



St.prp. nr. 67

(2002–2003)

Om ein del saker på Samferdselsdepartementets område

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet av 15. mai 2003,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Bondevik II)*

1 Innleiing

Samferdselsdepartementet legg i denne proposisjonen fram ein del saker under programkategoriene 21.20 Luftfartsformål, 21.30 Vegformål, 21.50 Jernbaneformål og 22.10 Post og telekommunikasjonar.

Proposisjonen gjeld desse sakene:

Under 21.20 Luftfartsformål:

- Samferdselsdepartementet orienterer om status for kompetansesenteret for flygarutdanning.

Under 21.30 Vegformål:

- I samband med slutføring av Trondheimpakka med m.a. E6 Nordre avlastingsveg, foreslår departementet å utvide bompengeskjeringa for hovudvegutbygginga i Trondheimområdet.
- Departementet legg fram forslag om delvis bompengefinansiert utbygging av prosjekt og tiltak på rv 45 i Gjesdal kommune, Rogaland.
- Det blir gjort greie for arbeidet med planlegging og finansiering av utbygging av E18 Mosseveien i tunnel.
- For utbygging av E18 Østfold gjer departementet greie for vegstandard, planstatus, kostnader

og høvet til gjeldande Østfoldpakke og tilrår anleggsstart på parsellen E18 Sekkelsten – Krosby i 2003.

- Det blir orientert om arbeidet med E10 Fastlandsforbindelse til Lofoten (LOFAST).
- Departementet orienterer om anleggsstart for utvidinga av motorvegbrua på E18 over Drammenselva.
- Det blir orientert om arbeidet med Eiksund-sambandet.
- Samferdselsdepartementet orienterer om tidsplan for omklassifisering av stamvegnettet.
- Departementet legg fram forslag til prinsipp for alternativ bruk av ferjetilskot.
- På bakgrunn av Stortingets oppmodingsvedtak nr. 390 av 13. juni 2000 gjer departementet greie for ulike tiltak når det gjeld køyring påverka av andre rusmiddel enn alkohol i vegtrafikken.

Under 21.50 Jernbaneformål:

- Departementet orienterer om ny framdriftsplan for konkurranseutsetjing innan jernbanen.

Under 22.10 Post og telekommunikasjonar:

- Det blir orientert om årsresultat og utbyte frå Posten Norge AS.

2 Programkategori 21.20 Luftfartsformål

2.1 Kompetansesenteret Nordian AS

I samband med avviklinga av Statens trafikkflygarskole på Torp i 1991 blei det oppretta eit trenings- og kompetansesenter for flygarutdanning. Ved opprettinga av senteret var det m.a. eit vilkår at drifta skulle finansierast ved brukarbetaling. Senteret blei i 1997 lagt inn under Nordic Aviation Resources AS (NAR) som var eigd av Luftfartsverket. NAR dreiv ei tid ein flyskole i samarbeid med North American Institute of Aviation. Instituttet kjøpte seinare flyskolen.

Økonomi og drift av kompetansesenteret blei omtalt i St.prp. nr. 60 (2001–2002). Luftfartsverket hadde gjort framlegg om å selje verksemda. Samferdselsdepartementet hadde i proposisjonen ikkje innvendingar til dette. Det blei i proposisjonen elles gjort greie for Samferdselsdepartementets arbeid med å styrkje kompetansen i utdanninga av trafikkflygarar og å få utdanninga offentleg godkjend i høve til lov av 11.07.1986 nr. 53 om eksamensrett for og statstilskot til private høyskolar.

Luftfartsverket har i dei siste åra overført etter måten store ressursar til drifta av NAR ved ansvarleg lån og auka aksjekapital. I mars 2002 selde Luftfartsverket 80 pst. av aksjane i NAR til NAR Holding AS. Som følge av merknad frå fleirtalet i samferdselskomiteen under handsaminga av St.prp. nr. 60 (2001–2002), jf. Innst. S. nr. 227 (2001–2002), har Avinor AS no i 2003 valt å kjøpe ut kompetansesenteret for 4,4 mill. kr og å opprette eit eige aksjeselskap til å vidareføre drifta. Det nye selskapet – Nordian AS – skal produsere, formidle og selje læremateriell for operativt personell innan luftfarten. I samband med utskiljinga av kompetansesenteret har NAR Holding AS no teke over alle aksjane i NAR. Den flyoperative verksemda som NAR tidlegare dreiv for Luftfartsverket, er avvikla etter at selskapet tapte anbuds konkurransen om kontrollflyging for Avinor.

Avinor har gitt Nordian AS 2 mill. kr i driftskapital for 2003 som ansvarleg lån, og har elles garantert for dekking av underskot i drifta med inntil 4 mill. kr. Avinor skal etter § 10 i vedtektene til selskapet kvart år leggje fram for samferdselsministeren ein plan for verksemda med dotterselskap, såleis også for Nordian.

Samferdselsdepartementet viser til at Avinor og tidlegare Luftfartsverket har overført store ressursar for å sikre drifta av kompetansesenteret. Dersom planen for verksemda som Avinor legg fram for 2004, likevel ikkje gjer det sannsynleg at

etterspurnaden etter dei produkta Nordian sel, kan finansiere drifta framover, ser ein det som nødvendig at Avinor får høve til å vurdere overføring av verksemda til ein utdanningsinstitusjon, eventuelt avvikle verksemda. Samferdselsdepartementet viser til at kompetansesenteret ikkje sjølv driv undervisning, men tilbyr og sel ulikt undervisningsmateriell og -tenester som utdanningsinstitusjonane kan gjere seg nytte av.

3 Programkategori 21.30 Vegformål

3.1 Slutføring av Trondheimpakka medrekna E6 Nordre avlastningsveg, endra bompenggeordning og godsterminal for jernbane i Trondheim

3.1.1 Bakgrunn

Trondheimpakka er sist omtalt i St.prp. nr. 1 (2002–2003), s. 87–88 og s. 106.

I samband med handsaminga av St.prp. nr. 129 (1988–89) Om hovedvegnettet i Trondheimområdet, vedtok Stortinget grunnlaget for ei forsert utbygging av hovudvegnettet (E6, delar av fylkesvegnettet og kollektivtrafikk-, trafikktryggleiks- og miljøtiltak). Revidert finansieringsplan og bompenggeopplegg blei vedteke gjennom Stortingets handsaming av St.prp. nr. 15 (1997–98). Den reviderte utbyggingsplanen var kostnadsrekna til om lag 2 300 mill. 2003-kr. Det var lagt til grunn 44 pst. statlege løyvingar og 56 pst. bompengar. Det er lagt til grunn at bompenggeinnkrevjinga blir avslutta i 2005.

Av riksvegprosjekta på stamvegnettet er prosjekta E6 Omkøyringsvegen, E6 Kroppan bru og E6 toplankryss Sandmoen ferdigbygde. Av fylkesvegprosjekta er prosjekta Byåsveien, John Aes veg og Østre Rosten ferdigbygde, dei to siste med forskotering. Stamvegprosjekta E6 Nordre avlastningsveg og E6 Sluppen – Marienborg står att. I tillegg står fleire planlagde fylkesvegprosjekt og oppfølging av satsinga på kollektivtrafikk-, miljø- og servicetiltak att. Det er ikkje rom for å fullføre heile Trondheimpakka innafor den noverande bompenggeordninga. Årsaka til dette er i hovudsak kostnadsauke for prosjektet E6 Nordre avlastningsveg.

Innkrevjingssystemet i dagens bomring deler byen i soner, hovudsakleg med innkrevjing anten inn i eller ut av ei sone. I Trondheimsringen er det innkrevjing måndag – fredag mellom kl. 0600 og kl. 1800, elles er det gratis passering. Ved manuell betaling er taksten kr 15 for personbilar. For abonnentar er det tidsdifferensierte takstar i innkrev-

jingstida med deling i to periodar, kl. 0600–1000 og kl. 1000–1800. Den mest nytta abonnementsforma er etterskotsbetaling med rabatterte satsar.

3.1.2 Gjennomførte tiltak

I tillegg til midlane i tabell 3.1 kjem midlar til førebuande planlegging i perioden 1989–2002 og engasjementsstillingar i Statens vegvesen og Trondheim kommune på til saman 175 mill. kr.

Tabell 3.2 viser status for finansiering av Trondheimsapakka for 1989–2002. Netto lånegjeld ved slutten av 2002 var 79 mill. kr. Brutto bompenginntekter i 2002 var om lag 168 mill. kr.

3.1.3 Vegdirektoratets forslag frå 2001 til slutføring av Trondheimsapakka

Omtale av forslaget

Etter at Trondheim kommune gjekk imot utviding av bompengerperioden for å dekkje meirkostnaden ved å velje kulvert i staden for bru ved kryssing av Skansenløpet, blei det lokalt vurdert ulike løysingar for slutføring av Trondheimsapakka.

Etter at saka var drøfta med Sør-Trøndelag fylkeskommune og Trondheim kommune la Vegdirektoratet i august 2001 fram eit forslag. Saka var også lagt fram for Samferdselsdepartementet. I forslaget var den statlege finansieringa av E6 Nordre avlastningsveg auka med om lag 270 mill. kr i høve til St.meld. nr. 46 (1999–2000) Nasjonal transportplan 2002–2011. Bompengerordninga skulle avsluttast som lagt til grunn ved slutten av 2005, men trafikantbetalinga skulle aukast fram til dette tidspunktet ved å bygge seks nye bomstasjonar.

E6 Nordre avlastningsveg, eksklusive ny Nidelv bru med tilstøytande veg og kryss, var i Vegdirektoratets forslag lagt til grunn finansiert med 483 mill. kr i statlege midlar og 381 mill. kr i bompengar, til saman 864 mill. 2003-kr. Finansieringa av ny Nidelv bru med tilstøytande veg og kryss, om lag 80 mill. kr, var lagt til grunn overført frå Trondheimsapakka til bompengerprosjektet E6 Trondheim – Stjørdal (E6 Øst). Dette er lagt til grunn i handlingsprogrammet for strekningsvise investeringar på stamvegnettet for perioden 2002–2011, jf. St.prp. nr. 1 (2001–2002). Det er førebels lagt opp til at ny Nidelv bru blir finansiert med 60 pst. bompengar og 40 pst. statlege midlar. Dersom E6 Nordre avlastningsveg blir bygd, må ein også bygge ny Nidelv bru.

Prosjektet E6 Sluppen – Marienborg var foreslått teke ut av Trondheimsapakka og lagt til grunn vurdert i samband med Nasjonal Transportplan 2006–2015.

Samanlikna med det tidlegare innhaldet i Trondheimsapakka, jf. St.prp. nr. 15 (1997–98), er stamvegprosjektet E6 Nord-Sør Sentrum endra. Dette er no ein del av prosjektet E6 Sluppen – Marienborg som var foreslått teke ut av Trondheimsapakka. Ombygging av Elgeseter gate, som går inn i noverande E6, til ny funksjon var også foreslått teke ut. Det same gjeld fylkesvegen Jonsvannsvegen og dei kommunale vegane Bromstadvegen og Forsøkslia (tidlegare kalla Buengetsambandet). Bromstadvegen vil gå inn i E6 Øst (Trondheim – Stjørdal).

Kostnadene ved dei seks nye bomstasjonane og resten av brikkeskiftet i samband med overgang til Autopass-systemet var lagt til grunn dekt av bompengar. Vegdirektoratets forslag omfatta

Tabell 3.1 Gjennomførte tiltak 1989–2002

| | Mill. 2003-kr |
|--|---------------|
| E6 Omkøyingsvegen | 618 |
| E6 Sør ¹ | 92 |
| Fylkesvegar (Byåsvegen, John Aaes veg og Østre Rosten) | 154 |
| Tiltak for kollektivtrafikk ² | 155 |
| Gang/sykkelvegar og trafikktryggleikstiltak | 251 |
| Støytaktak | 78 |
| Miljøtiltak i Midtbyen | 28 |
| Bompengesystem | 138 |
| Sum | 1 514 |

¹ Omfattar Kroppan bru og toplankryss Sandmoen.

² Omfattar 71 mill. kr i storbymidlar i perioden 1998–2001. Det blei dessutan investert 132 mill. kr i storbymidlar i perioden 1991–1997 som ikkje inngår i Trondheimsapakka.

Tabell 3.2 Status for finansiering av Trondheimspakka 1989–2002

| | 1989–93 | 1994–97 | 1998–01 | 2002 | Mill. 2003-kr Sum |
|-----------------|---------|---------|------------------|------|----------------------|
| Statlege midlar | 184 | 204 | 312 ¹ | 35 | 735 |
| Bompengar | 521 | 181 | 168 | 35 | 905 ² |
| Sum | 705 | 385 | 480 | 70 | 1 640 |

1 Medrekna 71 mill. kr i storbymidlar 1998–2001.

2 Forskotering til John Aaes veg og Østre Rosten er ikkje med.

også midlar til planlegging før tiltak blir tekne opp til løyving. Dette var lagt til grunn dekt med ein kombinasjon av statlege midlar og bompengar.

Forslaget bygde på at Jernbaneverket flytta godsterminalen frå Brattøra til Leangen som lagt til grunn i St.meld. nr. 46 (1999–2000) Nasjonal transportplan 2002–2011.

Den justerte Trondheimspakka ville etter Vegdirektoratets forslag bli finansiert med 50 pst. statlege midlar og 50 pst. bompengar.

Lokal handsaming

Trondheim bystyre gjorde 22. november 2001, med 57 mot 28 røyster, vedtak om å slutte seg til Vegdirektoratets forslag til slutføring av Trondheimspakka, medrekna forslaget om seks nye bomstasjonar i sentrumssona for å finansiere Trondheims del av fullføringa av Trondheimspakka. Bystyret gjekk samstundes inn for å leggje ned bomstasjonen ved Leirbrua før utgangen av 2002, dvs. tre år før avviklinga av resten av bomringen. Bystyret heldt fast på at bomringen skal takast ned før utgangen av 2005, og at det ikkje skal vere auke i innkrevjingstid eller pris. Vidare tok bystyret opp att at Trondheim kommune går inn for å overføre ny Nidelv bru til E6 Øst.

Fylkesutvalet i Sør-Trøndelag fylkeskommune gjorde 29. november 2001, med 12 mot 3 røyster, dette vedtaket:

«Sør-Trøndelag fylkeskommune slutter seg til Vegdirektoratets forslag til opplegg for avrunding av Trondheimspakken, slik det framgår av Vegdirektoratets brev av 14.08.2001. Som ledd i finansieringen slutter Sør-Trøndelag fylkeskommune seg til forslag om supplerende bomstasjonar øst for Midtbyen. Det reviderte systemet av bomstasjonar forutsettes å være i drift i perioden 2002–2005.

Det forutsettes at økte statlige tilskudd til Trondheimspakken ikke skal gå på bekostning av satsing på stamvegnettet i øvrige deler av Sør-Trøndelag.

Eventuelle omprioriteringer i Fylkesvegplan 2002–2011 som følge av avrunding av

Trondheimspakken må vurderes nærmere i en egen sak.»

Spørsmålet om å overføre finansieringa av ny Nidelv bru til E6 Øst blei også lagt fram for Nord-Trøndelag fylkeskommune og kommunane Malvik og Stjørdal, jf. St.prp. nr. 76 (2000–2001), s. 14. Hovudutvalet for regional utvikling i Nord-Trøndelag fylkeskommune slutta seg til å overføre Nidelv bru frå Trondheimspakka til E6 Øst. Hovudutvalet la til grunn at overføringa ikkje går ut over endeparsellen i Stjørdal dersom vilkåra som var omtalte av vegsjefen i Sør-Trøndelag skulle vise seg ikkje å halde. Stjørdal kommune valde ikkje å uttale seg. Malvik kommune gjekk i mot overføring til E6 Øst.

3.1.4 Status for E6 Nordre avlastningsveg og godsterminal for jernbane i Trondheim. Vidare arbeid med løysingar for E6 Nordre avlastningsveg

E6 Nordre avlastningsveg er omtalt i St.meld. nr. 46 (1999–2000), s. 234, St.prp. nr. 1 (2001–2002), s. 118, St.prp. nr. 60 (2001–2002), s. 16, og St.prp. nr. 1 (2002–2003), s. 87–88.

E6 Nordre avlastningsveg vil avlaste Midtbyen og sentrumsnære bustadområde for gjennomgangstrafikk. Dette vil gi mindre støv og støy og færre trafikkulykker. Prosjektet vil gi stamvegtilknytning til nasjonal hamn, transportterminalar og sentraljernbanestasjonen på Brattøra. Ruter for tungtransport og transport av farleg gods blir lagt utanom sentrum og sentrale bustadområde. Differensieringa av trafikken vil gi eit enklare trafikkbilette. Det blir lagt til rette for sentrumsnær bustad- og næringsutvikling. Sentrumsgatene kan bli bygde om til ny funksjon, og det blir mogleg med ei sterkare prioritering av kollektivtrafikk på eksisterande veg- og gatenett.

Prosjektet omfattar bygging av ny tofelts veg frå Marienborg i tunnel til Illsvika/Bynesvegen og vidare langs hamna frå Ila til Lademoen. Det er lagt til grunn at både den nedlagte Steinberget jernbanetunnel og eit tidlegare sidespor i Ila-området blir

nytta til vegformål. I den godkjende reguleringsplanen er E6 Nordre avlastningsveg lagt i kulvert under Skansenløpet og i dagen over godsterminalen på Brattøra. I St.prp. nr. 1 (2001–2002) blei det oppgitt eit førebels kostnadsoverslag for denne løysinga på 864 mill. 2003-kr, eksklusive ny Nidelv bru med tilstøytande veg og kryss. Den godkjende reguleringsplanen for Nordre avlastningsveg legg til grunn at dagens godsterminal på Brattøra blir flytta.

I St.prp. nr. 1 (2001–2002) blei det opplyst at det var vedteke å leggje den nye godsterminalen for Trondheim til Leangen. Samferdselsdepartementet meinte at det var rett å byggje den nye terminalen i perioden 2002–2005 ut i frå ei samla vurdering av terminalprosjektet, bygging av E6 Nordre avlastningsveg og byutviklinga i Trondheim. Det blei samstundes varsla at departementet etter den lokale handsaminge ville komme tilbake til sluttfinansieringa av Trondheimspakka, medrekna E6 Nordre avlastningsveg. Som det framgår i forrige punkt slutta Trondheim kommune seg til Vegdirektoratets forslag 22. november 2001.

I St.prp. nr. 60 (2001–2002) blei det opplyst at Jernbaneverket, i samarbeid med godstrafikkoperatøren Cargo Net AS, har kome fram til at det ikkje er behov for å flytte jernbanen sin godsterminal på Brattøra, og at det derfor ikkje er nødvendig å byggje ny terminal på Leangen. Samferdselsdepartementet bad derfor Statens vegvesen og Jernbaneverket, i samarbeid med Trondheim kommune, om å gjennomføre ei ny utgreiing av saka. I utgreiinga skulle det leggjast særleg vekt på å få klarlagt konsekvensane for E6 Nordre avlastningsveg med omsyn til kostnader, framdrift og finansiering ved ikkje å flytte godsterminalen.

I St.prp. nr. 1 (2002–2003) blei det vist til utgreiinga frå Jernbaneverket og Statens vegvesen frå august 2002, der det blir vurdert som mogleg å finne ei løysing for E6 Nordre avlastningsveg med framleis jernbaneterminal på Brattøra. Trondheim kommune heldt fast ved dei byplanmessige arealgrepa som legg til grunn flytting av terminalen. Rapporten frå utgreiingsarbeidet omfattar alternativ/variantar både med og utan kulvert under sporområdet.

I samarbeid med Trondheim kommune er det sidan utgreiinga låg føre, arbeidd vidare med ulike variantar av løysingar for E6 Nordre avlastningsveg over Brattøra. I eitt av alternativa, alternativ 4, blir vegen ført over den sørlege delen av godsterminalområdet, dels neddykka i kulvert. Ein stor føremon med dette alternativet er at kryssinga med Havnegata blir planfritt. Kostnadene er rekna til 1 140 mill. kr, eksklusive ny Nidelv bru med

tilstøytande veg og kryss, og også eksklusive kostnadene ved nødvendige jernbanemessige tilpassingar på om lag 100 mill. kr. Desse kostnadene er lagt til grunn dekt over Jernbaneverkets budsjett. Kostnadene for alternativ 4 er nyleg redusert frå 1 240 mill. kr til 1 140 mill. kr ved at kulverten under jernbanespora er blitt kortare.

I arbeidet med å redusere kostnadene for E6 Nordre avlastningsveg er eit alternativ kalla 3.2.A vurdert nærare. Ei vesentleg ulempe ved dette alternativet er at eit jernbanespor for gods vil krysse E6 Nordre avlastningsveg. Dessutan vil vegen to gonger bli ført i ein nitti graders vinkel gjennom rundkøyringar.

Statens vegvesen vurderer samanblandinga av gjennomgangstrafikk med tungtrafikk mellom godsterminalen og hamneområdet på strekninga mellom rundkøyringane som svært uheldig for framkomsten på E6 Nordre avlastningsveg. Vegvesenet kan likevel godta alternativ 3.2.A på vilkår av at det om nødvendig blir lagt til rette for ein undergang for trafikk som kryssar Havnegata mellom godsterminalområdet og hamneområdet. Kostnadene for alternativ 3.2.A, eksklusive ny Nidelv bru og medrekna undergang, er rekna til 1 020 mill. kr. Statens vegvesen er samd med kommunen i at alternativ 4 er den beste løysinga når det er lagt til grunn at godsterminalen ikkje blir flytta frå Brattøra, fordi alternativ 3.2.A ikkje i tilstrekkjeleg grad er ei framtidsretta løysing for ein veg med funksjon som stamveg.

Ny lokal handsaming

Samferdselsdepartementet bad i brev av 6. januar 2003 Trondheim kommune uttale seg til ein finansieringsmodell der prinsippet om minimum 50 pst. bompengar i Trondheimspakka blir oppretthalde, jf. Vegdirektoratets forslag til slutføring av Trondheimspakka frå 2001. Basert på at E6 Nordre avlastningsveg blir bygd etter alternativ 4, slik det da låg føre, innebar dette at den føresette kostnadsauken på 376 mill. kr (1 240 mill. kr – 864 mill. kr) skulle fordelast likt med 188 mill. kr på høvesvis statlege midlar og bompengar. Kostnadene ved ny Nidelv bru var lagt til grunn finansierte som ein del av E6 Øst, medan dei jernbanemessige tilpassingane var føresette finansierte over Jernbaneverkets budsjett.

Departementet peika på at eit alternativ til å utvide innkrevjingsperioden til etter 2005 var å endre takstopplegget i form av høgare takstar og/eller å utvide innkrevjingstida dei enkelte vekedagane.

Trondheim bystyre gjorde 27. mars 2003 dette vedtaket (kostnader i 2002-kr):

- «1. Trondheim kommune opprettholder sitt tidligere vedtak om finansieringsopplegg for avslutning av Trondheimsapakken. Dette forutsetter at staten må dekke alle ekstrakostnadene for E6 Nordre avlastningsveg som følge av at godsterminalen blir liggende på Brattøra.
2. Trondheim kommune legger alternativ 4 til grunn som prinsipløsning for Nordre avlastningsveg over Brattøra. Arbeidet med reguleringsendring slutføres med dette som utgangspunkt.
3. Det er nå under vurdering alternative og rimeligere løsninger over Brattøra. En traséføring som går utenom godsterminalen og som unngår behovet for kulvert (trasé 3.2.A) er særlig aktuell. Denne løsningen vil gi akseptable forhold både for godsterminalen, havneområdet og vegtrafikken, samt tilfredsstillende behovet for avlastning av Midt-byen og hensynet til videre og framtidig byutvikling.
Det er et alternativ som synes å bli god tatt av alle parter. Besparselsen i dette vil sannsynligvis ligge i størrelsesorden 160 mill. kr. Jernbaneverkets besparelser kommer i tillegg. Det finnes dermed en akseptabel løsning for alle parter som innebærer at Nordre avlastningsveg kan bygges innenfor de rammene for statlig finansiering som er forutsatt til nå (850 mill. kr pluss 185 mill. kr som utgjør statens del av ekstrakostnadene, dvs. til sammen 1.035 mill. kr). Det forutsettes oppstart i Ila som forutsatt, høsten 2003.
4. Trondheim kommune legger til grunn at bompengesystemet avsluttes ved utgangen av 2005. Etableringen av 6 nye bomstasjoner etableres som forutsatt, 1. juli 2003. Leirbrua bomstasjon avvikles fra 01.07.2003.»

Sør-Trøndelag fylkeskommune gjorde 3. april 2003 dette vedtaket:

«Med bakgrunn i tidligere vedtak i Fylkestinget støtter Fylkesutvalget i Sør-Trøndelag Trondheim bystyre sitt vedtak i bystyresak 0051/03.»

3.1.5 Endringar i bompengoordninga

Erfaringane med dagens bompengeplegg har vist at belastninga på trafikantane i dei ulike bydelane varierer. I samarbeid mellom Trondheim kommune og Statens vegvesen er det utgreidd å setje opp seks nye bomstasjonar. Dei nye bomstasjonane vil føre til ei justering av soneinndelinga og

til at belastninga på trafikantane blir jamnare fordelt. Dei foreslåtte endringane må sjåast i samanheng med dagens system med passeringstak og timesregel, jf. omtalen under bakgrunn.

Dei seks nye bomstasjonane vil gi om lag 30 mill. kr pr. år i auka inntekter. Vegdirektoratet la opphavleg til grunn at dei auka inntektene ville komme i åra 2002–2005, til saman 120 mill. kr. Likevel har Trondheim kommune lagt til grunn at den noverande bomstasjonen ved Leirbrua skal fjernast fordi dette er den einaste bomstasjonen der ein må betale for å køyre ut av byen. Fjerning av bomstasjonen ved Leirbrua vil redusere inntektene med om lag 10 mill. kr pr. år. På grunn av at finansieringa av E6 Nordre avlastningsveg og slutføringa av Trondheimsapakken ikkje har vore avklart, er endringane i bomstasjonsopplegget blitt utsette.

Dersom bomstasjonen ved Leirbrua blir fjerna frå 1. juli 2003 og innkrevjinga i dei seks nye bomstasjonane tek til 1. november 2003, blir meirinntektene på grunn av endra bompengoordning fram til utgangen av 2005, om lag 40 mill. kr.

3.1.6 Samferdselsdepartementets vurdering

Samferdselsdepartementet meiner det er viktig å få gjennomført prosjektet E6 Nordre avlastningsveg som ein del av Trondheimsapakka etter det trasémessige hovudgrepet som er lagt til grunn i Trondheim kommune sine overordna arealplanar. Departementet meiner vidare at kostnadene ved investeringar i veg og godsterminal må sjåast i samanheng.

Jernbaneverket har kome fram til at det ikkje er behov for å flytte jernbanen sin godsterminal frå Brattøra. Det er derfor ikkje nødvendig å bygge ny terminal på Leangen. Vurderinga er grunngitt med utviklingstrekka innafor godstransportmarknaden og innovasjon i teknologi og løysingar for terminaldrift. På bakgrunn av Jernbaneverkets tilråding og det som har kome fram gjennom utgreiinga til Jernbaneverket og Statens vegvesen, m.a. at utbygginga av E6 Nordre avlastningsveg let seg gjennomføre med godsterminalen liggjande på Brattøra, går departementet inn for at det ikkje blir bygd ny godsterminal for jernbanen på Leangen.

Nordre avlastningsveg er rekna til å vere eit samfunnsøkonomisk ulønsamt prosjekt. Meirkostnaden ved at ein må ta omsyn til at godsterminalen blir liggjande, svekker lønsemda i dette prosjektet meir. Grunnlaget for å fremme prosjektet no, må derfor, slik departementet ser det, vere at det lokalt er vilje til å dekkje ein like stor del av meirkostnaden ved bompengar som opphavleg føresett for

heile Trondheimsapakka, dvs. 50 pst. Kostnadsreduksjonar i høve til overslaget gjort i januar 2003 legg ein likevel opp til at skal komme trafikantane til gode.

Samferdselsdepartementet går inn for at bompengeordninga blir endra som omtalt i denne proposisjonen, ved at det blir sett opp seks nye bomstasjonar. Det er lagt til grunn at den noverande bomstasjonen ved Leirbrua blir fjerna frå 1. juli 2003, i tråd med vedtaket i kommunen, og at dei nye bomstasjonane blir operative frå 1. november 2003. Det er eit vilkår at det er lokalpolitisk tilslutning til den nye finansieringsplanen før bygginga av bomstasjonane startar. Meirinntektene fram til utgangen av 2005 blir om lag 40 mill. kr. Samferdselsdepartementet presiserer at dette er prognosar som det er knytt noko uvisse til.

Etter Samferdselsdepartementets vurdering er alternativ 4 ei vesentleg betre løysing enn alternativ 3.2.A for å oppnå dei føresette verknadene av E6 Nordre avlastningsveg. Departementet meiner derfor at alternativ 4 bør vere grunnlaget for det vidare planarbeidet. Kostnadene ved alternativ 4, eksklusive ny Nidelv bru med tilstøytande veg og kryss, er førebels rekna til om lag 1 140 mill. kr. I tillegg kjem nødvendige tilpassingar av jernbane/godsterminal på Brattøra på 100 mill. kr som er lagt til grunn dekt over Jernbaneverkets budsjett.

I handlingsprogrammet for strekningsvise investeringar på stamvegnettet for 2002–2011 er E6 Nordre avlastningsveg ført opp med 483 mill. 2003-kr i statlege midlar og 381 mill. 2003-kr i bompengar, i alt 864 mill. kr. I høve til handlingsprogrammet er det ein kostnadsauke på 276 mill. kr. Med dagens bompengeordning, medrekna oppsetting av seks nye bomstasjonar (med innkrevjing frå 1. november 2003) og nedlegging av ein bomstasjon, er det ikkje mogleg å krevje inn meir enn 320 mill. kr i bompengar, dvs. ein reduksjon på 61 mill. kr i høve til beløpet i handlingsprogrammet. Årsaka til dette er at etableringa av dei seks nye bomstasjonane er blitt forseinka. Dermed er det pr. i dag eit udekt finansieringsbehov på til saman 337 mill. kr (276 mill. kr + 61 mill. kr).

Samferdselsdepartementet tilrår at staten dekkjer 188 mill. kr av auken i kostnadsoverslaget for prosjektet. Det var dette beløpet som blei lagt fram for kommunen i januar som statens tilbod for å dekkje meirkostnadene. I januar var prosjektkostnaden på 1 240 mill. kr (1 220 mill. 2002-kr) mot 1 140 mill. kr pr. i dag. Tilrådinga om statleg tilskot til prosjektet inneber at kostnadsreduksjonen på 100 mill. kr kjem trafikantane til gode, samanlikna med finansieringsopplegget i brev av 6. januar 2003. Det var her lagt til grunn at også bompenga-

ne skulle dekkje 188 mill. kr. Som vist til, er bompengeinntektene redusert med 61 mill. kr samanlikna med handlingsprogrammet på grunn av at etableringa av dei nye bomstasjonane er blitt forseinka. Departementet legg til grunn at dette blir kompensert gjennom eit utvida bompengeopplegg. Dersom utviding av bompengeopplegget skal gjennomførast berre ved å forlengje innkrevjingstida etter utgangen av 2005, er det aktuelt med ei forlenging på om lag 10 månader.

Det udekte finansieringsbehovet på 337 mill. kr blir etter dette dekt med 188 mill. kr frå staten og 149 mill. kr med bompengar. Med dette forslaget til finansiering blir dei samla statlege midlane på 671 mill. kr og samla bompengar på 469 mill. kr, i alt 1 140 mill. kr. I høve til den regulerte løysinga for E6 Nordre avlastningsveg og godsterminal på Leangen vil dette forslaget føre til redusert løyving på samla 600–650 mill. kr. Vidare legg departementet til grunn at eventuelle meirkostnader som måtte bli avdekt ved den eksterne kvalitetssikringa og i sjølve byggjeperioden blir dekte av statlege midlar og bompengar med same deling som ved gjeldande kostnadsoverslag.

Det er ikkje gjennomført nødvendige justeringar i reguleringsplanen for E6 Nordre avlastningsveg med omsyn til det tilrådde alternativ 4. Det er heller ikkje gjennomført ekstern kvalitetssikring av kostnadsoverslaget. Departementet vil komme tilbake til anleggstart og gjennomføring av E6 Nordre avlastningsveg når nødvendige justeringar av reguleringsplanen og ekstern kvalitetssikring av kostnadsoverslaget er gjennomført og den nye finansieringsplanen er handsama lokalt. Departementet legg til grunn at anleggstart kan skje i 2004. Det er lagt til grunn 40 mill. kr i bompengar til E6 Nordre avlastningsveg under stamveggrute 2 i 2003 for anleggstart ved Ila. Departementet legg til grunn at det kan nyttast av desse midlane i den grad dette er nødvendig for å leggje til rette for anleggstart i 2004.

Tabell 3.3 viser kostnadene til dei ulike prosjekta i den justerte Trondheimsapakka. Innafor den justerte Trondheimsapakka kjem i tillegg kostnadene ved dei seks nye bomstasjonane på om lag 18 mill. kr og resten av brikkeskiftet i samband med overgang til Autopass-systemet på om lag 8 mill. kr. Desse kostnadene blir dekte med bompengar. I tillegg kjem midlar til planlegging før tiltak blir tekne opp til løyving, stipulert til 27 mill. kr. Av dette beløpet er 10 mill. kr lagt til grunn dekt med statlege midlar og 17 mill. kr med bompengar.

Når heile perioden frå 1989 blir rekna med, blir kostnadene ved den justerte Trondheimsapakka på

Tabell 3.3 Justert Trondheimpakke frå og med 2002

| | Statlege midlar | Bompengar | Mill. 2003-kr Sum |
|--|-----------------|------------|----------------------|
| E6 Nordre avlastningsveg (alt. 4) ¹ | 671 | 469 | 1 140 |
| E6 Sluppen – Marienborg ² | | | |
| Kollektivtrafikktiltak ³ | 64 | | 64 |
| Refusjonar ³ | | 49 | 49 |
| Tiltak i Midtbyen ³ | 41 | | 41 |
| Støytakt ³ | 16 | 15 | 31 |
| Trafikktryggleikstiltak ³ | 7 | 3 | 10 |
| Gang- og sykkelveggar ³ | 25 | | 25 |
| Sum | 824 | 536 | 1 360 |

1 Ekskl. ny Nidelv bru og jernbanemessige tilpassingar.

2 Blir vurdert i Nasjonal transportplan 2006–2015.

3 Omfattar midlar i perioden 2002–2005.

om lag 2,9 mrd. kr, finansiert med 52 pst. statlege midlar og 48 pst. bompengar.

I St.prp. nr. 1 (2002–2003) er det lagt til grunn 32 mill. kr i bompengar frå Trondheimpakka innafør fylkesfordelt ramme i 2003. Samferdselsdepartementet legg til grunn at desse midlane blir nytta som planlagt til bygging av seks nye bomstasjonar, trafikktryggleiks- og miljøtiltak og planlegging.

3.2 Om delvis bompengefinansiert utbygging av prosjekt og tiltak på rv 45 i Gjesdal kommune

3.2.1 Innleiing

Samferdselsdepartementet legg fram forslag om delvis bompengefinansiert utbygging av prosjekt og tiltak på rv 45 i Gjesdal kommune, Rogaland.

Gjesdal kommune har noko over 9 000 innbyggjarar. Av desse bur om lag 7 000 i kommunesentret Ålgård som ligg ved E39. Rv 45 mellom Ålgård og Sirdal kommune (Vest-Agder) er ei viktig regional transportåre m.a. for turist- og fritidstrafikk. I sommarhalvåret, når vegen mellom Sirdal og Setesdal over Suleskar er open, er rv 45 viktig for trafikk mellom Jær-regionen og Setesdal/indre delar av Telemark. Vegen blir også nytta som eit indre samband frå Rogaland mot Oslo-området.

Rv 45 i Gjesdal kommune har i dag ujamn standard med enkelte svært dårlege parti. I hovudsak gjeld dette kurvatur og breidd. I samarbeid med kommunen har Statens vegvesen utarbeidd ein utbyggingsplan for å utbetre dei dårlegaste strekningane. Rogaland fylkeskommune har slutta seg til utbyggingsplanen. Utbygginga har som hovudmål å betre framkomsten og trafikktryggleiken.

Planane om delvis bompengefinansiering er tidlegare omtalt i St.prp. nr. 1 (2001–2002), s. 142.

3.2.2 Omtale av utbygginga

Utbygginga omfattar 7 delprosjekt, jf. tabell 3.4.

Delprosjekta er, med unntak av omlegginga i Giljajuvet og i Dirdal, utbetningsprosjekt som omfattar kurveutbetningar og breiddutvidingar langs eksisterande veg. For delprosjekta 1 – 6 ligg det føre godkjende reguleringsplanar. For delprosjektet Lomeland og Indre Lima ligg det føre godkjend reguleringsplan for delar av strekninga. Alle reguleringsplanane blei godkjende i 2001. Det vil bli utarbeidd reguleringsplan for bomstasjonen, jf. omtale under bompengeplegg.

Det ligg føre kostnadsoverslag der uvisse ligg innafør +/- 10 pst. for alle strekningane med god-

Tabell 3.4 Oversikt over delprosjekt med kostnader i mill. 2003-kr

| Delprosjekt | Kostnader |
|---|------------|
| 1 Utbetring gjennom Oltedalsbakane | 32 |
| 2 Omlegging gjennom Giljajuvet (tunnel) | 21 |
| 3 Utbetring Øvstabø – Retland | 15 |
| 4 Utbetring langs Ragsvatn | 5 |
| 5 Utbetring nord for Byrkjedal | 8 |
| 6 Omlegging i Dirdal | 20 |
| 7 Utbetring ved Lomeland og Indre Lima | 8 |
| Bomstasjon | 5 |
| Sum | 114 |

kjend reguleringsplan. Oppdaterte kostnadsoverslag vil liggje føre før det enkelte delprosjekt blir teke opp til løyving.

Delprosjekta har ei samla lengd på om lag 6,5 km. Det blir lagt opp til ein nøktern standard med ei breidd på 6,5 m, som er minste breidd for tofelts veg.

Netto nytte for utbygginga (NN) er samla rekna til 26 mill. kr. Netto nytte over samla kostnader (NN/K) er rekna til 0,2.

Dei miljømessige konsekvensane ved utbygginga er venta å bli små. Utbetringa av Oltedalsbakkane vil truleg føre til at noko trafikk blir overført frå den kommunale vegen gjennom tettstaden Oltedal til rv 45.

Trafikkmengda på dei aktuelle strekningane varierer frå om lag 800 køyretøy pr. døgn (ÅDT) på dei minst trafikkerte strekningane til om lag 2 000 (ÅDT) vest for Oltedal.

3.2.3 Lokal handsaming

Forslaget til utbyggings- og finansieringsplan for rv 45 er handsama lokalt.

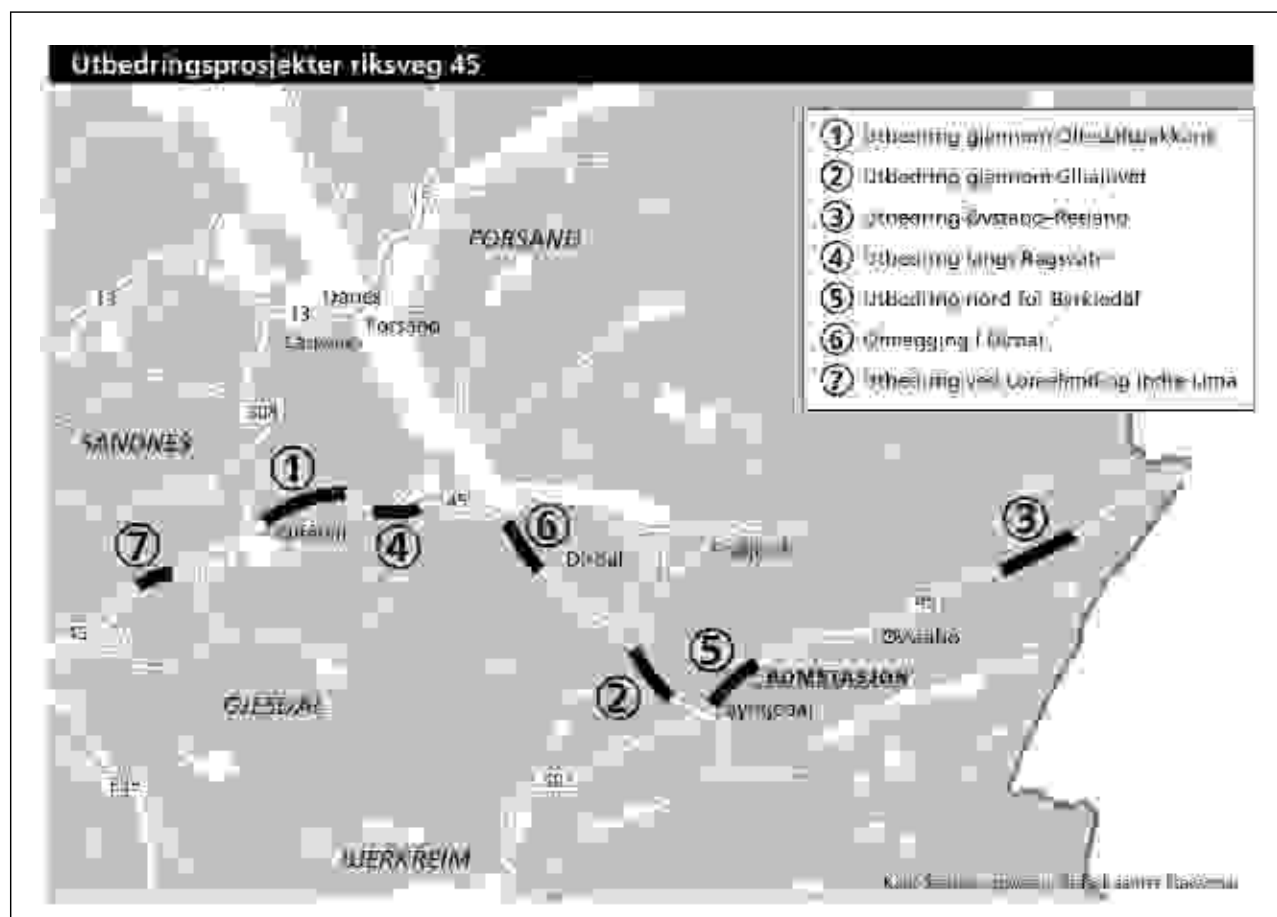
Gjesdal kommunestyre gjorde 28. august 2000 dette vedtaket:

«Ut fra et trafikksikkerhetsmessig og næringsmessig behov på rv 45 i Gjesdal, slutter kommunestyret seg til den skisserte utbyggings- og finansieringsplan i modell A. Til grunn ligger også den rådende situasjonen om at annen finansiering av utbygging ikke har latt seg oppdrive, og det heller ikke synes å være mulig å få tilført nødvendige midler fra bompengoordningen som nå blir etablert på Nord-Jæren.

Kommunen slutter seg til den skisserte utbyggings- og finansieringsplanen inkludert den foreslåtte bompengoordningen. Det forutsettes at videre planarbeid utføres i nært samarbeid mellom kommunen og Vegvesenet og at det kan være aktuelt med justeringer i de foreslåtte utbyggings- og finansieringsplaner hvis en underveis finner dette hensiktsmessig. Kommunen ber om at saken så raskt som mulig blir behandlet fylkespolitisk og deretter sendt over for sentral behandling i Stortinget.

Det bes om at reguleringsarbeidet blir igangsatt på de aktuelle strekningene.»

Saka blei deretter sendt på høyring til kommu-



Figur 3.1 Utbetningsprosjekt rv 45

nane Bjerkreim, Klepp, Time, Sandnes, Stavanger og Sirdal, og til Vest-Agder fylkeskommune.

Bjerkreim kommune meinte at delar av trafikken frå Bjerkreim på rv 503 ville vere med på å finansiere utbygginga av rv 45 og at også rassikring av rv 503 derfor måtte kunne finansierast gjennom bompengordninga. Sirdal kommune meinte at ein burde vurdere rimelegare utbetningsløyningar med tanke på å unngå bom, men samstundes få ein veg av same standard som den øvre delen av rv 45. Det blei seinare halde eit møte mellom Gjesdal og Sirdal kommunar, der Sirdal presiserte at kommunen ikkje er i mot bompengar dersom dette er den einaste måten for å få utbetra den aktuelle vegstrekninga. Stavanger kommune slutta seg til utbyggingsplanen. Klepp kommune hadde ikkje merknader. Time og Sandnes kommunar og Vest-Agder fylkeskommune kom ikkje med uttale.

Utbygginga av rv 45 blei handsama av Rogaland fylkesting 19. juni 2001, samstundes med handlingsprogrammet for perioden 2002–2011. Dette vedtaket blei gjort:

1. «Utbyggingsplan for punktvis utbedring av rv 45 gjennom Gjesdal kommune, kostnadsberegnet til 102 mill. kr, tas til etterretning.
2. Fylkestinget konstaterer at det i handlingsprogrammet for NTP 2002–2011 kun er mulig å prioritere mindre investeringstiltak på strekningen, i størrelsesorden 13 mill. kr. På denne bakgrunn går fylkeskommunen inn for at utbyggingsplanen realiseres ved innkreving av bompenger på rv 45. Bompengeperioden settes i utgangspunktet til 10 år.
3. a) Fylkestinget slutter seg til forslaget om bompengefinansiering.
b) Fylkettinget ber om at det foretas en fornyet vurdering vedr. plassering av bomstasjon, takster/rabattordninger og innkrevningssystem for på best mulig måte å sikre inntjeningsgrunnlaget. Den foreslåtte plassering ved Øvstabø vil være et av alternativene ved ny behandling.
4. Gjesdal kommune bes ta initiativ til opprettelse av bompengeselskap. Bompengeselskapet må inngå nødvendige avtaler med staten og ta seg av driftsopplegg mv. etter gjeldende retningslinjer.»

I samråd med fylkeskommunen, vegkontoret og Gjesdal kommune blei det gjennomført ei ny vurdering av bomstasjonsplassering, takstar/rabattordningar og innkrevningssystem. Det blei utarbeidd eit dokument som blei sendt på ny høyring. Ulike konsept for bompengennektinga, med ulike bomstasjonsplasseringar, blei presenterte. Vegsjefen i Rogaland tilrådde at bomstasjonen blir plassert ved Øvstabø.

Klepp kommune hadde ikkje merknader. Bjerkreim kommune tok opp igjen at prosjekt på rv 503 bør bli innarbeidd i utbyggings- og finansieringsplanen. Bjerkreim kommune gjekk inn for bomstasjon i Dirdal, framfor plassering av bomstasjonen ved Øvstabø. Hå kommune var i utgangspunktet negativ til bompengeprojektet. Dersom det likevel blir innført, såg Hå kommune det som ønskeleg at bompengordningane i fylket byggjer på dei same prinsippa for utforming og eventuell samordning. Sirdal kommune gjekk inn for plassering i Dirdal, medan Vest-Agder fylkeskommune ikkje hadde merknader.

Gjesdal kommune gjorde 4. oktober 2001 dette vedtaket:

«Gjesdal kommune viser til tidligere vedtak om utbyggings- og finansieringsplanen for rv 45 og støtter vegsjefens anbefaling i saksutredningen om valg av alternativ 1 som innebærer en bomstasjonsplassering ved Øvstabø med tovegs innkreving uten rabatter.»

I oversendingsbrevet opplyste kommunen at kommunestyret m.a. har lagt dette til grunn for vedtaket sitt:

1. «Bompengennektinga i Gjesdal kommune må skje etter dei same hovudprinsippa som for bompengeringa på Nord-Jæren. Dette inneber at bomstasjonen må plasserast nær kommunegrensa og at kommunen sine innbyggjarar må kunne køyre til kommunesenteret sitt utan å betale bompengar.
2. Bompengemyrda for dei reisande vil ikkje vere avhengig av heimstadkommune i Jærregionen og også inkludere dei som bur i Gjesdal kommune.
3. Bomstasjonsplasseringa etter alternativ 1 inneber at minst mogleg av bompengane går til etablering og drift av innkrevningssystemet og at desse kostnadene står i eit forsvarleg forhold til bompengennektingane og omfanget av utbyggingsplanen.
4. Bomstasjonar i samsvar med alternativ 3 og 5 vil ramme innbyggjarane i Oltedal urimeleg fordi desse i liten grad køyrer «Oltedalsbakkane». Oltedal har ein eigen kommunal veg gjennom dalen. I tillegg har innbyggjarane i dei indre delane av Gjesdal kommune store transportkostnader på grunn av avstandane til kommunesenteret sitt og andre sentra i Jærregionen.»

Fylkestinget gjorde 12. mars 2002 dette vedtaket:

1. «Fylkestinget viser til vedtak i FT-sak 0017/01 og tilrår at det etableres bomstasjon på rv 45 ved Øvstabø for å kreve inn bompeng-

ger til finansiering av utbyggingsplanen for ulike tiltak på rv 45 i Gjesdal.

2. Bompengetaksten settes til kr 40 for lette kjøretøy og kr 75 for tunge kjøretøy (kjøretøy med totalvekt over 3.500 kg). Bompenger innkreves i begge retninger. Det etableres rabattordning med inntil 50 pst. rabatt iht. gjeldende takstretningslinjer.
3. Fastboende i Gjesdal kommune bosatt mellom bomstasjonen og fylkesgrensa gis fritak for passering gjennom bomstasjon etter samme prinsipp som på Nord-Jæren. Ellers forutsettes gitt fritak iht. de generelle takstbestemmelser, dvs. for gående/syklende, passasjerer i alle typer kjøretøy, elektriske biler, forflytningshemmede, buss i konsesjonert rute, kjøretøy i forbindelse med arbeid på vegen samt for traktorer, moped/motorsykler.»

3.2.4 Utbyggings- og finansieringsplan

Finansieringsplanen legg til grunn 23 mill. kr i statlege midlar og 91 mill. kr i bompengar, til saman 114 mill. kr (2003-kr), jf. tabell 3.5. Den statlege delen av investeringskostnadene er 20 pst.

I handlingsprogrammet for perioden 2002–2011 er det lagt til grunn 13 mill. kr til rv 45 i Gjesdal kommune av fylkesfordelt ramme til Rogaland. Dette gjeld perioden 2006–2011. Det er lagt opp til ei vidareføring med 10 mill. kr i perioden 2012–2015.

Behovet for finansiering i 2003 og 2004 er på til saman 5 mill. kr og går til bygging av bomstasjon.

Samferdselsdepartementet legg til grunn at omfanget av delprosjekt og utbyggingstakten blir tilpassa totalramma på 114 mill. kr. Ved ein eventuell kostnadsauke på delprosjekt i pakka, står finansieringsplanen fast og innhaldet i pakka må takast opp til ny vurdering

Det at dei fleste delprosjekta er utbetningsprosjekt som omfattar kurveutbetningar og breiddutvidingar langs eksisterande veg, gir fleksibilitet ved at framdrift og omfang av utbygginga kan tilpassast tilgjengelege midlar.

Utbyggingsplanen er basert på forskots- og parallellinnkrevjing av bompengar. Lokalt var det lagt opp til at utbetninga gjennom Oltedalsbakkane blir gjennomført først og deretter omlegginga gjennom Giljajuvet. For å unngå 3–4 år med forskotsinnkrevjing før trafikantane får nytte av utbygginga, har Vegdirektoratet tilrådd at delprosjekt 4 Utbetring langs Ragsvatn eller delprosjekt 5 Utbetring nord for Byrkjedal blir gjennomført snarast råd etter at bompenggeinnkrevjinga har teke til.

3.2.5 Bompenggeopplegg

Bompenggeordninga er foreslått med ein bomstasjon. Fylkeskommunen og Gjesdal kommune har gått inn for plassering ved Øvstabø, kalla alternativ 1. Det er lagt til grunn tovegs innkrevjing.

Ved den lokalpolitiske handsaminga var det lagt til grunn at bomstasjonen i utgangspunktet skulle plasserast nordaust for Øvstabø, men at det av klimatiske omsyn kunne vere aktuelt med plassering lenger nede i dalen mellom Byrkjedal og Øvstabø. Plasseringa er seinare drøfta med Gjesdal kommune. Det er lagt opp til å utarbeide reguleringsplan for bomstasjonen på ei rett strekning om lag 2 km nordaust for krysset mellom rv 45 og rv 503 i Byrkjedal.

Vegdirektoratet meiner at vedtaket i fylkestinget om plassering av bomstasjonen ikkje er tilstrekkeleg i samsvar med retningslinene for bompengeprojekt. Direktoratet viser til at retningslinene slår fast at nytten for den enkelte brukar av prosjektet skal stå i eit rimeleg forhold til det brukaren må betale i bompengar. Vidare bør flest mogleg av dei som får ei forbetring, betale bompengar. Eit innkrevjingsopplegg med to bomstasjonar der den eine stasjonen blir plassert i Oltedal/Dirdalområdet og den andre blir plassert i samsvar med vedtaka i fylkeskommunen og kommunen, samstundes som takstane i kvar stasjon blir reduserte, meiner Vegdirektoratet ville vere i betre samsvar med retningslinene. Det same ville eit bompenggeopplegg med ein bomstasjon, plassert i Oltedal/Dirdalområdet. Eit opplegg som

Tabell 3.5 Finansieringsplan i mill. 2003-kr

| | 2002–2005 | 2006–2011 | 2012–2015 | Sum | Del |
|-----------------|-----------|-----------|-----------|-----|----------|
| Statlege midlar | 0 | 13 | 10 | 23 | 20 pst. |
| Bompengar | 11 | 48 | 32 | 91 | 80 pst. |
| Sum | 11 | 61 | 42 | 114 | 100 pst. |

inneber betaling av bompengar i Oltedal/Dirdal-området, ville truleg ikkje bli akseptert av kommunen. Eit innkrevjingsopplegg med to bomstasjonar ville auke etablerings- og innkrevjingskostnadene, men bruttoinntektene ville kunne bli høgare på grunn av større trafikkgrunnlag.

Vegdirektoratet viser til at vedtaka i fylkeskommunen og kommunen om plassering inneber at betaling av bompengar blir avgrensa til gjennomgangstrafikken i Gjesdal kommune, medan innbyggjarane i kommunen i liten grad må betale, sjølv om dei får ei forbetring. Etter den lokale handsaminga la Vegdirektoratet saka fram for Samferdselsdepartementet og tilrådde at ho ikkje blir fremma for Stortinget. I eit brev til direktoratet av oktober 2002 la departementet til grunn for den vidare handsaminga av saka at etter ei samla vurdering, der det er lagt vesentleg vekt på dei lokalpolitiske vedtaka, kan eventuell bompengeneinnkrevjing skje ved Øvstabø.

Bompengeselskap blei stifta 12. mars 2003 med Gjesdal kommune, Forsand kommune og Rogaland fylkeskommune som aksjonærar.

Bomstasjonen på rv 45 vil ha eit relativt lite trafikkgrunnlag. Det blir derfor lagt opp til ein ubemannet bomstasjon, med elektronisk registrering og mynt-/kortautomat. Innkrevjingsopplegget vil bli tilpassa Autopass-systemet. Det blir også vurdert å ta i bruk ny teknologi gjennom ein ubemannet, automatisk bomstasjon, jf. St.prp. nr. 38 (2002–2003) Om bompengefinansiering av prosjekter og tiltak i Tønsbergområdet, s. 6.

Med omsyn til drift vil det vere rasjonelt at bomstasjonen blir samkøyrert med bompengoordninga på Nord-Jæren. Dette vil gi låge innkrevjingskostnader. Ei slik løysing er lagt til grunn ved den lokale handsaminga, men det er bompengeselskapet som avgjer val av driftsselskap.

Rv 45 frå Byrkjedal mot Øvstabø har ein gjennomsnittleg årsdøgntrafikk (ÅDT) på 800 køyretøy. Ved den lokale handsaminga var det ikkje lagt til grunn trafikkavvising som følgje av bompengeneinnkrevjinga, men det var trekt frå 0,4 mill. kr pr. år for uvisse.

Vegdirektoratet har lagt til grunn ein eingongsnedgang i trafikken på 100 køyretøy når innkrevjinga startar. Den årlege inntekta i opningsåret er rekna til om lag 7 mill. kr (nettoinntekt). Vegdirektoratet har lagt inn ein gjennomsnittleg trafikkvekst på 1,4 pst. i innkrevjingsperioden.

Det er lagt opp til at bompengeneinnkrevjinga startar i løpet av første halvår 2004. Det er berre lagt til grunn lånefinansiering for bygginga av bomstasjonen. Det er derfor ikkje lagt til grunn offentleg lånegaranti.

Kostnadstala som låg til grunn for den lokale handsaminga var i 2000-kr. Desse er no oppjusterte til 2003-kr. Vedtaket i fylkestinget om takstar m.m. blei fatta i 2002, og det blei ikkje presisert kva prisnivå (år) som var lagt til grunn. Vegdirektoratet har lagt til grunn prisnivå 2002 og at takstane aukar i samsvar med prisutviklinga. Samferdselsdepartementet er samd i dette.

Fylkestinget la til grunn at bompengeperioden i utgangspunktet skulle vere på 10 år. Prisregulering av kostnadene ved utbygginga og reduksjon av trafikkgrunnlaget når innkrevjinga startar, fører samla sett til at innkrevjingstida er auka til 12 år. Samferdselsdepartementet tek atterhald om at kommunen og fylkeskommunen gir støtte til ei slik forlenging. I motsett fall må omfanget av utbygginga reduserast. Dette spørsmålet må vere avklara før bompengavtalen blir underteikna.

Vilkåra for bompengeneinnkrevjinga er:

- innkrevjingsstart i løpet av første halvår 2004
- innkrevjingsperiode: 12 år
- kostnader ved etablering av bomstasjon: 5 mill. kr
- betalende årsdøgntrafikk ved oppstart av innkrevjinga: 700 køyretøy
- gjennomsnittleg bompengeneinntekt pr. køyretøy: 32,25 kr
- årleg trafikkvekst: 1,4 pst. i heile innkrevjingsperioden
- driftskostnader bomstasjon: 1 mill. kr pr. år
- årleg prisstiging: 2 pst.
- nominell rente: 8 pst.
- takstauke lik prisstiging

Dersom det ikkje blir trafikkvekst (trafikkvekst 0 pst. i heile innkrevjingsperioden) og dei andre vilkåra ikkje blir endra, aukar innkrevjingsperioden med om lag eitt år, dvs. frå 12 til 13 år.

Det er lagt til grunn desse takstane (prisinivå 2002):

- køyretøy med tillaten totalvekt til og med 3 500 kg: 40 kr
- køyretøy med tillaten totalvekt over 3 500 kg: 75 kr

Det er lagt til grunn eit rabattsystem med elektronisk brikke og i samsvar med Vegdirektoratets takstretningssystemer.

Fylkestinget har lagt til grunn fritak i samsvar med «de generelle takstbestemmelser» og lista opp ei rad trafikantgrupper. Når det gjeld traktorar, legg ikkje Samferdselsdepartementet til grunn noko generelt fritak. Departementet er samd i at mopedar og motorsyklar får fritak. Uniformerte utrykkingskøyretøy og køyretøy i merka

gravferdsfølge er ikkje omtalt i vedtaket, men departementet legg til grunn at desse får fritak i tråd med takstretninglinene.

Bompengeselskapet kan etter avtale med Vegdirektoratet auke takstane med inntil 20 pst. og forlengje innkrevjinga med inntil 5 år dersom bompenginntektene blir lågare enn lagt til grunn.

Vegdirektoratet vil inngå avtale med selskapet i tråd med standardavtalen.

3.2.6 Samferdselsdepartementets vurdering

Det er behov for oppgradering av strekningar på rv 45 i Gjesdal kommune. Samferdselsdepartementet ser positivt på det lokale initiativet til å gjennomføre prosjekt/tiltak ved innføring av bompengar. Realisering av utbyggingsplanen vil gi gevinstar når det gjeld framkomst og trafiktryggleik for næringsliv, lokaltrafikk og fritidstrafikk. Utbygginga av rv 45 i Gjesdal er i hovudsak finansiert med bompengar, med ein statleg del på 20 pst. Samferdselsdepartementet finn å kunne gå inn for finansieringsopplegget. Statlege midlar må fastsetjast ved handsaminga av handlingsprogrammet for perioden 2006–2015 og seinare revisjonar. Endelege løyvingar blir gitte i dei årlege budsjetta.

Lokalt var det lagt opp til at utbetringa gjennom Oltedalsbakkane blir gjennomført først og deretter omlegginga ved Giljajuvet. For å unngå 3 – 4 år med forskotsinnkrevjing før trafikantane får nytte av utbygginga har Vegdirektoratet tilrådd at delprosjekt 4 Utbetring langs Ragsvatn eller delprosjekt 5 Utbetring nord for Byrkjedal, blir gjennomført snarast råd etter at bompenginnkrevjinga har teke til. Samferdselsdepartementet er samd i dette. Departementet legg til grunn at utbyggingsplanen blir gjennomført med rasjonell anleggsdrift.

Ved den lokale handsaminga ønskte Bjerkreim kommune at rassikring av rv 503 i Gloppedalen blir innarbeidd i utbyggingsplanen for rv 45 i Gjesdal. Uavhengig av utbygginga på rv 45 blir det arbeidd med sikte på å finansiere rassikringa på rv 503 gjennom eit eige finansieringsopplegg, jf. St.prp. nr. 1 (2002–2003), s. 104.

Samferdselsdepartementet viser til vedtaket i fylkestinget 12. mars 2002 der det i tråd med Gjesdal kommune sitt syn blir tilrådd å etablere ein bomstasjon på rv 45 ved Øvstabø, nordaust for Byrkjedal. Ei slik plassering inneber at lokaltrafikken i liten grad må betale bompengar sjølv om den får nytte av utbygginga. Samferdselsdepartementet er klar over at vedtaket til fylkestinget ikkje er i tråd med Vegdirektoratets vurderingar. I denne saka har Samferdselsdepartementet likevel, etter ei samla vurdering, valt å leggje avgjerande vekt på

dei lokalpolitiske vedtaka, og tilrår derfor at bompenginnkrevjinga kan skje ved Øvstabø.

Rogaland fylkesting har lagt til grunn at det blir gitt fritak frå betaling for fastbuande i Gjesdal kommune som er busette mellom bomstasjonen og fylkesgrensa Rogaland/Vest-Agder. Ettersom Samferdselsdepartementet i denne saka har godteke ei plassering av bomstasjonen ut frå ønska til lokale styresmakter om å skjerme dei lokale innbyggjarane mot betaling av bompengar, er det rimeleg at dette omsynet også blir gjort gjeldande for dei få husstandane mellom bomstasjonen og fylkesgrensa. Departementet gir Statens vegvesen fullmakt til å utforme eit opplegg for fritak for desse husstandane i samband med at innkrevjinga startar.

3.3 E18 Mosseveien

3.3.1 Bakgrunn

I samband med handsaminga av St.prp. nr. 1 (2002–2003) bad fleirtalet i samferdselskomiteen Regjeringa om snarast å komme med ei vurdering av utbygging av E18 Mosseveien i tunnel mellom Sørenga og Fiskevoll basert på privat finansiering, jf. Budsjett-innst. S. nr. 13 (2002–2003).

Konsekvensutgreiing for hovudvegssystemet i Sørkorridoren blei godkjend i desember 1999. E18 Mosseveien med fire felt blei her utgreidd som eitt av fleire hovudalternativ for hovudinnfart til Oslo frå sør. Som ein del av handsaminga av Fylkesdelplan for transportsystemet i Sørkorridoren, har Oslo kommune og Akershus fylkeskommune vedteke alternativet med fire felts E6 frå sør. E6 er prioritert for utbygging, jf. St.meld. nr. 46 (1999–2000) Nasjonal transportplan 2002–2011 og Handlingsprogram for strekningsvise investeringar på stamvegnettet 2002–2011. På denne bakgrunn er det ikkje lagt til grunn midlar til E18 Mosseveien i Handlingsprogram for strekningsvise investeringar på stamvegnettet 2002–2011.

På dagens veg har Statens vegvesen i dei siste åra gjennomført kollektivprioritering, bygd gang- og sykkelveg og gjennomført støyskjermingstiltak.

Situasjonen langs E18 Mosseveien blir ikkje opplevd som tilfredsstillande verken for trafikantane eller for dei som bur langs vegen. E18 Mosseveien fungerer i dag som hovudåre for regional busstrafikk og samleveg for bustadområde i Oslo. Stor trafikk på denne vegen fører til dårlegare framkomsttilhøve, miljøbelastningar og trafikkulykker. Avviklinga i rushtidsperiodane er prega av forseinking og køar – også for kollektivtrafikken.

Det er viktig å ha kapasitetsmessig balanse på

hovudvegnettet i hovudstadsområdet. Samferdselsdepartementet meiner at utforming og dimensjonering av framtidig E18 Mosseveien må bli utgreidd med omsyn til kapasitetsbalanse i det sentrale hovudvegnettet og spesielt når det gjeld vegsystemet på Sørenga og vidare gjennom Bjørvika. Det er liten kapasitetsreserve i hovudvegssystemet gjennom Oslo.

Det er eit overordna mål for Regjeringa å auke den samla kollektivdelen i Oslo-området. På denne bakgrunn er det derfor viktig å sjå på korleis det kan leggjast best mogleg til rette for kollektivtrafikken i dette området.

3.3.2 *Plangrunnlag, finansiering og offentleg privat samarbeid (OPS)*

Eit vegprosjekt på E18 Mosseveien med tunnel inn mot Oslo frå sør manglar pr. i dag utgreiingar, planar og finansiering. Det ligg heller ikkje føre eit gjennomarbeidd kostnadsoverslag for prosjektet. Før ei eventuell OPS-gjennomføring av prosjektet, vil det først måtte bli utarbeidd ein reguleringsplan for prosjektet. Deretter må prosjektet bli handsama i Stortinget, før prosjektet må ut på ein internasjonal konkurranse. Gjennomføringa av prosessen med å finne eit OPS-selskap vil ta om lag eit og eit halvt år. Utbygging av anlegget vil deretter kunne setjast i gang.

Det er sett i gang ei utgreiing om trafikantbetaling etter 2007, etter at eksisterande bompengordning i Oslo går ut. Utgreiinga er eit samarbeid mellom Statens vegvesen Region Øst, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune, og tek føre seg alternative former og prinsipp for trafikantbetaling. Utgreiinga er knytt til arbeidet med Nasjonal transportplan 2006–2015. Det ligg ikkje føre konkrete forslag så langt. Det er derfor ikkje grunnlag no for å vurdere ei eventuell finansieringsordning med bompengar for E18 Mosseveien.

For å kunne vurdere om E18 Mosseveien høver som eit OPS-prosjekt, må prosjektet få ei føremålstenleg fysisk avgrensing med omsyn til vegnettet omkring og vidare utvikling av Bjørvikaområdet. Kostnadene ved prosjektet må vidare reknast ut på grunnlag av dei løysingane som er vedtekne i planprosessane. Deretter må det utarbeidast ein finansieringsmodell.

Ved eit OPS-prosjekt vil det private selskapet som vinn konkurransen få ei årleg godtgjersle frå det tidspunkt vegen er opna for trafikk, og så lenge selskapet står for drift og vedlikehald av vegen (20–25 år). Det private selskapet finansierer utbygginga med lån og eigenkapital. Den årlege beta-

linga frå staten, medrekna bompengar, dekkjer renter og nedbetaling av lån i tillegg til kostnader knytte til drift og vedlikehald i kontraktsperioden. Godtgjersla til selskapet kan bli dekt gjennom bompenginntekter, årlege statlege løyvingar over statsbudsjettet, eller ein kombinasjon av desse.

3.3.3 *Samferdselsdepartementets vurdering*

Utbygging av E18 Mosseveien i tunnel vil måtte sjåast i samanheng med anna statleg utbygging av hovudvegnettet i Oslo-området. Ei eventuell finansiering med OPS må heilt eller delvis bli dekt ved bompengar. Opplegget for innkrevjing av desse bompengane må sjåast i samanheng med opplegget for framtidig trafikantbetaling i Oslo-området. Utbygging av E18 Mosseveien må også sjåast i samanheng med Bjørvikatunnel. På denne bakgrunn må E18 Mosseveien bli prioritert i forhold til andre prosjekt, både trafikalt, planmessig og finansielt. Desse vurderingane er det naturleg å gjere i samband med Nasjonal transportplan for 2006–2015.

På bakgrunn av at det framleis manglar m.a. planmessig og finansiell avklaring av prosjektet, vil ein etter Samferdselsdepartementets vurdering, ikkje tape noko tid på å knyte det vidare arbeidet opp mot prosessen med Nasjonal transportplan 2006–2015.

Samferdselsdepartementet meiner likevel at det er viktig å setje i gang arbeidet med å få fleire avklaringar knytte til prosjektet. På denne bakgrunn har departementet bedt om at Vegdirektoratet i samband med arbeidet med Nasjonal transportplan 2006–2015, også startar eit arbeid med vidare utgreiing og planlegging. I eit slikt planarbeid må det leggjast vekt på den totale kapasitetsbalansen i det sentrale hovudvegnettet, spesielt i vegsystemet på Sørenga og gjennom Bjørvika. Andre viktige omsyn som må ivaretakast, er tilrettelegging for auka kollektivtrafikkdel og forholdet til havnestrukturen i Oslo-området.

I det vidare planarbeidet skal særleg alternativ med fire felts løysing med eigne kollektivfelt i kvar retning (eitt kollektivfelt og eitt køyrefelt i kvar retning), inngå.

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake med omtale av prosjektet i Nasjonal transportplan 2006–2015.

3.4 **E18 Riksgrensa/Ørje – Oslo**

3.4.1 *Vegstandard og planstatus*

I St.prp. nr. 26 (1999–2000) er det lagt til grunn

utbygging av E18 i Østfold som tofelts veg, men at det vil bli vurdert å byggje smal firefelts veg på dei mest trafikkbelasta strekningane. Det blei i proposisjonen peika på at plangrunnlaget ikkje var tilstrekkeleg utgreidd. Vidare blei det lagt til grunn at det vil bli stilt krav om reguleringsplan før ein tek prosjekt opp til løyving.

E18 på strekninga mellom riksgrensa til Sverige og Momarken vil bli bygd som tofelts veg. Ut frå omsynet til trafikktryggleik og målet om reduksjon i talet på dei alvorlegaste ulykkene, går Vegdirektoratet inn for at E18 blir bygd som firefelts veg på strekninga Momarken – Akershus grense (om lag 27 km). Samferdselsdepartementet er samd i dette.

Det ligg føre godkjende kommunedelplanar med smal firefelts veg for heile strekninga Momarken – Akershus grense, i samsvar med nye normalar for utbyggingsstandard på stamvegar. Det ligg føre godkjende reguleringsplanar med fire felt i Askim kommune (strekninga Sekkelsten – Krosby) og i Eidsberg kommune (strekninga Momarken – Sekkelsten). For strekninga Krosby – Akershus grense ligg det ikkje føre godkjende reguleringsplanar.

3.4.2 *Kostnader og situasjonen i høve til gjeldande Østfoldpakke*

Samla kostnader for E18 med tofelts veg frå grensa med Sverige til Momarken og smal firefelts veg frå Momarken til Akershus grense ser ut til å bli nærare 2 900 mill. kr. I St.prp. nr. 26 (1999–2000) er kostnadene for tofelts veg på heile strekninga vurderte til 1 850 mill. kr, dvs. om lag 2 050 mill. kr omrekna til 2003-kr. Kostnadene har såleis auka med om lag 850 mill. kr, av dette om lag 750 mill. kr som følgje av endring til fire felt for strekninga Momarken – Akershus grense.

Det er ikkje rom for å fullfinansiere ei slik E18-utbygging i Østfold innafor den vedtekne bompengordninga for Østfoldpakka fase 1. Det vil derfor vere nødvendig med ei utvida finansieringsordning for å kunne følgje det føresette tempoet i utbygginga utan utsetjingar.

3.4.3 *Eventuell endring av gjeldande Østfoldpakke*

Grove utrekningar viser at det vil vere rom for å fullfinansiere ei slik E18-utbygging dersom bompengetakstane i dei to bomstasjonane på E18 blir auka frå 15/30 kr til 30/60 kr, bompengeperioden blir auka med 2–3 år, og staten tek sin del av

meirkostnaden ved å byggje smal firefelts veg på delar av strekninga.

Vilkåret om at den framskunda utbygginga av E6 gjennom Østfold ikkje skal gå ut over utbygginga av E18 gjennom Østfold, jf. Innst. S. nr. 265 (2001–2002), vil også gjere det nødvendig å auke takstane og/eller forlengje bompengeperioden for E6. Ei utvida Østfoldpakke må derfor også sjåast i samheng med endringar i bompengetakstane for E6. Samferdselsdepartementet vil understreke at vilkåra for å sikre fullfinansiering av utbygginga av både E6 og E18 må vurderast nærare.

Lokale styresmakter har så langt i møte med Samferdselsdepartementet uttrykt positiv vilje til eit utvida bompengeprog. Det ligg likevel ikkje føre lokale vedtak om auka takstar og forlengd bompengeperiode. Forslag til Stortinget om å endre Østfoldpakka må ha basis i lokale vedtak. Saka må derfor leggjast fram for fylkeskommunen og dei kommunar som blir omfatta av prosjektet. Etter Samferdselsdepartementets syn kan det vere vanskeleg å ta stilling til ei endring av pakka før det statlege tilskotet i perioden 2006–2015 er kjent. Dette kjem først som del av stortingsmeldinga om Nasjonal transportplan for perioden 2006–2015, som blir lagt fram tidleg i 2004. Tidspunktet for utbygging av E18 gjennom Østfold, både innafor gjeldande og eventuelt med utvida Østfoldpakke, er avhengig av framtidige rammer.

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til nivået på den statlege investeringsramma for E6 og E18 i Østfold i Nasjonal transportplan 2006–2015. I tillegg vil departementet leggje fram eit forslag til ei revidert Østfoldpakke, når det ligg føre nødvendige avklaringar .

3.4.4 *E18 Sekkelsten-Krosby (E18 gjennom Askim)*

E18 Sekkelsten – Krosby er m.a. omtalt i St.meld. nr. 46 (1999–2000), s. 237, og St.prp. nr. 1 (2002–2003), s. 90. Prosjektet inngår i fase 1 av Østfoldpakka, jf. St.prp. nr. 26 (1999–2000) og St.prp. nr. 68 (2001–2002).

I samband med handsaminga av statsbudsjettet for 2003 løyvde Stortinget 15 mill. kr til prosjektet Sekkelsten – Krosby, jf. Budsjett-innst. S. nr. 13 (2002–2003). Fleirtalet i samferdselskomiteen la til grunn at vilkåra i Innst. S. nr. 265 (2001–2002) må oppfyllest før prosjektet kan starte. Dette inneber at framskunda anleggsstart ikkje skal føre til urasjonell anleggsdrift og at arbeida på parsellen skal sluttførast som lagt til grunn i Nasjonal transportplan, dvs. i perioden 2006–2011. Vidare er det eit vilkår at ei eventuell framskunding ikkje skal føre

til omprioritering av statlege midlar frå prosjekt i andre fylke. Fleirtalet i komiteen la elles til grunn at kostnadsoverslag og framdrift for prosjektet skal leggjast fram for Stortinget før anleggsstart, og bad departementet komme tilbake til dette så snart som mogleg i vårsesjonen 2003.

E18 Sekkelsten – Krosby har ei styringsramme på 450 mill. kr og kostnadsramme på 470 mill. kr for firefelts løysing. Dersom anleggsarbeida på parsellen blir starta opp i 2003, kan parsellen stort sett bli ferdig i 2005 innafor gjeldande rammer for Østfoldpakka. Noko restarbeid vil stå igjen til 2006. Det er som nemnt, ein auke i kostnadene for E18-utbygginga i Østfold. Utbygging av prosjektet Sekkelsten – Krosby til smal firefelts veg vil føre til at andre delar av den planlagde utbygginga av E18 gjennom Østfold må takast ut av pakka, dersom ikkje finansieringsopplegget i pakka blir endra.

Samferdselsdepartementet meiner det er viktig å komme i gang med utbygginga av E18 gjennom Askim, da dette er ei strekning der det er stort behov for utbygging. Prosjektet vil gi gevinstar for miljø og trafikksikkerheit. Departementet tilrår derfor anleggsstart på parsellen E18 Sekkelsten – Krosby i 2003.

For å sikre ei framdrift som inneber fullføring av prosjektet i 2006, er det behov for ytterlegare 45 mill. kr i 2003. Samferdselsdepartementet legg til grunn at bompengeselskapet for Østfoldpakka stiller desse midlane til rådvelde.

3.5 E10 Fastlandssamband til Lofoten (LOFAST)

Prosjektet er m.a. omtalt i St.meld. nr. 45 (1999–2000), s. 236 og St.prp. nr. 1 (2002–2003), s. 89.

I samband med handsaminga av statsbudsjettet for 2003 løyvde Stortinget 35 mill. kr til prosjektet, jf. Budsjett-innst. S. nr. 13 (2002–2003), s. 47. Fleirtalet i samferdselskomiteen la til grunn at Stortinget blir orientert om det endelege kostnadsoverslaget basert på ekstern kvalitetssikring før anleggsstart.

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring av prosjektet. Samferdselsdepartementet legg til grunn ei styringsramme på 1 030 mill. kr og ei kostnadsramme på 1 150 mill. kr. Dette er i samsvar med overslaget frå Statens vegvesen. Kvalitetssikringa gav høgare tal der styringsramma etter prisomrekning blei tilrådd sett til 1 060 mill. kr og kostnadsramma til 1 200 mill. kr. Ved den eksterne kvalitetssikringa er det lagt til grunn større uvisse enn i overslaget frå Statens vegvesen. På bakgrunn av røynslene med bygginga av første byggjetrinn av LOFAST, meiner Samferdselsde-

partementet at det er teke tilstrekkeleg omsyn til uvisse i overslaget frå Statens vegvesen.

Samferdselsdepartementet legg opp til anleggsstart sommaren 2003. Oppstarten av LOFAST vil gi store bindingar på samferdselsbudsjettet i åra framover. Samferdselsdepartementet kjem tilbake til LOFAST i budsjettproposisjonen for 2004.

3.6 E18 Motorvegbrua i Drammen (Høvik – Frydenhaug)

Prosjektet er omtalt i St.prp. nr. 1 (2002–2003), s. 91. Det er stilt 60 mill. kr til rådvelde for prosjektet i 2003. Det var lagt opp til anleggsstart i april. Da statsbudsjettet blei lagt fram, var byggjesaks-handsaminga i Drammen kommune enno ikkje avslutta. Derfor blei det i St.prp. nr. 1 (2002–2003) opplyst at det framleis var knytt noko uvisse til tidspunktet for anleggsstart.

Drammen kommune har i fleire år hatt sterke innvendingar til planane om utviding av motorvegbrua og ønskjer i utgangspunktet ei løysing med tunnel under Drammenselva. Staten har vurdert tunnel som uaktuelt av kostnadmessige årsaker. Det har derfor vore lagt til grunn at utbygginga skal skje på grunnlag av reguleringsplanen frå 1972 for firefelts motorvegbru. Det formelle grunnlaget for å gjennomføre planen er avklart med Miljøverndepartementet.

Drammen kommune har ikkje godteke Miljøverndepartementets forståing av regelverket og vedtok byggjeforbod og nekta byggjeløyve. Vedtaka blei oppheva av fylkesmannen i Buskerud. Etter ny handsaming 11. februar 2003 nekta kommunen for andre gong byggjeløyve. Fylkesmannen har i vedtak av 31. mars 2003 oppheva det kommunale vedtaket og gitt Statens vegvesen rammeløyve for utviding av motorvegbrua på E18 over Drammenselva frå to til fire felt. Det er dermed rekna med at anleggsarbeida kan ta til i månads-skiftet mai/juni 2003.

3.7 Rv 653 Eiksundsambandet

Prosjektet er tidlegare omtalt i St.prp. nr. 27 (1999–2000), St.meld. nr. 46 (1999–2000), s. 259, St.prp. nr. 1 (2001–2002), s. 145, St.prp. nr. 60 (2001–2002), s. 8 og St.prp. nr. 1 (2002–2003), s. 106.

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring for prosjektet. Samferdselsdepartementet legg etter dette til grunn ei styringsramme på 813 mill. kr og ei kostnadsramme på 864 mill. kr. Dette svarar til tilrådingane frå kvalitetssikringa med prisomrekning. I St.prp. nr. 27 (1999–2000) var kostnads-

overslaget (styringsramma) oppgitt til 824 mill. kr.

Det er inngått bompenggeavtale mellom Statens vegvesen og bompengeselskapet Eiksundsambandet AS der Stortingets vilkår om 25 pst. i bompengar og lokalt finansieringsbidrag er lagt til grunn, jf. Innst. S. nr. 96 (1999–2000). Finansieringa fordeles seg etter dette med 609,8 mill. kr i statlege midlar, 162,6 mill. kr i bompengar og 40,6 mill. kr i tilskot frå kommunane i området. Kommunal- og regionaldepartementet har godkjent ein fylkeskommunal garanti for opptak av lån på inntil 250 mill. kr.

I samband med handsaminga av St.prp. nr. 1 (2002–2003) løyvde Stortinget 10 mill. kr til oppstart av prosjektet i 2003, jf. Budsjett-innst. S. nr. 13 (2002–2003), s. 50. Fleirtalet i samferdselskomiteen bad om at oppstart skjer så tidleg at prosjektet kan stå ferdig som planlagt i 2007.

Det blei sett i gang førebuande arbeid i februar 2003 for å sikre anleggsstart på Eiksundbrua mot slutten av året og anleggsstart på den undersjøiske tunnelen i 2004. I tillegg til den statlege løyvinga på 10 mill. kr er det lagt til grunn å nytte om lag 6 mill. kr i kommunale tilskot i 2003.

Denne vidareføringa av Eiksundsambandet i 2003 vil gi store bindingar på samferdselsbudsjettet i åra framover. Samferdselsdepartementet kjem tilbake til Eiksundsambandet i budsjettproposisjonen for 2004.

3.8 Stamvegnettet

Stamvegnettet blei utvida med 1 143 km gjennom handsaminga i Stortinget av St.prp. nr. 1 (2002–2003), jf. Budsjett-innst. S. nr. 13 (2002–2003). Samferdselsdepartementet legg til grunn denne tidsplanen for iverksetjing av omklassifiseringa:

- Dei nye stamvegane vil bli skilta som stamvegar innan 1. januar 2004.
- Dei nye stamvegane vil frå 1. januar 2004 bli drifta og vedlikehaldne i samsvar med gjeldande stamvegstandard.
- Vegprosjekt på dei nye stamvegane som har stadfesta reguleringsplanar blir bygde i samsvar med desse planane.
- Vegprosjekt på dei nye stamvegane som ikkje har stadfesta reguleringsplan blir planlagde etter gjeldande stamvegstandard.
- Nye stamvegar blir framleis omtala under øvriga riksvegar i statsbudsjetta for 2004 og 2005.
- Endringar i budsjettssystemet der alle utgifter blir budsjetterte under den enkelte stamveggruta, blir gjennomførte frå 1. januar 2006, dvs. i samband med revisjon av Nasjonal transportplan 2002–2011.

Samferdselsdepartementet kjem i Nasjonal transportplan 2006–2015 tilbake til desse og andre forhold knytt til utviding av stamvegnettet.

3.9 Alternativ bruk av ferjetilskot

3.9.1 Bakgrunn

Eit fleirtal i samferdselskomiteen slutta seg i samband med handsaminga av St.prp. nr. 60 (2001–2002) til framlegget frå Regjeringa om at innsparte drifts-, vedlikehalds- og kapitalkostnader knytte til ferjesamband kan nyttast som delfinansiering av samband som gjer ferje overflødig. Fleirtalet understreka at ein må ta med alle reelle innsparingar ved nedlegging av ferjesamband fullt ut, men at ein bør unngå overkompensasjon som kan føre til dårlegare ferjetilbod på andre ferjestrekningar eller auka statlege utgifter. Fleirtalet peika også på at flytting av ferjer kan føre til at ein kan spare kostnader til nybygg, og uttalte at ein må ta med desse innsparingane i reknestykket over innsparte kostnader, jf. Innst. S. nr. 227 (2001–2002).

I samband med handsaminga av statsbudsjettet for 2003 bad samferdselskomiteen om at Regjeringa kjem tilbake med ei prinsippavklaring i samband med Revidert nasjonalbudsjett for 2003, dersom det til da ikkje ligg føre ei konkret sak, jf. Budsjett-innst. S. nr. 13 (2002–2003).

Samferdselsdepartementet har vurdert fleire prosjekt, og kome til at det er mest høveleg å få på plass rammeverktøyet først. Deretter kan det arbeidast vidare med aktuelle prosjekt på grunnlag av dei fastlagde prinsippa. Departementet legg i det vidare fram forslag til prinsipp for alternativ bruk av ferjetilskot.

3.9.2 Prioritering av prosjekt

Samferdselsdepartementet vil understreke at ein må basere vegpolitikken på realistiske føresetnader om kva det er mogleg å oppnå gjennom aktuelle tiltak. Det er derfor viktig at ein legg til grunn dei reelle konsekvensane når ein skal prioritere middel til prosjekt – innafor den budsjetttramma som til eikvar tid er tilgjengeleg. Ein må gjennomføre samfunnsøkonomiske lønsemduvurderingar for alle større vegprosjekt. Etter departementet si oppfatning må dette også gjelde for dei prosjekta som er aktuelle i samband med alternativ bruk av ferjetilskot.

Alternativ bruk av ferjetilskot inneber at ein skal bruke heile eller delar av underskotet i det aktuelle ferjesambandet til å finansiere det nye veganlegget.

Ved samanlikning mellom to elles like ferjesamband, vil normalt

- nytten vere lågare ved avløyning av eit samband med liten trafikk enn ved avløyning av samband med stor trafikk
- underskotet vere større i samband med liten trafikk enn i samband med stor trafikk.

Alternativ bruk av ferjetilskot vil derfor gi eit større finansieringsbidrag ved avløyning av samband med liten trafikk enn ved samband med høg trafikk. Investeringsavgjerda må gjerast gjennom ei ordinær investeringsanalyse.

3.9.3 Finansieringsplanen

Innspart statleg ferjetilskot ved eit ferjesamband vil ikkje i noko kjent tilfelle aleine kunne finansiere eit fast vegsamband til erstatning for ferjesambandet. Det vil vere behov for betydelege tilskot ut over dette, normalt også statlege tilskot ut over det innsparte ferjetilskotet.

I prosjekt der staten opnar for alternativ bruk av ferjetilskot, må det også stillast krav om lokal finansiering gjennom bompengar, i den grad trafikkgrunnlaget er stort nok til at bompengeskjevning kan gi eit positivt bidrag til finansieringa.

Finansieringsplanen for vegsambandet må derfor ta omsyn til:

- bompengemidlar
- tilskot frå lokale styresmakter og/eller næringsliv
- netto innsparte ferjekostnader
- andre statlege tilskot.

Normalt tidsperspektiv for bompengeskjevning er 15 år. Nybygg i riksvegferjedrifta skal betalast ned over ein periode på 15 år – bortsett frå i ferjesamband som blir drivne etter anbudsprinsippet, der ferjeselskapa sjølv vel kor lang nedbetalingstid som ferja(ferjene) skal ha.

Det har vore vurdert å auke nedbetalingstida for nybygg til 30 år ut frå omsynet til levetida for ferjene. Dette vil føre til at dei totale kostnadene for staten vil auke på grunn av auka rentebelasting. I og med at Statens vegvesen og ferjeselskapa disponerer riksvegferjene i samarbeid, har ferjeselskapa også små sjansar til å hente ut restverdien av ei ferje gjennom sal etter at ho er nedskriven.

Samferdselsdepartementet meiner at ein skal berekne innspart ferjetilskot ut frå eit tidsperspektiv på 15 år. Ein lengre periode vil auke dei totale kostnadene som følgje av rentebelasting. Ei praktisk ordning kan vere at eit bompengeselskap forskoterer midlane, og så får dette tilbakebetalt gjennom dei årlege løyvingane. Bompengeskjevning

ga vil i utgangspunktet vere avgrensa til 15 år. Departementet tilrår at ein skal leggje ned bompengeselskap som skal forskotere innspart statleg ferjetilskot, når perioden på 15 år er over.

3.9.4 Innsparte ferjekostnader

I perioden 1998–2002 blei det bygd 22 nye ferjer til riksvegferjedrifta. Trass i dette er gjennomsnittleg alder for ferjeflåten framleis om lag 20 år.

Staten løyver årleg store beløp over statsbudsjettet til drift av ferjesamband på riksvegnettet. Dersom ein skal leggje ned eit ferjesamband, er eit fast vegsamband ofte det einaste realistiske alternativet til ferjedrifta.

Driftskostnader

Avløyning av eit ferjesamband vil føre til bortfall av trafikkinntekter og kostnader til drift av sambandet. Dette kan ein rekne ut basert på dei årlege tilskotsrekneskapane som Statens vegvesen får frå ferjeselskapa. I samband som omfattar fleire strekkingar må ein særskilt berekne korleis inntekter og kostnader fordeler seg på den enkelte strekkinga.

Samferdselsdepartementet foreslår at ein tek utgangspunkt i eit gjennomsnittleg kostnadsnivå for dei to siste rekneskapsåra. Dette gir eit betre bilete av kostnadene til drift av eit samband enn ved berre å ta utgangspunkt i kostnader frå det forrige året.

Kapitalkostnader

Statens vegvesen disponerer riksvegferjeflåten i samarbeid med ferjeselskapa. Dette betyr m.a. at når eit ferjesamband blir nedlagt, vil ei eller fleire ferjer flyttast til eit anna ferjesamband. Samstundes kan ei eller fleire av dei eldste ferjene i ferjeflåten utrangerast. På denne måten medfører ferjeavløysingsprosjekt ei viss standardheving av ferjeflåten utan at det blir bygd ei ny ferje. Riksvegferjeflåten har ein høg gjennomsnittsalder. For å oppnå best mogleg trafikkavvikling er det derfor viktig å flytte ferjer mellom ferjesamband og landsdelar i takt med bygging av nye ferjer og ferjeavløysing. Dei ferjene som ein kan ta ut av riksvegferjedrifta, er gamle. Dei har dermed låge eller ingen kapitalkostnader. Netto kapitalinnsparingar i riksvegferjedrifta samla sett som følgje av etablering av fastlandssamband har vore og vil bli avgrensa inntil ferjeflåten blir optimal.

Ferjeavløysingsprosjekt har i dei siste åra i liten grad ført til innsparing av kapitalkostnader,

men ei standardheving av ferjeflåten gjennom utrangering av ferjer. Alternativet til desse ferjeavløysingsprosjekta, ville ikkje ha vore bygging av nye ferjer, men heller ein auke av gjennomsnittsalderen eller lågare totalkapasitet i den totale ferjeflåten.

Statens vegvesen, Vegdirektoratet, peikar på at dei ferjene som i dei næraste åra vil bli tekne ut av riksvegferjeflåten er gamle og har låge eller ingen kapitalkostnader. Kapitalkostnadene i ferjeflåten totalt sett vil derfor bli reduserte relativt lite på kort og mellomlang sikt. Korleis dette vil bli på noko lengre sikt, er avhengig av når ferjeflåten kan seiest å ha blitt optimal. Ein må imidlertid rekne med at krava til tryggleik og standard på ferjene vil auke i tida framover, og at dette trekkjer i retning av høgare kostnader til ferjeflåten samla sett. Ei slik oppgradering vil også vere med på å auke kapitalkostnadene. Ei avløyning av dei eldste ferjene gjennom å flytte ferjer, vil derfor redusere desse kostnadene ved å redusere behovet for oppgradering av dei eldste ferjene.

Departementet ser det som ønskeleg å finne ei ordning som gjer det mogleg å rekne ut innsparte kapitalkostnader på førehand. Det vil likevel på planstadiet ikkje vere mogleg å rekne ut innsparte kapitalkostnader av eit ferjeavløysingsprosjekt konkret. Dette heng saman med at det fleire år før er vanskeleg å ha oversikt over alle faktorar som vil ha betydning på den flyttinga som følgjer av at eit samband blir lagt ned. Det er derfor nødvendig å finne ein måte å handsame innsparte kapitalkostnader på som reflekterer situasjonen i ferjeflåten i dag – med eit høgt tal eldre ferjer – og slik at det ikkje gir redusert ferjetilbod på andre strekningar eller auka statlege utgifter samstundes som ein i rimeleg grad tek omsyn til moglege endringar i ferjeflåten gjennom perioden. Dette er ei stor utfordring.

Forslag til modell

Samferdselsdepartementet har vurdert ulike modellar, og tilrår at tilskot frå innsparte kapitalkostnader i finansieringsplan for ferjeavløysingsprosjekt blir basert på gjennomsnittlege kapitalkostnader i heile ferjeflåten.

Førebelse vurderingar tyder på at denne modellen vil gi eit tilskot frå innsparte kapitalkostnader på om lag 3,5 mill. kr pr. år. Eit slikt tilskot over ein periode på 15 år, vil kunne tilbakebetale eit lån på 52,5 mill. kr. Det er i tråd med handsaminga av St.prp. nr. 60 (2001–2002), jf. Innst. S. nr. 227 (2001–2002), lagt til grunn at bompengesel-

skapet/lokale styresmakter dekkjer prisstiging og renter.

Til samanlikning tyder førebelse vurderingar på at årleg netto innsparte driftskostnader for staten for ulike prosjekt varierer frå ingenting til om lag 9,5 mill. kr. Ei årleg innsparing på 9,5 mill. kr pr. år vil kunne tilbakebetale eit lån på 142,5 mill. kr over ein periode på 15 år.

Vegdirektoratet har påpeika at det vil innebere overkompensasjon å basere innsparte kapitalkostnader på dei gjennomsnittlege kostnadene på 3,5 mill. kr. Direktoratet tilrår at tilskot frå sparte kapitalkostnader blir avgrensa til eit eingongstilskot på 0,5 mill. kr. Ein overkompensasjon vil innebere at det blir trekt meir ut frå kap. 1320, post 72 Tilskot til riksvegferjedrift, enn det som er dei faktiske innsparingane, noko som vil ha konsekvensar for ferjetilbodet eller investeringar i ferjeflåten.

Samferdselsdepartementet ser at modellen på kort sikt kan gi ein viss overkompensasjon. Departementet har likevel ut frå ønsket om å ha ein enkel modell og for i rimeleg grad å ta omsyn til moglege endringar i ferjeflåten på sikt, valt å leggje gjennomsnittlege kapitalkostnader for heile ferjeflåten til grunn.

Gjennomsnittleg alder for ferjeflåten er om lag 20 år. Bygging av nye ferjer og betring av eksisterande ferjer er nødvendig for å oppfylle dei krava som blir stilte til ferjeflåten med omsyn til m.a. tryggleiken til sjøs. Ein må derfor i samband med Nasjonal transportplan vurdere korleis dette skal følgjast opp i åra framover. Ein må kunne leggje til grunn at ferjeflåten vil gjennomgå ei gradvis oppgradering i løpet av dei neste 10–15 åra. Departementet legg derfor til grunn at tilsvarende utrekningar baserte på ein meir optimal situasjon i ferjeflåten, med tida vil gi høgare tal for innsparte kapitalkostnader. Det må likevel påpeikast at det er knytt stor uvisse til utviklinga, og at dette er innsparingar som i alle høve vil liggje ein del år fram tid.

Det vil vere naturleg å evaluere ordninga med alternativ bruk av ferjetilskot i samband med kommande rulleringar av Nasjonal transportplan (eventuelt budsjett tidlegare). I den samanhengen vil det eventuelt også bli vurdert om satsane for innsparte kapitalkostnader skal endrast.

3.9.5 Endring i drifts- og vedlikehaldskostnader

Ferjeavløysingsprosjekt betyr normalt at det skal byggjast ei bru eller ein tunnel med eit tilhørande vegnett. Dette gir auka drifts- og vedlikehaldskostnader som må trekkjast frå det innsparte ferjetilskotet. Ferjeavløyning vil likevel også medføre

nedlegging av ein eller fleire ferjekaier som igjen gir ei innsparing.

3.9.6 *Budsjetthandtering*

Innsparingar ved å leggje ned eit ferjesamband vil først bli realiserte etter at ferjeavløysingsprosjektet er ferdigstilt.

Samferdselsdepartementet foreslår at desse ferjeinnsparingane blir fordelte på kap. 1320, post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehald av riksvegar m.m. og post 30 Riksveginvesteringar, ut frå at post 23 skal finansiere drift og vedlikehald av den nye vegen og at post 30 skal nyttast til nedbetaling av forskot frå bompengeselskapet eller andre. Post 72 Tilskot til riksvegferjedrift, blir redusert tilsvarende.

For lettare å få fram at dei årlege kostnadene som følgje av ordninga med alternativ bruk av ferjetilskot fører til ein reduksjon av post 72, vil storleiken på dei årlege beløpa som blir stilte til rådvelde på post 23 og 30 bli omtalt under post 72 i statsbudsjettet.

3.9.7 *Sakshandsaming*

Alternativ bruk av ferjetilskot vil gi bindingar over statsbudsjettet. Handsaminga i Stortinget av Nasjonal transportplan legg rammene for transportpolitikken. Samferdselsdepartementet meiner det derfor må vere eit grunnleggjande vilkår for prioritering av ferjeavløysingsprosjekt at prosjektet er prioritert i handlingsprogram knytt til Nasjonal transportplan.

Det er eit vilkår at lokale styresmakter og/eller bompengeselskap forskoterer staten sine framtidige innsparingar til å realisere vegsambandet. Forslag om slikt forskot må skje etter same sakshandsamingsrutinar som ved ordinære søknader om forskot. Dette betyr at lokale styresmakter må leggje fram ein søknad om forskot for Statens vegvesen for vurdering. Vegvesenet må vurdere søknaden og eventuelt sende saka vidare til Samferdselsdepartementet for handsaming. Statens vegvesen kan sjølv velje ikkje å sende saka vidare til Samferdselsdepartementet. Årsaka til dette kan m.a. vere at søknaden er av ein slik karakter at forskot i alle høve ikkje vil vere tilrådeleg. Stortinget skal gjere endeleg vedtak om bruk av forskot etter forslag frå Samferdselsdepartementet. Renteutgifter og utgifter som følgje av prisstiging knytte til slikt forskot må lokale styresmakter og/eller bompengeselskap dekkje. Det er eit vilkår at tidshorisonen er maksimalt 15 år for slikt forskot.

Viktige vilkår for finansieringa av vegsambandet må byggje på formelle politiske vedtak lokalt. I politiske vedtak lokalt må det m.a. komme klart fram kva for pliktar som oppstår når ein legg ned ferjesambandet, medrekna tilskot frå lokale styresmakter og/eller næringslivet til finansiering av vegsambandet.

Kostnadsoverskriding

Ei eventuell kostnadsoverskriding i anleggsperioden skal bli dekt i samsvar med dei overordna retningslinene for bompengeprojekt. Ein vil her ta utgangspunkt i dei kostnadstala og den uvissa som gjeld når prosjektet blir teke opp til løyving.

Prosjekt med styringsramme (p50) under 500 mill. kr

Kostnadsoverskriding på inntil 10 pst. skal bli dekt av staten og lokale styresmakter og/eller bompengeselskap i fellesskap, med ei deling i samsvar med deira del av kostnadene. I prosjekt der det ikkje er statlege midlar ut over innspart ferjetilskot, skal lokale styresmakter og/eller bompengeselskapet fullt ut dekkje slike kostnadsoverskridingar.

Kostnadsoverskriding ut over 10 pst. skal bli dekt av staten.

Prosjekt med styringsramme (p50) over 500 mill. kr

Kostnadsoverskriding ut over styringsramma, men innafor prosjektet si kostnadsramme skal bli dekt av staten og lokale styresmakter og/eller bompengeselskap i fellesskap, med ei deling i samsvar med deira del av kostnadene. I prosjekt der det ikkje er statlege midlar ut over innspart ferjetilskot, skal lokale styresmakter og/eller bompengeselskapet fullt ut dekkje slike kostnadsoverskridingar.

Kostnadsoverskriding ut over kostnadsramma skal bli dekt av staten.

3.10 Oppmodingsvedtak nr. 390 av 13. juni 2000

3.10.1 Bakgrunn

I Innst. O. nr. 69 (1999–200) uttalte Stortinget:

«Stortinget ber Regjeringen ved en egnet anledning framlegge for Stortinget en vurdering av tiltak som kan føre til økt innsats for å avdek-

ke bilførere som er påvirket av narkotiske stoffer og andre stoffer som innebærer alvorlig svekkelse av kjøreevnen.»

Svar frå Samferdselsdepartementet går fram av St.meld. nr. 4 (2000–2001) og St.meld. nr. 4 (2001–2002). I sistnemnde melding står m.a. dette:

«Departementet arbeider med en vurdering av hensiktsmessigheten av å eventuelt lovfeste faste grenser for enkelte stoffer og/eller en nullgrense for forbudte stoffer på linje med svensk lovgivning og vil komme tilbake til Stortinget med en omtale av dette og eventuelle andre aktuelle tiltak.»

Samferdselsdepartementet har på denne bakgrunnen vurdert om det i vegtrafikklova er føremålstenleg å lovfeste ei nullgrense for andre rusmiddel enn alkohol. Departementet har også sett på andre tiltak som kan setjast i verk for å oppdage og redusere slik bruk av rusmiddel i vegtrafikken, og på tiltak som kan auke forståinga av samanhengen mellom ruspåverka køyring og trafikkulykker.

3.10.2 Nullgrense

Samferdselsdepartementet har vurdert ei regulering som svarer til den svenske. I Sverige blei det innført ei nullgrense for bruk av narkotiske stoff i vegtrafikken i juli 1999. Lovendringa inneber at det er forbode å køyre motorvogn med narkotika i blodet utan omsyn til om føraren er påverka eller ikkje. Narkotikaklassifiserte lækjemiddel som er tekne i samsvar med resept, er ikkje omfatta av nullgrensa. Der det lovleg er teke narkotikaklassifiserte lækjemiddel, vanlege lækjemiddel, eller andre rusande og døyvande stoff, må spørsmålet om føraren er påverka vurderast særskilt.

Når ein skal vurdere om det bør bli lovfesta ei nullgrense i den norske vegtrafikklova, må dette m.a. sjåast i samheng med gjeldande system for å hindre, oppdage og straffe ruspåverka køyring i Noreg. Departementet peikar her på at i Noreg blir fleire oppdaga og straffa enn i t.d. Sverige, Danmark og Finland. Gjeldande system, som byggjer på det såkalla «påverknadsprinsippet», verkar altså bra når det gjeld å oppdage og straffe ruspåverka førarar.

Det må også takast omsyn til at gjeldande lækjemiddellov set eit forbod mot bruk av narkotika, dvs. at vi alt no har ei nullgrense. Bilførarar eller andre med narkotika i blodet vil derfor kunne straffast for brot på lækjemiddelova uavhengig av om dei er påverka eller ikkje. Vegtrafikklova på si side byggjer på påverknadsprinsippet, dvs. at brot på lova først ligg føre dersom dei stoffa som er tekne,

har ført til at føraren faktisk er påverka. Bakgrunnen for dette er at føremålet med vegtrafikklova er å hindre farleg åtferd i trafikken, og at førarar først utgjer ein fare dersom dei faktisk er påverka.

Føremålet med å innføre ei nullgrense i vegtrafikklova må vere at dette kan føre til at fleire ruspåverka førarar blir oppdaga og/eller at talet på ulykker som følgje av ruspåverka køyring går ned. Samferdselsdepartementet finn det ikkje sannsynleg at det vil vere tilfellet.

Ei nullgrense vil i seg sjølv ikkje gi politiet noko «verktøy» som gjer det enklare å oppdage slik rus. Kor mange ruspåverka førarar som blir oppdaga, heng hovudsakleg saman med kontrollverksemda til politiet og evna til å avsløre slike førarar. Som nemnd, ligg Noreg med dagens lovverk føre både Sverige, Danmark og Finland på dette området.

Det er elles ikkje grunn til å vente at ei nullgrense i vegtrafikklova vil ha særleg preventiv verknad, fordi mange av dei som er påverka av andre rusmiddel enn alkohol, er misbrukarar med stor tilbakefallsprosent. For å nå desse må heilt andre verkemiddel takast i bruk. Ein viser her til Regjeringa sin handlingsplan mot rusmiddelproblemet 2003–2005, der det m.a. blir satsa på førebyggjande tiltak og attføring.

Det er heller ikkje grunn til å tru at ei nullgrense samla sett vil gjere arbeidet til dei instansane som er innblanda i saker som gjeld ruspåverka førarar enklare, dvs. politiet, Nasjonalt folkehelseinstitutt, Divisjon for rettstoksikologi og rusmiddelforskning (SRI) og domstolane. Domstolane vil truleg oppleve ei viss forenkling ved at dei vil sleppe nokre vanskelege bevisvurderingar. Når det gjeld arbeidet til politiet, er det ikkje grunn til å tru at ei nullgrense i seg sjølv vil innebere noka forenkling. Det er politiet si evne til å avdekkje slik køyring og tips frå publikum, som er avgjerande for om slik køyring blir oppdaga. I samband med dette peikar departementet på at det førebels ikkje er laga noko høveleg instrument som kan brukast ved politiet sine undersøkingar langs vegen for andre stoff enn alkohol. Nokre stoff kan dessutan takast både lovleg (etter resept) og ulovleg. Ei nullgrense vil innebere eit todelt system for vurderinga av desse.

Det er og visse formelle ankepunkt mot ei nullgrense. Nokre narkotiske stoff kan sporast nokså lang tid etter at dei er tekne. Det kan t.d. føre til at ein person som har teke eit narkotisk stoff i eit land der det er lovleg, fleire dagar seinare kan bli straffa for brot på vegtrafikklova, sjølv om det da ikkje ligg føre nokon påviseleg auke av risikoen. Samferdselsdepartementet har innvendingar mot å opne

for bruk av straff utan at det ligg føre nokon påviselig risikoauke.

På denne bakgrunn har Samferdselsdepartementet kome til at det ikkje bør lovfestast ei nullgrense for andre rusmiddel enn alkohol i vegtrafikklova, men at det er meir føremålstenleg å satse på andre tiltak.

3.10.3 Andre tiltak

Når det gjeld andre tiltak, viser vi m.a. til at det av «Nasjonalt handlingsplan for trafikksikkerhet på veg 2002–2011», som er utarbeidd av Statens vegvesen, Trygg Trafikk og Politidirektoratet, går fram at arbeidet med ruspåverka køyring er eitt av satsingsområda.

Politidirektoratet har dessutan nyleg lagt fram ein handlingsplan som inneheld tiltak mot narkotika – «Politiets narkotikabekjempelse 2003–2008». Her blir det lagt opp til at politiet skal gjennomføre fleire trafikkkontrollar enn i dag retta mot andre rusmiddel enn alkohol. I dette ligg m.a. ei sterk satsing på opplæring av polititenevne til å kjenne igjen symptom på at føraren er påverka av andre rusmiddel. Dette vil gjere at ruskontroll i større grad også kan gå inn som del av andre vanlege trafikkkontrollar.

Trafikktenesta er ei av politiet sine prioriterte oppgåver. Det viktigaste føremålet med trafikktenesta er å minke talet på trafikkulykker og med det tap av liv og helse. Trafikkkontrolltjenesta skal gjennomførast slik at trafikkantane oppfattar risikoen for å bli oppdaga som stor.

I samarbeid med påtalemakta skal politiet også utvikle og prøve ut nye «narkometer» til bruk for politiet. I tillegg til at politiet og SRI deltek i to EU-prosjekt, har norsk politi eit eige prosjekt der det testar utstyr som kan vise om føraren kan mistenkjast for å ha ulovlege stoff i blodet.

Dagens praksis når det gjeld inndraging av førarkort der det blir oppdaga misbruk av narkotika, er svært streng. Det vil bli vurdert å formalisere denne praksisen i politiet sin håndhevingsinstruks og å fastsetje instruksjonen som eiga forskrift.

Den strenge handhevingspraksisen vil, saman med auka kontrollinnsats retta mot ruspåverka køyring, leggje grunnlag for at ruspåverka køyring kan gå ned.

Regjeringa sin handlingsplan mot rusmiddelproblem 2003–2005 legg vekt på trafikken som ei alkoholfri sone. Tiltaka på dette området gjeld alkohol, og ikkje narkotiske stoff og andre stoff som kan påverke evna til å køyre. Det vil bli vurdert om det er føremålstenleg å ta med narkotiske stoff og

andre stoff i tiltaka som rettar seg mot trafikken som alkoholfri sone.

Sosialdepartementet og Samferdselsdepartementet vil i samarbeid utvikle materiell med informasjon og oppmoding om å ta kontakt med aktuelle hjelpetilbod for førarar som blir tekne for køyring i ruspåverka tilstand.

Noreg har i dag for dårleg statistikk når det gjeld samanhengen mellom ulike rusmiddel og trafikkulykker. Samferdselsdepartementet vil i samarbeid med andre aktuelle organ arbeide for at denne statistikken blir betre, m.a. gjennom å etablere ei regelmessig kopling av resultat frå SRI sine blodprøveanalysar av bilførarar innblanda i trafikkulykker med Statistisk sentralbyrå sitt ulykkesregister. Noreg leier elles eitt nordisk prosjekt som skal sjå på omfanget av bruk av rusmiddel blant trafikkdrepane bilførarar i Norden i 2001 og 2002. Statistikk er svært viktig fordi han kan gi auka kunnskap om samanhengen mellom rusmiddel og trafikkulykker, og dermed gi betre grunnlag for å vurdere kva for tiltak som skal setjast i verk for å betre tryggleiken i trafikken.

4 Programkategori 21.50 Jernbaneformål

4.1 Ny framdriftsplan for konkurranseutsetjing innan jernbanen

I St.meld. nr. 26 (2001–2002) gjekk Regjeringa inn for å leggje til rette for gradvis innføring av konkurranse om kjøp av persontransport på det norske jernbanenettet, med sikte på konkurranseutsetjing av utvalde prøvestrekningar i 2004. I St.prp. nr. 1 (2002–2003) er det opplyst at Samferdselsdepartementet legg opp til å lyse ut konkurranse om kjøp av persontransport på Gjøvik- og Vossebanen med sikte på trafikkstart i 2004.

Samferdselsdepartementet arbeider no med å leggje til rette for konkurranseutsetjing. Førebuingarbeidet viser at dette er meir arbeidskrevjande enn først rekna med. For å ha ein forsvarleg prosess reknar ikkje departementet med at det er praktisk mogleg å lyse ut ein konkurranse før i 2004. Departementet vil komme tilbake med ei nærare orientering om utlysingstidspunktet for konkurransen i budsjettproposisjonen for 2004.

5 Programkategori 22.10 Post og telekommunikasjonar

årsaker held Regjeringa ved lag løyvinga på kap. 5618, post 80 Utbyte, med 54 mill. kr.

Kap. 5618 Innskotskapital i Posten Norge AS

Post 80 Utbyte

For 2003 er det løyvd eit utbyte på 54 mill. kr på kap. 5618, post 80 Utbyte. Det er lagt til grunn at det skal betalast eit utbyte på 30 pst. av overskotet i selskapet etter skatt året før.

Rekneskapen for Posten Norge AS for 2002 viser eit underskot på 43 mill. kr. Av finanspolitiske

Samferdselsdepartementet

tilrår:

At Dykkar Majestet godkjenner og skriv under eit framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om ein del saker på Samferdselsdepartementets område.

Vi HARALD, Noregs Konge,

stadfester:

Stortinget blir bedt om å gjere vedtak om ein del saker på Samferdselsdepartementets område i samsvar med eit vedlagt forslag.

Forslag til vedtak om ein del saker på Samferdselsdepartementets område

I

Stortinget samtykkjer i at:

1. bompengeselskapet får høve til å utvide bompengeneinnkrevjinga for hovudvegutbygginga i Trondheimområdet (Trondheimspakka) med seks nye bomstasjonar på vilkår av lokalpolitisk tilslutning.
 2. bompengeselskapet får rett til å krevje inn bompengar til delvis finansiering av prosjekt og tiltak på riksveg 45 i Gjesdal kommune. Vilkåra framgår av denne proposisjonen. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsetje nærare reglar for finansieringsordninga.
-
-

