



St.prp. nr. 64

(2004–2005)

Om ein del saker på Samferdselsdepartementets område

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet av 13. mai 2005,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Bondevik II)*

1 Innleiing

Samferdselsdepartementet legg i denne proposisjonen fram ein del saker under programkategori-ane 21.30 Vegformål og 21.60 Samferdselsberedskap.

Proposisjonen gjeld desse sakene:

Under 21.30 Vegformål

- departementet gjer greie for bompengereordninga på ny og eksisterande veg og takst- og rabattsystem i den nye Svinesundsforbindelsen
- det blir gjort greie for styrings- og kostnadsramme etter ekstern kvalitetssikring av E6 Svinesund gjennom Sarpsborg
- departementet orienterer om at bompengeselskapet vil forskotere midlar til førebuande arbeid på E18 Langåker – Bommestad
- det blir gjort greie for styrings- og kostnadsramme etter ekstern kvalitetssikring av E16 Wøyen – Bjørum
- departementet orienterer om tidlegare anleggsstart på E16 Borlaug – Voldum
- for å få bygd firefeltsveg i ein etappe på heile strekninga rv 2 Kløfta – Nybakk orienterer departementet om at Statens vegvesen vil starte arbeidet med å revidere gjeldande reguleringsplan
- departementet gjer greie for kostnadsauke og endra finansieringsplan for rv 680 Imarsundprosjektet

- det blir orientert om omdisponering av finansieringsbidraget frå omsetning av drivstoff i 2005 i Tromsøpakke 2
- departementet orienterer om at det ønsker å utvikle ordninga med statsgarantier for andre-prioritetslån til kjøp og ombygging av ferjer i riksvegsamband
- det skal etablerast eit system for felles elektronisk brikke for betaling av bompengar i Norden. Departementet orienterer om arbeidet og finansieringa av systemet i Noreg
- det blir orientert om arbeidet med banebetjening av Fornebu

Under 21.60 Samferdselsberedskap

- departementet orienterer om utvikling av samferdselsberedskapen

2 Programkategori 21.30 Vegformål

2.1 Den nye Svinesundsforbindelsen – bompengereordning, takst- og rabattsystem

Prosjektet er tidlegare omtalt i m.a. St.prp. nr. 68 (2001-2002), St.prp. nr. 3 (2002-2003), St.prp. nr. 65 (2002-2003) og St.prp. nr. 1 (2004-2005).

Bakgrunn

I avtalen av 7. august 2002 mellom regjeringane i Noreg og Sverige om den nye Svinesundsforbindelsen er det lagt til grunn at innkrevjinga av bompengar skal skje både på eksisterande og ny veg på begge sider av riksgrensa. Eit slikt opplegg føreset eit innkrevjingssystem som er tilpassa dei formelle krava som norsk og svensk lovgiving stiller.

Gjennom norsk lovgiving og Stortingets hand-saming av St.prp. nr. 68 (2001-2002) er det etablert eit heimelsgrunnlag for innkrevjing av bompengar på norsk side. På svensk side har Riksdagen opna for innkrevjing av trafikantavgifter (bompengar) på ny infrastruktur. Sverige har ikkje eit tilsvarende heimelsgrunnlag for innkrevjing på eksisterande infrastruktur. Svenske styresmakter har prøvd å finne ei løysing som er i samsvar med avtalen av 7. august 2002. Dette arbeidet har ikkje ført fram.

Bompengeinnkrevjing

På den nye vegen vil bompengeinnkrevjinga skje som planlagt i samsvar med avtalen frå 2002. Det er lagt opp til å starte innkrevjinga 1. juli 2005, føreset at alle nødvendige avtalar mellom dei to landa er på plass.

Med bakgrunn i vanskane på svensk side vil det for eksisterande veg bli endringar i høve til avtalen frå 2002. Det blir no lagt opp til at bomstasjonane på svensk side blir flytta til norsk side. På eksisterande veg blir det dermed tovegs innkrevjing på norsk side av riksgrensa. Denne løysinga vil overfor trafikantane framstå som føreset i avtalen. Flytting av bommen til Noreg medfører ingen praktiske konsekvensar for trafikantane. Med tovegs innkrevjing på same sida av grensa vil det krevjast mindre bemanning (same person kan ta seg av trafikken i begge retningane). Driftsutgiftene vil dermed bli redusert. Innsparinga i driftsutgifter vil kunne overstige kostnadene ved flytting.

Det er lagt opp til å starte innkrevjinga på eksisterande veg for nordgåande trafikk 1. juli 2005, føreset at alle nødvendige avtalar mellom dei to landa er på plass. For sørgåande trafikk vil det inntil vidare bli høve til å krysse riksgrensa på eksisterande bru utan å betale bompengar. Innkrevjing for sørgåande trafikk vil bli igangsett så snart dette er praktisk mogleg.

Ein av grunnane til å byggje Ny Svinesundsforbindelse er at eksisterande bru ikkje vil tole den belastinga som trafikken i dag fører til. På denne bakgrunn vil tungtrafikken på eksisterande bru bli

avgrensa for å redusere den totale påkjenninga på brukonstruksjonen. Eksisterande bru blir stengd for tungtrafikk, dvs. bilar med totalvekt over 3 500 kg. Det er likevel lagt opp til at rute- og turbussar kan passere over eksisterande bru.

Det norske bompengeselskapet, Svinesundsforbindelsen AS, vil få driftsansvaret i alle bomstasjonane, dvs. også i den svenske bomstasjonen på ny bru.

Det blir teke sikte på å gjennomføre ei utgreiing av miljøprioritert gjennomkøyning på eksisterande bru. Målet er å betre trafikk- og miljøsituasjonen for lokalbefolkninga og gi ei oppgradering av området som m.a. vil kome turismen til gode.

Takst- og rabattsystem

I avtalen frå 2002 er det lagt til grunn ein bompengetakst i opningsåret på 20 svenske kr for bilar med totalvekt inntil 3 500 kg og 100 svenske kr for bilar med totalvekt over 3 500 kg (prisnivå 2002). Bompengane skal krevjast inn 24 timar i døgnet gjennom heile året utan differensiering med omsyn til tid på døgnet. Takstane skal vere like i begge statane. Betalinga skal kunne skje både med norske og svenske kroner og med Euro. I tillegg vil det vere mogleg å betale med kredittkort eller elektronisk betalingsbrikke. Takstane kan endrast etter koordinerte vedtak i Sverige og Noreg.

Svenske og norske styresmakter er samde om å setje bompengetakstane til 20 og 100 svenske kr i opningsåret, dvs. utan justering for prisutviklinga i perioden etter at avtalen blei inngått.

Styresmaktene i Noreg og Sverige er samde om at det blir gitt 10 pst. rabatt for alle passeringar ved bruk av elektronisk betalingsbrikke. Bakgrunnen er eit ønske om å motivere brukarane til å ta i bruk elektronisk betalingsbrikke. Høg brikkebruk er viktig for å få til mest mogleg smidig passering av bomstasjonane og vil også vere med på å redusere innkrevjingskostnadene. I tillegg vil høg brikkebruk vere positivt for trafikktryggleiken, ved at omfanget på skifte av køyrefelt ved bomstasjonane blir redusert.

Vidare legg styresmaktene i Noreg og Sverige til grunn at det for lette bilar med elektronisk betalingsbrikke blir innført eit tak på talet passeringar som det skal betalast avgift for i kvar kalendermånad. Bakgrunnen er eit ønske om å redusere ulem-pene for dei som bur i området og som anten dagpendlar eller har mange andre reiser over riksgrensa. Det blir sett eit tak på 18 passeringar, noko som fører til at bilistane vil køyre gratis frå og med

den 19. passeringa i kvar kalendermånad. For ein dagpendlar vil ei slik ordning i praksis innebere om lag 50 pst. i gjennomsnittleg rabatt på passeringane i ein kalendermånad. Ei slik ordning er i tillegg teknisk enkel å gjennomføre.

Det blir ikkje lagt opp til ei ordning med passeringstak for køyretoy med totalvekt over 3 500 kg.

Nye avtalar mellom regjeringane i Sverige og Noreg

I og med at det no blir nokre endringar i høve til avtalen av 2002, vil det bli inngått eit tillegg til denne avtalen. Det vil vidare bli inngått ein avtale om takst- og rabattsystemet, slik det er lagt opp til i avtalen frå 2002.

2.2 E6 frå Svinesund og gjennom Sarpsborg (Svingenskogen – Åsgård)

Prosjektet er sist omtalt i St.prp. nr. 1 (2004-2005), side 102-103.

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring av prosjektet. Konsulenten har kome fram til ei styringsramme på 2 020 mill. kr og ei kostnadsramme på 2 120 mill. kr (omrekna til 2005-prisnivå). Samferdselsdepartementet er samd i denne vurderinga.

I tillegg til førebuande arbeid blir det no lagt opp til å starte anleggsarbeida på den 3 km lange strekninga Solli – Åsgård i 2005, med sikte på trafikkopning hausten 2006. Forbruket i 2005 er derfor venta å auke med 75 mill. kr, til totalt 125 mill. kr. Midlane er føresette stilte til disposisjon av bompengeselskapet, gjennom uttak av mindreforbruk frå tidlegare år.

2.3 E18 Langåker – Bommestad

I St.meld. nr. 24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015 er vidare utbygging av E18 i Vestfold høgt prioritert. Vestfold og Telemark fylkeskommunar har teke initiativ til å utgreie eit samla opplegg for å fullføre utbygginga til firefelts veg innan 2015. Statens vegvesen utgreier no innkrevjings- og finansieringsopplegg.

Det ligg føre lokale vedtak frå 2002 og 2003 om å delfinansiere utbygginga av E18 på strekninga Langåker – Bommestad gjennom bompenggeinnkrevjing i to einvegs bomstasjonar i Sandefjord og Larvik. For å unngå forseinkingar har Vestfold fylkeskommune i møte i fylkestinget 7. desember 2004 gått inn for at utbygginga på strekninga Langåker – Bommestad blir starta opp snarast råd basert på desse vedtaka.

Vegdirektoratet er positiv til eit opplegg der utbygging av strekninga Langåker – Bommestad blir lagt fram for Stortinget før utgreiinga av eit samla opplegg for E18-utbygginga i Vestfold er slutført. Prosjektet skal likevel inngå i det samla opplegget. Dersom det ikkje skulle bli tilslutning til eit slikt opplegg, vil prosjektet bli delfinansiert gjennom etterskotsinnkrevjing i to einvegs bomstasjonar i søre Vestfold, i tråd med dei tidlegare vedtaka. I Vegdirektoratets forslag til handlingsprogram for perioden 2006-2015 er det lagt til grunn bompengar til prosjektet i første fireårsperiode, med sikte på anleggsstart hausten 2006 og trafikkopning i 2009.

Før anleggsstart må det gjennomførast omfattande førebuande arbeid. Vassleidningen til Vestfold interkommunale vannverk må m.a. leggjast om. For å sikre anleggsstart hausten 2006 må omlegginga starte på ettersommaren 2005. Det må også gjennomførast kjøp av grunn der den nye vassleidningen skal gå. I tillegg må det gjennomførast omfattande arkeologiske utgravingar før anleggsstart, mest sannsynleg over to sommarsongar. Kostnadene ved dei førebuande arbeida er rekna til om lag 50 mill. kr, fordelt med 30 mill. kr til omlegging av vassleidningen, 10 mill. kr til grunnverv og 10 mill. kr til arkeologiske utgravingar.

Bompengeselskapet E-18 Vestfold A/S har tidlegare forskotert 18 mill. kr til planlegging og kjøp av grunn i tilknytning til prosjektet Langåker – Bommestad. Styret gjorde i møte 1. oktober 2004 vedtak om å forskotere ytterlegare 50 mill. kr til gjennomføring av nødvendige førebuande arbeid.

På grunn av det store omfanget av arbeid for å førebu anleggsstart og at det ligg føre lokale vedtak om bompengefinansiert utbygging av prosjektet, går Vegdirektoratet inn for at bompengeselskapet får høve til å forskotere ytterlegare 50 mill. kr, mot inndekking gjennom framtidige bompengemidlar. Som for tidlegare forskotering blir det ikkje slik inndekking dersom Stortinget ikkje sluttar seg til å bompengefinansiere utbygginga.

Samferdselsdepartementet sluttar seg til det skisserte opplegget. Departementet tek sikte på leggje saka om utbygging av E18 på strekninga Langåker – Bommestad fram for Stortinget slik at anleggsarbeida kan starte hausten 2006.

2.4 E 16 Wøyen – Bjørum

Prosjektet er sist omtalt i St.prp. nr. 1 (2004-2005), side 111-112.

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring av

prosjektet. Kvalitetssikringa stadfestar at direkte utbygging til firefelts veg vil gi langt lågare samla kostnader enn ei utbygging i to etappar. Samferdselsdepartementet legg derfor til grunn at prosjektet blir bygd som firefelts veg i ein etappe.

Den eksterne konsulenten har kome fram til ei styringsramme på 840 mill. kr og ei kostnadsramme på 940 mill. kr (2005-kr). Dette er vesentleg lågare enn overslaget frå Statens vegvesen. Statens vegvesen er samd i nokre av reduksjonane. Vidare meiner Statens vegvesen at erfaringane frå marknadsutviklinga dei siste månadene tilseier at det bør leggjast til grunn meir uvisse for marknadsforholda enn det er gjort i overslaget frå konsulenten.

På oppdrag frå Samferdselsdepartementet har konsulenten gjort ei vurdering av marknadstilhøva og finn etter dette at det er grunn til å auke styringsramma og kostnadsramma med fem pst. Departementet legg etter dette til grunn ei styringsramme på 880 mill. kr og ei kostnadsramme på 990 mill. kr (2005 - kr).

Det ligg føre planavklaring for utbygging til fire felt. Konsekvensutgreiinga blei godkjend 14. desember 2004, og reguleringsplanen blei godkjend 27. januar 2005. Det blir no lagt opp til å starte med førebuande arbeid, inkl. bruarbeid, i juni 2005. Tunnelarbeida reknar ein med å kunne starte mot slutten av året.

2.5 E16 Borlaug – Voldum

Prosjektet er m.a. omtalt i St.meld. nr. 24 (2003-2004), side 153, og i St.prp. nr. 1 (2004-2005), side 111.

Eksisterande veg er smal og svingete og med mange avkøyrslar. Strekinga har også dårleg bereevne. Etter fullføringa av strekinga Voldum – Seltun i 2003/2004 er strekinga Borlaug – Voldum ein flaskehals både for trafikken som går gjennom Hemsedal (rv 52) og over Fillefjell (E16). Prosjektet omfattar 8,5 km ny veg, medrekna 1,9 km tunnel og tre bruer. Prosjektet vil føre til ei innkorting av E16 med om lag 2 km. Det ligg føre godkjend reguleringsplan for prosjektet. Kostnadsoverslaget er 255 mill. 2005-kr.

I St.prp. nr. 1 (2004-2005) legg Samferdselsdepartementet opp til anleggsstart i 2006. I Vegdirektoratets forslag til handlingsprogram for perioden 2006-2015 er det foreslått anleggsstart i 2006 og opning for trafikk i 2008.

Bygginga av den eine brua (ved Steinklepp) er tidskritisk for gjennomføringa av prosjektet. Brua er nødvendig for massetransport av stein frå tun-

nelen til bygging av tilstøytande veg i dagen. Det er lagt opp til anleggsstart om hausten for å utnytte den låge vassføringa i Lærdalselva om vinteren. Det må to vintersesongar til for å byggje brua. Den første vinteren vil det bli gjennomført pæling, eventuelt også bygging av brupilarar. Resten av brua blir bygd den andre vinteren.

Statens vegvesen ønskjer å starte bygginga av brua ved Steinklepp hausten 2005 gjennom midlertidig omdisponering av 10 mill. kr i venta mindreforbruk på andre prosjekt i 2005, mot tilbakeføring i 2006. Samferdselsdepartementet sluttar seg til at arbeida blir starta hausten 2005. Departementet vil kome tilbake til vidareføringa av prosjektet i samband med statsbudsjettet for 2006.

2.6 Rv 2 Kløfta – Nybakk

Prosjektet er m.a. omtalt i St.prp. nr. 47 (2003-2004) og i St.prp. nr. 1 (2004-2005), side 112-113.

I St.prp. nr. 1 (2004-2005) blei det orientert om tilpassing til ny stamvegnormal. Samferdselsdepartementet viste til at det både lokalpolitisk og i Statens vegvesen har vore semje om at det er viktig å starte arbeidet med ny veg innafor det finansieringsrommet som ligg i det vedtekne bompenggeopplegget. Statens vegvesen tilrådde derfor at utbygginga skulle gjennomførast som opphavleg planlagt med bygging av tofelts veg, delvis med forbikøyringsfelt. Det blei tilrådd å leggje opp til utviding til fire felt på eit seinare tidspunkt, men likevel før utbygginga blir vidareført mot Kongsvinger. Samferdselsdepartementet stilte seg i utgangspunktet bak denne vurderinga og bad Statens vegvesen sjå til at dette blei teke opp med lokale styresmakter. Den lokalpolitiske høyringa er no gjennomført. Denne tilrår direkte utbygging til firefelts veg, men utan at utbygginga stoppar opp.

Opphavleg reguleringsplan blei revidert i 2004. Det viser seg no at det vil vere mogleg å byggje ein smal firefelts veg innafor fastsett kostnadsramme på 620 mill. kr (omrekna til 2005-kr). Samferdselsdepartementet har alt gitt løyve til å byggje firefelts veg med 16 m vegbreidd på den om lag 4 km lange strekinga mellom Kløfta og Borgen. I St.prp. nr. 47 (2003-2004) var det lagt til grunn utbygging til tofeltsveg med forbikøyringsfelt og midtrekkverk på denne strekinga.

Ei direkte utbygging til firefelts veg vil gi langt lågare samla kostnader enn ei utbygging i to etappar. Med utgangspunkt i nye kostnadsvurderingar og lokalpolitiske ønske vil Statens vegvesen derfor starte arbeidet med å revidere gjeldande reguleringsplan med sikte på å byggje firefelts veg på

heile strekninga mellom Kløfta og Nybakk i ein etappe. Det har vore gjennomført ekstern kvalitetssikring av det opphavlege prosjektet. Basert på dei nye føresetnadene i prosjektet, vil departementet ta initiativ til ein revisjon av kvalitetssikringa. Samferdselsdepartementet reknar med å kome tilbake med kostnadsvurdering og ny framdrifts- og finansieringsplan i statsbudsjettet for 2006. Det er gitt løyve til at det i mellomtida blir gjort ein del førebuande arbeid for å unngå meir kostnader ved oppdelt utbygging.

2.7 Rv 680 Imarsundprosjektet

Prosjektet er omtalt i St.prp. nr. 69 (2003-2004) og i St.prp. nr. 1 (2004-2005), side 123.

Imarsundprosjektet er tidlegare kostnadsrekna til 255 mill. kr (omrekna til 2005-kr). Konkurransgrunnlag for bygging av dei to mest kostnadskrevjande elementa i prosjektet, Imarsundbrua og Litjsundbrua, blei sendt ut i januar 2005. Entreprisen omfattar i tillegg noko vegbygging. Det lågaste av dei innkomne tilboda ligg vesentleg over det som var lagt til grunn i kostnadsoverslaget frå Statens vegvesen. Etter Statens vegvesens vurdering er hovudårsaka til kostnadsauken endringar i marknadssituasjonen.

Etter at tilboda kom inn, er det gjennomført ei ny kostnadsvurdering. Det reviderte kostnadsoverslaget for prosjektet er 290 mill. 2005-kr, dvs. ein auke på 35 mill. kr eller 13,7 pst. samanlikna med tala i St.prp. nr. 69 (2003-2004). Sidan kostnadsauken er over 10 pst., blir prosjektet, inkl. revidert forslag til finansieringsplan, lagt fram for Stortinget til ny vurdering, jf. St.prp. nr. 1 (1997-98).

På grunn av kostnadsauken har bompengeselskapet Imarfinans AS søkt Møre og Romsdal fylkeskommune om å få utvide den fylkeskommunale lånegarantien frå 290 mill. kr til 300 mill. kr. Søknaden byggjer på ei finansieringsløyving der heile kostnadsauken skal finansierast med bompengar. Dette vil vere mogleg fordi finansieringskostnadene til bompengeselskapet blir reduserte som følgje av at selskapet har oppnådd ei rente på 4,96 pst. i låneavtale bunden for 17 år. I finansieringsplanen i St.prp. nr. 69 (2003-2004) er det lagt til grunn ei lånerente på 6,5 pst. Bompengeperioden er framleis rekna til om lag 10 år.

Som følgje av den låge lånerenta er det rekna ut at innafor ein bompengeperiode på 15 år kan bompengane finansiere ein kostnadsauke opp til ein investeringskostnad på 335 mill. kr. Dette utgjør ein auke på 45 mill. kr eller 15,5 pst. samanlikna med det reviderte kostnadsoverslaget på

290 mill. kr. I tråd med dette er det i det reviderte finansieringsopplegget lagt til grunn at ein eventuell ytterlegare kostnadsauke på inntil 45 mill. kr blir dekt med bompengar.

Bompengeselskapet har i styremøte 5. april 2005 slutta seg til det reviderte forslaget til finansieringsopplegg. Kommunane i området har slutta seg til det reviderte opplegget gjennom vedtak i Smøla kommune 31. mars 2005, Kristiansund kommune 5. april 2005, kommunane Aure og Tustna 6. april 2005. Møre og Romsdal fylkeskommune slutta seg til opplegget i møte i fylkesutvalet 29. mars 2005 og gjorde dette vedtaket:

«Møre og Romsdal fylke viser til vedtak i sak U-81/03 og utvidar garantien til dei nødvendige låna som Imarfinans AS tar opp i samband med bygging av Imarsundprosjektet.

Garantien vert utvida slik at den no gjeld hovudstolen av lånet, maksimalt 272 millionar kroner med tillegg av 10 % av til ein kvar tid gjeldande hovudstol til dekking av eventuelle påløpte renter. Lånet kan ikkje overstige 300 millionar kroner. Garantiansvaret blir redusert i takt med nedbetalinga av lånet og opphøyrar etter 20 år med tillegg av inntil 2 år, jamfør § 6 i garantiforskriftene.

Fylkesutvalet viser til fylkestinget sitt vedtak i sak T-39/02 og seier seg samd i at auka investeringskostnader i Imarsundprosjektet blir finansiert av bompengar. Fylkesutvalet vil peike på at prosjektet no ikkje vil ha lengre bompengeperiode enn då Stortinget godkjente prosjektet og fem år kortare periode enn då fylkestinget behandla søknaden frå bompengeselskapet. Fylkesutvalet legg til grunn at bompengeperioden i utgangspunktet kan vare opp til 15 år og at fylkestingets tilslutning til søknaden gjeld så lenge postane i finansieringsplanen er samansett slik at dette blir oppfylt.

Vedtaket er fatta etter § 13 i kommuneloven etter fullmakt frå fylkestinget i sak T-65/92.»

I St.prp. nr. 69 (2003-2004) er det i tråd med dei lokale vedtaka lagt opp til å oppretthalde 15 års bompengeperiode, men med opning for å avslutte innkrevjinga i ferjesambandet Seivika – Tømmervåg tidlegare dersom kostnads- og inntektsutviklinga gir rom for det. Vidare er det lagt til grunn at kostnadsauke over 10 pst. skal dekkjast innafor den fylkesfordelte investeringsramma til øvrige riksvegar i Møre og Romsdal.

Det reviderte finansieringsopplegget inneber at prosjektet kan gjennomførast utan statlege midlar, sjølv ved ein kostnadsauke på inntil 15,5 pst. i forhold til det reviderte overslaget. Dette vil imid-

lertid kunne føre til bompengerevving i ferjesambandet Seivika – Tømmervåg i inntil 15 år.

Som omtalt i St.prp. nr. 1 (2003-2004) la Samferdselsdepartementet stor vekt på at det var lokal semje om eit bompengeplegg som inneber innkrevjing i ferjesambandet Seivika – Tømmervåg. Departementet gjekk derfor ut frå at det måtte ligge føre lokal tilslutning dersom forslaget frå Vegdirektoratet om å avslutte innkrevjinga i dette sambandet på eit tidlegare tidspunkt skulle gjennomførast. Ved handsaming av det reviderte finansieringsopplegget går både Møre og Romsdal fylkeskommune og kommunane i området inn for å auke bompengedraget ut over det som er rekna med i St.prp. nr. 69 (2003-2004) for å unngå bruk av statlege midlar frå investeringsramma til øvrige riksvegar i Møre og Romsdal. Samferdselsdepartementet legg etter dette til grunn at det ikkje er tilslutning til forslaget frå Vegdirektoratet. Departementet sluttar seg til det reviderte finansieringsopplegget som inneber at bompengeselskapet tek ansvar for kostnadsoverskridingar på inntil 15,5 pst. samanlikna med det reviderte overslaget på 290 mill. 2005-kr.

2.8 Tromsøpakke 2

Prosjektet er omtalt i St.prp. nr. 62 (2003-2004) og i St.prp. nr. 1 (2004-2005), side 125.

I St.prp. nr. 1 (2004-2005) er det lagt til grunn å bruke om lag 16 mill. kr frå finansieringsbidraget på omsetning av drivstoff i Tromsø i 2005. I tillegg blir det no lagt opp til å bruke om lag 5 mill. kr av unytta inntekter frå omsetning av drivstoff i samband med Tromsøpakke 1. Dette gir eit samla finansieringsbidrag på om lag 21 mill. kr i 2005.

I St.prp. nr. 1 (2004-2005) er finansieringsbidraget i 2005 føresett nytta til bygging av gang- og sykkelveg over Sandnessundbrua. Gjeldande kostnadsoverslag for gang- og sykkelvegen er redusert i forhold til opphavleg overslag. Det blir derfor lagt opp til å redusere finansieringsbidraget til gang- og sykkelvegen til om lag 10 mill. kr i 2005. Dette gir rom for å bruke om lag 11 mill. kr til å starte på den planlagde oppgraderinga av Langnestunnelen.

Forslaget er handsama i styringsgruppa for Tromsøpakke 2 som har representantar frå Tromsø kommune, Troms fylkeskommune og Statens vegvesen. Samferdselsdepartementet har ikkje merknader til det skisserte opplegget. Departementet vil kome tilbake til eventuelt behov for låneopptak for å sikre rasjonell anleggsdrift av Langnestunnelen i samband med stats-

budsjettet for 2006, jf. også St.prp. nr. 62 (2003-2004).

2.9 Statsgaranti for 2. prioritetslån til kjøp og ombygging av ferjer i riksvegsamband

Samferdselsdepartementet har for 2005 fullmakt til å gi statsgaranti for andreprioritetslån til kjøp og ombygging av ferjer i riksvegsamband som har rett på tilskot, innafor ei total ramme for nytt og gamalt ansvar på 1 115 mill. kr, jf. St.prp. nr. 1 (2004-2005). Lån garantert av staten gir normalt noko lågare lånerente for dei selskapa som bruker ordninga. Med rentenivået i dag har likevel ordninga lite å seie.

Vegdirektoratet tek sikte på full konkurranseutsetjing av riksvegferjedrifta innan utgangen av 2009. I samband med dette arbeidet er det stilt spørsmål om garantiordninga vrir konkurransen til fordel for selskap som har slike lån innafor sin totale låneportefølje.

Skal konkurranseutsetjinga lykkast, må konkurransen skje på så like vilkår som mogleg. Departementet ønsker derfor å avvikle ordninga med garantiar for andreprioritetslån til kjøp og ombygging av ferjer i riksvegsamband. I tråd med dette legg Samferdselsdepartementet opp til at det ikkje blir gitt tilsegner om nye garantiar i 2005.

2.10 Finansiering av NORITS i AutoPass-anlegga

I innkrevjingssystemet for den nye Svinesundsforbindelsen blir det etablert eit samordna system for betaling slik at trafikantar med betalingsbrikker frå Noreg, Sverige og Danmark kan nytte bomanlegget på Svinesund.

Statens vegvesen, Vägverket, Sund & Bælt og Øresundsbro Konsortiet har inngått ein intensjonsavtale om å etablere NORITS (NORdic Interoperable for Tolling Systems). Norvegfinans (samarbeidsorganisasjonen for norske bompengeselskap) og det finske Trafikministeriet deltek i arbeidet som observatørar. NORITS skal sikre at trafikantane kan bruke ei brikke i alle bomanlegga i Norden og betale gjennom den som på lokalt hald utferdar betalingsbrikke. For alle trafikantar og særleg for næringstrafikken gir dette store gevinstar og forenklingar. Anlegga Storebælt, Øresund og anlegga langs aksa Svinesund-Oslo er alle planlagde ferdige for samordna betaling i september/oktober 2005.

EU-direktivet om elektronisk betaling (EFC-

direktivet, Electronic Fee Collection) set krav til at det skal utførast eit arbeid i dei europeiske landa for å tilby ei samordna elektronisk betalingsteneste. NORITS-prosjektet er ein start i Norden for gjennomføring av eit slikt arbeid. NORITS er ei geografisk og funksjonell utviding av «AutoPASS Samordna betaling» som har vore i drift i Noreg sidan 1. februar 2004. Ei utviding av samordna betaling i heile Norden vil ikkje endre problemstillingar overfor datatilsyn eller andre styresmakter. Løysingane blir innordna nasjonale regelverk i dei einskilde landa.

Implementering av NORITS fører med seg kostnader i nye og eksisterande AutoPASS-anlegg. Kostnadene gjeld oppgradering av ulike datasystem og vegkantutstyr for å lese ulike brikker. Samferdselsdepartementet foreslår å belaste dei einskilde anlegga med ein del av kostnadene i forhold til mengde utstyr i anlegget. I St.prp. nr. 1 (1999-2000) er dette prinsippet brukt for fordeling av kostnader knytte til innføring av AutoPASS. Totale kostnader for investeringar i alle norske AutoPASS-anlegg (eksklusive mva.) fordeler seg slik som vist i tabell 2.1.

Kostnadene for NORITS i alle dei skandinaviske landa er 28 mill. kr. Dette inkluderer m.a. investering og utvikling.

Gjennomføring i Noreg vil først skje for anlegga ved Svinesund og i Østfold, Oslo og Oslofjordsambandet, og er planlagt med oppstart i september/oktober 2005. Desse selskapa og Norvegfinans er trekte med i arbeidet og er kjende med kostnadene og forslag til prinsipp for deling av desse. Det er ikkje laga ei detaljert plan for innføring i resten av anlegga i Noreg, men målet er i løpet av 2006. Utgifter til drift blir fordelte på dei einskilde anlegga og vil vere låge da dette er med på å auke bruken av dei automatiserte systema og gjere det mindre nødvendig med manuell handtering av betaling.

Til orientering kan det opplyst at innføring av NORITS i Sverige og Danmark blir belasta selskapa i desse landa.

Tabell 2.1 Kostnader for investeringar i norske AutoPASS-anlegg

	kr
Oppgradering av eksisterande sentralsystem	2 700 000
Utvikling og oppgradering av AutoPASS formidlingssentral	1 000 000
Oppgradering av vegkantutstyr	5 700 000
Sum	9 400 000

2.11 Banebetjening av Fornebu

Prosjektet er tidelegare omtalt i St.meld. nr. 24 (2003-2004), side 185 og St.prp. nr. 1 (2004-2005), side 116-117.

Bærum kommune vedtok reguleringsplan for prosjektet 6. april 2005. Med sikte på oppdatert kostnadsoverslag og finansieringsplan arbeider no Akershus fylkeskommune vidare med prosjektet i tråd med tidlegare føresetnader. Fylkeskommunen er i dialog med Jernbaneverket om den delen av arbeidet som gjeld å tilretteleggje for automatbane på Lysaker stasjon. Akershus fylkeskommune vil vere ansvarleg for drift av automatbanen.

Det er planlagt oppstart av prosjektet i 2007.

3 Programkategori 21.60 Samferdselsberedskap

3.1 Utvikling av samferdselsberedskapen

Samferdselskomitéen bad i Budsjett-innst. S. nr. 13 (2004-2005) departementet kome tilbake til Stortinget med ei sak om korleis det vil prioritere utviklinga av samferdselsberedskapen, medrekna ei vurdering av kva utgreiingar og risiko- og sårbarheitsanalysar som skal leggjast til grunn for ei slik modernisering og kva for omfang av øvingar for m.a. hamne- og flyplasspersonell, Posten Norge AS, Jernbaneverket og Statens vegvesen som skal leggjast til grunn.

Samferdselsdepartementet vil gjennom ulike forskingsprosjekt, utgreiingar, risiko- og sårbarheitsanalysar, krisehandteringsøvingar mv. vidareutvikle ein heilskapleg strategi for samfunnstryggleik og beredskap innan samferdselssektoren. Det vil i det vidare arbeidet bli teke særskilt omsyn til sårbarheita i samferdselssektoren, med omsyn til terrorisme, organisert kriminalitet og naturkatastrofar.

Departementet vil medverke til langsiktig oppbygging av nasjonal forskingskompetanse på samfunnstryggleik innan samferdselsområdet. Det er m.a. ønskeleg å utvikle felles læringsarenaer for beredskap og tryggleik, på tvers av transportgreiner og sektorar.

I 2005 har Samferdselsdepartementet starta opp eit prosjekt for overordna risiko- og sårbarheitsanalyse innan samferdselssektoren. Dette er planlagt ferdig i 2006. Departementet ønsker med analysen å få innsikt i det nasjonale risiko- og sårbarheitsbiletet og å etablere eit betre grunnlag

for det strategiske arbeidet med samfunnstryggleik og beredskap i departementet, etatane, verksemdene og operatørane, medrekna oppfølging av samfunnskritisk infrastruktur, funksjonar og objekt.

Vidare har departementet sett i gang eit arbeid med utvikling av risiko- og sårbarheitsanalyser for transportberedskapen i fylkeskommunane. Ny transportberedskapsstruktur blir etablert 1. juli 2005. Denne vil sikre tilgjengeleg transportkapasitet ved kriser i fred, beredskap og krig.

Departementet vil ta initiativ til samøvingar innan samferdselssektoren, der m.a. samanbrot i transportsystem, bortfall av styringsfunksjonar og sentrale transportfunksjonar kan bli øvde sam-

stundes. Departementet, med underliggjande etatar og verksemdar etter behov, vil i tillegg delta i nasjonale øvingar i regi av m.a. Justis- og politidepartementet. Det er lagt opp til årlege øvingar i etatane og verksemdene.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

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

Vi **HARALD**, Noregs Konge,

s t a d f e s t e r :

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

Forslag til vedtak om ein del saker på Samferdselsdepartementets område

I

Stortinget samtykkjer i at bompengeselskapet Svinesundsforbindelsen AS kan bli gitt driftsansvar i alle bomstasjonane.

