet. Ei kraftig utbygging av riksvegnettet er ei god investering i Noregs konkurransekraft framover. Regjeringa vil investere i vegnettet, og særleg i dei mest lønnsame hovudvegane som knyter landet saman, og vegar som utvidar og styrker bu- og arbeidsmarknadsregionar og som reduserer talet på hardt skadde og drepne i vegtrafikken monaleg.

Regjeringa vil ta i bruk nye verkemiddel for å bygge 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 lønnsamd samla sett i transportsektoren, med ei finansiering innanfor dei rammene som handlingsregelen set.

Selskapet si utbygging av riksveg vil vere ein viktig del av å gjennomføre nasjonal politikk innanfor vegsektoren. 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. Slike vegar bind landet saman, styrker bu- og arbeidsmarknadsregionar, har høg trafikk og mykje næringstransport. Utbygging vil og redusere talet på hardt skadde og drepne monaleg. Riksvegprosjekt i store byområde, med samansette samferdselspakkar bør normalt ikkje inngå i porteføljen til utbyggingsselskapet.

Samferdselsdepartementet skal arbeide vidare med eit innhald og ein storleik på oppstartsporteføljen, ei innretning av finansieringa og andre vilkår for selskapet, som legg til rette for at utbyggingsselskapet kan gjennomføre utbygging av fleire riksvegprosjekt meir effektivt. Konkrete utbyggingsporteføljar (delporteføljar) som selskapet skal få ansvar for utover oppstartsporteføljen, vil bli definert gjennom det vidare planleggingsarbeidet.

For å nå måla med selskapet er det nødvendig å etablere ein langsiktig, føreseieleg og stabil inntektsstraum til selskapet i tillegg til inntekter frå bompengar.

Departementet legg opp til at utbyggingsselskapet skal etablerast i løpet av 2015, og vere operativt med planlegging og utbygging av konkrete riksvegprosjekt snarast mogleg etter etableringa. Ei slik framdrift krev eit omfattande førebuande arbeid med avklaring av kva for oppgåver selskapet skal ha ansvar for, finansiering, insentivstruktur og styring av selskapet, behov for endringar i lovverket og andre tilhøve. Fordeling av ansvar og oppgåver mellom selskapet og Statens vegvesen og eventuelle konsekvensar for tilsette i Statens vegvesen, må klarleggast i det vidare arbeidet.

For at utbyggingsselskapet kan vere operativt snarast mogleg etter etableringa i 2015, vil departementet opprette eit interimsselskap med styrande organ hausten 2014 med oppgåve å førebu etablering av utbyggingsselskapet. Interimsselskapet vil vere ein viktig samarbeidspart for departementet i arbeidet med å førebu etableringa av utbyggingsselskapet.

I Finansdepartementets Prop. 93 S (2013–2014) *Tilleggsbevilgningar og omprioriteringar i statsbudsjettet 2014* blir det foreslått å løyve 100 000 kr 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 innsparing på kap. 1320 Statens vegvesen, post 23 Drift og vedlikehald av riksvegar, trafikant- og køyretøytilsyn m.m. Denne fullmakta vil gjere det mogleg å dekke dei driftskostnadene som selskapet vil ha i interimperioden.

### 3.6 Omorganisering av bompengesektoren

#### *Omorganisering til 2-3 bompengeselskap*

I regjeringsplattforma heiter det at regjeringa vil legge fram ein proposisjon som drøftar å samle bompengeselskapa til eitt eller ei mindre mengd selskap som administrerer bompengeinnkrevjinga viss det ligg føre eit effektiviseringspotensial.

Ei mindre mengd av bompengeselskap vil bidra til auka profesjonalitet i sektoren både når det gjeld finansforvaltning og innkjøp av ulike tenester og utstyr. Det inneber m.a. at selskapa får betre føresetnader for å gjere profesjonelle vurderingar knytt til konkurranseutsetting av ulike område av drifta. Meir einsarta løysingar vil gi gevinstar på ulike område, t.d. for fakturering og innkrevjing. Ei omorganisering til ei mindre mengd bompengeselskap vil kunne bidra til meir einsarta kommunikasjon mellom bompengeselskapa og brukarane gjennom ulike kanalar (kundeservice, internett mv.), noko som vil vere ein fordel m.a. for utanlandske brukarar ved innføringa av obligatorisk brikke. Til saman inneber dette eit potensial for eit meir brukarvennleg bompengesystem. Regjeringa går derfor inn for å omorganisere bompengesektoren frå dagens mange bompengeselskap til eit fåtal selskap. Ein tek sikte på at 2–3 bompengeselskap får ansvaret for bompengeinnkrevjinga i Noreg. Det overordna målet for dei nye selskapa er å sørge for effektiv bompengefinansiering av transportinfrastruktur gjennom effektiv bompengeinnkrevjing og gode finansieringsvilkår. Brukarvennlegheit skal vere sentralt for innretninga på bompengeinnkrevjinga. Det er ein grunnleggjande føresetnad for utforminga av dei nye selskapa at det ikkje skal finne stad kryssubsidiering mellom dei ulike bompengeprosjekta. Ei organisering med 2–3 selskap vil innebere at det kan leggast til rette for benchmarking mellom selskapa. Omorganisering

frå dagens mange til ei mindre mengd bompengeselskap vil også innebere at det blir lagt betre til rette for styresmaktene sin kontroll og styring med bompengeinnkrevjinga er mest mogleg effektiv.

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 bompengeinnkrevjing i Noreg. Operatørrolla inneber å krevje inn bompengar frå alle som passerer i bomanlegga til operatøren. Operatør fakturerer brukarar utan brikke og får betaling frå utferdarar for brukarar med brikke. Utferdarrolla inneber å krevje inn betaling frå brukarar med bombrikke på vegne av operatørar. Utferdar inngår avtale med, formidlar brikke til og fakturerer brukaren for brikkepasseringar i alle AutoPASS-anlegg og overfører bompengar til operatør. Den kombinerte funksjonen inneber at bompengeselskapa krev inn bompengar for kvarandre og tek kredittisiko for kvarandre. Ulempe med manglande skilje mellom operatør og utferdar gir utfordringar med omsyn til dårleg brukartilpassing, lite effektiv drift, lite effektiv administrasjon og gjer det vanskeleg å legge til rette for eit utvida bruksområde for AutoPASS-brikka.

Regjeringa går inn for eit organisatorisk skilje mellom operatør og utferdar ved bompengeinnkrevjing 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 bompengelån*

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 dekke store løpande finansieringskostnader, vil regjeringa innføre ei rentekompensasjonsordning for bompengelån. Målet er at meir av pengane som blir betalte i bompengar, skal gå til sjølve prosjekta og mindre til å betale for finansiering av lån. Ordninga vil bli brukt til å sette bompengetakstene lågare eller korte ned innkrevjingstida. Det skal

arbeidast vidare med sjølve utforminga av ordninga, eit arbeid som må sjåast i samheng med omorganiseringa av sektoren elles. Innføringa av ei rentekompensasjonsordning skal ikkje gå på kostnad av prosjekt som er vedtekne i Nasjonal transportplan. 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.

### **3.7 Tilskotsordning for gang- og sykkelveggar**

I samband med behandlinga av statsbudsjettet for 2014 blei regjeringa bedt om å etablere ei belønningordning for gang- og sykkelveggar og komme tilbake til Stortinget med ei eiga sak om dette i samband med revidert nasjonalbudsjett, jf. Innst. 13 S (2013–2014).

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 sykkelbysatsing (sykkelbyavtalar). Dette er avtalar som er inngått mellom Statens vegvesen, fylkeskommunane og kommunane om målretta satsing for å auke sykkelbruken. For at tilskot skal kunne bli gitt, må det ligge føre vedteken plan for samhengande hovudnett for sykkeltrafikk. Det blir vidare lagt opp til at tilskotmottakar skal betale ein eigendel på 50 pst. av kostnaden ved prosjektet. Kostnader til reguleringsplanarbeid og prosjektering vil kunne inngå i eigendelen.

Prosjekta som ein kan søkje om tilskot til, skal ha vedteken reguleringsplan på søknadstidspunktet. Det kan søkjast om tilskot til infrastrukturtiltak, inkludert sykkelparkering og skilting. Dei prosjekta som inngår i eit samhengande gang- og sykkelvegnett, vil bli prioriterte. Prosjekt i sykkelbyar som har ein plan for samla innsats for investeringar, drift, vedlikehald og informasjonstiltak, vil òg bli prioriterte, dvs. prosjekt der verknaden blir størst. Tiltak som fremmar sykling hos barn og unge, særleg sykling til og frå skule vil prioriterast.

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. På den andre sida blir det lagt opp til at mottakaren kan få behalde heile tilskotet dersom til-

taket blir billegare enn lagt til grunn ved til- delinga. Føresetnaden er at midlane blir nytta til andre infrastrukturtiltak for syklende og gåande.

Departementet vil komme tilbake til utfor- minga av ordninga i samband med statsbudsjettet for 2015.

### 3.8 Rv 150 Ulvensplitten – Sinsen i Oslo

Prosjektet er m.a. omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013) *Nasjonal transportplan 2014–2023*, side 301, og Prop. 1 S (2013–2014), side 114. Prosjektet inngår i Oslopakke 3 og er delvis finansiert med bompengar.

Prosjektet rv 150 Ulvensplitten – Sinsen omfat- tar nytt hovudvegssystem og nytt lokalvegssystem i området. Hovudelementa er at Ring 3 er lagt i tun- nel mellom Økern og Sinsen (Lørentunnelen), Østre Aker vei er lagt i tunnel forbi Økern (Økerntunnelen) og det blir etablert fleire nye lokalvegar for å betre trafikkavviklinga i området. Anleggsarbeida starta i 2008, og prosjektet blei opna for trafikk i 2013. Arbeida med lokalvegssys- tem i området blir ferdigstilte i 2014/2015.

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 pro- sjektet er ferdig. I revidert finansieringsplan for prosjektet i St.prp. nr. 40 (2007–2008) *Om Oslo- pakke 3 trinn 1* er det lagt til grunn at 55 mill. 2007-kr av prosjektkostnaden skal finansierast ved slikt sal. Nye overslag tyder på ei inntekt på om lag 200 mill. kr som vil inngå i finansieringa av prosjektet. Saka blir omtalt til orientering.

### 3.9 Nytt køyretøy- og førarkortregister, Autosys – status

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 tek- nisk og funksjonelt.

Leveransar som omfattar teknisk plattform og maskinvare og ein leveranse som omfattar funk- sjonar innanfor førarkortområdet er tekne i bruk. Den siste leveransen blei teken i bruk i juni 2013. Dei andre funksjonane i dagens Autosys innanfor førarkortområdet er planlagt sett i drift i septem- ber 2014. Da vil alle funksjonar i gjeldande system på førarkortområdet vere erstatta. Det står da att å

utvikle funksjonalitet på køyretøyområdet og sjølvbeteningsløysingar innanfor både førarkort- og køyretøyområdet.

Til og med 2013 er det nytta 496 mill. kr av ei kostnadsramme for totalprosjektet på 819 mill. 2014-kr. Prognose for prosjektet etter at leveran- sar for å erstatte gjeldande system på førarkort- området er ferdig, er 610 mill. kr. For leveransen på førarkortområdet som er planlagt sett i drift 1. september 2014, er det pr. februar 2014 nytta 92 mill. kr. Prognose for sluttkostnad for denne leve- ransen er 150 mill. kr.

Det er tidlegare avdekt at risikoen i prosjektet er vesentleg undervurdert frå Statens vegvesens side, særleg med omsyn til tid og kostnad. Hovud- årsaka er at både kompleksitet og omfang for å erstatte den eksisterande løysinga var betydeleg undervurdert. Departementet opplyste i Prop. 1 S (2012–2013) at status i prosjektet må vurderast grundig, og at Statens vegvesen er pålagt å vur- dere ulike alternativ med tilhøyrande risiko og konsekvensar for den vidare gjennomføringa av prosjektet.

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

Kvalitetssikrar meiner at noverande Autosys på eit tidspunkt vil vere utdatert. Det å ikkje erstatte køyretøydelen med ei ny løysing i over- synleg framtid vil innebere stor risiko og høge kostnader til parallell drift av gammal og ny løy- sing. Kvalitetssikrar vurderer at å avslutte prosjek- tet og ikkje starte opp eit nytt prosjekt, ikkje vil vere realistisk.

Vidare har kvalitetssikrar vurdert ulike alter- nativ for å vidareføre prosjektet og tilrår at det blir gått vidare med alternativet om at Statens vegve- sen gjennomfører prosjektet i eigen regi. Før ein kan gå vidare med dette alternativet må Statens vegvesen vurdere korleis ein skal lykkast med gjennomføring i eigen regi og kva tiltak som orga- nisasjonen må sette i verk for å sikre at ein er godt rusta til å gjennomføre prosjektet på denne måten.

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 sty- rings- og kostnadsramme. Samferdselsdeparte- mentet vil vurdere tilrådinga frå kvalitetssikrar før saka blir lagt fram for Stortinget.

### 3.10 Nasjonal tiltaksplan for trafikktryggleik på veg

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. Meld. St. 26 (2012–2013) *Nasjonal transportplan 2014–2023* gir føringar for hovudmåla og hovudinnsatsområda for det nasjonale trafikktryggleiksarbeidet. Det er fastsett eit etappemål om at talet på drepne og hardt skadde innan vegtrafikken skal halverast i planperioden. Etappemålet inneber at talet på drepne og hardt skadde skal reduserast frå eit gjennomsnitt i perioden 2008–2011 på om lag 1 000 i året til 500 eller færre innan 2024.

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. Dette går fram av dei fylkesvise omtalane. I tillegg gjer mange interesseorganisasjonar ein betydeleg innsats for å betre trafikktryggleiken. Planen omtalar trafikktryggleiksarbeidet til 19 interesseorganisasjonar. Til saman utgjer tiltaksplanen ein sektorovergripande, sameina og fagleg fundamentert plan for å nå etappemålet i Nasjonal transportplan. Den faglege tilnærminga og måten å organisere det samla trafikktryggleiksarbeidet på er ei årsak til at Noreg innan trafikktryggleik er langt framme internasjonalt. Få andre land kan vise til like stor involvering av offentlege og frivillige aktørar i arbeidet.

Tiltaksplanen gir ei grundig framstilling av kunnskapsgrunnlag og føresetnader for trafikktryggleiksarbeidet, organiseringa av arbeidet og ulykkessituasjonen i Noreg. I tillegg gir planen eit samla oversyn over tiltaka aktørane skal gjennomføre i perioden. 122 tiltak er valde ut for særskild oppfølging. Tiltaka femner vidt og omfattar alle innsatsområde og sektorar som har innverknad på trafikktryggleiken. Omtalen av tiltaka er strukturert etter trafikanttiltak, kontrolltiltak, køyretøytiltak, tiltak på veg, betre behandling av skadde og bruk av ulykkesdata og organisatoriske tiltak.

Nokre tiltak er nye, medan andre vidarefører pågåande tryggleiksarbeid. For kvart tiltak er det oppgitt ansvarleg(e) aktør(ar). For å sikre nødvendig forankring og gjennomføringsevne er ambisjonsnivå og prioriteringar i tiltaksplanen i samsvar med styringsdokumenta til dei ulike aktørane.

Tiltaksplanen blir følgt opp gjennom årlege rapportar til Samferdselsdepartementet om utviklinga i høve til etappemålet og tilstandsmåla. Etter andre og fjerde år av planperioden blir det rapportert om gjennomføringa av oppfølgingstiltaka. Regjeringa rapporterer om måloppnåinga til Stortinget i dei årlege budsjettproposisjonane.

### 3.11 Innføring av timesregel på fv 78 på Helgeland

Ved behandling av St.prp. nr. 90 (2008–2009) *Utbygging og finansiering av rv 78 Holand – Leirosen med forbindelse Drevja – Ømmervatn og rv 78 Halsøya – Hjartåstunellen (Vegpakke Helgeland fase 1)*, 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 følge av forvaltningsreforma blei rv 78 omklassifisert til fylkesveg frå 2010.

Nordland fylkeskommune har no fatta vedtak om å tilrå Samferdselsdepartementet å innføre timesregel i bomstasjonen på fv 78 ved Kulstad i heile innkrevjingsperioden, noko som ikkje ligg til grunn i St.prp. nr. 90 (2008–2009). Bomstasjonen ligg på parsellen fv 78 Halsøya – Hjartåsen som blei opna for trafikk i desember 2013. Som grunnlag for vedtaket er det i vedtaket frå fylkeskommunen m.a. vist til at bompengeselskapet hittil har hatt lågare kapitalkostnader i byggeperioden enn tidlegare rekna med, og at innføring av timesregel ikkje vil føre til forlengt innkrevjingsstid ut over 15 år, som er lagt til grunn i St.prp. nr. 90 (2008–2009). Innføring av timesregel vil omfatte alle trafikantar på strekninga Halsøya – Hjartåsen. I vedtaket frå fylkeskommunen er timesregelen vurdert som eit effektivt og målretta tiltak. Det går vidare fram av det fylkeskommunale vedtaket at det etter ei samla vurdering ikkje er aktuelt å innføre timesregel i bomstasjonane ved Drevja og Leirosen når desse kjem på plass.

Samferdselsdepartementet har slutta seg til vurderinga frå Nordland fylkeskommune og vil be Statens vegvesen innføre timesregel i bomstasjonen ved Kulstad på parsellen fv 78 Halsøya –

Hjartåsen. I vurderinga er det lagt stor vekt på at dette er eit fylkeskommunalt vegprosjekt, og at fylkeskommunen sjølv ønskjer, og har fatta vedtak om å gjere ei slik endring i bompenggeopplegget. Ein føresetnad for å innføre timesregelen er at innkrevjingstida ikkje blir forlenget utover 15 år, som er lagt til grunn i St.prp. nr. 90 (2008–2009). Det er rekna med at innføring av timesregelen vil føre til at trafikantane må betale bompengar i fem månader lenger enn dersom det ikkje blir innført ein slik regel, med dei føresetnadene som elles er lagt til grunn i St.prp. nr. 90 (2008–2009). Endringa har ingen økonomiske konsekvensar for staten.

## **4 Programkategori 21.50 Jernbaneformål**

### **4.1 Jærbanen – Sandnes – Stavanger og Ganddal godsterminal**

Prosjekta Sandnes–Stavanger og Ganddal godsterminal er sist omtalte i Prop. 1 S (2013–2014), side 140–141, med kostnads- og styringsrammer på høvesvis 2 577 og 2 567 mill. kr for Sandnes – Stavanger, og 759 og 674 mill. kr for Ganddal godsterminal. Desse kostnads- og styringsrammene var baserte på eit sikringsanlegg av type Merkur som Statens jernbanetilsyn 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 strekninga før utbygginga. Nytt signal- og sikringsanlegg skulle kjøpast samtidig for dei to prosjekta.

Jernbaneverket har gjennomført ei ny planlegging av permanente sikringsanlegg basert på inngått rammeavtale med Thales. I Prop. 1 S (2013–2014) blei det varsla om risiko for framdrifta med å etablere permanent signalanlegg på Sandnes – Stavanger og Ganddal godsterminal, fordi Thales var forseinka med å utvikle nytt anlegg på Høvik stasjon som også inngår i rammeavtalen. Jernbaneverket har opplyst at nytt sikringsanlegg på dobbeltsporet Sandnes – Stavanger og Ganddal godsterminal får redusert framdrift i 2014 på grunn av forseinkingane. Behovet for midlar til dei to prosjekta i 2014 er derfor om lag 120 mill. kr lågare enn budsjettert, medan behovet i 2015 aukar tilsvarande. Midlane i 2014 blir omdispasert til prosjektet dobbeltspor Farriseidet – Porsgrunn, jf. pkt. 4.2.

Jernbaneverket har gjennomført ein ny analyse av uvissa med å bygge nye signal- og sikringsanlegg for dei to prosjekta. Etaten tilrår at kostnads- og styringsramma for Sandnes – Stavanger blir auka til høvesvis 2 675 mill. kr og 2 642 mill. kr, 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.

### **4.2 Vestfoldbanen – Farriseidet – Porsgrunn**

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2013–2014), side 142, med ei kostnadsramme på 6 998 mill. kr og ei styringsramme på 6 507 mill. kr.

Saman med entreprenørane har Jernbaneverket no utarbeidd produksjonsplanar for prosjektet. Desse planane endrar periodiseringa mellom 2014 og 2015 frå det som blei lagt til grunn i Prop. 1 S (2013–2014). Med rasjonell framdrift for inngåtte kontraktar er behovet for midlar i 2014 auka med 200 mill. kr frå det som er sett av i Prop. 1 S (2013–2014). Behovet for midlar i 2015 blir redusert tilsvarande. Dette blei klart først etter at budsjettet for 2014 blei lagt fram hausten 2013. 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, jf. pkt. 4.1 og 4.4.

### **4.3 Ofotbanen – forsterka straumforsyning**

Prosjektet er omtalt i Prop. 1 S (2013–2014), side 149, med førebelse kostnads- og styringsrammer på 142 mill. kr og 125 mill. kr. Det går fram av proposisjonen at detaljplanlegginga av kraftleidninga mellom Narvik og Bjørnfjell og førebuande arbeid starta i 2013, medan anleggsarbeida startar i 2014.

Jernbaneverket har gått gjennom prosjektet på nytt. Dette har resultert i at fleire løysingar og tilrådingar i hovudplanen er endra. Konesjonssøknad er sendt til Norges vassdrags- og energidirektorat, men søknaden er ikkje ferdigbehandla. I detaljplanen har Jernbaneverket teke omsyn til uvissa knytt til søknaden.

Samferdselsdepartementet foreslår på denne bakgrunn å auke kostnadsramma til 173 mill. kr og styringsramma til 155 mill. kr.



#### 4.4 Steinberg stasjon

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. Dette førte til store protestar frå lokalmiljøet og kommunen, og avgjerda om å legge ned stasjonen blei omgjort i samband med behandlinga av Prop. 1 S (2012–2013). I proposisjonen opplyste departementet:

«I forbindelse med innføring av ny grunnrute-modell må Steinberg stasjon på Sørlandsbanen fra desember 2012 bygges om dersom toget fortsatt skal ha stoppested her. Dette innebærer at stasjonen vil være midlertidig ubetjent. På bakgrunn av stasjonens trafikkgrunnlag og utviklingspotensial, tas det i løpet av 2014 sikte på gjenåpning når nødvendige tiltak er gjennomført. En gjenåpning av stasjonen må forutsette enighet med lokale myndigheter om en styrking av trafikkgrunnlaget ved fortetting og utbygging i gang- og sykkelavstand fra stasjonen.»

Stasjonen blei mellombels stengd og fekk eit buss-tilbod 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. kr. I budsjettet for 2014 er det sett av 130 mill. kr til prosjektet.

Jernbaneverket har gjennomført trafikksimuleringar og meiner at det ikkje er mogleg å sjå isolert på Steinberg stasjon. Ei opning av stasjonen vil også ha negative konsekvensar for driftsstabiliteten på andre delar av jernbanestrekninga. Jernbaneverket meiner at det ikkje vil vere mogleg å innføre totimarsfrekvens for togtrafikken på Sørlandsbanen, og det vil også gjere det dyrare å få til ei tilbudsutvikling med to tog i timen mellom Drammen og Hokksund som er ønskt lokalt.

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 inn-

satstog 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 punktlegskapen og legge til rette for at innsatstog kan stoppe på stasjonen. Etter at desse tiltaka og dei andre ruteendringane er gjennomførde, kan det vere aktuelt med ei prøveordning med ordinære stopp på Steinberg stasjon. Om prøveordninga blir sett i verk må ho kunne stoppast dersom det oppstår negative konsekvensar for kapasiteten og driftsstabiliteten som fører til forseinkingar i togtrafikken, særleg mellom Drammen og Oslo. Jernbaneverket vil i samarbeid med Statens vegvesen vurdere om det seinare kan etablerast eit stopp for ekspressbuss i retning Oslo/Kongsberg. Vidare vil det bli sett av midlar til å starte utgreiing/planlegging av dobbeltspor mellom Drammen og Hokksund som skal vere framtidige knutepunktstasjonar. Planarbeidet er avhengig av regjeringa si behandling av KS1 for Buskerudbypakke 2. I budsjettet for 2014 er det sett av 130 mill. kr. Av dette blir om lag 65 mill. kr brukt på dei nemnde aktivitetane. Resten vil bli brukt til å sikre rasjonell framdrift på investeringsprosjektet Farriseidet – Porsgrunn, jf. pkt. 4.2.

#### 4.5 Brannsikringstiltak i Oslotunnelen

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2013–2014), side 153. Etter tilsyn frå Oslo Brann- og redningsetat i 2011 fekk Jernbaneverket pålegg om å bygge m.a. røykventilasjonsanlegg og brannvassleidning i Oslotunnelen 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 bygge ein ny nødutgang ved Elisenberg stasjon. Denne vil halvere avstanden mellom nødutgangane på strekninga Nationaltheatret – Skøyen til om lag 1 000 m, og vil legge til rette for betre tryggleik ved evakuering. Med ein slik ny nødutgang vil Oslotunnelen oppfylle krava om nødutgangar i regelverk for nye jernbanetunnelar.

Arbeidet med detaljplanlegging vil bli starta i 2014 med sikte på bygging i perioden fram til og med 2017. Jernbaneverket har ikkje berekna kostnadene for prosjektet. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til prosjektet når det ligg føre nærare planavklaring.

#### 4.6 Nytt dobbeltspor Oslo – Ski

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2013–2014), side 154. For 2014 er det sett av 1 220 mill. kr til

vidare prosjektering, grunnerverv, førebuande arbeid og eventuell anleggsstart. Det er lagt fram ei førebels kostnadsramme for prosjektet på om lag 24,1 mrd. kr og ei styringsramme på om lag 20,6 mrd. kr (omrekna til 2014-kr), ekskl. bygging av parkeringsanlegga på Ski stasjon. Tala er baserte på Jernbaneverkets hovudplan. I Prop. 1 S (2013–2014) blei det samstundes varsla at regjeringa vil komme tilbake med forslag om endeleg kostnads- og styringsramme for prosjektet etter avslutta ekstern kvalitetssikring (KS2) og før prosjektet blir starta opp. Arbeidet med den eksterne kvalitetssikringa av prosjektet blei avslutta i april 2014. Tiltrådinga frå kvalitetssikrar er ei kostnadsramme omrekna til 2014-kr på 26,3 mrd. kr og ei

styringsramme på 24,4 mrd. kr. Det er semje mellom Jernbaneverket og ekstern kvalitetssikrar om storleiken på kostnads- og styringsramma.

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

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Dykkar Majestet godkjenner og skriv under eit framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om ein del saker om luftfart, veg og jernbane.

---

Vi HARALD, Noregs Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bede om å gjere vedtak om ein del saker om luftfart, veg og jernbane i samsvar med eit vedlagt forslag.

---

## Forslag til vedtak om ein del saker om luftfart, veg og jernbane

I

Stortinget samtykkjer i at Samferdselsdepartementet får fullmakt til å gjennomføre desse investeringsprosjekta som er omtalte i denne proposisjonen :

1. E16 Sandvika – Wøyen innanfor ei kostnadsramme på 4 210 mill. kr
  2. E39 Eiganestunnelen innanfor ei kostnadsramme på 3 170 mill. kr
  3. E6 Indre Nordnes – Skardalen innanfor ei kostnadsramme på 1 210 mill. kr
  4. dobbeltspor Sandnes – Stavanger innanfor ei kostnadsramme på 2 675 mill. kr
  5. forsterka straumforsyning på Ofotbanen innanfor ei kostnadsramme på 173 mill. kr
  6. nytt dobbeltspor Oslo – Ski innanfor ei kostnadsramme på 26 300 mill. kr.
-



