



DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 127 S

(2009–2010)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

Ein del saker på Samferdselsdepartementet sitt område

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet av 11. mai 2010,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Stoltenberg II)*

1 Innleiing

Samferdselsdepartementet legg i denne proposisjonen fram ein del saker under programkategoriane 21.20 Luftfartsformål, 21.30 Vegformål og 21.50 Jernbaneformål

Proposisjonen gjeld desse sakene:

- Vulkanutbrotet på Island – konsekvensar for luftfartsnæringa i Noreg
- Modernisering av førarkort- og motorvognregisteret – nytt Autosys
- Oslopakke 3 – orientering om vidare arbeid
- Orientering om omklassifisering av rv 36 og tidlegare rv 354 i Grenland i Telemark
- Rv 510 Solasplitten i Rogaland – orientering om kostnadsauke
- E 39 Hjartåberga i Møre og Romsdal – orientering om omdisponering av midlar
- Miljøpakke for transport i Trondheim – oppstart av tiltak og disponering av bompengar i 2010
- Fv 45 – utvida opplegg for utbygging og finansiering av fylkesveg 45 i Gjesdal kommune i Rogaland og Sirdal kommune i Vest-Agder
- Fv 64 Atlanterhavstunnelen i Møre og Romsdal – orientering om kostnadsauke
- Dobbeltspor Holm – Holmestrand – Nykirke
- Lokaltogtrafikken på Bratsbergbanen
- Vålåsjø kryssingspor
- Bodø godsterminal

2 Programkategori 21.20 Luftfartsformål

2.1 Vulkanutbrotet på Island – konsekvensar for luftfartsnæringa i Noreg

Vulkanutbrotet på Island førte til at luftrommet over Noreg og Europa vart heilt eller delvis stengt ei veker tid etter 15. april i år. Stenginga førte til konsekvensar både for næringslivet generelt og luftfartsnæringa spesielt. Flyselskapa vart råka ved at dei måtte kansellera flygingar og ta hand om «oskefaste» passasjerar. Lufthamnene tapte òg inntekter då flygingane vart kansellerte.

Flyselskapa har kravt tiltak frå styresmaktene som følgje av «oskekrisa», og Samferdselsdepartementet har i denne samanheng skipa ei kontaktgruppe med Avinor, NHO Luftfart og dei tre største flyselskapa i Noreg. Departementet har òg gjennomført eit møte med representantar for organisasjonane til dei tilsette i norsk luftfart. Departementet har likeeins hatt eit møte med Norsk Flyoperatør Forbund, som representerer dei små operatørane i næringa.

«Oskekrisa» har utløyst ein debatt om offentlege tiltak også i andre land. EU-kommisjonen har lagt fram forslag som skal gjera Europa betre i stand til å møta slike kriser i framtida. På eit møte 4. mai i år slutta transportministrane i EU seg i hovud-

sak til forslaga frå kommisjonen. Ministrane viste til at mogleg støtte til luftfartsnæringa som følgje av krisa, må følgja dei alminnelege reglane for statsstøtte. Det ser ikkje ut til at EU vil utarbeida nærare retningsliner for statsstøtte som følgje av «oskekrisa».

Av tiltak som er gjennomførde i andre land, er Samferdselsdepartementet kjent med at Transportstyrelsen i Sverige har forlenget betalingsfristen frå 30 til 90 dagar for gebyr og avgifter som styrelsen administrerer. Dette er noko svenske luftfartsstyresmakter kan gjera innafør gjeldande fullmakter.

Det overordna målet for Regjeringa er at flyselskapa skal ha rammevilkår som sikrar at mesteparten av flyrutetilbodet innanlands skal kunna haldast ved lag utan tilskot frå staten. Av omsyn til distrikta er det vidare viktig at det finst flyselskap som tilbyr eit landsdekkjande rutenettverk i Noreg. Regjeringa legg vekt på at det skal vera attraktivt for flyselskapa og anna tilknytt verksemd å vera lokaliserte i Noreg.

Det er vidare eit overordna prinsipp i næringspolitikken at næringslivet sjølv skal bera risikoen som følgjer med verksemda. Offentlege tiltak kan berre rettferdiggjera dersom overordna samfunnsomsyn står på spel.

Slik Samferdselsdepartementet ser det, er det å redusera uvissa ved eventuelle nye skyer med vulkanoske eit viktig tiltak frå styresmaktene si side. Departementet vil i denne samanheng visa til at det er utarbeidd nye prosedyrar for flyging i oskeskyar. Vidare skjer det no eit arbeid internasjonalt for å utvikla betre målemetodar, både for å måla konsentrasjonen av oske, og for å måla kor det faktisk er oske. Det blir også arbeidd med å klarleggja kor mykje oske fly og flymateriell faktisk tåler.

Regjeringa vurderer så langt at det ikkje er behov for økonomiske tiltak overfor luftfartsnæringa som følgje av «oskekrisa». Dei endelege konsekvensane for næringa av krisa er likevel enno ikkje kjende. Samferdselsdepartementet har sett i verk eit utgreiingsarbeid for å få betre oversikt over desse konsekvensane. Regjeringa vil difor følgja situasjonen nøye i tida framover og vurdere tiltak dersom Regjeringa finn det nødvendig.

Regjeringa er vidare oppteken av at flyselskapa i Noreg skal ha like konkurransevilkår. Regjeringa vil difor følgja utviklinga i EU og andre land tett.

Samferdselsdepartementet følgjer dessutan også nøye med på utviklinga i Avinor.

3 Programkategori 21.30 Vegformål

3.1 Modernisering av førarkort- og motorvognregisteret – nytt Autosys

Samferdselsdepartementet gjorde greie for Statens vegvesen sitt prosjekt for modernisering av førarkort- og motorvognregisteret, nytt Autosys, i Prop. 1 S (2009-2010). Departementet konkluderte her med at det ville komma tilbake til Stortinget med eit forslag til kostnadsramme og tidsplan for å realisera den nye IKT-løysinga etter fullført ekstern kvalitetssikring (KS2). KS2 av prosjektet er no gjennomført. Samferdselsdepartementet tilrår på denne bakgrunn ei kostnadsramme for prosjektet på 700 mill. 2009-kr og ei styringsramme på 550 mill. 2009-kr, jf. forslag til vedtak. Forslaget er i samsvar med tilrådinga frå den eksterne kvalitetssikraren. Kostnadene vil bli dekkja innafør Statens vegvesen sine årlege budsjett.

Prosjektet for nytt Autosys er planlagt gjennomført over fem år, fram til og med 2014. Fleire leveransar vil bli sett i produksjon separat og fordelt i perioden 2011-2014. Prosjektet vil byggja vidare på tidlegare gjennomført arbeid, mellom anna modulen for enkeltgodkjenning av køyretøy som vart sett i produksjon ved årsskiftet 2009/2010, og andre tekniske løysingar. Det er nytta 261 mill. kr per 1. januar 2010 til dette arbeidet. I 2010-budsjettet er det lagt til grunn ei ramme på 50 mill. kr. Av denne inngår 40 mill. kr i kostnadsramma på 700 mill. kr for nytt Autosys, medan 10 mill. kr utgjer utgifter og sluttoppgjær frå arbeid gjort i 2009.

Den teknologiske plattformen som dagens Autosys er bygd på, er utdatert. Dette vil gjera utvikling og drift av systemet svært vanskeleg i åra framover. Den nye IKT-løysinga vil dekkja dei funksjonane og tenestene som dagens Autosys leverer, slik at det gamle systemet kan fasast ut. Samstundes skal løysinga dekkja heilt nødvendige behov for å tilfredsstilla staten sitt økonomireglement, høg datakvalitet, gode sjølvforsynings- og brukartenester, generell IKT-tryggleik mv. Samfunnsøkonomisk lønsemd av den nye IKT-løysinga er knytt til modernisering av IKT-plattformen og utvikling av nye tenester for brukarane. Forventa netto noverdi over ei levetid på 15 år er rekna til om lag 1 mrd. kr.

Samferdselsdepartementet vil gje Stortinget ein status for arbeidet i dei årlege budsjettproposisjonane.

3.2 Oslopakke 3 – orientering om vidare arbeid

Styringsgruppa for Oslopakke 3 har med utgangspunkt i St.meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019, St.meld. nr. 17 (2008-2009) Om Oslopakke 3 trinn 2 og St.prp. nr. 68 (2008-2009) Kommuneproposisjonen samt lokale føringar, utarbeidd eit forslag til Handlingsprogram 2010-2013 for Oslopakke 3. Akershus fylkeskommune og Oslo kommune har gitt si tilslutning til prioriteringane i Handlingsprogram for Oslopakke 3 for 2010-2013 ved vedtak i Akershus fylkesting 29. oktober 2009 og Oslo bystyre 11. november 2009. Det er presisert at dei lokalpolitiske vedtaka berre er bindande for 2010, samtidig som det blir understreka at fleire av tiltaka som er foreslått i Oslopakke 3 er av eit slikt omfang at det vil vera rasjonelt å vidareføra løyvingane i dei påfølgjande åra.

Tiltak/prosjekt som er foreslått i handlingsprogrammet ligg i storleiksorden 14,4 mrd. kr, og disponibel ramme for perioden er om lag 11,5 mrd. kr. I tillegg kjem staten sine jernbaneinvesteringar i perioden. Det lokalt vedtekne handlingsprogrammet for 2010-2013 var dermed underfinansiert med om lag 3 mrd. kroner.

Stortinget har ved si handsaming av Prop. 53 S (2009-2010), jf Innst. 96 S (2009-2010), gitt samtykke til lånefinansiering av tiltak/prosjekt i Oslopakke 3 i 2010 på inntil 1,1 mrd. kr. Det er i denne proposisjonen varsla at regjeringa vil leggja fram ei sak for Stortinget om hovudinnretninga i handlingsprogrammet for perioden 2010-2013 på nyåret.

Etter at samtykke til låneopptak på inntil 1,1 mrd. kr vart gitt for 2010, manglar det om lag 2 mrd. kr for å kunne gjennomføra handlingsprogrammet for 2010-2013. Det ligg på noverande tidspunkt ikkje føre ei lokalpolitisk avklaring om korleis avviket mellom omfanget av planar og finansiell ramme skal handterast.

Det er frå lokalt hald lagt opp til at handlingsprogrammet for Oslopakke 3 skal rullerast årleg, noko som inneber at ein til eikvar tid vil ha ein 4-årig tidshorisont i planleggingsarbeidet. Styringsgruppa for Oslopakke 3 har starta opp arbeidet med rullering for perioden 2011-14. Styringsgruppa legg opp til å fremja sitt forslag i mai, med prioriteringar og finansieringsrammer. Det er etablert ei politisk referansegruppe med representantar frå alle partia i Akershus fylkesting og Oslo bystyre, for å sikra god lokalpolitisk forankring og openheit. Denne gruppa vil ha fleire møte i løpet av prosessen.

På denne bakgrunn er det på noverande tidspunkt ikkje mogeleg å gje Stortinget ei fullstendig orientering om hovudinnretninga i handlingspro-

grammet for Oslopakke 3 i perioden 2010-2013. Samferdselsdepartementet vil derfor etter planen komma tilbake til Stortinget med ei nærare orientering i samband med budsjettframlegget for 2011, etter at dei naudsynte lokale avklaringane ligg føre.

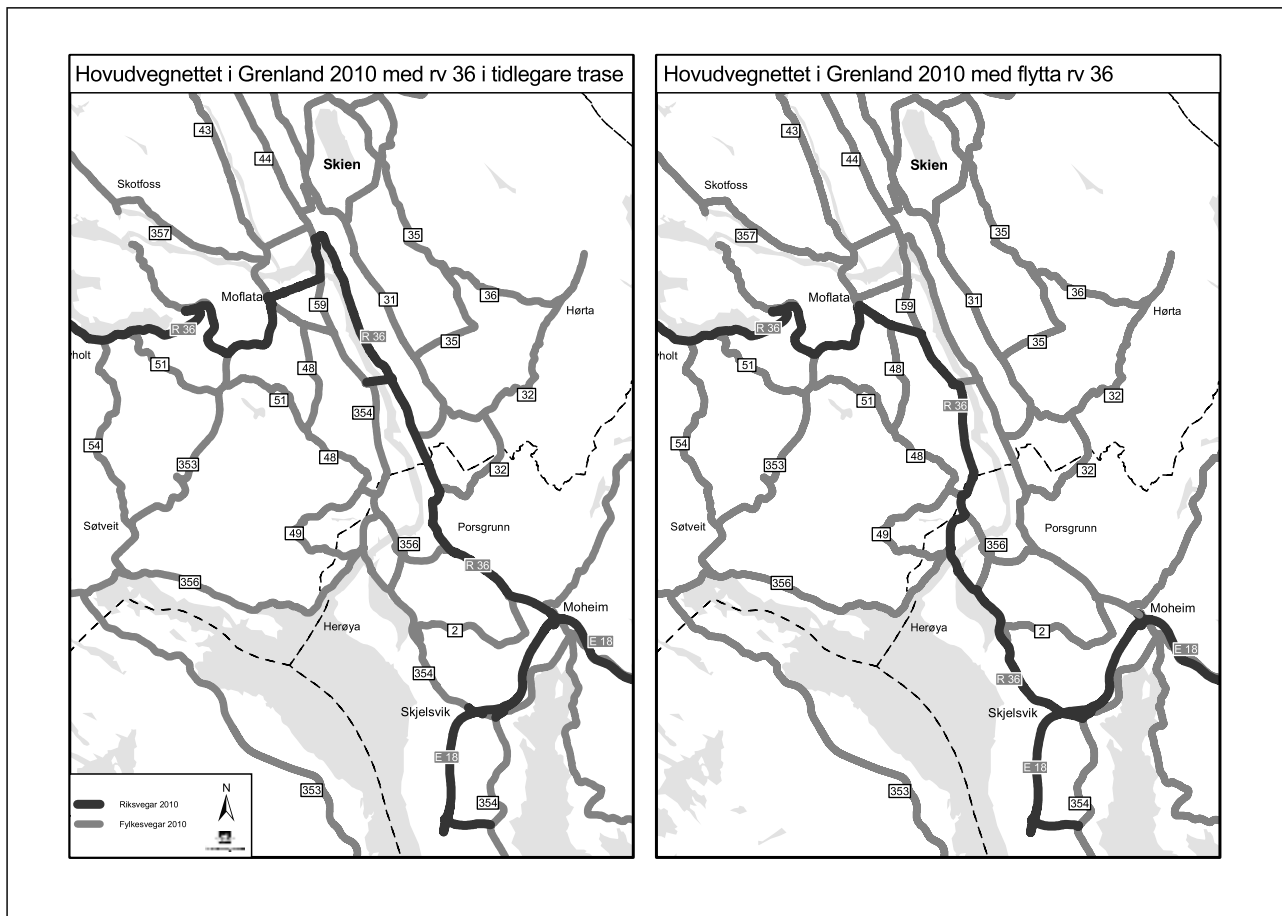
I det vidare arbeidet med prioritering av prosjekt og tiltak i pakka er det viktig å slå fast at dei overordna føringane og målsettingane som er fastsett for pakka skal leggjast til grunn. Departementet strekar òg under behovet for god økonomisk styring av pakka og legg til grunn at det reviderte handlingsprogrammet blir fullfinansiert. Evt. ytterlegare lånefinansiering må vurderast på grunnlag av ei konkret prioritering av prosjekt innafør gjeldande rammer.

3.3 Orientering om omklassifisering av rv 36 og tidlegare rv 354 i Grenland i Telemark

Gjennom handsaminga av St.prp. nr. 72 (2008-2009) slutta Stortinget seg til Samferdselsdepartementet sitt forslag til omklassifisering av vegar i samband med forvaltningsreforma, jf. Innst. S. nr. 312 (2008-2009). Som følge av at rv 36 gjennom Grenland var stamveg før 2010, vart denne framleis klassifisert som riksveg, medan rv 354 vart omklassifisert til fylkesveg.

Gjennom handsaming av «Infrastrukturplan for Grenland» vart Telemark fylkeskommune og kommunane i Grenland samde om at rv 36 mellom byane Porsgrunn og Skien burde flyttast frå austsida til vestsida av elva. Telemark fylkeskommune vedtok infrastrukturplanen i møte i fylkestinget 10. desember 2002, og planen vart godkjent av Miljøverndepartementet 6. oktober 2003. På bakgrunn av denne planen søkte Telemark fylkeskommune og kommunane Skien, Porsgrunn og Bamble i brev av 23. juni 2005 til Statens vegvesen om gjennomføring av ei slik omklassifisering.

Forslaget inneber at rv 36 blir flytta til traseen for tidlegare rv 354 mellom Skjelsvik og Moflata og knytt til E18 ved Skjelsvik, jf. figur 3.1. Grunngevinga for ei slik endring er først og fremst at ein trase vest for elva ligg meir sentralt i forhold til industrien og hamneverksemnda i området, og at dette vil gjera det enklare å oppnå tilfredsstillande standard på riksvegen. Ei slik flytting vil dessutan innebæra at riksvegen vil gå utanom Skien sentrum, og sentrum vil dermed bli avlasta for mykje tungtrafikk. Ei trafikkundersøking i 2008 viste at tidlegare rv 354 blir meir brukt av gjennomgangstrafikken i Grenland enn rv 36. Dette støttar opp om forslaget om å flytta rv 36 frå austsida til vestsida av elva.



Figur 3.1 Kart over rv 36 og tidlegare rv 354

Etter tilslutning frå Samferdselsdepartementet fatta Statens vegvesen 25. januar 2010, med heimel i veglova § 3 og § 7, vedtak om å omklassifisera rv 36 mellom Moheim og Moflata til fylkesveg og fylkesvegen mellom Skjelsvik og Moflata (tidlegare rv 354) til riksveg. Vedtaket vart gjort gjeldande frå 1. februar 2010.

Dei vegane som har bytt plass med kvarandre har lik standard og dei langsiktige kostnadene med å drifta, vedlikehalda og utvikla desse vegane blir ikkje endra. Det blir derfor ikkje langsiktige økonomiske eller administrative konsekvensar av omklassifiseringa av rv 36 i Grenland, korkje for staten eller fylkeskommunen.

Ein tunnel på tidlegare rv 354 må reparerast i 2010 til ei kostnad på om lag 25-30 mill kr. Omklassifiseringa til riksveg gjer at staten må stå for denne kostnaden. Det er ikkje sett av midlar til dette i statsbudsjettet for 2010. Det vil bli inngått ein avtale mellom Statens vegvesen og fylkeskommunen om forskottering av tiltaket med tilbakebetaling i perioden 2012-2013.

3.4 Rv 510 Solasplitten i Rogaland – orientering om kostnadsauke

Prosjektet er mellom anna omtalt i St.meld. nr. 16 (2008-2009), side 165, St.prp. nr. 58 (2008-2009) og Prop. 1 S (2009-2010), side 85.

I St.prp. nr. 58 (2008-2009) vart det lagt til grunn eit kostnadsoverslag for prosjektet på 419 mill. 2008-kr, basert på ei løysing med kort kulvert. Dette tilsvarar 434 mill. kr i 2010-prisnivå. På grunnlag av utarbeidd konkurransegrunnlag er kostnadsoverslaget auka til 484 mill. kr. Dette inneber ein kostnadsauke på 50 mill. kr eller 11,5 pst. Dette medfører at prosjektet må leggjast fram for Stortinget for ny vurdering før anleggsstart.

Ei viktig årsak til auken er at kostnadene ved gjennomføring av lokale støyttiltak var undervurderte i overslaget frå våren 2009. I tillegg kjem nokre uføresette kostnader som følgje av at det vart vedteke å byggja kort og ikkje lang kulvert. Dette medførte bygging av ei mindre bru, ekstrakostnader til framføring av gassrørledning til Forus og ekstra støyttiltak. I samband med endringa av reguleringsplanen sommaren 2009 for å leggja til rette for byg-

ging av kort kulvert, vart det også vedteke nokre fordyrande endringar, mellom anna utviding av konstruksjonen for busstrasé under Solasplitten frå eitt til to felt. Desse endringane blei altså gjort etter framlegget av St.prp. nr. 58 (2008-2009) og utgjer om lag 5 mill. kr av den samla kostnadsauken. I tillegg kjem auka byggherrekostnader som følgje av meir omfattande prosjektering og auka meirverdiavgift som følgje av at andre kostnader har auka.

Prosjektet rv 510 Solasplitten inngår som ei ny og viktig veglenke mellom E39, Stavanger lufthamn Sola og stamnetthamna i Risavika. I tillegg vil prosjektet avlasta lokalvegnettet i området. Samferdselsdepartementet tilrår at prosjektet blir gjennomført som tidlegare føresett. For å unngå ytterlegare forseinkingar har Statens vegvesen fått løyve til å konkurranseutlysa prosjektet, men med atterhald om Stortinget si godkjenning. Dette vil gjera det mogeleg med anleggsstart i løpet av sommaren 2010. Prosjektet er planlagt opna for trafikk i 2012, som tidlegare føresett.

3.5 E39 Hjartåberga i Møre og Romsdal – orientering om omdisponering av midlar

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 16 (2008-2009), side 232.

Prosjektet E39 Kvivsvegen i Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal er planlagt opna for trafikk i 2012. Etter trafikkopning vil E39 bli flytta til dagens fv 651 på nordsida av Austefjorden i Møre og Romsdal. I St.meld. nr. 16 (2008-2009) er det derfor lagt opp til å sikra den rasfarlege strekninga på fv 651 ved Hjartåberga i løpet av første fireårsperiode.

For å sikra at anleggsarbeida kan starta så tidleg som råd i 2011, er det behov for om lag 10 mill. kr til prosjektering og førebuannde arbeid i 2010. Samferdselsdepartementet føreset at dette blir finansiert gjennom interne omdisponeringar innafor løyvinga på post 31 Rassikring for 2010. Departementet vil komma tilbake til kostnader og framdriftsplan for prosjektet i samband med statsbudsjettet for 2011.

3.6 Miljøpakke for transport i Trondheim – oppstart av tiltak og disponering av bompengar i 2010

Bakgrunn

Samferdselsdepartementet viser til omtale av miljøpakke for Trondheim i Prop. 1 S (2009-2010) side 91. Det blir også vist til St.prp. nr. 85 (2008-2009) Om delvis bompengefinansiering av trinn 1 av miljøpakke for transport i Trondheim. Innkrevjinga av bompengar i miljøpakka starta 31. mars 2010. Det

er venta at netto bompengeinntekter i 2010 vil vera om lag 150 mill. kr etter at kostnadene til etablering av innkrevjingssystemet er trekt frå. Det er ikkje lagt opp til å ta opp lån i 2010.

Miljøpakka i Trondheim er i ein startfase, og fleire av prosjekta manglar planavklaring. Det er derfor naudsynt å setja av bompengar i 2010 til planlegging, prosjektering og kjøp av grunn. Det er i tillegg lagt opp til å starta bygginga av enkelte sykkelvegtiltak, trafikktryggleikstiltak og miljøtiltak med bompengar i 2010. Det er lagt opp til å disponera alle bompengane som er føresette kravde inn i 2010.

Utbyggings- og finansieringsopplegg i 2010

I Statens vegvesen sitt handlingsprogram for perioden 2010–2013 er det lagt til grunn 30 mill. kr i bompengar til prosjektet E6 Sentervegen – Tonstad. Det er også sett av 27 mill. kr i statlege midlar og 30 mill. kr i bompengar til tiltak innafor programområda. Vidare har Sør-Trøndelag fylkeskommune løyvd 40 mill. kr til tiltak i miljøpakka i 2010, noko som er ein auke i det fylkeskommunale bidraget samanlikna med føresetnadene i St.prp. nr. 85 (2008-2009). Trondheim kommune har løyvd 10 mill. kr til tiltak i miljøpakka i 2010. I tillegg til midlane som er sette av til miljøpakka, er det også lagt opp til å bruka 106 mill. kr frå belønningsordninga for kollektivtrafikk til tiltak i Trondheim i 2010.

Kontaktutvalet for miljøpakke Trondheim ønskjer å auka innsatsen i miljøpakka med om lag 90 mill. kr i bompengar. Tabell 3.1 viser korleis desse bompengane er planlagt brukt i 2010.

Omtale av tiltak som startar opp i 2010 E6 Sentervegen – Tonstad

Til prosjektet E6 Sentervegen – Tonstad er det sett av 40 mill. kr i bompengar i 2010. Midlane skal nyttast til prosjektering, kjøp av grunn og til førebuannde arbeid. Prosjektet vil betra trafikkavviklinga i området. Veggen skal byggjast ut til 6 felt på strekninga i tillegg til bygging av nytt toplanskryss (Tillerkrysset). Det blir også bygd ny veg til Tillerbyen som vil frigjera Østre Rosten og tilstøytande bustadområde for store trafikkmengder. Situasjonen for kollektivtrafikken i området blir betra ved bygging av kollektivveg frå Sentervegen til Sivert Tonstads veg. Dei støyutsette bustadene langs veggen blir skjjerma, og det blir etablert fire planskilte krysingar (bruer/undergangar) for gang- og sykkeltrafikk. Reguleringsplanen på strekninga er godkjent i Trondheim kommune. Utbygging av parsellen er førebels kostnadsrekna til om lag 400 mill. kr. Departementet vil komma tilbake med eit kvalitets-

Tabell 3.1 Bompengar i 2010

	HP 2010- 2013 og Prop. 1 S (2009-2010)	Auka satsing	Sum
Store prosjekt:			
E6 Sentervegen			
– Tonstad	30	10	40
Lokal veg – Forsøkslia		5	5
Programområda:			
Sykkelvegtiltak .	10	15	25
Trafikktrygg- leikstiltak	5	6	11
Miljø- og servicetiltak	5	13	18
Kollektivtrafikk- tiltak		26	26
Planlegging og kjøp av grunn	10	15	25
Sum	60	90	150

sikra kostnadsoverslag i Prop. 1 S (2010-2011) til hausten.

Lokale vegar

I øvre del av Forsøkslia mellom Byåsvegen og Kystadlia er det lagt opp til å byggja ei ny vegstrekning på om lag 0,6 km. Prosjektet vil redusera køyreavstandar i nærområda og redusera ulempa for bebuarane langs dagens vegtrasé. Det er sett av 20 mill. kr i 2010 der 5 mill. kr er bompengar.

Tiltak innan programområda

Det er sett av 41 mill. kr til *Sykkelvegtiltak* i 2010. Av desse er det lagt til grunn 25 mill. kr i bompengar. Sykkelvegtiltaka er ein del av hovudnettet for sykkel slik det er definert i transportplanen til Trondheim frå 2007. Eit av dei store sykkelvegtiltaka som er planlagt finansiert med bompengar, er tverrsambandet Lade og gang-/sykkelveg mellom Søndre gate og Ilevollen. Det er også foreslått å byggja om nokre eldre sykkelanlegg slik at dei blir tilpassa ein felles designprofil for hovudsykkelvegnettet.

Trafikktryggleikstiltak inkluderer ei rekkje mindre tiltak på kommunalt og fylkeskommunalt vegnett. Tiltaka er ikkje endeleg spesifiserte, men vil vera forankra i viktige dokument som kommunen sin handlingsplan for trafikktryggleik, skule-

vegundersøkingar og arbeid med ulykkespunkt. Det er lagt opp til å bruka 23 mill. kr i 2010, der 11 mill. kr er bompengar.

Innafor posten *miljø- og servicetiltak* er det foreslått 23 mill. kr der 18 mill. kr er bompengar. Det er lagt opp til å prioritera tiltak i Midtbyen med utvikling av miljøgate og tilrettelegging for endra kjøremønster etter at E6 Nordre Avlastningsveg er ferdigstilt. I tillegg er det lagt opp til å bruka 10 mill. kr i bompengar til innløyasing av støyutsette bustader langs Oslovegen.

Det er sett av om lag 81 mill. kr til *kollektivtrafikktiltak* i 2010. Desse tiltaka er finansierte med statlege midlar, bompengar, kommunale midlar og midlar frå belønningsordninga for kollektivtransport. Bompengar utgjer 26 mill. kr som skal brukast til infrastrukturtiltak. Vidare skal 26 mill. kr frå belønningsordninga brukast til kjøp av miljøvennlege bussar.

Det er foreslått å bruka 25 mill. kr i bompengar til *planlegging*. I tillegg er det sett av budsjettmidlar frå riks- og fylkesvegbudsjettet til planlegging. Innsatsen på plansida dei første åra av miljøpakke Trondheim må aukast for å få på plass eit naudsynt reguleringsplangrunnlag for dei tiltaka som er høgast prioriterte i miljøpakka. I tillegg må det setjast av midlar til andre store planleggingsoppgåver som til dømes å gjera ferdig kommunedelplanen for Sluppen/Oslovegen.

Andre finansieringskjelder i miljøpakke for transport i Trondheim i 2010

I tillegg til bompengar og statlege midlar har Sør-Trøndelag fylkeskommune og Trondheim kommune sett av midlar til miljøpakka i 2010. Midlar frå belønningsordninga for kollektivtransport vil også bli brukt for å oppnå måla som er sette for miljøpakka.

Den samla finansieringa av miljøpakke for transport i Trondheim i 2010 er vist i tabell 3.2.

Tabell 3.2	Mill. kr
Statlege midlar	27
Bompengar	150
Fylkesvegmidlar	40
Kommunale midlar	10
Belønningsordninga for kollektivtransport .	106
Totalt	333

Fritak for bebuarar på Være og Klett

Trondheim kommune har søkt om fritak for bomavgift for bebuarar på Være og Klett som må køyra gjennom bomstasjonane for å komma til kommunesenter, skule og barnehage. Det er ikkje opna for fritak for bomavgift på dette grunnlaget i St.prp. nr. 85 (2008-2009). Tilsvarande dispensasjon for ein-skilde bustader er godkjent i Nord-Jæren pakka.

Samferdselsdepartementet sine vurderingar

Det er lagt opp til at miljøpakka skal underleggjast ekstern kvalitetssikring (KS1). Utgreiinga som er sett i gang, skal innehalda ei vurdering av driftstiltaka som skal inngå i miljøpakka, og vera ein del av grunnlaget for trinn 2 av pakka. Det er vidare lagt opp til at departementet skal komma tilbake til Stortinget med trinn 2 av pakka så snart naudsynte avklaringar ligg føre.

Departementet viser til at Trondheim kommune har gått inn for fritak for bomavgift for bebuarar på Være og Klett. Statens vegvesen reknar med at inntektsbortfallet som følgje av eit slikt fritak vil utgjera om lag 1,5 mill. kr pr. år. Dei økonomiske konsekvensane av fritak for bomavgift for bebuarane på Være og Klett er følgeleg vurderte til å vera små. Departementet har derfor godkjent fritak for bomavgift på dei vilkår som Trondheim kommune har søkt om, med den føresetnaden at ordninga blir evaluert som ein del av trinn 2 av miljøpakke Trondheim.

3.7 Fv 45 – utvida opplegg for utbygging og finansiering av fylkesveg 45 i Gjesdal kommune i Rogaland og Sirdal kommune i Vest-Agder

Innleiing og bakgrunn

Samferdselsdepartementet legg i denne proposisjonen fram forslag om utviding av opplegget for ut-

bygging av fv 45 med nye prosjekt og tiltak. Det er lagt opp til vidareføring av bompengordninga i 8 år frå 2016 til 2024.

Gjennom behandlinga av St.prp. nr. 67 (2002-2003), jf. Innst. S. nr. 272 (2002-2003), slutta Stortinget seg til at prosjekt og tiltak på tidlegare rv 45 i Gjesdal kommune i Rogaland skal delfinansierast med bompengar. Det var lagt til grunn at omfanget av delprosjekt og utbyggingstakten blir tilpassa totalramma for pakka. Bompengeperioden var 12 år. Det var berre lagt til grunn lånefinansiering ved bygginga av bomstasjonen. For å kunna gjennomføra delprosjektet Omlegging gjennom Giljajuvet som planlagt etter kostnadsauke, blei det utarbeidd eit forslag til finansieringsopplegg som m.a. var basert på låneopptak. Stortinget slutta seg til opplegget ved behandlinga av St.prp. nr. 45 (2007-2008), jf. Innst. S. nr. 242 (2007-2008).

Frå 2010 er tidlegare rv 45 fylkesveg. Det utvida opplegget er frå 2010 basert på bompengar og fylkeskommunale midlar frå Rogaland og Vest-Agder fylkeskommunar.

Status

I finansieringsplanen i St.prp. nr. 67 (2002-2003) var det lagt til grunn 114 mill. 2003-kr til investeringar i perioden 2002-2015. Omrekna til 2010-kr var dette 153 mill. kr. Tabell 3.3 viser oppfølginga av finansieringsplanen i St.prp. nr. 67.

Som det går fram av tabell 3.3 har både statlege midlar og bompengar til investeringar vore høgare for perioden 2002 – 2009 enn lagt til grunn i St.prp. nr. 67 for perioden 2002 – 2011.

I St.prp. nr. 67 var det lagt til grunn 20 pst. statlege midlar og 80 pst. bompengar for heile utbygginga. Faktiske tal pr. 31. desember 2009 viser ei fordeling med 24 pst. statlege midlar og 76 pst. bompengar. I den statlege delen inngår 8 mill. kr som blei løyvd ved behandlinga av St.prp. nr. 37 (2008-2009) Om endringer i statsbudsjettet 2009 med tiltak for arbeid.

Tabell 3.3 Oppfølging av finansieringsplanen i St.prp. nr. 67 (2002-2003)

Mill. 2010-kr

Periode	St. prp. nr. 67	Løyvd i perioden	St. prp. nr. 67, jf. St. prp. nr. 45	Løyvd i perioden	St. prp. nr. 67, jf. St. prp. nr. 45	Løyvd i perioden
	2002-2005	2002-2005	2006-2011	2006-2009	2002-2011	2002-2009
Statlege midlar, øvrige riksvegar	0	0	18	28	18	28
Bompengar	15	16	64	71	79	87
Sum	15	16	82	99	97	115

Bompengeselskapet si gjeld pr. 31. desember 2009 var om lag 13 mill. kr.

Følgjande delprosjekt er gjennomførte:

- Utbetring gjennom Oltedalsbakkane (delprosjekt nr. 1)
- Omlegging gjennom Giljajuvet (delprosjekt nr. 2)
- Utbetring langs Ragsvatn (delprosjekt nr. 4)
- Utbetring nord for Byrkjedal (delprosjekt nr. 5)
- Utbetring Øvstabø – Retland (delprosjekt nr. 3 – delvis gjennomført)

I tillegg er om lag 1 km av vegen vidare oppover i Hunnedalen utbetra samtidig med delprosjekt nr. 5.

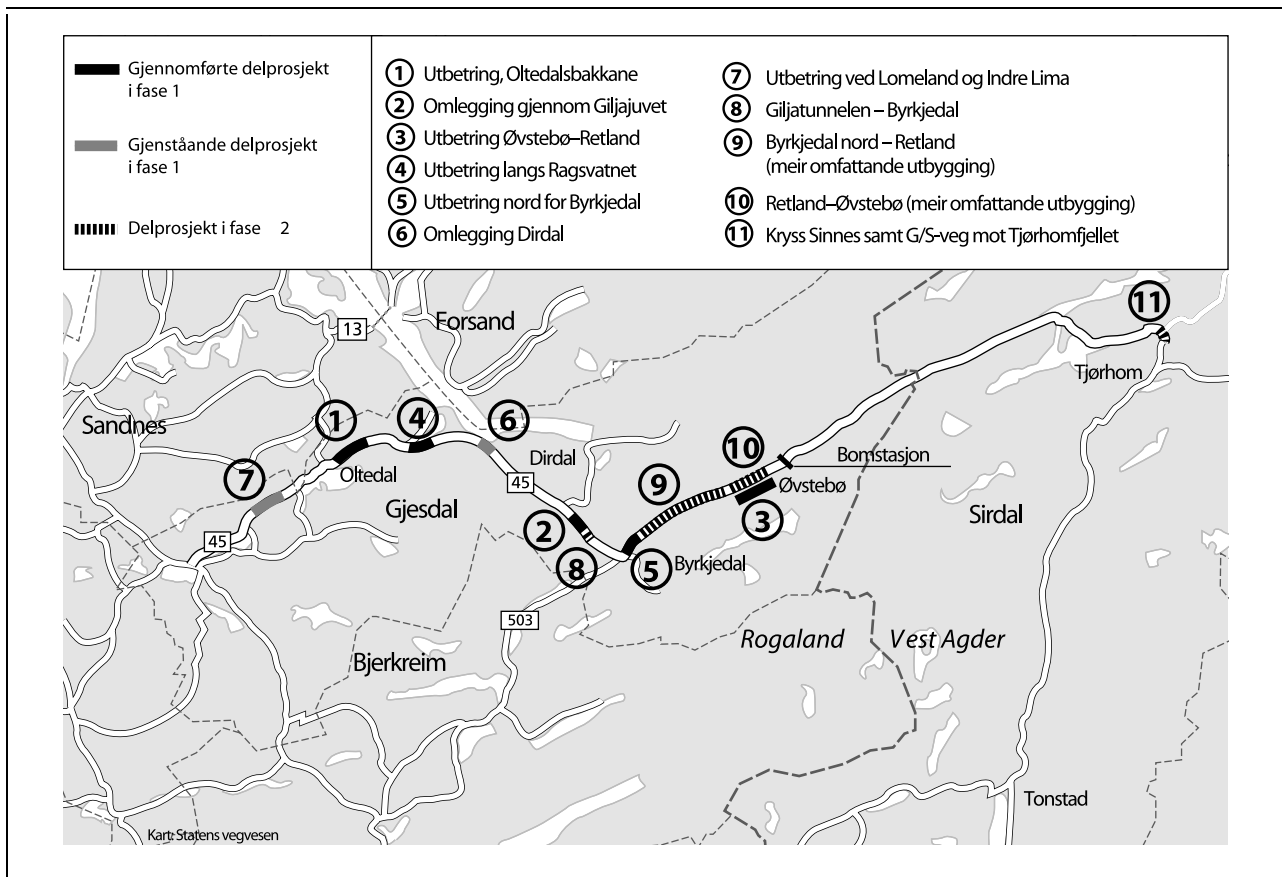
Følgjande av delprosjekta i St.prp. nr. 67 står att:

- Omlegging i Dirdal (delprosjekt nr. 6)
- Utbetring ved Lomeland og Indre Lima (delprosjekt nr. 7)
- Delar av Utbetring Øvstabø – Retland (delprosjekt nr. 3)

Omtale av utbygginga

Gjesdal og Sirdal kommunar har saman med Rogaland og Vest-Agder fylkeskommunar og Statens vegvesen utarbeidd eit forslag til fase 2 av utbygginga. Bakgrunnen for dette er at fv 45 får ei viktigare rolle for reiseliv/friluftsliv og næringsutvikling, og det har vore ein vesentleg trafikkvekst. Det er ønskeleg å utvida utbygginga på fv 45 i Gjesdal der standarden er ujamn, med dårlege strekningar der vegen er smal og svingete. Sirdal kommune har uttrykt at kommunen kan vera interessert i å forskottera prosjekt under føresetnad av at det også blir prioritert prosjekt i Sirdal. Ut i frå dette blei det utarbeidd eit forslag til utbyggings- og finansieringsplan med følgjande delprosjekt:

- Utbetring Giljatunnelen – Byrkjedal
- Utbetring Byrkjedal Nord – Retland
- Utbetring Øvstabø – Retland (meir omfattande utbygging)
- Ombygging av kryss med fv 468 og fv 975 ved Sinnes samt bygging av gang- og sykkelveg mot Tjørhomfjellet
- Omlegging og utbetring ved Dirdal
- Rassikring og tilrettelegging for betre vinterdrift bl.a. ved Hunnevatn



Figur 3.2 Kart Fv 45 i Gjesdal og Sirdal

– Andre punktutbetringar

Ved den lokale behandlinga er «pakke 1» og «pakke 2» nytta der det i denne proposisjonen blir nytta «fase 1» og «fase 2». Figur 3.2 viser eit kart der alle prosjekt og tiltak både i fase 1 og fase 2 er med.

Det ligg føre godkjente reguleringsplanar for utbetringa mellom Øvstabø og Retland og for omlegging og utbetring ved Dirdal. For enkelte strekkingar ligg forslag til reguleringsplanar føre. For fleire mindre utbetringssprosjekt/tiltak blir det lagt til grunn at gjennomføringa kan skje utan at det krev reguleringsplanar. Det er gjennomført ein kostnadsgjennomgang i 2009. Førebelse kostnadsoverslag varierer mellom om lag 10 mill. kr for det minste delprosjektet og om lag 50 mill. kr for det største. Til tiltaka «Andre punktutbetringar» er det sett av ein rund sum på 10 mill. kr. Plansituasjonen medfører at kostnadene ved fase 2 av utbygginga er usikre. Grunna desse usikre kostnadsoverlaga er det knytt særstør uvisse til dei samfunnsøkonomiske vurderingane. Netto nytte for fase 2 er rekna til -5 mill. kr, dvs. at netto nytte pr. investert krone (NN/K) på omlag 0. Ei auke i kostnadene vil gjera pakka mindre lønsam, medan ei større auke i trafikken enn det som ligg inne i vurderingane vil auka lønsemda.

Bompengesøknad og lokalpolitisk behandling

Eit forslag til utbyggings- og finansieringsplan blei sendt på høyring hausten 2009. Sirdal kommune slutta seg til opplegget gjennom vedtak i kommunestyret 10. september 2009. Gjesdal kommune slutta seg til gjennom vedtak i kommunestyret 12. oktober 2009.

Rogaland fylkesting behandla saka 20. oktober 2009 med følgjande vedtak:

- «1. Det gis tilslutning til følgjande utbyggings- og finansieringsplan for en rv 45 pakke 2:

Finansieringsplan

Finansiering/periode	2010-2013	2014-2019	2020-2023	Sum
Fylkeskommunale midler fra Rogaland fylkeskommune	5	20		25
Fylkeskommunale midler fra Vest-Agder fylkeskommune		5		5
Bompenger		52	52	104
Sum	5	77	52	134

Utbyggingsplan:

Delprosjekt	P. kostnad
Rv 45 Kryss Sinnes samt G/S-veg mot Tjørhomfjellet	20
Rv 45 Øvstabø – Retland, mer omfattende utbygging	25
Rv 45 Byrkjedal nord – Retland	44
Rv 45 Giljatunnelen – Byrkjedal	15
Rv 45 Omlegging Dirdal, mer omfattende utbygging	10
Rv 45 Rassikring/tilrettelegging for bedre vinterdrift	10
Rv 45 Andre punktutbedringer (forel. udisponert)	10
Sum	134

2. Det gis vidare tilslutning til at den eksisterende bompengoordninga på rv 45 med bomstasjon ved Øvstabø forlenges 8 år fra og med 2016 til og med 2023 med dagens takster og rabattsystem og med ordinær indeksregulering av takstene.
3. Tilbakebetaling av evt. forskottering skjer etter at pakke 1 er fullført.»

Vest-Agder fylkesting behandla saka 15. desember 2009 og fatta vedtak som er likelydande med pkt. 1 og 2 i Rogaland fylkeskommune sitt vedtak.

Investeringskostnadene i tabellane frå den lokalpolitiske behandlinga er i 2009-prisnivå.

Utbyggings- og finansieringsopplegg

Utbygginga på fv 45 er frå 2010 finansiert med fylkeskommunale midlar og bompengar. I det lokalt behandla opplegget er det lagt til grunn samla kostnader for fase 2 av utbygginga på 138 mill. kr, omrekna til 2010-prisnivå. I denne proposisjonen er heile utbygginga frå 2010 inkl. fase 1 tatt med. Det er lagt til grunn at den økonomiske ramma for perioden 2010-2024 er 212 mill. kr i 2010-prisnivå.

i. Fylkeskommunale midlar

I tråd med føresetnadene for behandlinga av fase 2 i Rogaland og Vest-Agder fylkesting er det lagt til grunn høvesvis 25 mill. 2009-kr og 5 mill. 2009-kr til fase 2 av utbygginga av fv 45, til saman 30 mill. 2009-kr i perioden 2010-2019. Handlingsprogrammet for fylkesvegar i Rogaland 2010-2019, som blei vedtatt av fylkestinget 20. oktober 2009, er i tråd med dette. I handlingsprogrammet er det også lagt til grunn 13 mill. kr i fylkeskommunale midlar i perioden 2010-2013 til fase 1 av utbygginga. I finansieringsplanen er det lagt til grunn 5 mill. kr i fylkes-

kommunale midlar frå Vest-Agder i perioden 2014-2019. Vest-Agder sitt handlingsprogram for fylkesvegar omfattar berre perioden 2010-2013. Omrekna til 2010-prisnivå er dei fylkeskommunale midlane samla på 44 mill. kr.

ii. Bompengar

Det er lagt opp til innkrevjing av bompengar i 8 nye år, i tillegg til tidlegare vedtatt bompengeperiode på 12 år.

Bompengelopplegget i St.prp. nr. 67 (2002-2003) omfattar ein automatisk bomstasjon på fv 45 ved Øvstabø. Ved den lokale behandlinga er det ikkje lagt opp til endringar i bomstasjonsopplegget eller i takst- og rabattsystemet. Det er lagt til grunn årlege innkrevjingskostnader på i underkant av 3 mill. kr. Pr. i dag er takstane 45 kr for lette køyretøy (køyretøy med totalvekt til og med 3 500 kg) og 80 kr for tunge køyretøy (køyretøy med totalvekt over 3 500 kg). Takst- og rabattsystemet er i tråd med gjeldande takstretninglinjer. Ved forskotsbetaling er det mogleg å oppnå rabattar på 30 – 50 pst.

Hovudregelen ved innkrevjing av bompengar er nytteprinsippet. Dei som betalar bompengar, skal ha nytte av prosjektet. Denne samanhengen går også andre vegen, slik at dei som har nytte av eit vegprosjekt, også skal betala bompengar, jf. mellom anna St.meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019. I St.prp. nr. 67 (2002-2003) blei det vist til at Statens vegvesen si vurdering var at plasseringa av bomstasjonen ikkje var tilstrekkeleg i samsvar med retningslinjene for bompengeprojekt. Statens vegvesen viste til at gjennomgangstrafikken må betala bompengar, medan innbyggjarane i Gjesdal kommune i liten grad må betala, sjølv om dei får ei forbetring. Samferdselsdepartementet la til grunn at etter ei samla vurdering, der det er lagt vesentleg vekt på dei lokale vedtaka, kan bompengennekkering skje ved Øvstabø.

Strekninga der det er planlagt prosjekt og tiltak i fase 2 av utbygginga, mellom Dirdal og Sinnes, er på om lag 50 km. Bomstasjonen er plassert om lag midt på strekninga. Statens vegvesen har gjort ei fornya vurdering av samanhengen mellom nytte og betaling både for fase 2 og for den samla utbygginga i perioden 2004 – 2024. Ut i frå plasseringa av bomstasjonen vurdert opp mot tyngdepunktet for utbygginga, meiner Vegdirektoratet at samanhengen mellom nytte og betaling blir betre enn med det opplegget som blei fremma i St.prp. nr. 67. Det er lokalpolitisk tilslutning til å delfinansiera fase 2 av utbygginga med bompengar. Statens vegvesen sin konklusjon er at samanhengen mellom nytte og

betaling blir akseptabel, og Vegdirektoratet tilrår bompengelopplegget.

Årsdøgntrafikken gjennom bomstasjonen har auka frå 885 køyretøy i 2004 til 1 030 kjøretøy i 2009. Dette er ein gjennomsnittleg årleg vekst på 3,1 pst., som er høgare enn fylkesprognosane for Rogaland som er nytta i arbeidet med Nasjonal transportplan for periodane 2006-2015 og 2010-2019. Auken er ujamnt fordelt. Den var størst frå 2008 til 2009 sjølv om takstane blei regulerte med 5 kr i 2008, frå 40 til 45 kr for lette køyretøy og frå 75 til 80 kr for tunge køyretøy. I 2009 var gjennomsnittleg inntekt pr. passering kr 39,50. I denne proposisjonen er det lagt til grunn at takstane blir regulerte i tråd med prisutviklinga.

Ein stor del av trafikken på fv 45 er ferie- og fritidsreiser, jf. også omtala i St.prp. nr. 67 (2002-2003), side 8. I perioden 2004 til 2009 er det bygd om lag 420 fritidsbustader i Sirdal kommune. Dei aller fleste av desse er bygd i områda nord for kommunesentret Tonstad. Ein stor del av eigarane av fritidsbustadene bur på Jæren og nyttar fv 45 for å komma til og frå Sirdal. Det er venta at utbygginga av fritidsbustader i Sirdal vil halda fram i om lag same takt som i perioden 2004 – 2009. Det er ikkje rekna med nyskapt trafikk frå dei nye prosjekta og tiltaka på fv 45.

I det utvida finansieringsopplegget er det lagt til grunn at den årlege trafikkveksten blir i samsvar med dei prognosane for Rogaland som blei utarbeidde i samband med arbeidet med Nasjonal transportplan 2010-2019 (1,9 pst. i perioden 2010-2014, 1,3 pst. i perioden 2014-2020 og 1,8 pst. i perioden 2020-24).

iii. Forslag til utbyggings- og finansieringsplan

Utbygginga av fv 45 som er omtalt i denne proposisjonen, har karakter av ei bompengepakke. Statens vegvesen viser til at det for bompengepakker er vanleg at omfanget av utbygginga blir tilpassa den økonomiske ramma. Dersom kostnadene for nokre av prosjekta aukar, vil dette innebera at andre prosjekt ikkje blir bygde. Dersom prosjekta blir rimelegare enn rekna med, vil det bli plass til fleire prosjekt i pakka. Plansituasjonen viser at kostnadene ved prosjekt og tiltak i fase 2 av utbygginga er usikre.

Forslag til finansieringsplan i tråd med den lokalpolitiske behandlinga, med tillegg av den delen av utbygginga som står att frå fase 1, er vist i tabell 3.4. Ved den lokalpolitiske behandlinga var det lagt til grunn netto bompengennekkering ved fase 2 på 13 mill. kr pr. år frå 2016. Prognosar frå Statens vegvesen viser at dette vil bli nådd. I denne proposisjonen

Tabell 3.4 Forslag til finansieringsplan – fase 1 frå 2010, samt fase 2

Mill. 2010-kr

Finansiering/periode	2010-2013	2014-2019	2020-2023	Sum
Fylkeskommunale midlar frå Rogaland fylkeskommune	18	21	–	39
Fylkeskommunale midlar frå Vest-Agder fylkeskommune		5	–	5
Bompengar	35	80	53	168
Sum	53	106	53	212

er prognosen for perioden 2010-2013 noko lågare, og det er lagt til grunn nedbetaling av lån. Det er i utgangspunktet ikkje lagt opp til nye låneopptak.

Samferdselsdepartementet si vurdering

Samferdselsdepartementet viser til at utbygginga av fv 45 som er omtalt i denne proposisjonen, har karakter av ei bompengepakke. For bompengepakker er det vanleg at omfanget av utbygginga må tilpassast den økonomiske ramma. Departementet legg til grunn at dersom prosjekta blir rimelegare enn rekna med, vil det bli plass til fleire prosjekt i pakka. Plansituasjonen viser at kostnadene ved prosjekt og tiltak i fase 2 av utbygginga er usikre. Utbygginga omfattar i stor grad utbetringstiltak og mindre prosjekt. Det bør derfor ikkje vera problematisk å tilpassa utbygginga til tilgjengelege midlar.

Departementet viser til at når fase 1 av utbygginga er ferdigstilt, jf. St.prp. nr. 67 (2002-2003), vil det framleis vera dårlege strekningar på fv 45 der vegen er smal og svingete. Dei samstemte tilrådingane frå dei aktuelle kommunane og fylkeskommunane gjer at departementet kan akseptera at den samla perioden med innkrevjing av bompengar vil strekka seg til 20 år. Departementet sluttar seg derfor til opplegget for fase 2 av utbygginga som i tillegg til prosjekt og tiltak i Gjesdal kommune omfattar eitt prosjekt i Sirdal kommune, jf. forslag til vedtak.

Avtale

Etter at Stortinget har gjort vedtak om revidert opplegg for utbygging og finansiering av fv 45, vil det bli inngått ein tilleggsavtale mellom Statens vegvesen og bompengeselskapet i tråd med gjeldande standardavtale og dei føresetnadene som er lagt til grunn i denne proposisjonen.

3.8 Fv 64 Atlanterhavstunnelen i Møre og Romsdal – orientering om kostnadsauke

Prosjektet er mellom anna omtalt i St. prp. nr. 28 (2005-2006) og i St.prp. nr. 1 (2008-2009), side 102.

I St.prp. nr. 28 (2005-2006) vart det lagt til grunn ei styringsramme for prosjektet på 789 mill. kr og ei kostnadsramme på 826 mill. kr, omrekna til 2010-prisnivå. Prognosen for sluttkostnaden er no auka til 885 mill. kr. Dette inneber ein kostnadsauke på 59 mill. kr eller 7,2 pst. i høve til kostnadsramma og 97 mill. kr eller 12,2 pst i høve til styringsramma. Kompensasjon på om lag 15 mill. kr til bompengeselskapet som følgje av forseinka trafikkopning kjem i tillegg. Samferdselsdepartementet tilrår derfor ei revidert kostnadsramme på 900 mill. kr, jf. forslag til vedtak. Sluttoppgjeret for to av entreprisane er enno ikkje ferdig, og det er følgjeleg framleis knytt noko uvisse til sluttkostnaden. Prosjektet vart opna for trafikk i desember 2009, mot opphavleg føresett i desember 2008.

Etter eit ras i februar 2008 oppstod det uføresette problem knytt til driving av tunnelen og påfølgjande innlekkasjesone. I tillegg vart det mengdeauke, spesielt for berg- og vassikring. Dette førte til tilleggskrav frå entreprenøren. Etter forhandlingar vart det inngått forlik med Mesta AS hausten 2009. Sjølv etter forliket rekna Statens vegvesen med at kostnadene ville halda seg innafor kostnadsramma. I november 2009 vart det avdekka at mengdene for tunnelentreprisen var vesentleg høgare enn tidlegare rekna med. I ettertid har det også vist seg at det ikkje var teke tilstrekkeleg høgde for mengdeauke i dei prognosane som vart utarbeidde på slutten av 2009. I tillegg var ekstrakostnadene ved lasting og transport av massar til mellomlager og vidare til permanent deponi undervurderte. Vassikringsbehovet var også undervurdert. Det var heller ikkje teke tilstrekkeleg høgde for ekstrakostnader som følgje av framskunding av vassikringsarbeidet og tilleggsarbeid knytt til elektroinstallasjonar for å sikra trafikkopning i desember 2009.

Bygginga er vedteken finansiert med bompengar, inkl. forskottering av finansieringsbidrag frå

innsparte ferjetilskot, og lokale tilskot. I tillegg var det føresett eit statleg bidrag på 35 mill. 2005-kr som refusjon til bompengeselskapet i 2010 innafor den fylkesfordelte ramma til øvrige riksvegar, jf. St.prp. nr. 28 (2005-2006). Tidlegare rv 64 er overført til fylkeskommunen frå 1. januar 2010. Det ligg ikkje føre detaljerte retningslinjer for handtering av kostnadsauke på eit prosjekt som er opna for trafikk før 2010 og der dei statlege midlane først skulle komma i 2010. Som følgje av forvaltningsreforma skal føresette statlege midlar til prosjektet i 2010 dekkast av fylkeskommunen. Departementet legg til grunn at føresette statlege midlar til prosjektet i 2010 skal dekkast av fylkeskommunen. I tillegg meiner Samferdselsdepartementet at fylkeskommunen skal dekkja føresett statleg del av kostnadsauken opp til kostnadsramma. Dette utgjir til saman 46 mill. 2010-kr. Departementet finn det likevel urimeleg at fylkeskommunen skal dekkja heile kostnadsauken ut over kostnadsramma for eit prosjekt som vart opna for trafikk i 2009 og som skulle vore opna i 2008.

Ved fordeling av rammetilskotet for perioden 2010-2013 er det lagt til grunn ei binding på 60 mill. kr knytt til bygging av Atlanterhavstunnelen, basert på 45 mill. kr til bompengeselskapet som refusjon for føresett statleg løyving opp til kostnadsramma og 15 mill. kr som kompensasjon til bompengeselskapet som følgje av forseinka framdrift. I tillegg er det lagt til grunn ei binding på 12 mill. kr som refusjon til bompengeselskapet som følgje av at ordninga med alternativ bruk av riksvegmidlar er nytta. Samferdselsdepartementet går derfor inn for at fylkeskommunen skal dekkja 60 mill. kr av meirkostnadene. Meirkostnader ut over dette blir dekte av staten. Basert på føreliggande kostnadsoverslag for prosjektet, inkl. ytterlegare kompensasjon til bompengeselskapet som følgje av forseinka framdrift, vil dette utgjera om lag 60 mill. kr. Etter dette blir finansieringa av prosjektet som vist i tabell 3.5.

4 Programkategori 21.50 Jernbaneformål

4.1 Dobbeltspor Holm-Holmestrand-Nykirke

I Prop. 1 S (2009-2010) er det sett av 280 mill. kr til prosjektet med sikte på oppstart i 2010. Det føreligg følgjande to alternative løysingar for utbygginga av Holm-Holmestrand-Nykirke: Alternativ 1 er å bygga prosjektet i to etappar. Holm-Holmestrand som første delparsell og Holmestrand-Nykirke med Holmestrand stasjon i dagen som andre delparsell. Alternativ 2 er ei samanhengande utbygging av Holm-Holmestrand-Nykirke, med Holmestrand stasjon i fjell. Alternativ 2 har ei traséføring og ein tunnelprofil som er tilpassa ein framtidig dimensjonerande fart på opp til 250 km/t med forbikøyringsspor gjennom Holmestrand stasjon.

Den pågåande kvalitetssikringa tyder på at det er relativt små kvantifiserte forskjellar mellom alternativa både når det gjeld nytte og kostnader. Forskjellar mellom alternativa som ikkje er kvantifiserte, er til fordel for ei løysing med stasjonen i fjell. Dette er i stor grad knytt til høgare kapasitet for togtrafikken og frigjeving og utnytting av areal i Holmestrand sentrum. Ved ei samanhengande utbygging kan prosjektet ferdigstillast og takast i bruk om lag tre år tidlegare enn ved ei parsellvis utbygging. I tillegg kan parsellen inngå i eit framtidig nett av banestrekningar med høg fart. Jernbaneverket vil sjå nærare på dei aerodynamiske tilhøva for mogleg framtidig samtrafikk mellom gods- og persontog.

Kvalitetssikringa har identifisert at det er uvisse med omsyn til val av signal- og sikringsanlegg til prosjektet. Grunnlaget for val av signalanlegg skal vera avklart innan 2013. For Holmestrand stasjon i fjell er det også identifisert uvisse med omsyn til løysing og kostnader for den planlagde stasjonshal-

Tabell 3.5

Mill. 2010-kr

	St.prp. nr. 28 (2005-2006)		Endring ift-kostnads- ramma	Revidert finansierings- plan
	styrings- ramma	kostnads- ramma		
Statlege midlar			60	60
Fylkeskommunale midlar	44	46	14	60
Bompengar				
- ordinære bompengar	538	573		573
- forskottering – innsparte ferjetilskot	58	58		58
Lokale tilskot	149	149		149
Sum	789	826	74	900

len knytt til grunnforholda i fjellet. Denne uvissa er medrekna i kostnads- og styringsramma. Jernbaneverket skal gjera nye grunnundersøkingar som grunnlag for å oppdatere kvalitetssikringa av kostnadene og styringsdokumenta for prosjektet (KS2). Kvalitetssikringa (KS2) av prosjektet vil bli ferdigstilt når dette er avklart.

Ut frå ei samla vurdering av alternativa tilrår Samferdselsdepartementet at Holm-Holmestrand-Nykirke vert utbygd etter alternativ 2 med Holmestrand stasjon i fjell med ei kostnadsramme på 5 720 mill. og ei styringsramme på 4 900 mill. og at prosjektet kan starta i 2010 i samsvar med Prop. 1 S (2009-2010).

Gitt følgjande sentrale føresetnader, kan usikkerheita i prosjektet handterast innafor kostnadsramma som blir føreslått:

- Løysinga for Holmestrand stasjon må tilpassast grunnforholda i fjellet, det vil seia at stasjonshall i eit stort volum må erstattast av enklare løysingar om grunnforholda viser seg å ikkje vera tilfredsstillande.
- Grunnundersøkingar før anleggsstart vil truleggi avgrensa informasjon om usikkerheita, og det vil difor vera naudsynt å ha alternative planar og klare vedtaksprosessar knytt til dette, også etter juni 2010. Vedtaksprosessane knytt til prosjektet vil derfor bli tydeleggjorde, og det vil bli etablert klare beslutningskriterium og beslutningsplanar.
- Det vil bli gjennomført særskilte organisasjons- og styringstiltak slik at føresetnadene ovanfor blir ivaretekne.

Prosjektet vil ikkje starta før KS2 er ferdig. Byggestart omfattar bygging av tunnellop ved Holm som er uavhengig av val av stasjonsløysing i Holmestrand.

Samferdselsdepartementet vil komma tilbake til saka i samband med budsjettframlegget for 2011.

4.2 Lokaltogtrafikken på Bratsbergbanen

I statsbudsjettet for 2010 er det vedteke ei løyving på 8,4 mill. kr som kompensasjon for bortfall av statleg kjøp av persontog. Av løyvinga er 6,0 mill. kr tildelt Telemark fylkeskommune som kompensasjon for at fylkeskommunen etter avtale mellom Samferdselsdepartementet og Telemark fylkeskommune overtok driftsansvaret for lokaltoget på Bratsbergbanen frå og med 2004, jf Prop. 1 S (2009-2010), side 127. Det går fram av proposisjonen at løyvinga gjeld for første halvår og at den statlege kompensasjonen i samsvar med føresetnadene, fell vekk etter første halvår 2010.

Det har vore stor uvisse om Telemark fylkeskommune ville oppretthalda togtilbodet etter at det mellombelse øyremerka tilskottet over Samferdselsdepartementet sitt budsjett ville falla vekk. Denne uvissa har skapt stor misnøye lokalt blant dei som brukar lokaltoget på Bratsbergbanen. For å få ei avklaring på denne uvissa har Samferdselsdepartementet og Telemark fylkeskommune no blitt samde om at fylkeskommunen tek ansvaret for å oppretthalda drifta av lokaltoget ut dette året. Frå og med 2011 legg Samferdselsdepartementet opp til å etablere ei prøveordning avgrensa til 4 år der staten v/Samferdselsdepartementet overtek driftsansvaret for lokaltoget på Bratsbergbanen. Det er semje om at Telemark fylkeskommune forpliktar seg til å leggja forholda til rette slik at talet på reisande med lokaltoget på Bratsbergbanen kan aukast til minst 100 000 per år i løpet av prøveperioden. Som ledd i dette arbeidet skal fylkeskommunen leggja fram ein plan med forslag til tiltak om korleis denne føresetnaden kan bli oppfylt. Eksempel på slike tiltak er mellom anna at fylkeskommunen tilpassar rutetider på sine busstilbod til rutetidene til lokaltoget for å sikra god koordinering mellom transporttilboda. Det er semje om at det skal utarbeidast ei ny avtale mellom Samferdselsdepartementet og Telemark fylkeskommune som skal innehalda vilkår for prøveordninga. Samferdselsdepartementet vil komma tilbake til saka i samband med budsjettframlegget for 2011.

4.3 Vålåsjø kryssingsspor

Vålåsjø kryssingsspor på Dovrebana er omtala i Prop. 1 S (2009-2010) under kapasitetsaukande tiltak utan kostnadsoverslag. Prosjektet inngår i godsstrategien om å leggja til rette for ei dobling av godskapasiteten på jernbanenettet innan 2020. Jernbaneverket har no fullført hovudplan for prosjektet. Hovudplanen har eit kostnadsoverslag (P50) på 100 mill. kr. I 2010 er det sett av 50 mill. kr til eventuell oppstart av prosjektet. Prosjektet er planlagt slutført i 2012. I forslaget til vedtak om fullmakt til å pådra staten forpliktingar knytt til investeringsprosjektet, er det lagt til 20 pst. avsetting for uvisse på kostnadsoverslaget.

4.4 Bodø godsterminal

Prosjektet er ikkje omtala i Prop. 1 S (2009-2010). I 2010 forventar Jernbaneverket noko redusert framdrift på nokre kapasitetsaukande tiltak på grunn av mangel på signalteknisk kompetanse. Jernbaneverket vurderer difor oppstart på Bodø godsterminal i 2010, då prosjektet ikkje krev signaltekniske res-

sursar. Ombygging av Bodø godsterminal inngår i godsstrategien med sikte på å doble godskapasiteten på jernbanenettet innan 2020. Ombygginga av godsterminalen omfattar:

- Forlenga togspor 4 til å kunna ta i mot godstog på 600 m
- Nytt hensettingsspor
- Tilrettelegging for kontainer-truckar
- Utviding av lastegata og mellomlagring

Ombygging av Bodø godsterminal har eit kostnadsoverslag (P50) på 110 mill. kr. I 2010 vil det kunna bli aktuelt å forsera oppstart av prosjektet med inn-til 26 mill. kr, mot tidligare forventta oppstart i 2011.

Prosjektet er planlagt slutført i 2012/-13. I forslaget til vedtak om fullmakt til å pådra staten forpliktingar knytt til investeringsprosjektet, er det lagt til 20 pst. avsetning for uvisse på kostnadsoverslaget.

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 på Samferdselsdepartementet sitt område.

Vi **HARALD**, Noregs Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjera vedtak om ein del saker på Samferdselsdepartementet sitt område i svar med eit vedlagt forslag.

Forslag til vedtak om ein del saker på Samferdselsdepartementet sitt område

I

Stortinget samtykkjer i at:

1. Bompengeselskapet får løyve til å krevja inn bompengar til delvis bompengefinansiering av utbygging av fylkesveg 45 i Gjesdal og Sirdal kommunar etter vilkåra i denne proposisjonen. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå tilleggsavtale med bompengeselskapet og fastsetja nærare reglar for finansieringsordninga.
 2. Nytt Autosys blir gjennomført innafor ei kostnadsramme på 700 mill. 2009-kr.
 3. Prosjektet Fv 64 Atlanterhavstunnelen får ei revidert kostnadsramme på 900 mill. kr.
 4. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å pådra staten forpliktingar knytt til gjennomføringa av investeringsprosjektet dobbeltspor Holm – Holmestrand – Nykirke med ei føresetnader som er omtalt i denne proposisjonen, innafor ei kostnadsramme på 5 720 mill. kr.
 5. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å pådra staten forpliktingar knytt til gjennomføring av investeringsprosjektet Vålåsjø kryssingspor, som omtalt i denne proposisjonen, innafor ei kostnadsramme på 120 mill. kr.
 6. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å pådra staten forpliktingar knytt til gjennomføring av investeringsprosjektet Bodø godsterminal, som omtalt i denne proposisjonen, innafor ei kostnadsramme på 132 mill. kr.
-



Trykk: AS O. Friedr. Amesen, Mei 2010