



DET KONGELEGE
SAMFERDSSELSDEPARTEMENT

St.prp. nr. 76

(2000-2001)

Om ein del saker på Samferdselsde-
partementets område

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet av 11. mai 2001, god-
kjend i statsråd same dagen.*

1 Innleiing

I Finansdepartementets proposisjon om omprioriteringar og tilleggsløyvingar på statsbudsjettet for 2001 som Finansdepartementet legg fram samtidig med Samferdselsdepartementets proposisjon, er det gjort framlegg om løyvingar på Samferdselsdepartementets budsjett for 2001. Desse gjeld programkategoriane 21.20 Luftfartsformål og 21.50 Jernbaneformål. Endringane blir nærare omtalte i Samferdselsdepartementets proposisjon. I denne proposisjonen blir det også gjort framlegg om vedtak for programkategori 21.30 Vegformål.

Omtalen i denne proposisjonen gjeld desse sakene:

Under 21.10 Administrasjon m.m.:

- Departementet orienterer om ei landsomfattande ordning med ungdomskort.
- Det blir gjort greie for eit forsøk for transport for funksjonshemma i arbeids- og utdanningssamanheng som skal finansierast av fleire departement.

Under 21.20 Luftfartsformål:

- Som følgje av at staten inngjekk mellombels kontrakt med nytt selskap for flyruta Oslo - Røros er det behov for å auke løyvinga på kap. 1310, post 70.
- Departementet orienterer om bemanninga i Luftfartstilsynet.
- Det blir gjort framlegg om å etablere nytt treningssenter for brann- og redningsteneste i Tjeldsund.
- Det blir gjort greie for revidert budsjett for Luftfartsverket.
- Departementet orienterer om godkjenning av Honningsvåg lufthamn og operasjonane der, og førebelse utgreiingar av alternative løysingar for lufthamna.

Under 21.30 Vegformål:

- Departementet gjer greie for endringar i nokre økonomiske fullmakter for Statens vegvesen, medrekna tilsegnfullmakt til Samferdselsdepartementet for å inngå avtalar om forskotering av midlar til vegformål.
- Det blir tilrådd at bompengeselskapet får høve til å utvide bompengeskjeringa på Ev 18 over Eidangerhalvøya for å finansiere m.a. trafikksekringstiltak.
- Departementet tilrår at bompengeselskapet får høve til å utvide bompengeskjeringa for Ev 18 Kristiansand for å finansiere utbygging av hovudtilkomst til høgskolen i Agder og utbygging av kollektivtiltak.
- Det blir gjort framlegg om at bompengeselskapet får høve til å utvide bompengeordningen på Ev 6 Trondheim - Stjørdal for m.a. å fullføre nordre tunnellop i Grilstadtunnelen.
- Departementet orienterer om oppføring av bomstasjonar og førebuande arbeid på Ev 6 i samband med Østfoldpakka.
- Det blir orientert om søknad frå Stord og Fitjar kommunar om å kunne krevje inn bompengar for å finansiere opprusting og trafikksekring av Ev 39 Jektevik - Sandvikvåg.
- Det blir orientert om start av førebuande arbeid på prosjektet Ev 16 Volund - Seltun i Sogn og Fjordane.
- Pga. plansituasjonen for LOFAST legg departementet opp til å nytte løy-

- vinga til dette prosjektet i 2001 til å starte prosjektet Ev 6 Korgen - Osen.
- Departementet orienterer om anleggstart for utbetring av rasfarleg strekning på Ev 6 mellom Røssvoll og Storforshei i Rana kommune.
 - Det blir gjort greie for start av arbeidet med rassikring av Ev 6 Trældal - Leirvika i Nordland.
 - Det blir tilrådd anleggsstart på rv 5 Knapstad - Kvalvik hausten 2001.
 - Det blir orientert om omdisponering av foreslått løyving i 2001 for rv 714 Hitra - Frøya.
 - Det blir orientert om korleis resten av kostnadene for bru til Tautra vil bli dekt.
 - Departementet orienterer om at det vil gi tilskot til Lenvik kommune som delvis finansiering av kommunen sitt kjøp av Nord-Norsk Trafikksenter.
 - Det blir gjort greie for utprøving av snøggåande katamaranferjer.
 - Departementet orienterer om Statens vegvesens utvikling av ulike publikumsretta tenester over Internett.
 - Det blir orientert om at departementet har motteke rapport frå Statskonsult om organiseringa av produksjonsverksemda i Statens vegvesen.

Under 21.50 Jernbaneformål:

- Departementet gjer greie for oppfølginga av tilrådingane i Åsta-rapporten og løyvingar til Jernbaneverket og Statens jernbanetilsyn i denne sammenhengen.
- Det blir gjort greie for fullmakter til JBV om sal og bortfeste av fast eigedom og om kjøp og feste av grunnareal og kjøp av fast eigedom.
- Det blir orientert om framtidig utnytting av Valdresbanen.
- På bakgrunn av endeleg kjøpsavtale for 2001 blir det lagt opp til å auke betalinga for statleg kjøp av persontransporttenester frå NSB BA med 228 mill. kr.

Under 22.10 Post og telekommunikasjonar:

- Det blir orientert om nye portotakstar frå 1. juli 2001 som følgje av innføring av meirverdiavgift for posttenester.

2 Programkategori 21.10 Administrasjon m.m.

Ungdomskort

I Budsjett-innst. S. nr. 13 (2000-2001) bad fleirtalet i samferdselskomitéen Regjeringa kome tilbake til Stortinget med tiltak, m.a. eit rabattsystem, som kan bidra til å få ein større del av dei unge til å reise kollektivt. Fleirtalet bad Regjeringa kome tilbake med dette i samband med Revidert nasjonalbudsjett 2001 eller på annan passande måte.

I Innst. S. nr. 119 (2000-2001) Innstilling fra samferdselskomiteen om Nasjonal transportplan 2002-2011, er merknaden frå budsjettinnstillinga gjenteken og framleis lagd til grunn av fleirtalet.

Samferdselsdepartementet legg opp til ei landsomfattande ordning med ungdomskort. Over halvparten av fylkeskommunane har allereie frivillig innført ulike ordningar med ungdomskort.

Saka blir no handsama i Samferdselsdepartementet. Departementet tek sikte på å leggje fram for Stortinget eit opplegg for ei landsomfattande ordning med ungdomskort i statsbudsjettet for 2002.

Kap. 1301 Forsking og utvikling mv.

Transport for funksjonshemma i arbeids- og utdanningssamanheng - forsøk

Regjeringa ønskjer å sikre at funksjonshemma skal kunne delta i arbeidsliv og gjennomføre utdanning. I den samanhengen blir det gjort framlegg om å prøve ut forsøk med arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemma. Forsøket vil bli gjennomført etter to modellar. I ein del fylkeskommunar vil trygdeetaten og køyrekontora tilby transporten, i resten av landet der det ikkje alt eksisterer eit tilbod, blir det gjort framlegg om å etablere eit tilbod om transport for funksjonshemma til arbeids- og utdanningsreiser i tilknytning til den lokale tt-transporten. Forsøket skal starte opp 1. august 2001, og vil vare i eit år. For 2001 går framlegget ut på at den delen av forsøket som blir utført i tilknytning til den fylkeskommunale tt-transporten, skal finansierast av Samferdselsdepartementet, Sosial- og helsedepartementet, Arbeids- og administrasjonsdepartementet, Kyrkje-, utdannings- og forskingsdepartementet og Kommunal- og regionaldepartementet innafor budsjetttrammene for 2001. Overslagsvis er kostnadene til denne delen av forsøket sett til 5,5 mill. kr for inneverande budsjettår. Sosial- og helsedepartementet vil dekkje 1,5 mill. kr, dei andre departementa 1 mill. kr kvar. Samferdselsdepartementet dekkjer sin del ved omprioriteringar innafor kap 1301, post 70 Tilskot til rasjonell og miljøvennleg transport mv. Forsøket er nærare omtalt under omtalen av Sosial- og helsedepartementet i proposisjonen til Finansdepartementet om revisjon av statsbudsjettet 2001.

3 Programkategori 21.20 Luftfartsformål

Kap. 1310 Flytransport

Post 70 Godtgjering for innanlandske flyruter

Flyselskapet Braathens ASA kunngjorde 15. november 2000 at det ville leggje ned flyrutetilbodet mellom Oslo og Røros frå 2. januar 2001.

Samferdselsdepartementet vurderte den totale transportsituasjonen for Røros-området - med og utan flyrutetilbod - og fann etter ei samla vurdering at staten framleis burde ta ansvar for eit flyrutetilbod på Røros med ein kapasitet tilpassa behova. Vurderingane var m.a. baserte på den rolla flyrutetilbodet spelar for den viktige turist- og hotellnæringa på Røros og satsinga dei siste åra på utbygging av hotell- og konferansefasilitetar. Denne næringa er viktig for sysselsetjing og verdiskaping på Røros og i området rundt.

Flyselskapet Danish Air Transport blei på bakgrunn av dei nemnde vurderingane og etter ein tilbodskonkurranse der fleire selskap deltok, tildelt mellombels kontrakt for å fly mellom Oslo og Røros fram til rutedrift etter ordinært anbod kan starte 1. august 2001. Det statlege tilskotet til Røros-ruta fram til 1. august 2001 svarer til 5,2 mill. kr på årsbasis. Kontrakt for drift av ruta etter 1. august 2001 vil bli inngått etter anbodskonkurranse i samsvar med EØS-regelverket. Tildeling av kontrakt vil tidlegast skje 20. juni 2001.

Det blir gjort framlegg om å auke kap. 1310, post 70, med 5,2 mill. kr. Når det gjeld forslag til vedtak, viser departementet til Finansdepartementets proposisjon i samband med revidert nasjonalbudsjett 2001. Ein vil kome tilbake til Stortinget dersom det etter anbodskonkurransen blir behov for justeringar av budsjettet for 2001.

Kap. 1313 Luftfartstilsynet (jf. kap. 4313)

Bemanninga i Luftfartstilsynet

Samferdselsdepartementet orienterte i St.prp. nr. 1 (2000-2001), side 44, om at bemanninga i Luftfartstilsynet ville bli nærare vurdert.

Gjennom vinteren 2000/2001 har Luftfartstilsynet overfor departementet gjort nærare greie for korleis etaten ser for seg den vidare utviklinga av bemanninga, særleg i samband med etablering av nye tilsynsområde. Luftfartstilsynet viser til at i den fasen etaten er no, har tilførsel av kompetanse styrkt m.a. det operative tilsynet. Vidare har etaten starta oppbygging av kompetanse innafor nye tilsynsområde som flysikringssystem, «security» og tilsyn med småflyverksemda. Luftfartstilsynet meiner det vil vere nødvendig å auke bemanninga frå 140 til 155 årsverk totalt for å kunne dekkje alle dei pålagde tilsynsoppgåvene og for å kunne halde høg standard med omsyn til kvalitet, effektivitet og servicenivå. Luftfartstilsynet opplyser at heile organisasjonen i 2001 vil bli gjennomgått med tanke på effektiv bruk av eksisterande ressursar.

Samferdselsdepartementet legg vekt på at Luftfartstilsynet skal utføre oppgåvene sine med høg kompetanse og kvalitet, samstundes som verksemda skal vere effektiv. Etter departementet sitt syn er det viktig at verksemda skal omfatte også alle dei planlagde nye tilsynsområda. I samband med dette vil departementet framheve at Luftfartstilsynet har ansvar for å ha ei optimal organisering og ressursutnytting mellom dei ulike avdelingane og seksjonane.

Departementet legg til grunn at ei eventuell utviding av bemanninga ut over dei 140 årsverka etaten har i dag, må sjåast i samanheng med føresetnaden om effektiv ressursutnytting. I framlegget til statsbudsjett for 2002 vil departementet ta endeleg stilling til bemanninga i Luftfartstilsynet og til eventuelle produktivitetskrav til verksemda.

Kap. 2450 Luftfartsverket (jf. kap. 5450)

Tabell 3.1: (i 1 000 kr)

Post/underpost		Vedteke budsjett 2001	Revidert forslag 2001	Endring i pst.
24.1	Driftsinntekter, stamrutenett	-2 401 900	-2 405 600	0,2
24.2	Driftsinntekter, regionale lufthamner	-219 300	-212 300	-3,2
24.3	Frå reguleringsfondet	-76 900	-81 200	5,6
	Inntekter i alt	-2 698 100	-2 699 100	0,0
24.4	Driftsutgifter, <i>overslagsløyving</i>	1 622 300	1 692 000	4,3
24.5	Driftsutgifter regionale lufthamner, <i>overslagsløyving</i>	206 700	209 000	1,1
24.6	Avskrivingar	360 000	335 900	-6,7
24.7	Renter av statens kapital	35 100	35 100	
24.8	Til investeringsformål	340 000	314 100	-7,6
	Utgifter i alt	2 564 100	2 586 100	0,9
24	Driftsresultat	-134 000	-113 000	-15,7
30	Flyplassanlegg, <i>kan overførast</i>	700 000	650 000	-7,1
	Sum kap. 2450	566 000	537 000	-5,1

Når det gjeld forslag til vedtak på kap. 2450 Luftfartsverket og kap. 5450 Luftfartsverket, viser departementet til Finansdepartementets proposisjon i samband med revidert nasjonalbudsjett.

Post 24 Driftsresultat

Utviklinga i luftfarten etter framlegget av budsjettet for Luftfartsverket sist haust har vist ytterlegare reduksjon i faktisk og venta etterspørsel etter Luftfartsverkets tenester, og dermed reduserte trafikkinntekter. I den samanhengen er det viktig å vere merksam på at inntektene frå flygingane på Oslo Lufthavn, Gardermoen, ikkje inngår i Luftfartsverkets rekneskap anna enn gjennom avkastinga frå Oslo Lufthavn AS.

I forhold til St.prp. nr. 1 (2000-2001) reknar Luftfartsverket med ein samla reduksjon i trafikkinntektene på stamrutenettet og dei regionale lufthamnene på om lag 42,6 mill. kr i 2001. Dette inkluderer m.a. konsekvensane av ruteendringane Braathens ASA gjorde ved årsskiftet 2000/2001. Denne svikten i inntektene vil delvis bli kompensert ved ein auke i avkastinga frå Oslo Lufthavn AS på 39,3 mill. kr, frå 200 mill. kr til 239,3 mill. kr. Det blir vidare foreslått at trekket på Luftfartsverkets reguleringsfond blir auka med 4,3 mill. kr, frå 76,9 mill. kr til 81,2 mill. kr. Det må understrekast at det framleis er stor uvisse knytt til trafikkutviklinga utover i 2001 og dermed også til driftsinntektene for Luftfartsverket. Dette kjem m.a. av omlegginga av dei fiskale flyavgiftene frå 1. april 2001.

Frå og med 2001 vil Luftfartsverkets driftskostnader auke med 43,8 mill. kr pr. år som følgje av Luftfartsverkets planlagde overtaking av plass-, brann- og redningstenesta på Værnes og Banak, som konsekvens av implementering av rammeavtalen med Forsvaret om den økonomiske driftsansvarsfordelinga for flyplassar med både sivil og militær verksemd. Det er lagt inn utgifter knytt til lønnsoppgjøret for 2001 på 13 mill. kr og auka pensjonsutgifter på 13 mill. kr. I tillegg er det lagt inn 21 mill. kr i auka kostnader for Luftfartsverket som halvårseffekt av den vedtekne omlegginga av meirverdiavgiftssystemet frå 1. juli 2001.

Luftfartsverket har redusert driftsutgiftene på andre område, noko som er rekna til om lag 18,8 mill. kr i 2001. Dette fører til at netto auke i driftsutgiftene i forhold til St.prp. nr. 1 (2000-2001) er 72 mill. kr. Driftsutgifter for stamrute-lufthamnene og dei regionale lufthamnene aukar dermed frå 1 829 mill. kr til 1 901 mill. kr, dvs. 3,9 pst.

Av omsyn til utviklinga i Luftfartsverkets økonomi og auka kostnader i samband med innføring av meirverdiavgift på tenester, blir det gjort framlegg om at avkastingskravet frå Luftfartsverket blir redusert med 21 mill. kr.

Post 30 Flyplassanlegg

Som følgje av endringane i driftsinntekter og driftsutgifter, blir det gjort framlegg om å redusere investeringsramma i 2001 frå 700 mill. kr til 650 mill. kr. Dette er ein reduksjon på 7,1 pst. Det nye investeringsnivået fordeler seg med 520 mill. kr (mot tidlegare 536 mill. kr) til stamrute-plassane og 130 mill. kr (mot tidlegare 164 mill. kr) til dei regionale lufthamnene.

Dei mest omfattande endringane i investeringane for stamrutelufthamnene gjeld desse prosjekta:

Stavanger lufthamn, Sola - utviding av ekspedisjonsbygg

Til og med 2000 var det løyvd til saman 54 mill. kr til planlegging, prosjektering og byggjearbeid. I samband med Stortingets handsaming av St.prp. nr. 1 (2000-2001) blei det løyvd 91,2 mill. kr til vidare prosjektering og planlegging. Utvidinga av ekspedisjonsbygget ved Stavanger lufthamn, Sola, har vore underlagt ekstern kvalitetssikring på grunn av at prosjektet har ei kostnadsramme på meir enn 500 mill. kr, jf. omtalen i St.prp. nr. 1 (2000-2001), og i Gul bok for 2000. Den utførte kvalitetssikringa gir ei i hovudsak positiv omtale av kvaliteten av og innhaldet i Luftfartsverkets gjennomførte planleggingsarbeid knytt til Sola-utbygginga. Kostnadsoverslaget er foreslått sett til 562,5 mill. kr,

medrekna ein reserve for venta tillegg på 29 mill. kr. Den viktigaste tilrådinga frå kvalitetssikrarane gjeld metodikk for handtering av uvisse i eit slikt stort prosjekt.

På bakgrunn av kvalitetssikringa er kostnadsoverslaget no auka frå 556 mill. kr til 562,5 mill. kr.

Prosjektet blir no gjennomgått på nytt med sikte på reduserte totalkostnader, m.a. i lys av utviklinga i Luftfartsverkets økonomi. Det er derfor ei uvisse knytt til oppstartstidspunktet for utbygginga, men prosjektet er framleis høgt prioritert. Til vidare prosjektering i 2001 legg ein opp til å nytte om lag 20 mill. kr som blir overført frå 2000, i tillegg til 10 mill. kr som revidert løyving for 2001. Ein legg opp til at løyvinga for prosjektering og planlegging blir redusert frå 91,2 mill. kr til 10 mill. kr i 2001.

Utsifting av flykontrollsystema (NATCON), Sola, Flesland, Værnes, Bodø

Ved handsaminga av St.prp. nr. 1 (2000-2001) blei det løyvd 58 mill. kr til dette tiltaket. Investeringsane vil i hovudsak gå med til å vidareføre innflygings- og kontrollsentralen i Stavanger, samt førebuande arbeid ved Flesland innflygingskontroll. Totalbudsjettet er basert på risikoanalysar knytte til uvisse i kostnadsoverslaga. Totalkostnadene er rekna til 298,4 mill. kr. For 2001 blir det foreslått å auke løyvinga til dette prosjektet til 76 mill. kr, inkl. 15 mill. kr i tryggleiksanalyse.

Isvarslingsanlegg

I samband med auka krav til banevedlikehald blir kjemikaliar (avisingsvæske) brukt som førebyggjande tiltak. For å optimalisere bruken av kjemikaliar av omsyn til verknadene på miljøet og økonomien, har det vore planlagt å installere isvarslingssystem (temperaturfølarar i rullebanen) på stamruteplassane. Det var tidlegare lagt opp til å starte installasjon av isvarslingssystem ved dei viktigaste lufthamnene i 2001, men dette arbeidet vil bli noko utsett.

Endringane i investeringane for regionale lufthamner gjeld desse prosjekta:

Bygg og anlegg

Bygging av nytt kontrolltårn ved Florø lufthamn blir avslutta i 2002, mot tidlegare lagt til grunn 2001. Det vil i 2001 bli gjennomført fornying/oppgradering av driftsbygg ved enkelte lufthamner. Vidare vil banesystem (taksebanar og plattformer) bli reasfaltert ved m.a. lufthamnene Sogndal, Rørvik og Leknes. I tillegg vil det bli sett av midlar til diverse oppgraderings- og rehabiliteringstiltak av høg prioritet.

Det blir etter dette gjort framlegg om å setje av 17,8 mill. kr til bygg og anlegg i 2001, mot tidlegare 60 mill. kr.

Flynavigasjonsanlegg og utstyr for flyvêrtenesta

Det blir gjort framlegg om at løyvinga for 2001 til fornying og utsifting av flynavigasjonsanlegg og utstyr for flyvêrtenesta på regionale lufthamner, blir auka til 21,3 mill. kr, mot 16 mill. kr i St.prp. nr. 1 (2000-2001). Løyvinga vil bli

fordelt på renovering og utskifting av kontrollutstyr i tårn, navigasjonsanlegg og meteorologisk utstyr.

Teknisk og operativ oppgradering

Til teknisk og operativ oppgradering, inkludert GNSS med 4 mill. kr, blir det gjort framlegg om å løyve 25,9 mill. kr i 2001 mot 40 mill. kr i St.prp. nr. 1 (2000-2001). I forhold til St.prp. nr. 1 (2000-2001) fører dette til at oppgradering av flyplassbelysning ved Mehamn lufthamn blir gjennomført. Oppgradering av endefelt på Rørvik og Mehamn og flyplassbelysning på Rørvik blir utsette inntil vidare. Utsetjinga av dei tidlegare planlagde oppgraderingane av endefelta på Rørvik og Mehamn kjem som følgje av både reduserte investeringsrammer og framleis uvisse når det gjeld Luftfartstilsynets godkjenning av plassane.

Rullande materiell

For 2001 blir det gjort framlegg om å setje av 20,8 mill. kr i staden for 18 mill. kr som i St.prp. nr. 1 (2000-2001).

Security og anna

Til kjøp av røntgenutstyr, gjerder og utstyr til kontrollav tilgjenge blir det gjort framlegg om å løyve 6,4 mill. kr ved regionale lufthamner. I tillegg kjem diverse miljøtiltak og IT-tiltak og andre landsomfattande tiltak på i alt 37,8 mill. kr. Samla utgjør denne delen 44,2 mill. kr.

Etablering av treningssenter for brann- og redningsteneste i Tjeldsund i Nordland

Regjeringa foreslår etablering av nytt treningssenter for brann- og redningsteneste i Tjeldsund i Nordland, samlokalisert med Norges brannskole. Det nye senteret kjem i tillegg til dagens verksemd på Trandum ved Gardermoen. Investeringsbehovet er førebels kostnadsrekna til i overkant av 30 mill. kr. Dei årelge driftskostnadene for Luftfartsverket er rekna med å auke noko i forhold til samla drift på Trandum (førebels rekna til om lag 4 mill. kr).

Regjeringa vil kome tilbake til saken i seinare budsjettframlegg.

Honningsvåg lufthamn

Godkjenning av lufthamna og operasjonane der

I St.prp. nr. 1 (2000-2001), side 53, orienterte Samferdselsdepartementet om dei operative tilhøva og moglege behov for utbetringar ved Honningsvåg lufthamn. På det tidspunktet var det uvisst kva for godkjenning Luftfartstilsynet ville gi for lufthamna og om operasjonar med DHC-8 framleis ville bli godkjente.

Etter Luftfartstilsynets godkjenning av 20. oktober 2000 er Honningsvåg lufthamn open for generell bruk av fly med under 5 700 kg som høgste startvekt og med mindre enn 10 passasjerseate. Operasjonar med større fly krev at operatøren har særskild godkjenning frå Luftfartstilsynet for å trafikkere lufthamna med spesifisert flytype. Widerøe's Flyveselskap ASA har fått slik sær-

skild godkjenning for bruk av DHC-8-103. Både godkjenninga av lufthamna og av Widerøes operasjonar er gyldige til 1. august 2001.

Luftfartsverket må innan 1. mai 2001 søkje Luftfartstilsynet om fornya godkjenning av lufthamna frå 1. august 2001. Luftfartstilsynet vil òg gjennomføre ei ny vurdering av Widerøes godkjenning frå 1. august 2001.

Departementet legg til grunn at Luftfartsverket vil halde lufthamna ved like med sikte på at godkjenninga av ho skal kunne fornyast etter 1. august 2001. Ein føresetnad er da at ikkje nye uventa og vesentlege forhold verkar inn på godkjenninga av lufthamna. Dersom det skulle skje vesentlege endringar knytte til godkjenninga av operasjonane til Widerøe, vil departementet om nødvendig finne andre løysingar, i tråd med det som blei nemnd i St.prp. nr. 1 (2000-2001). Departementet vil følgje situasjonen nøye i høve til Luftfartsverket og rutedrifta.

Vidare utgreiingar

I samband med ei samla vurdering av den regionale lufthamnstrukturen som ledd i oppfølginga av St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011, jf. Innst. S. nr. 119 (2000-2001), har Luftfartsverket gjort førebelse utgreiingar av alternative løysingar for Honningsvåg. Utgreiingane viser at det må reknast med sterke operative restriksjonar og låg regularitet ved Honningsvåg lufthamn. Den vêrmessige regulariteten er av Det norske meteorologiske institutt rekna til om lag 80-85 pst. på årsbasis.

Det kan fysisk vere mogleg å ruste opp lufthamna. Ei avgrensa oppgradering er rekna til rundt 60-70 mill. kr, medan ei full oppgradering til om lag same standard som andre regionale lufthamner har i dag, er rekna til om lag 150 mill. kr. På grunn av vêr- og vindrestriksjonane reknar Luftfartsverket det likevel som usikkert om slike utbetringar vil verke nemneverdig inn på regulariteten. Lufthamna kan ikkje utviklast vidare med den generelle teknisk-operative oppgraderinga som det blir lagt opp til for regionale lufthamner.

Luftfartsverket har vidare gjort førebelse operative vurderingar av moglege alternative stader for ei eventuell ny lufthamn, til erstatning for noverande Honningsvåg lufthamn og eventuelt òg for andre lufthamner i regionen. Desse vurderingane tyder på at det kan vere mogleg å byggje ei ny lufthamn på Porsangernesryggen nær det sørlege tunnelinnslaget for fastlands-sambandet til Magerøya. Eit grovt overslag tyder på at kostnadene for ei slik lufthamn vil bli om lag 235 mill. 2001-kr, og at ferdigstilling kan skje tidlegast i 2009. I tillegg er ulike løysingar nær Olderfjord og Skaidi vurderte, men Luftfartsverket har kome til at desse ikkje vil vere aktuelle, særleg på grunn av dei operative tilhøva. Vidare kan ein vente at desse alternativa, og spesielt Olderfjord, vil bli enda dyrare å byggje ut enn Porsangernesryggen.

Ikkje minst på grunnlag av dei store investeringane som eventuelt må gjerast anten på dagens Honningsvåg lufthamn eller ein ny lokalitet, legg departementet til grunn at dei vidare utgreiingane og endeleg avgjerd om Honningsvåg lufthamn må skje på lik linje og i samanheng med det generelle arbeidet med den regionale lufthamnstrukturen. Dette vil sikre eit best mogleg grunnlag for prioriteringane av investeringar på det regionale lufthamnnettet. Departementet reknar med å kome tilbake til saka hausten 2001.

4 Programkategori 21.30 Vegformål

Kap. 1320 Statens vegvesen (jf. kap. 4320)

Endringar i økonomiske fullmakter for Statens vegvesen

Statens vegvesen har ei rekkje økonomiske fullmakter. Samferdselsdepartementet legg opp til å justere grensene innafor nokre av desse. Fullmaktene bør justerast fordi det er mange år sidan dette blei gjort. Justeringane har også samanheng med det styringssystemet som gjeld i dag, der vegvesenet har fått større grad av fridom, jf. omlegging av statsbudsjettet for vegformål med vernad frå og med 1998, og at det er gjennomført eit skilje i styringa mellom stamvegar og andre riksvegar. Dei fullmaktene som skal justerast ligg innafor områda mellombelse omdisponeringar av midlar, varige omdisponeringar (bruk av innsparte midlar) og forskotteringar.

Mellombelse omdisponeringar av midlar

Formålet med ordninga er å få ei rasjonell utnytting av løyvingane. No har Statens vegvesen fullmakt til å gjere mellombels omdisponering innafor og mellom fylke som medfører sperring på maksimum 25 mill. kr for kvart anlegg og maksimum 30 pst. av den totale riksvegøyvinga til fylket i vedkomande år.

For mellombelse omdisponeringar mellom prosjekt og fylke av statlege midlar blir det lagt opp til følgjande nye fullmakter for Statens vegvesen:

- Det skal ikkje vere avgrensingar for mellombelse omdisponeringar mellom stamvegprosjekt og prosjekt på det øvrige riksvegnettet ut over dei nedanståande for stamvegramma og fylkesfordelt ramme.
- *Stamvegramma*: Maksimum 30 mill. kr pr. prosjekt og 30 pst. av den totale løyvinga til stamvegar i vedkomande år.
- *Fylkesfordelt ramme*: Maksimum 30 mill. kr pr. prosjekt både innafor eit fylke og mellom fylke. Maksimum 30 pst. av løyvinga til fylket over fylkesfordelt ramme i vedkomande år kan bli lånt innafor fylket og mellom fylke.
- *Oppstart av prosjekt*: Prosjekt som er prioritert innafor handlingsprogrammet for inneverande fireårsperiode og som er av ein slik storleik at det ikkje er aktuelt med omtale i St.prp. nr. 1. Lånte midlar som skal nyttast til oppstart av prosjekt på det øvrige riksvegnettet, skal vere handsama av fylkeskommunen. Ved usemje mellom fylkeskommunen og vegkontoret eller Vegdirektoratet skal saka leggjast fram for Samferdselsdepartementet.

Mellombelse omdisponeringar av bompengar (gjeld berre for bompengepakker) skal ha dei same fullmaktene som for statlege midlar, men med følgjande presiseringar:

- Mellombelse omdisponeringar av bompengar i bompengepakker skal utgjere maksimum 30 pst. av det totale bompengebidraget frå bompengepakka i vedkomande år.
- Mellombelse omdisponeringar av bompengar i bompengepakker til oppstart av prosjekt både på stamvegnettet og på det øvrige riksvegnettet skal vere handsama av fylkeskommunen.

Varige omdisponeringar av midlar (bruk av innsparte midlar)

Formålet med denne ordninga er også å få ei rasjonell utnytting av løyvingane. No har Statens vegvesen fullmakt til å overføre innsparingar på maksimum 2 mill. kr på eit prosjekt til ein disposisjonspost og overføre innsparingar på maksimum 5 mill. kr på eit prosjekt til prosjekt som er tekne opp til løyving på same riksvegstrekning.

For varige omdisponeringar av statlege midlar blir det lagt opp til følgjande nye fullmakter for Statens vegvesen:

- *Stamvegramma*: Maksimum 30 mill. kr pr. prosjekt og 10 pst. av den totale løyvinga til stamvegar i vedkomande år.
- *Fylkesfordelt ramme*: Maksimum 30 mill. kr pr. prosjekt og 30 pst. av løyvinga til fylket over fylkesfordelt ramme i vedkomande år.
- *Oppstart av prosjekt*: Prosjekt som er prioritert innafor handlingsprogrammet for inneverande fireårsperiode og som er av ein slik storleik at det ikkje er aktuelt med omtale i St.prp. nr. 1. Omdisponeringar som skal nyttast til oppstart av prosjekt på det øvrige riksvegnettet, skal vere handsama av fylkeskommunen. Ved usemje mellom fylkeskommunen og vegkontoret eller Vegdirektoratet skal saka leggjast fram for Samferdselsdepartementet.

Varige omdisponeringar av bompengar (gjeld berre for bompengepakker) skal ha dei same fullmaktene som for statlege midlar, men med desse presiseringane:

- Varige omdisponeringar av bompengar i bompengepakker skal utgjere maksimum 30 pst. av det totale bompengebidraget frå bompengepakka i vedkomande år.
- Varige omdisponeringar av bompengar i bompengepakker til oppstart av prosjekt både på stamvegnettet og på det øvrige riksvegnettet skal vere handsama av fylkeskommunen.

Forskoteringar

Gjeldande retningslinjer for forskoteringar blei lagde fram for Stortinget i St.meld. nr. 32 (1988-89) Norsk veg- og vegtrafikkplan 1990-93. Statens vegvesen har pr. i dag fullmakt til å godkjenne forskotering av prosjekt med ein kostnad på maksimum 10 mill. kr.

I Budsjett-innst. S. nr. 13 (1998-99) står det m.a. følgjande:

«Komiteen er av den oppfatning at en bør være ytterst varsom med å godkjenne forskutteringsavtaler for nye vegprosjekter som ikke ligger inne i Norsk veg- og vegtrafikkplan, og at forskutteringer i hovedsak knyttes til igangsatte prosjekter.»

Fråseigna er ei endring/innskjerping i høve til retningslinjene i St.meld. nr. 32 (1998-99). Samferdselsdepartementet meiner at det i utgangspunktet ikkje bør vere nødvendig med forskotering knytt til prosjekt som er tekne opp til løyving, jf. at finansieringa av prosjektet bør sikre ønskt/rasjonell anleggsdrift. I ein situasjon der dette ikkje er mogleg bør det opnast for forskotering.

For forskoteringar der anleggsstart blir framskunda bør dette berre bli tilate for prosjekt som i hovudsak er fullfinansiert i handlingsprogrammet for 10-årsperioden i Norsk veg- og vegtrafikkplan og Nasjonal transportplan.

Samferdselsdepartementet foreslår at Stortinget i samband med dei årlege budsjetta fastset ei ramme som departementet får fullmakt til å inngå forskoteringsavtalar innafor. For 2001 gjer ein framlegg om at Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå forskoteringsavtalar for inntil 600 mill. kr ut over gitt løyving på kap. 1320, post 30 Riksveginvesteringar, og slik at samla refusjonsansvar knytt til nye og alt inngåtte forskoteringsavtalar ikkje overstig 1 800 mill. kr. Refusjonar på vilkår kjem i tillegg og skal leggjast fram for Stortinget.

Forskoteringsar i samband med oppstart av prosjekt der prosjekta er av ein slik storleik at dei blir lagde fram i budsjettproposisjonane, skal framleis leggjast fram for Stortinget i samband med dei årlege budsjetta eller i eigne stortingsproposisjonar. Slike forskoteringsar blir også omfatta av fullmakta på 600 mill. kr.

Samferdselsdepartementet legg opp til følgjande forskoteringsfullmakter for Statens vegvesen innafor den foreslåtte fullmaktsramma til departementet:

- *Stamvegramma*: Det blir ikkje sett noka grense for prosjekt som er tekne opp til løyving. For prosjekt som ikkje er tekne opp til løyving blir forskoteringsgrensa sett til 30 mill. kr. Fullmakta til forskotering innafor stamveggrutene blir knytt til det totale nivået på løyvingane for stamvegar. Samla beløp til refusjonar i det året desse kjem til utbetaling skal ikkje overskride 20 pst. av løyvinga over kap. 1320, post 30.1 Stamvegar, i det året avtalen om forskotering blir underskriven.
- *Fylkesfordelt ramme*: Det blir ikkje sett noka grense for prosjekt som er tekne opp til løyving. For prosjekt som ikkje er tekne opp til løyving blir forskoteringsgrensa sett til 30 mill. kr. Fullmakta til forskotering blir knytt til det totale nivået på løyvingane til fylket. Samla refusjonsbeløp i det året dei blir utbetalte, må ikkje overskride 20 pst. (25 pst. inkl. refusjonar på vilkår) av løyvinga i det året avtalen om forskotering blir underskriven.
- *Oppstart av prosjekt*: Prosjekt som er prioriterte innafor handlingsprogrammet for inneverande fireårsperiode og som er av ein slik storleik at det ikkje er aktuelt med omtale i St.prp. nr. 1. Prosjekt med ein prosjektkostnad under 30 mill. kr som er førebels prioritert i handlingsprogrammet for den 10-årsperioden som Norsk veg- og vegtrafikkplan/Nasjonal transportplan omfattar. Mindre investeringstiltak med ein prosjektkostnad under 15 mill. kr uavhengig av om dei er prioriterte i handlingsprogrammet for den 10-årsperioden som Norsk veg- og vegtrafikkplan/Nasjonal transportplan omfattar eller ikkje.

Alle forskoteringsar skal vere handsama av fylkeskommunen. Ved usemje mellom fylkeskommunen og vegkontoret eller Vegdirektoratet skal saka leggjast fram for Samferdselsdepartementet. Ved framskunding av bompengeprojekt, der utgiftene til forskotering skal bli belasta trafikantane og der det blir ein auke i belastningane i høve til det som er lagt til grunn i bompengeproposjonen, skal det leggjast fram for Samferdselsdepartementet. Dette skal gjelde i dei tilfella der bompengesatsane aukar eller perioden for innkrevjing blir forlengd med tre månader eller meir.

Samferdselsdepartementet vil fastsetje nærare retningslinjer for bruken av fullmaktene på dei tre områda.

Ev 18 over Eidangerhalvøya - utviding av eksisterande bompengeordning

Innkrevjing av bompengar til prosjektet Ev 18 Lanner - Rugtvedt i Telemark starta opp i juni 1986, jf. St.prp. nr. 7 (1985-86). Utbygging av parsellen blei fullført i 1996. Prosjektet kosta totalt 903 mill. kr (2001-kr) og av dette er bidraget frå Lanner bomstasjon 468 mill. kr (2001-kr), dvs. 51,8 pst.

Vi viser til St.prp. nr. 57 (1997-98) Om delvis bompengefinansiering av vidare utbygging av Ev 18 mellom Gutu og Kopstad i Vestfold, der det er lagt opp til at innkrevjing frå bomstasjonen på Ev 18 Lannerheia i Telemark er avvikla innan 1. januar 2002. Samferdselsdepartementet rekna med at selskapet ville vere gjeldfri innan 1. januar 2002. Om det skulle stå att gjeld, måtte selskapet søkje om å få forlengd bompengeperioden for ein kortare periode i tråd med gjeldande avtale. Vegdirektoratet har etter dette handsama ein søknad om forlengd bompengeperiode og godkjent at innkrevjinga på Lanner bomstasjon blir avslutta 15. mars 2002.

Det er no behov for å gjennomføre fleire mindre trafikk sikringstiltak på nye Ev 18 som ein ikkje var tilstrekkeleg merksam på før etter opninga av den nye vegen. Dei aktuelle tiltaka er oppsetting av viltgjerde, utviding og ombygging av tilfartsvegar, køyrefeltsignal ved tunnelar og bruer, utbetring av rekkverk ved tunnelportalane, utbetring av nattlys i tunnelane, bommar og skilt til bruk når Ev 18 blir sperra og detektor til automatisk varsling av hendingar i ein av tunnelane. Kostnadene er utrekna til om lag 13 mill. kr.

I tillegg til desse tiltaka er det foreslått bygging av rundkøyring og miljøtiltak på gamle Ev 18 på strekninga Rugtvedt - Heistad - Kjørholt for at denne skal kunne vere ein fullverdig omkøyringsveg. Kostnadene er utrekna til om lag 5 mill. kr. Tiltakskostnadene blir til saman om lag 18 mill. kr.

Det er søkt om løyve til å utvide bompengeinnkrevjinga for å finansiere desse aktuelle trafikk sikringstiltaka. Ut frå bompengeinntektene i dag er det rekna med at utvidinga av prosjektet, saman med meirutgifter i samband med innføring av meirverdiavgift på tenester vil forlengje bompengeperioden med vel 4 månader. Innkrevjinga kan då avsluttast i byrjinga av august 2002.

Porsgrunn og Bamble kommunar, og Telemark fylkeskommune (ved vedtak i fylkesutvalet 22. februar 2001) har slutta seg til søknaden.

Samferdselsdepartementet meiner det er sterkt ønskjeleg å gjennomføre dei nemnde tiltaka og tilrår at bompengeselskapet får høve til å utvide bompengeinnkrevjinga på Lanner i samsvar med omtalen ovafor.

Ev 18 i Kristiansand - utvida bompengeordning

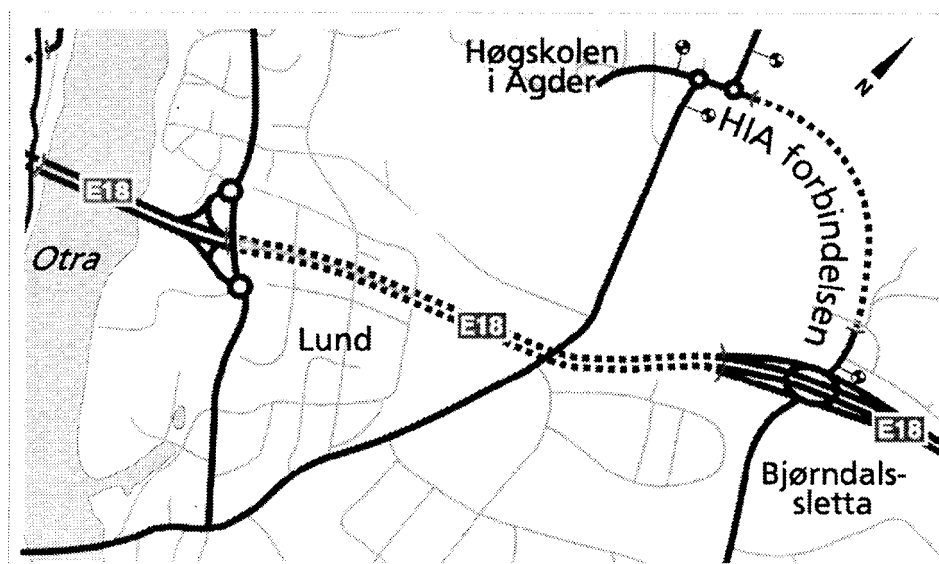
Bompengefinansieringa av Ev 18 i Kristiansand i Vest-Agder er handsama i St.prp. nr. 69 (1996-97) Om delvis bompengefinansiering av Ev 18 i Kristiansand i Vest-Agder og St.prp. nr. 68 (1998-99). Utvidinga gjeld finansiering av ny hovudtilkomst til Høgskolen i Agder (HiA-sambandet), og finansiering av tiltak for kollektivtrafikken i Kristiansand.

HiA-sambandet

St.prp. nr. 69 (1996-97) omtaler framtidig utbygging av HiA-sambandet. Det blei her vist til at trafikken til Gimlemoen vil auke når HiA blir ferdig utbygd,

og at ny Ev 18 gir høve for ny hovudtilkomst til høgskoleområdet og betre tilhøve for kollektivtrafikk og gang- og sykkeltrafikk. HiA-sambandet var likevel ikkje omfatta av bompengoordninga sidan finansieringa ikkje var avklara mellom kommunen og utbyggjar av HiA.

Kristiansand kommune meiner HiA-sambandet er eit viktig ledd i betring av samferdselssituasjonen i byen, og går no inn for at prosjektet blir finansiert i hovudsak gjennom utvida bompengeinnkrevjing frå dei eksisterande bomstasjonane. Nytt hovudsamband mellom Ev 18 og høgskoleområdet betrar framkomsten for trafikken og reduserer miljøulempene i bustadområda ved at desse blir avlasta for trafikk. Ny hovudtilkomst betrar også tilhøva for kollektivtrafikken og gang- og sykkelvegtrafikken mellom Gimlemoen og resten av byen. Vidare utbygging av høgskoleområdet vil gi meir trafikkvekst.



Figur 4.1 HiA-sambandet

HiA-sambandet, som i hovudsak er eit tunnelprosjekt, har godkjent reguleringsplan og er kostnadsrekna til 60 mill. kr. Det er gjort framlegg om ei finansiering med bompengebdrag på 50 mill. kr, tilskot på 5 mill. kr frå Kristiansand kommune og 5 mill. kr frå riksvegbudsjettet. Ved å gjere ferdig HiA-sambandet i 2002 unngår ein å byggje mellombels avlastingsveg ved bygging av Oddernestunnelen på Ev 18 Bjørndalssletta - Gartnerløkka. Innsparinga på 5 mill. kr for prosjektet Ev 18 Bjørndalssletta - Gartnerløkka kan bli overført som tilskot til HiA-sambandet.

Vegstatus for HiA-sambandet vil bli avklart på eit seinare tidspunkt. Det er forslag om at HiA-sambandet får riksvegstatus, med Statens vegvesen som byggherre for prosjektet.

Tiltak for framkomst i kollektivtrafikken

Kristiansand kommune går inn for å utvide bompengoordninga til å dekkje tiltak for framkomsten for busstrafikken frå Vågsbygd i vest, via sentrum og til Rona i aust. Det er i dag køproblem på innfarten frå aust og vest til Kvadraturen.

Tiltaket omfattar kollektivfelt på rv 456 Lumberkrysset - Hannevikdalen og Ev 39 Hannevikdalen - Sentrum, og bussterminal på rv 471 ved Oddemarka. I tillegg inngår fleire mindre kollektivfremjande tiltak på strekninga.

Finansiering

I St.prp. nr. 68 (1998-99) er det lagt opp til at bompeng einnkrevjinga er avslutta ved årsskiftet 2003/2004, eller hausten 2004 dersom det skal krevjast inn 50 mill. kr ekstra til gang- og sykkelvegutbygging.

Finansieringa av gang- og sykkelvegutbygginga vil bli avklart i handsaminga av handlingsprogrammet. Utbygginga av HiA-sambandet i 2002 og kollektivtiltak i 2003-2005 føreset låneopptak. Med kapitalkostnader på om lag 20 mill. kr medfører utvidinga av bompengordninga at innkrevjinga blir forlengd med om lag eit år og tre månader.

Lokal handsaming

Kristiansand kommune gjorde i møte 7. mars 2001 dette vedtaket:

«2. Bystyret anser etablering av regulert vegforbindelse fra E18 på Bjørndalssletta til HiA og etablering av en høykvalitets bussmetro som meget viktig for den totale samferdselssituasjonen i Kristiansand. Det søkes derfor om tillatelse til å utvide bompengordningen med kr 75 mill (2000-kroner) + lånekostnader.

3. Det søkes om tillatelse til nødvendig opptak av lån slik at anlegget kan gjennomføres tidsnok.»

Vest-Agder fylkeskommune handsama saka politisk i fylkesutvalet 21. mars 2001 og gjorde dette vedtaket:

«1. Vest-Agder fylkeskommune anser etablering av regulert vegforbindelse fra E18 på Bjørndalssletta til Høgskolen i Agder (HiA) og en høykvalitets bussmetro som meget viktig for den totale samferdselssituasjonen i Kristiansand. Det anbefales at bompengordningen i Kristiansand utvides med 75 mill kr (2000-kr) pluss lånekostnader til dekning av dette.

2. Det anbefales at det søkes om tillatelse til nødvendig opptak av lån slik at anlegget kan gjennomføres tidsnok.

3. Vedtaket er fattet i medhold av kommunelovens § 13 (hasteparagrafen).»

Saka har vore lagt fram for nabokommunane Vennesla, Søgne, Songdalen, Lillesand og Birkenes. Lillesand, Vennesla og Songdalen kommunar er i mot utviding av innkrevjinga, da dei meiner at det fører til at kommunale byggjeoppgåver i Kristiansand dels blir finansiert av innbyggjarar i nabokommuner. Søgne kommune meiner at ordninga dels bryt med prinsippa for bompeng einnkrevjing, og at transportplanlegginga burde ha vore meir samordna med nabokommunane. Birkenes kommune har ikkje uttalt seg.

Samferdselsdepartementets vurdering

Samferdselsdepartementet viser til at den foreslåtte utvidinga av bompengeprojektet vil innebære eit noko dårlegare samsvar mellom nytte av projektet,

og betalinga av det. Dessutan viser departementet til at prosjektet allereie er utvida med tre bomstasjonar, jf. St.prp. nr. 68 (1998-99).

Departementet meiner likevel at ny hovudtilkomst til Høgskolen i Agder og tiltak for utbygging av kollektivtrafikken er viktige ledd i betringa av samferdselssituasjonen i Kristiansand. Å samle trafikken i ein hovudtilkomst mellom Ev 18 og høgskoleområdet betrar framkomsten og reduserer miljøulempene i bustadområda. Med køproblem i dag mot sentrum frå aust og vest er framkomsttiltak for busstrafikken eit viktig tiltak som vil styrkje kollektivtilbodet i Kristiansand. Departementet legg òg vekt på grunngjevinga til Kristiansand kommune for utvidinga av bompenggeinnkrevjinga, som vertskommune for bommane og eigar av bompengeselskapet, og tilrår at bompengeselskapet får høve til å utvide bompenggeinnkrevjinga i samsvar med omtalen ovafor.

Ev 6 Trondheim - Stjørdal i Sør-Trøndelag og Nord-Trøndelag - utviding av bompengeprosjektet

Innleiing

Gjennom handsaminga av St.prp. nr. 124 (1986-87) samtykte Stortinget i delvis bompengefinansiering av ei etappevis utbygging av ny Ev 6 Trondheim - Stjørdal, jf. Innst. S. nr. 74 (1987-88).

Heile anlegget var meint å stå ferdig i 1994. I St.prp. nr. 42 (1994-95) blei det gjort greie for svikt i bompengeinntektene og for framdrifta for prosjektet. Stortinget vedtok eit nytt innkrevjingsystem som skulle gjere bompengeselskapet i stand til å handtere gjelda, jf. Innst. S. nr. 207 (1994-95). Den vidare utbygginga av endeparsellane Nidelv bru - Grilstad i Trondheim og Værnes - Kvithamar i Stjørdal skulle ein kome tilbake til i samband med revisjonar av Norsk veg- og vegtrafikkplan.

Forslag til utviding av prosjektet

I St.prp. nr. 124 (1986-87) heiter det at ny Ev 6 Nidelv bru - Ranheim, som Grilstadtunnelen er ein del av, skal regulerast som firefelts veg, men i første omgang stort sett bli bygd som tofelts veg. Vidare heiter det at spørsmålet om utviding til firefelts veg vil bli teke opp som eiga sak etter at behovet for dette er vurdert nærare.

For å redusere ulempene for dei som bur i området og for trafikantane, blei det vedteke å sprengje ut nordre tunnellop gjennom Grilstadhaugen samstundes med søre tunnellop. Det står derfor berre att å setje nordre løp i stand til å bli opna for trafikk.

Grilstadtunnelen har i dag ein trafikk pr. døgn på om lag 14 000 køyretøy. Det er tidvis kø gjennom bomstasjonen. For å handtere eksisterande trafikkmengd og sannsynleg trafikkauke i framtida, og auken som vil følgje av ei sannsynleg trafikkoverføring frå noverande Ev 6, er det ønskjeleg å auke kapasiteten ved å fullføre utbygginga av Grilstadtunnelen.

Det er i dag fysisk midtdelar på Ev 6 på ei om lag 1 km lang strekning nord for Grilstad og på ei om lag 10 km lang strekning sør for Grilstad (Omkjøringsvegen). Det er ønskjeleg å etablere fysisk midtdelar på den om lag 2 km lange strekningen ved Grilstad der dette manglar i dag. Dette fjernar ein skilnad i

standard på ei naturleg samanhengande strekning av Ev 6, noko som er ein gevinst for trafikktryggleiken.

Ved Grilstad har noverande Ev 6 ein trafikk pr. døgn på om lag 11 000 køyretøy. Dette fører med seg eit problem for trafikktryggleiken for skuleborn og eit problem for miljøet. For å redusere desse problema ønskjer Trondheim kommune og dei som bur i området, tiltak som opphøgd gangfelt og nedsett fartsgrense.

I planføresetnadene for ny Ev 6 Trondheim - Stjørdal inngår delfinansiering av miljøtiltak og nedbygging av Innherredsvegen og Mellomvegen frå fire til tofelts veg etter at ny Ev 6 er ferdig. Ein stor del av trafikken i Mellomvegen skal førast over industriområdet Nyhavna. Tiltak på Mellomvegen kan gjennomførast alt no. Dette fører til framsteg for miljøet for bustadområdet Lademoen. Det er derfor ønskjeleg med tilskot til desse tiltaka alt no.

Kostnadsoverslag

Kostnadsoverslaget for den planlagte utvidinga av bompengeprojektet er 52 mill. kr.

Kostnadsoverslaget for å fullføre nordre tunneløp i Grilstadtunnelen er 31,5 mill. kr. I tillegg kjem om lag 14 mill. kr til nødvendige arbeid på veg i dagen, inkludert midtdelar, 0,6 mill. kr til miljøtiltak på noverande Ev 6 og 0,7 mill. kr til mindre tilpassingar i området til bomstasjonen. Kostnadene for desse tiltaka har ei uvisse på +/- 10 pst. og blei kvalitetssikra med metoden Anslag i februar 2000.

Kostnadsoverslaget for dei omtalte tiltaka på Innherredsvegen og Mellomvegen er om lag 20 mill. kr, men projektet Ev 6 Trondheim - Stjørdal skal bidra med berre 4,55 mill. kr gjennom den utvida bompengoordninga. Det er lagt til grunn at ein eventuell kostnadsauke for desse tiltaka ikkje skal bli belasta bompengeprojektet.

Finansiering

For alle dei omtalte tiltaka i tilknytning til Grilstadtunnelen er det lagt opp til 100 pst. bompengefinansiering. I tillegg kjem bompengar som tilskot til tiltaka på Innherredsvegen og Mellomvegen.

Det er i februar 2001 gjennomført ein takstauke i bomstasjonen på Ranheim frå kr 20 til kr 25 for liten bil og frå kr 40 til kr 50 for stor bil. Auken ligg innafor Statens vegvesens fullmakt til å godkjenne takstauke i takt med prisstiging. Takstauken er venta å føre til ein auke i inntektene i 2002 (første heile innkrevjingsår) på om lag 19 mill. kr samanlikna med 2000. Med ei utvikling i inntektene basert på 1,5 pst. årleg trafikkvekst, er det venta at noverande gjeld vil vere nedbetalt i siste halvdel av 2005. I samband med handsaminga av St.prp. nr. 42 (1994-95) blei det opna for innkrevjing fram til 2013. Årsaka til tidlegare nedbetaling av gjelda er høgare trafikkvekst og lågare lånerente.

Med ei utviding av bompengeprojektet til også å omfatte bompengefinansiering av tiltaka som blir omtalte i denne proposisjonen, vil tida for innkrevjing auke med om lag eit halvt år, dvs. nedbetaling i løpet av første halvdel av 2006.

Framdrift

Under føresetnad av Stortingets godkjenning vil anleggsarbeidet starte snarast mogleg og med slutføring i løpet av 2001.

Ytterlegare utviding av bompengeprojektet

I St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011, kap. 14.4.1.2, heiter det at innteninga i bompengeprojektet Ev 6 Trondheim - Stjørdal er vesentleg høgare enn lagt til grunn, og at det derfor blir arbeidd med planar om å utvide projektet til også å omfatte endeparsellane Nidelv bru - Grilstad i Trondheim og Værnes - Kvithamar i Stjørdal. Det heiter vidare at dersom det blir tilslutning til planane om å utvide eksisterande bompengeprojekt, er det aktuelt å gjennomføre utbygging av endeparsellane i siste del av tiårsperioden.

Da bystyret i Trondheim kommune vedtok reguleringsplan for Nordre avlastningsveg Ila 23. november 2000, gjekk kommunen inn for å overføre kostnadene ved bygging av Nidelv bru frå Trondheimsbakka til Ev 6 Trondheim - Stjørdal. Dette kan få konsekvensar for planane om å utvide bompengeprojektet Ev 6 Trondheim - Stjørdal til også å omfatte endeparsellane. Forslaget frå Trondheim kommune må derfor leggjast fram for Sør-Trøndelag og Nord-Trøndelag fylkeskommunar, og Malvik og Stjørdal kommunar for handsaming.

Lokalpolitisk handsaming

Sør-Trøndelag og Nord-Trøndelag fylkeskommunar og Trondheim, Malvik og Stjørdal kommunar støttar framlegget om å finansiere fullføring av nordre løp i Grilstadtunnelen med bompengar frå Ev 6 Trondheim - Stjørdal.

Formannskapet i Trondheim kommune gjorde dette vedtaket 30. mai 2000:

«Formannskapet slutter seg til forslaget om å bruke bompenger fra E6 Øst til å fullføre Grilstadtunnelen og tar til etterretning forslag om takstøkning ved Ranheim bomstasjon. Formannskapet forutsetter i den forbindelse at det i budsjettet for 2001 bevilges 4,55 mill kr i bompenger fra E6 Øst til delfinansiering av trafikk- og miljøtiltak i Mellomvegen, jfr. Formannskapets vedtak i sak 0110/00.»

Malvik kommune fann ikkje grunn til å uttale seg om auken i takstane fordi den tilrådde takstendringa ligg innafor det Statens vegvesen har fullmakt til å godkjenne.

Hovedutval for næring, samferdsel og kultur i Sør-Trøndelag fylkeskommune gjorde dette vedtaket 23. januar 2001:

«Hovedutvalget for næring, samferdsel og kultur slutter seg til forslaget om å bruke bompenger fra E6 Øst for å fullføre Grilstadtunnelen og tar til etterretning forslag til takstøkning ved Ranheim bomstasjon. Hovedutvalget samtykker i at 4,55 mill. kr av bompengene brukes til delfinansiering av trafikk- og miljøtiltak i Mellomvegen.»

Formannskapet i Stjørdal kommune gjorde dette vedtaket 17. august 2000:

«Stjørdal kommune slutter seg til forslag fra Vegsjefen i Sør-Trøndelag om tiltak i perioden 2001-2010 til slutføring av bompengeprojektet E6

Trondheim - Stjørdal, fremsatt i brev av 04.07.2000 til Vegsjefen i Nord-Trøndelag.

Kommunen stiller som betingelse for sin tilslutning at prosjektdefineringen for endeparsell Stjørdal er som presisert under «Vurdering», og at satsjusteringen holdes innenfor en ren justering etter konsumprisindeksen.»

Fylkesutvalet i Nord-Trøndelag fylkeskommune gjorde dette vedtaket 12. september 2000:

«1. Nord-Trøndelag fylkeskommune anser ferdigstilling av E6 Trondheim - Stjørdal som et viktig regionalt samferdselspolitisk tiltak, og viser til tidligere FT-sak nr 9/99.

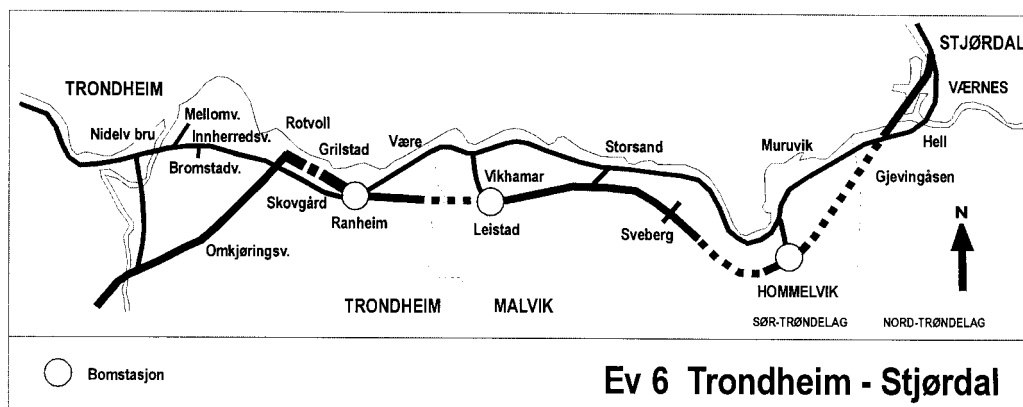
2. Nord-Trøndelag fylkeskommune forutsetter at den avtalte bompengeperioden utnyttes til å fullføre prosjektet E6 Trondheim - Stjørdal, som tidligere avtalt i FT-sak nr 9/99, til Kvithammer. Samtidig forutsetter vi at tiltak på endeparsellen i Trondheim ikke vil gå på bekostning av endeparsellen i Stjørdal, dersom forutsetningene som beskrevet av vegsjefen i Sør-Trøndelag viser seg ikke å holde mål.»

Saka blei handsama 8. desember 2000 i Kontaktutvalet for Trondheimpakka og transportplan. Utvalet hadde ikkje innvendingar til forslaget.

Samferdselsdepartementets merknader

Samferdselsdepartementet meiner at det er viktig å auke kapasiteten gjennom Grilstadtunnelen slik at denne tunnelen ikkje blir ein flaskehals på strekninga Ev 6 Trondheim - Stjørdal. Departementet ser positivt på at det er teke omsyn til tiltak for trafikktryggleik med utbygging av midtdelar, og at miljøtiltak også er med i prosjektet. Samferdselsdepartementet ser vidare positivt på at bompengar blir nytta i finansieringa av prosjektet. Departementet har merka seg at det er lokalpolitisk semje om utviding av bompengeprojektet.

Samferdselsdepartementet vil på dette grunnlaget tilrå at Trøndelag Bomveiselskap AS får høve til å finansiere utviding av bompengeprojektet på Ev 6 Trondheim - Stjørdal slik som gjort greie for i denne proposisjonen. Det skal skrivast ein tilleggssavtale til gjeldande bompengeavtale.



Figur 4.2 Ev 6 Trondheim - Stjørdal

Østfoldpakka - oppføring av bomstasjonar og førebuande arbeid på Ev 6

Ved handsaminga av St.prp. nr. 26 (1999-2000) ga Stortinget løyve til å starte innkrevjing av bompengar for delvis finansiering av utbygginga av Ev 6 og Ev 18 gjennom Østfold, jf. Innst. S. nr. 111 (1999-2000). Oppstarten på Østfoldpakka er nærare omtalt i St.prp. nr. 1 (2000-2001) og St.prp. nr. 20 (2000-2001).

I St.prp. nr. 20 (2000-2001) blei det varsla at Moss kommune har utsett slutthandsaminga av reguleringsplanane for bomstasjonane på Ev 6 og fv 311 til etter Stortingets handsaming av St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011. Det blei vidare varsla at Samferdselsdepartementet vurderte bruk av statleg reguleringsplan for bomstasjonane for å unngå at oppstarten på innkrevjinga blei utsett.

Miljøverndepartementet gjorde 16. februar 2001 vedtak om statleg plan for dei to bomstasjonane. I vedtaket legg departementet vekt på at det er knytt nasjonale interesser til ei rask utbygging av Ev 6 gjennom Østfold og dermed til å setje i gang innkrevjing av bompengar. Det er vidare lagt vekt på at det er brei oppslutning i fylkestinget og i Stortinget om plassering av bomstasjonane.

Bomstasjonane på Ev 6 og fv 311 vil bli etablerte slik at innkrevjinga kan starte i oktober 2001. Låneopptak i 2001 til bygging av bomstasjonane og prosjektet Ev 6 Patterød - Akershus grense blir som omtalt i St.prp. nr. 20 (2000-2001), jf. St.prp. nr. 1 (2000-2001).

Saka blir omtalt til orientering.

Ev 39 Jektevik - Sandvikvåg i Hordaland

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 46 (1999-2000), side 242-243.

Det ligg føre søknad frå Stord og Fitjar kommunar om løyve til å krevje inn bompengar på ferja Sandvikvåg - Halhjem for å finansiere opprusting og trafikksikring av Ev 39 mellom Borevik, like sør for Jektevik, og Sandvikvåg på Stord. Det står enno igjen noko førebuande arbeid lokalt, m.a. planavklaring, kvalitetssikring av kostnadsoverslag og avklaring av framdriftsplan. Samferdselsdepartementet tek sikte på å fremje saka i budsjettproposisjonen for 2002.

Saka blir omtalt til orientering.

Ev 16 Voldum - Seltun i Sogn og Fjordane

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011, side 246. Det omfattar bygging av to tunnelar på 1,5 km og 3 km, og ny bru over Lærdalselva. Det ligg føre godkjend reguleringsplan. I Vegdirektoratets forslag til handlingsprogram for perioden 2002-2011 er det foreslått anleggsstart i 2002 og opning for trafikk i 2004. Gjennom kvalitetssikring av handlingsprogrammet er kostnadsoverslaget no oppgitt til 275 mill. kr.

Statens vegvesen ønskjer å starte førebuande arbeid hausten 2001. Arbeida omfattar nødvendig omlegging av kraft- og telefonlinjer i området, klargjering av riggområde, bygging av anleggsveg og bru for tilkomst til tunnelpåhogga, diverse arbeid med påhogg/forskjering og bygging av fundament for ei interimsbru over Lærdalselva. Arbeida i 2001 er kostnadsrekna til om lag 5 mill. kr, og er foreslåtte finansierte gjennom innsparingar på prosjektet Ev 16 Lærdal - Aurland.

Arbeida må i det alt vesentlege gjennomførast i sommarhalvåret. Samferdselsdepartementet sluttar seg derfor til at arbeida blir gjennomførte hausten 2001. Departementet vil kome tilbake til vidareføringa av prosjektet i samband med statsbudsjettet for 2002, inkl. ein nærare omtale av innsparingane på prosjektet Ev 16 Lærdal - Aurland.

Saka blir omtalt til orientering.

Ev 6 Osen - Korgen i Nordland

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011, side 235-236.

I samband med handsaminga av St.prp. nr. 1 (2000-2001) gjekk fleirtalet i samferdselskomitéen inn for ei løyving på 25 mill. kr til vidareføring av Lofotens fastlandssamband (LOFAST) i 2001, under føresetnad av at prosjektet får prioritet i første del av Nasjonal transportplan med samanhengande finansiering frå 2002. Dersom føresetnaden om samanhengande finansiering ikkje blei innfridd, gjekk fleirtalet inn for å nytte løyvinga til å starte prosjektet Ev 6 Osen - Korgen i 2001, jf. Budsjett-innst. S. nr. 13 (2000-2001).

I samband med handsaminga av St.meld. nr. 46 (1999-2000) gjekk fleirtalet i samferdselskomitéen inn for å setje av 500 mill. kr til vidareføring av Lofotens fastlandssamband i perioden 2002-2005. Fordi plansituasjonen for LOFAST enno ikkje er avklart, kan ikkje prosjektet bli starta opp før i 2003. Ev 6 Osen - Korgen kan ut frå plansituasjonen startast opp alt i 2001. På denne bakgrunn går Vegdirektoratet i forslaget til handlingsprogram for planperioden inn for vidareføring av prosjektet Ev 10 Lofotens fastlandssamband i 2003 og oppstart av Ev 6 Osen - Korgen i 2001. Løyvinga på 25 mill. kr i 2001 er foreslått nytta til å starte prosjektet Ev 6 Osen - Korgen.

Prosjektet Ev 6 Osen - Korgen omfattar bygging av 13 km ny veg, inkl. 8,5 km i tunnel gjennom Korgfjellet. Kostnadsoverslaget er på 425 mill. 2001-kr. Det ligg føre godkjend reguleringsplan i Hemnes kommune, medan reguleringsplanen i Vefsn kommune er venta godkjend i løpet av mai 2001. Med anleggsstart hausten 2001 er det rekna med at prosjektet kan opnast for trafikk i 2004.

Samferdselsdepartementet sluttar seg til at løyvinga på 25 mill. kr i 2001 blir nytta til oppstart av prosjektet Ev 6 Osen - Korgen.

Saka blir omtalt til orientering.

Ev 6 Ildhøllia i Nordland

Prosjektet er omtalt i St.prp.nr. 1 (2000-2001), side 111-112. Det omfattar utbeiring av ei 2,2 km lang rasfarleg strekning på Ev 6 mellom Røssvoll og Storforshei i Rana kommune, om lag 14 km nord for Mo i Rana. Reguleringsplanen for prosjektet blei godkjent i november 2000. Kostnadsoverslaget er på 63 mill. 2001-kr.

Som det går fram av St.prp.nr. 1 (2000-2001), er det foreslått tildelingar til prosjektet over kap. 1320, post 33 Kompensasjon for auka arbeidsgjevaravgift, både i 2000 og 2001. Dette utgjer til saman 31 mill. 2001-kr. I Vegdirektoratets forslag til handlingsprogram for strekningsvise investeringar på stamvegnettet er prosjektet foreslått fullfinansiert i 2002. Vegdirektoratet går derfor inn

for å starte anleggsarbeidet sommaren 2001. Dette medfører at prosjektet kan opnast for trafikk hausten 2002. Samferdselsdepartementet sluttar seg til dette.

Ev 6 Trældal - Leirvika i Nordland

I Nasjonal transportplan for 2002-2011 har Samferdselsdepartementet vurdert det som aktuelt å leggje om Ev 6 på den rasfarlege strekninga på nordsida av Rombaken ved Narvik i siste del av planperioden 2002-2011, jf. St.meld. nr. 46 (1999-2000), side 236.

Som følge av handsaminga av St.meld. nr. 46 (1999-2000) i Stortinget er investeringsrammene for planperioden auka. På bakgrunn av dette har Vegdirektoratet i forslaget til handlingsprogram for strekningsvise investeringar på stamvegnettet foreslått at ramma til stamvegrute 4 blir auka, slik at arbeidet med rassikring av Ev 6 på strekninga Trældal - Leirvika kan starte i 2005 med fullføring i siste del av tiårsperioden.

Det blir arbeidd med tre alternativ for rassikring på strekninga. Alle alternativa medfører omlegging av vegen i tunnel forbi dei mest rasutsette områda. Val av alternativ vil bli avklart gjennom kommunedelplan. Det er venta at godkjend kommunedelplan vil liggje føre medio 2002. På grunn av den vanskelege strekninga må planarbeidet forserast slik at anlegget kan starte tidlegare enn lagt opp til. Arbeidet med reguleringsplan blir starta opp omgåande med sikte på at det skal liggje føre godkjend reguleringsplan i løpet av 2002.

Rv 5 Knapstad - Kvalvik i Sogn og Fjordane

I samband med handsaminga av St.prp. nr. 77 (1997-1998) gav Stortinget Sunnfjordtunnelen AS løyve til å forskotere 120 mill. kr til vidare utbetring av rv 5 mellom Førde og Florø, jf. Innst. S. nr. 251 (1997-1998). Prosjektet er sist omtalt i St.prp. nr. 1 (2000-2001), side 107-108.

Det går fram av St.prp. nr. 1 (2000-2001) at Sogn og Fjordane fylkeskommune slutta seg til forslaget frå vegkontoret om anleggsstart på parsellen Knapstad - Kvalvik hausten 2001. På grunn av store bindingar innafor den fylkesfordelte ramma gjekk Samferdselsdepartementet inn for å utsetje anleggsstart til etter 2001, slik at dette kunne vurderast nærare i samband med handlingsprogrammet for perioden 2002-2011. Parsellen omfattar 3,3 km ny riksveg utanom Eikefjord sentrum. Det ligg føre godkjend reguleringsplan. Kostnadsoverslaget er 70 mill. 2001-kr. Dette er ein auke på om lag 30 pst. i forhold til overslaget i St.prp. nr. 77 (1997-98).

Som følge av handsaminga av St.meld. nr. 46 (1999-2000) er den fylkesfordelte planramma til Sogn og Fjordane for perioden 2002-2005 auka i forhold til det som låg til grunn for St.prp. nr. 1 (2000-2001). I tillegg medfører kostnadsreduksjon på parsellen Grov - Grovavåg at det vil det stå om lag 10 mill. kr til disposisjon i 2001. I forslaget frå vegkontoret til handlingsprogram for perioden 2002-2011 er det foreslått 39 mill. kr til parsellen i 2002. Dette sikrar rasjonell anleggsdrift dersom arbeidet på parsellen startar hausten 2001.

Samferdselsdepartementet går inn for anleggsstart på parsellen Knapstad - Kvalvik hausten 2001. Det er lagt til grunn at midlane i 2001 blir stilte til disposisjon som forskot av Sunnfjordtunnelen AS.

Rv 714 Fastlandsambandet Hitra - Frøya i Sør-Trøndelag - omdisponering***Innleiing***

I St.prp. nr. 1 (2000-2001) blei det gjort framlegg om å løyve 44,4 mill. kr i refusjon til bompengeselskapet og 65,4 mill. kr til vegbygging i 2001. I St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 5 (2000-2001) blei Stortinget orientert om at departementet i 2001 ville kome tilbake til omdisponering av foreslått løyving i 2001 for rv 714 Hitra - Frøya. Dette var som følgje av at Miljøverndepartementet i oktober 2000 godkjende kommunedelplanen i samsvar med kommunen sitt vedtak om ny bru over Vettastraumen.

I Budsjett-innst. S. nr. 13 (2000-2001) legg fleirtalet i samferdselskomitéen til grunn at midlane som er foreslåtte løyvde til Hitra - Frøya i 2001, framleis blir stilte til disposisjon innafor riksvegramma til Sør-Trøndelag. I samsvar med dette og lokalpolitiske vedtak legg Samferdselsdepartementet opp til at 6,1 mill. kr av løyvinga på 65,4 mill. kr blir nytta til restarbeid og sluttoppgjjer på rv 714 Hitra - Frøya, og at dei resterande 59,3 mill. kr blir omdisponerte til andre tiltak i samsvar med fylkeskommunen sitt vedtak.

Rv 714 Hitra - Frøya

Da prosjektet Hitra - Frøya blei teke opp til løyving, jf. St.prp. nr. 1 (1997-98), var dette basert på ny bru over Dolmsundet. Den løysinga som no er valt, gjer at det er naturleg å avslutte prosjektet Hitra - Frøya, medan prioritering av utbetringa med ny bru over Vettastraumen blir vurdert i samband med handlingsprogrammet 2002-2011. Kostnadsoverslaget for restarbeid og sluttoppgjjer er 6,1 mill. kr.

Med frådrag for utbetring med ny bru over Dolmsundet var rv 714 Hitra - Frøya rekna til å koste om lag 490 mill. 2001-kr da prosjektet blei teke opp til løyving, jf. St.prp. nr. 1 (1997-98). Medrekna forslaget til sluttløyving vil kostnaden for prosjektet bli om lag 461 mill. 2001-kr. Det reduserte prosjektet kan dermed bli avslutta til ein kostnad om lag 6 pst. lågare enn opphavleg rekna med.

I St.prp. nr. 1 (1997-98) la ein opp til at finansieringa av prosjektet Hitra - Frøya blir dekt med 48,1 pst. frå staten og 51,9 pst. frå bompengeselskapet og ved lokale tilskot. Pr. i dag har bompengeselskapet og lokale tilskot dekt 63,3 pst. og staten 36,7 pst. Dersom ikkje ytterlegare tiltak blir gjennomførte, har bompengeselskapet krav på refusjon ut over det som alt er lagt opp til. Samferdselsdepartementet går ut frå at dette må sikrast seinast før avslutting av bompengeprojektet Fastlandssambandet Hitra - Frøya.

Omdisponering

59,3 mill. kr av løyvinga i 2001 blir omdisponert for bruk i 2001 i samsvar med fylkeskommunen sitt vedtak:

Tabell 4.1:

	Mill. kr
Rv 705 Rollset - Hestspranget og Flakne - Uthus	20,0

Tabell 4.1:

Rv 714 Pervikberga	36,8
Planlegging	2,5
Sum	59,3

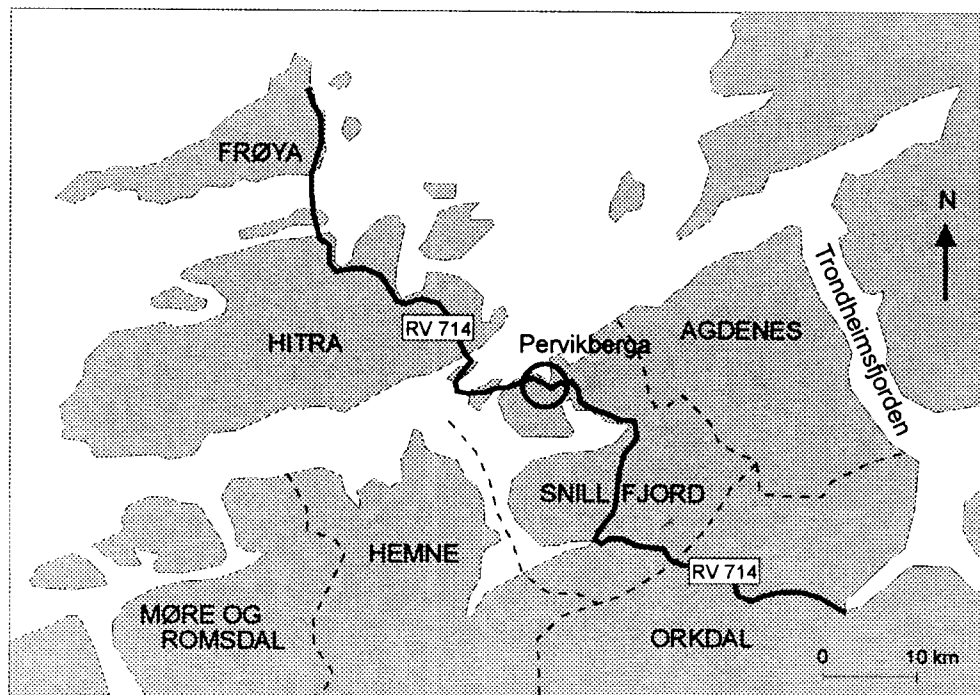
Forslaget legg til grunn ei sluttløyving i 2002 på 9 mill. kr til rv 714.

Midlane til planlegging skal nyttast til planarbeid for utbetring av strekninga Stråmyra - Hammeren på rv 714 med ny bru over Vettastraumen.

Rv 714 Pervikberga, Snillfjord kommune

Prosjektet har eit kostnadsoverslag på 46 mill. 2001-kr. Med anleggstart våren 2001 og ei løyving på 9 mill. kr i 2002 kan anlegget opnast for trafikk i første halvår 2002.

Vegstrekninga på om lag 3 km er smal og lite oversiktleg. Delar av strekninga er bolta fast til fjellet for å hindre utgliding. Strekninga har vesentleg dårlegare standard enn tilliggjande veg. Trafikken pr. døgn er om lag 800 køyretøy. Vegstrekninga er planlagt utbetra med utretting av kurver og ei vegomlegging på om lag 1 300 m med om lag 600 m i tunnel. Prosjektet fører til ei innkorting av rv 714 på snaue 400 m. Det ligg føre godkjend reguleringsplan. Prosjektet har ein utrekna netto nytte på -30 mill. kr.



Figur 4.3 Pervikberga, Snillfjord kommune

Lokalpolitisk handsaming

Fylkesutvalet i Sør-Trøndelag gjorde 15. februar 2001 følgjande vedtak:

«1. Planene for ny bru ved Vettastraumen med tilstøtende vegnett avklares snarest og bygging starter i løpet av perioden 2002-05.

2.(annen sak).....

3. Bevilgningen for 2001 på 65,4 mill. kr til videreføring av Hitra - Frøyaprosjektet, som Stortinget har stilt til disposisjon som en del av Sør-Trøndelags ramme for øvrige riksveger, disponeres slik:

- a) Fullføring av restarbeider for prosjektet Hitra - Frøya på strekningen Stråmyra på Dolmøya - Hammeren på Frøya samt planlegging av ny veg fra Stråmyra på Dolmøya til Vikstrøm på Fast-Hitra, inkl. ny bru ved Vettastraumen, 8,6 mill. kr.
- b) Bygging av ny rv 705 på de utlagte fyllingene langs Nea i Selbu, 20,0 mill. kr.
- c) Bygging av ny rv 714 gjennom Pervikberga i Snillfjord kommune, 36,8 mill. kr. Prosjektet forutsettes gjennomført uten bruk av bompengeinntekter fra Fastlandsforbindelsen til Hitra og Frøya.»

Saka blir omtalt til orientering.

Fv 67 Bru til Tautra i Nord-Trøndelag

I samband med Stortingets handsaming av statsbudsjettet for 2001 blei det løyvd til saman 20 mill. kr til bru til Tautra. Beløpet blei delt med 5 mill. kr over Miljøverndepartementets budsjett og 15 mill. kr over Samferdselsdepartementets budsjett. I tillegg har Nord-Trøndelag fylkeskommune gjort vedtak om å medverke med 3,4 mill. kr i 2002.

Med eit kostnadsoverslag på 47 mill. kr står det att å finansiere 23,6 mill. kr (47,0 - 23,4). I Budsjett-innst. S. nr. 13 (2000-2001), side 36, ber eit fleirtal i komitéen om at Regjeringa kjem attende til Stortinget med ein plan for fullfinansiering av prosjektet.

Miljøverndepartementet og Samferdselsdepartementet er samde om at dei to departementa på statsbudsjettet for 2002 dekkjer resten av kostnadene på 23,6 mill. kr med same fordelingsnøkkel som løyvingane for 2001. På denne bakgrunn blir Miljøverndepartementets del på 5,9 mill. kr og Samferdselsdepartementets del på 17,7 mill. kr.

Tilskot til Lenvik kommune i samband med kjøp av glattkøyringsbane

Ved handsaminga av St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011/Innst. S. nr. 199 (2000-2001) gjekk eit fleirtal inn for at Samferdselsdepartementet skulle vurdere å gjere glattkøyringskurs for førarar av tunge køyretøy obligatorisk for kandidatar frå heile landet. Ein føresetnad for formålstenleg og effektiv glattkøyringsopplæring med tunge køyretøy er høvelege øvingsanlegg.

Nord-Norsk trafikksenter i Lenvik gjekk konkurs sommaren 2000. Stortinget har tidlegare løyvd om lag 28 mill. kr til bygging av anlegget. I tillegg er det gitt tilskot på til saman 14 mill. kr frå kommune og fylkeskommune. Lenvik kommune har no kjøpt anlegget og har i samband med dette søkt om tilskot på 1,6 mill. kr, som er om lag halvparten av kjøpesummen. Kommunen er også i gang med å etablere eit driftsselskap med målsetjing om at anlegget kan setjast i drift i 2001. Tilskot frå staten til Lenvik kommune til delvis finansiering av kjøp av glattkøyringsanlegget fører ikkje til at staten får eigarpart i anlegget.

Anlegget vil bli drive utan nokon form for statleg garanti for ytterlegare investeringar eller drift.

Samferdselsdepartementet vil gi eit tilskot på 1,6 mill. kr til Nord-Norsk Trafikksenter i Lenvik.

Saka blir omtalt til orientering.

Utprøving av katamaranferjer i riksvegferjedrifta

Samferdselskomitéen har i Budsjett-innst. S. nr. 13 (2000-2001) og fleirtalet i komitéen har i Innstilling S. nr. 119 (2000-2001) om Nasjonal transportplan 2002-2011, stilt seg positive til utprøving av snøggåande katamaranferjer av typen Ferry Cat i riksvegferjesamband som ligg til rette for dette.

Utprøving av ny teknologi

Samferdselsdepartementet legg til grunn at ferjer av denne typen kan vere eit godt supplement til dagens ferjetype på lengre ferjestrekningar med stor trafikk i skjerma farvatn der høg fart og korte opphald ved ferjeleia gjer katamaranen effektiv.

Modellforsøk viser at katamaranferjene i aluminium har lågare forbruk av drivstoff enn dagens konvensjonelle riksvegferjer ved same kapasitet og fart - og med den last som er vanleg i ferjedrifta.

Dagens riksvegferjer blir bygde for fart inntil 16 knop. Ferry Cat 120 er konstruert for fart opp mot 25 knop, men både fart og nyttelast har stor innverknad på forbruket av drivstoff. Det er derfor neppe aktuelt med eit rutemønster som legg til grunn konstant høg fart. Rutemønster må derfor vurderast nærare i lys av at drivstofforbruk og dermed utsleppa som aukar sterkt med auka fart.

Noverande utgåve av Ferry Cat er ikkje tilpassa drift med naturgass, men det ligg føre søknader frå Fjellstrand AS til Norges Forskningsråd om tilskot til slik vidareutvikling av katamaranen. Ein bør ikkje prøve ut katamarankonseptet og gassdrift på eitt og same fartøy.

Ferjeleia bør tilpassast eigenskapene til katamaranane med omsyn til rask lossing og lasting - i ei utprøvingssfas legg ein likevel til grunn dei mest nødvendige tilpassingar som kan gjerast innafor ei låg kostnadsramme.

Fjellstrand AS har rekna prisen pr. ferje til 160 mill. kr i tillegg til kostnadene til eigaren til planlegging og byggeoppfølging. Med den uvisse som ligg i eit nytt konsept, tilseier slike kostnader ei avgrensa utprøving av ein prototype.

Det er hittil i prosjektarbeidet ikkje påvist forhold som gjer at Sjøfartsdirektoratet ikkje vil kunne godkjenne Ferry Cat til bruk i riksvegsamband.

Val av samband

I Budsjettinnst. S. nr. 13 (2000-2001) har komitéen spesielt peika på at sambandet Stavanger - Tau kan høve.

Det blir arbeidd lokalt for å byggje eit undersjøisk fast samband mellom Nord-Jæren og Ryfylke - RYFAST. Regjeringa tek sikte på å omtale revidert transportplan for Ryfylke med alternative løysingar for ferjefritt samband til Ryfylke ved revisjonen av nasjonal transportplan for 2006-2015. Departemen-

tet ser ikkje at utprøving av *ei ferje* i dette sambandet vil gi ei tilfredsstillande trafikkavvikling. Ein er merksam på at trafikkveksten i sambandet gjer det ønskjeleg å auke kapasiteten i sambandet. Vegdirektoratet er innstilt på å få til ei løysing slik at sambandet kan bli tilført nyare og meir høvelege ferjer.

Samferdselsdepartementet vil halde det opent i kva samband det kan vere aktuelt å prøve ut ferjetypen. Ein gjer likevel merksam på at det er relativt få lange samband med stor trafikk i skjerma farvatn som høver for denne ferjetypen.

Det er mest aktuelt å setje ferja inn i eit samband der farten til ferja kan gi ein kapasitet og eit rutemønster som kan svare til to vanlege ferjer på dei mest trafikkunge tidene.

Departementet vil minne om at det ligg risiko og auka administrative kostnader i det å vere først ute med ein ny ferjetype. Det er derfor av interesse å sjå nærare på viljen til samarbeid mellom offentlege og private aktørar, m.a. kva risiko verft, underleverandørar og reiarlag tek. Konkret vedtak om bruk av katamaranferjer og val av samband krev etter departementet si vurdering at Vegdirektoratet på nytt går igjennom budsjett- og miljøverknadene i aktuelle samband. Departementet legg til grunn at Vegdirektoratet i samsvar med det skisserte opplegget får fullmakt til å gå vidare med dette arbeidet innafor dei fullmakter som gjeld elles i riksvegferjedrifta.

Effektivisering av Statens vegvesen - utvikling av publikumsretta tenester over Internett

I St.prp. nr. 1 (2000-2001) blei det gitt ei generell orientering om effektivisering og omstilling av Statens vegvesen. Det blei m.a. gjort greie for arbeidet med Internettbaserte løysingar. Effektiviseringstiltaka her vil redusere kostnadene for Statens vegvesen, og betre tilbodet til brukarane. I tillegg er dette ein del av Regjeringa si eNorge-satsing.

I løpet av 2001 vil fleire av tenestene som trafikkstasjonane tilbyr, bli gjorte tilgjengelege for publikum via Internett. Registrering av køyretøy ved elektronisk kommunikasjon mellom bilbransjen og Statens vegvesen er det tiltaket som vil gi den største kostnadssparinga både for Statens vegvesen og publikum. I august 2001 vil ordninga bli sett i verk for registrering av nye køyretøy. Ein vil hauste erfaringar fram til nyttår ved at nokre bilforhandlarar gjennom eit pilotprosjekt får bruke tenesta. Frå årsskiftet 2001/2002 vil alle bilforhandlarar få tilgang. Ordninga vil bli utvida til å gjelde brukte køyretøy i løpet av 2002.

Frå mai 2001 vil publikum kunne bestille time til periodisk køyretøykontroll hos Statens vegvesen på nettet. Seinare i år vil ein også finne søknadsskjema for førarkort, og kunne tinge time for førarprøve på nettet. Det vil også bli oppretta ein database for dei mest vanlege spørsmåla publikum stiller til trafikkstasjonane.

I 2002 vil Internettenestene bli utvida. Tapt førarkort kan meldast her. Publikum vil også kunne søkje om førarkortduplikat, kopi av vognkort, graveløyve, løyve til avkjørsel frå veg og dispensasjonar. Det vil også bli utvikla Internettbaserte hjelpeverktøy til internt bruk i vegvesenet som skal gjere kostnadene mindre. Dette vil gjelde m.a. elektronisk registrering av resultat

frå tekniske kontrollar, elektroniske hjelpemiddel for førarprøvesensor og utvikling av eksamensoppgåver for førarprøve og kompetanseprov.

Hausten 2001 vil det bli oppretta eit mellombels kontaktsenter for spesialisering av fleire telefontenester og e-posthandsaming. Ved årsskiftet 2001/2002 vil kontaktsenteret ha om lag 30 tilsette. Vegdirektoratet reknar med at behovet etter kvart vil bli så stort at senteret anten må utvidast, eller at det må opprettast eit senter til.

Gevinsten av effektiviseringa av dei nye tenestene ligg i at publikum i større grad utfører tenestene frå eigen datamaskin. Det er usikkert i kva monn publikum vil ta i bruk desse Internettbaserte tenestene. Ut frå erfaringar som andre organisasjonar har med overgang til Internettbaserte tenester, har Statens vegvesen rekna med ei netto innsparing på om lag 150 årsverk. For dei personane dette gjeld, vil det i medhald av inngått omstillingsavtale, bli søkt å finne anna arbeid eventuelt etter omskolering.

Tekniske investeringar og driftsutgifter, andre administrative kostnader til Internetttenester og drift av kontaktsenter vil i den første 4-årsperioden koste om lag 35 mill. kr årleg.

Saka blir omtalt til orientering.

Produksjonsverksemda i Statens vegvesen

I St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011, står det at Samferdselsdepartementet vil engasjere Statskonsult til å greie ut alternative organisasjonsmodellar som kan bidra til å effektivisere produksjonsverksemda i Statens vegvesen, jf. også St.prp. nr. 1 (2000-2001). Samferdselsdepartementet har no motteke rapporten frå Statskonsult (Rapport 2001: 10 Mer veg for pengene - En utredning av alternative organisasjonsmodeller for statlig vegproduksjon). I samband med dette vil departementet kome tilbake til Stortinget med ein omtale av organiseringa av produksjonsverksemda i budsjettproposisjonen for 2002.

5 Programkategori 21.50 Jernbaneformål

Kap. 1350 Jernbaneverket (jf. kap. 4350) og kap. 1354 Statens jernbanetilsyn

Oppfølging av NOU 2000: 30 Åstaulykken, 4. januar 2000 (Åsta-rapporten) mv.

Tryggleik i transportsektoren generelt og tryggleiksarbeidet i jernbanesektoren

I Regjeringa sitt langsiktige arbeid med tryggleik i transportsektoren er det lagt til grunn ein visjon om at det ikkje skal skje ulykker med drepne eller livs-varig skadde. Det er eit faktum at det er knytt risiko for ulykker til all transportverksemd, men visjonen tek som utgangspunkt at dei alvorlege konsekvensane av ulykkene må hindrast. Samstundes er det viktig å arbeide for å endre åtferda til trafikantane, slik at ulykker skjer i minst mogleg grad. Dette er også viktig for å avgrense det store talet med «mindre alvorlege» ulykker. Denne visjonen for det langsiktige trafikktryggleiksarbeidet skal leggjast til grunn som eit mål for all investering og drift av transportsystemet.

Regjeringa ser det dessutan som viktig at det i alle delar av transportsektoren blir utvikla ein tryggleiskultur og ein leiarfilosofi som prioriterer tryggleik. Dette har til følge at det må utviklast system som tek vare på og fremjar tryggleik både gjennom lov og føresegnar, planlegging og gjennomføring av tiltak og drift av transportverksemd. Det er ikkje minst viktig at det i planleggingsfasen må bli teke omsyn til tryggleikskrav og at samla tryggleiksanalysar er gjennomførte før det blir gjort vedtak om utbygging og endelege val av tekniske løysingar.

På jernbanesektoren ligg ansvaret for tryggleiken hos den som driv jernbaneverksemd. Innafor Jernbaneverkets forvaltningsansvar for statens jernbaneinfrastruktur inngår også eit systemansvar for tryggleiken på jernbanenettet. Dette omfattar m.a. ansvar for drift og vedlikehald av jernbaneinfrastrukturen og trafikkstyringa. Ansvaret for transportverksemda ligg hos operatørane. Dei største operatørane på det statlege jernbanenettet er NSB BA, Flytoget AS og Malmtrafikk AS. Statens jernbanetilsyn skal føre tilsyn med tryggleiken mv. ved anlegg og drift av private og offentlege jernbanar, og føre tilsyn med at utøvarane oppfyller dei krav som er sette i eller med heimel i jernbane-lova.

Statens jernbanetilsyn fastsette 23. desember 1999 ei særskild «tryggleiksføresegn» som m.a. fremjar fire viktige krav for å sikre god tryggleik i togframføringa:

- Jernbaneverksemda skal planleggjast, utformast og gjennomførast med sikte på at enkeltfeil ikkje skal føre til tap av menneskeliv eller alvorlege personskadar.
- Jernbaneverksemda skal fastsetje mål for trafikktryggleik for den samla verksemda med sikte på kontinuerleg betring av trafikktryggleiken.

Vidare skal verksemda sikre at måla blir kjende, etterlevde og følgde opp. Måla skal utformast slik at resultata kan samanliknast med måla.

- Føreseгна set vidare krav til at det skal utførast risikoanalysar. M.a. skal dei tekniske, administrative og/eller operasjonelle funksjonane for togframføring som ved feil kan føre til tap av menneskeliv eller alvorlege personskadar (dvs. dei tryggleikskritiske funksjonane), identifiserast, og kontrolltiltak skal setjast i verk.
- Jernbaneverksemda skal etablere og vedlikehalde eit dokumentert oppfølgingssystem som skal vise på kva måte føretaket sikrar oppfølging og ivaretaking av tryggleikskritiske funksjonar på ein prioritert og sporbar måte.

Føreseгна er under implementering hos alle aktørane på jernbanen og kan gi seg utslag i endringar i organisasjon og i styringssystem.

I St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011, er det planlagt å bruke 1 300 mill. kr til eit program for trafikktryggleik på jernbane. Av dette er 450 mill. kr sett av i første 4-årsperiode. Trafikktryggleiksprogrammet vil bli nærare spesifisert i konkrete tiltak i samband med arbeidet med handlingsprogrammet for oppfølginga av plandelen i Nasjonal transportplan 2002 - 2011. I dette arbeidet vil det også bli vurdert å innpasse Åsta-kommisjonens tilrådingar om konkrete investeringstiltak som i hovudsak er i samsvar med det Jernbaneverket allereie har prioritert. Samferdselsdepartementet har i retningslinjer til handlingsprogrammet gitt tilsegn om utvida rammer, som delvis skal gå til utviding av programmet for trafikktryggleik. Jernbaneverket har i forslag til handlingsprogram i definisjonen av trafikktrygging, også rekna med teknisk trafikktrygging (ATC/CTC og togradio ved GSM-R), rassikring, tunneltryggleik, fjerning/sikring av planovergangar og tryggleikstiltak på enkelte stasjonar. Dei endelege prioriteringane i handlingsprogrammet vil bli fastsette til hausten.

Togulykka på Rørosbanen - oppnemning av Åsta-kommisjonen

4. januar 2000 kolliderte to persontog ved Åsta på Rørosbanen. Totalt 19 personar omkom, medan 67 personar overlevde.

Ved kongeleg resolusjon 7. januar 2000 oppnemnde Regjeringa ein kommisjon for å undersøkje ulykka. Kommisjonen fekk dette mandatet:

«Undersøkelseskommisjonen skal foreta de undersøkelser som den finner nødvendig for å bringe på det rene de faktiske omstendigheter omkring ulykken og årsaken til den. Kommisjonen kan dessuten ta opp andre forhold i tilknytning til ulykken. Kommisjonen skal fremme forslag om de tiltak som etter Kommisjonens mening bør treffes for å hindre nye ulykker av lignende art.»

Kommisjonen leverte sin rapport til justisministeren 6. november 2000, jf. NOU 2000: 30 Åsta-ulykken, 4. januar 2000. Sjølv ulykkeshendinga og kva som hende før og etter den tragiske togulykka, er handsama i detalj i rapporten frå kommisjonen, og departementet viser til denne. Same dag sendte Justisdepartementet rapporten til Samferdselsdepartementet, Statens Jernbanetilsyn, Jernbaneverket og NSB BA, og bad dei gå nøye igjennom rapporten og starte arbeidet med å følgje opp tilrådingane frå kommisjonen.

Hovudpunkta i Åsta-rapporten

I rapporten har kommisjonen m.a. gått gjennom hendingane som førte til ulykka, og vurdert moglege årsaker til ulykka.

Etter ei samla vurdering av den tekniske dokumentasjonen har kommisjonen kome fram til at det er lite truleg at tekniske feil kan ha verka inn på funksjonane til signal- og sikringsanlegget på ulykkesdagen. Ingen av dei undersøkingar og prøver som er gjennomførte, tyder på at fysiske feil ved anlegget kan ha vore viktige for hendinga. Det er heller ikkje konstatert at spesifikke og funksjonelle svake sider ved anlegget har vore årsak til ulykka. Kommisjonen kan likevel ikkje utelukke tekniske feil i samband med ulykka. Ifølgje kommisjonen har sikringsanlegget ikkje ein standard for tryggleik og ein kvalitet som er tilfredsstillande, og ein kan såleis ikkje sjå vekk frå at kortvarige feil-funksjonar kan skje.

På denne bakgrunn kan ikkje kommisjonen vere trygg på kva for eit signalbiletet ein hadde i nordgåande retning på Rustad stasjon 4. januar 2000. Kommisjonen seier at teknisk sett er det all grunn til å tru at det var raudt utkøyringssignal. Samstundes gir konstruksjonen av sikringsanlegget eit så stort potensial for feil at kommisjonen ikkje kan sjå vekk frå mogleg signalfeil.

På grunn av at kommisjonen ikkje har kunne seie noko sikkert om den direkte årsaka til ulykka, har den konsentrert seg om å finne fram til korleis ulykka kunne skje, for dermed å kunne hindre liknande ulykker i framtida. Ein viser til nærare omtale i rapporten frå kommisjonen.

Ifølgje kommisjonen sine undersøkingar avdekte Åsta-ulykka ei rekkje manglar ved tryggleikstenkinga og tryggleiksstyringa både hos NSB BA og Jernbaneverket. Kommisjonen meiner at desse manglane er hovudårsaka til at ulykka skjedde. Kommisjonen avdekte at togdrifta på Rørosbanen m.a. ikkje hadde tilstrekkelege barrierar mot enkeltfeil.

Kommisjonen har avdekt manglar ved signalanlegget på Rørosbanen (NSB-87), manglar ved Hamar togleiarsentral, dårlege og mangelfulle kommunikasjonsforhold på banar utan togradio og manglar i tilsynsordninga.

Kommisjonen har kome med tilrådingar som kan medverke til å hindre at liknande ulykker skjer i framtida. Tilrådingane er baserte på korleis situasjonen var 4. januar 2000. Kommisjonen gjer merksam på at enkelte av tilrådingane ikkje går lenger enn det som alt følgjer av gjeldande regelverk. Desse er likevel tekne inn som tilrådingar fordi kommisjonen ser dei som viktige og fordi kommisjonen meiner at dei ikkje var oppfylte 4. januar 2000. Tilrådingane er avgrensa til dei som kommisjonen meiner praktisk og økonomisk let seg gjennomføre.

Tilrådingane frå kommisjonen

Til saman sju område peikar ifølgje kommisjonen seg ut som dei klart viktigaste å gjere noko med etter ulykka. Dette gjeld:

- ei omlegging og implementering av ei meir proaktiv tryggleikstenking og tryggleiksstyring i jernbaneverksemdene
- utbygging av ATC (automatisk togstopp)
- installasjon av togradio
- reengineering (konstruksjonsgjennomgang) av sikringsanlegget NSB-87 på Rørosbanen

- teknisk gjennomgang av sikringsanlegget NSI-63 (på dei fleste andre banestrekningar)
- installering av lydalarm som varslar farlege og uønskte hendingar på tog-leiarsentralane
- gjennomgang og eventuelt oppgradering av gammalt rullande materiell med omsyn til tryggleikskrav og krav til branntryggleik.

Kommisjonen har også gitt ei rekkje andre tilrådingar som den meiner er viktige å følgje opp. Dette gjeld m.a. regelverket for jernbaneverksemda, styrking av Statens jernbanetilsyn, vurdering av organisatorisk plassering av tilsynet, risikoanalyse av den nye avgangsprosedyren, kryssingsplanar, kurs i signalanlegg for lokomotivførarar, dieseltankar, laus bagasje, brannvesen, naudmeldingssentralar og avgrensa tilgang til førarrom for andre enn lokomotivførarar. Kommisjonen tilrår også å vurdere oppretting av ein fast kommisjon for undersøking av alvorlege togulykker, eventuelt med kompetanse til å undersøkje alvorlege ulykker innafor alle transportsektorar og som er fagleg uavhengig, men med administrativ tilknytning til eit departement.

Oppfølging av Åsta-rapporten

Samferdselsdepartementet bad i brev av 10. november 2000 til Statens jernbanetilsyn, Jernbaneverket og NSB BA om synspunkt på Åsta-rapporten og om ei nærare utgreiing av på kva slags måte dei ville følgje opp rapporten. Verksemdene blei dessutan bedne om å utarbeide ein tiltaksplan med fristar for gjennomføring og oppfølging av tilrådingane. Departementet har motteke planar frå etatane og selskapet med forslag til tiltak for den vidare oppfølginga av rapporten. Vidare har departementet også motteke forslag frå etatane til tiltak som kan gjennomførast i 2001 for å følgje opp tilrådingane og ekstraordinære tiltak for å betre tryggleiken på jernbanen.

For å sikre at tilrådingane i Åsta-rapporten blir følgde opp av aktørane innan jernbaneverksemda, bad departementet i brev av 28. november 2000 Statens jernbanetilsyn som sin faginstans for spørsmål om jernbanetryggleik, å følgje opp rapporten overfor NSB BA og Jernbaneverket. Dette er i samsvar med den ordninga som gjeld m.a. på luftfartsområdet, der Luftfartstilsynet følger opp dei rapportar etter ulykker og hendingar som Havarikommisjonen for sivil luftfart utarbeider. Når det gjeld oppfølging av dei tilrådingane som direkte går på tilsynet, har departementet bedt tilsynet om å kome med forslag til departementet.

Departementet har i brev bedt NSB BA følgje opp tilrådingane i Åsta-rapporten. Vidare bad departementet Jernbaneverket følgje opp tilrådingane i rapporten og m.a. leggje fram ei oversikt over dei prosjekta som kan dekkjast innafor ramma av vedteken løyving for 2001 og eventuelt behov for tilleggsløyvingar til strakstiltak i 2001.

I perioden desember 2000 til februar 2001 blei det gjennomført ei brei høyring av NOU 2000: 30 Åsta-ulykken, 4. januar 2000. Høyringsinstansane er stort sett positive til tilrådingane i rapporten frå kommisjonen. Nokre av instansane gir råd om korleis enkelte punkt i rapporten bør følgjast opp, og nokre kjem i tillegg med andre tiltak som dei meiner kan betre tryggleiken for jernbanen. Det er også kome forslag om organisatoriske endringar for jernbaneverksemda. Departementet har oversendt desse fråsegnene til Statens jern-

banetilsyn, Jernbaneverket og NSB BA og bedt dei vurdere oppfølginga av forslaga som gjeld tryggleikstiltak og eventuelle andre tiltak. Overordna organisatoriske spørsmål, vil m.a. bli vurderte i samband med Justisdepartementets oppfølging av NOU 2000: 24 Et sårbart samfunn.

Justisdepartementet meiner at det er viktig at oppfølginga av Åsta-ulykka blir sett i samanheng med oppfølginga av Sleipner-ulykka, oppfølginga av ulykka på Lillestrøm stasjon og oppfølginga av innstillinga frå Sårbarhetsutvalet. Justisdepartementet ønskjer å sikre ei samordna oppfølging og presentere ein samla strategi og plan for å styrkje tryggleiken i samfunnet gjennom ei eige stortingsmelding. Justisdepartementet har planar om å leggje fram meldinga hausten 2001.

Framlegget her er derfor avgrensa til å gjere greie for status for oppfølging av tilrådingane i Åsta-rapporten, med forslag om tilleggsloøyvingar i 2001.

Status for oppfølginga av tilrådingane i Åsta-rapporten

Som nemnd, har Statens jernbanetilsyn fått det overordna ansvaret for å sjå til at Jernbaneverket og NSB følgjer opp tilrådingane i Åsta-rapporten. Tilsynet held jamlege møte med Jernbaneverket og NSB for å følgje opp status og framdrift i arbeid i samsvar med dei handlings- og framdriftsplanane som dei har lagt opp til.

Overordna styring av tryggleiken

Kommisjonen tilrår:

«Kommisjonen mener at en mer proaktiv håndtering av risiko i jernbaneverksamheten er nødvendig, og at en slik håndtering forutsetter et risikobasert styringssystem. Kommisjonen anbefaler derfor at det i den samlede jernbaneverksamheten iverksettes tiltak for å sikre en fullverdig sikkerhetsstyring.»

Dette inneber at det bør utviklast eit styringssystem der leiing, internkontroll og kompetanse/opplæring er viktige element. Tilrådinga omfattar bruk av risikoanalysar, tiltak for å betre rapportering og oppfølging av hendingar og utarbeiding av reglar og rutinar for dei interne uhells- og ulykkeskommisjonane. Kommisjonen tilrår også at det blir utgreidd å utstyre alle banestrekningar med pålitelege loggsystem.

Jernbaneverket har sett i gang ei rekkje aktivitetar som er knytte til denne tilrådinga. Nytt tryggleiksstyringssystem er utarbeidd og under implementering. Tilsynet følgjer opp dette gjennom hyppige statusmøte med Jernbaneverket og har i tillegg gjennomført ein revisjon av tryggleikssystemet. Organisasjonisk er tryggleiksarbeidet plassert hos tryggleiksdirektøren. Det er tilsett eigne tryggleikssjefar i dei regionale einingane i Jernbaneverket.

Statens jernbanetilsyn vil auke sine revisjonsaktivitetar for å føre meir tilsyn med at jernbaneverksemdene arbeider førebyggjande med m.a. risiko-kartlegging. Tilsynet vurderer også å fastsetje i føresegner grunnleggjande krav til kompetanse. Vidare meiner tilsynet at det har vore for dårleg kontakt mellom NSB og Jernbaneverket når det gjeld gjennomføring av tiltak og vil følge opp dette.

Signal- og sikringsanlegg

Kommisjonen tilrår følgjande for sikringsanlegget på Rørosbanen:

«Kommisjonen anbefaler en fullstendig reengineering av sikringsanlegg NSB-87 før anlegget settes i normal drift igjen, og før ATC installeres.»

For sikringsanlegget NSI 63 har kommisjonen kome med denne tilrådinga:

«Kommisjonen anbefaler at det foretas en teknisk gjennomgang av sikringsanlegg NSI-63. En slik gjennomgang bør ha ekstern oppfølging.»

I brev av 12. september 2000 til samferdselsministeren tok kommisjonen opp tilrådinga om ein reengineering av sikringsanlegget NSB-87 på Rørosbanen og teknisk gjennomgang av sikringsanlegg NSI-63, da dei blei sette på som så viktige at ein ikkje burde vente til kommisjonsrapporten blei ferdig. Bakgrunnen for initiativet frå kommisjonen var at den meinte at Rørosbanen ikkje burde setjast i normal drift før tilhøva blei utbetra. På grunn av at kommisjonen ikkje kunne utelukke at dei same feila som blei funne på signalanlegget på Rørosbanen, også kunne finnast i NSI-63, meinte den at ein likevel burde sjå nærare på dette. Samferdselsdepartementet bad straks Statens jernbanetilsyn om å vurdere og følgje opp tilrådinga frå kommisjonen og halde departementet orientert om den vidare saksgangen. Jernbanetilsynet meinte at signalanlegget NSI-63 burde gjennomgåast og har med konsulenthjelp starta dette arbeidet. Tilsynet vil også følgje opp det arbeidet som Jernbaneverket gjer i samband med ein reengineering (konstruksjonsgjennomgang) av NSB-87-anlegget. Til dette treng tilsynet også å nytte ekstern ekspertise. For nødvendig oppfølging av dette arbeidet blei budsjettert til tilsynet auka med 1 mill. kr i 2000, jf. St.prp. nr. 20/Innst. S. nr. 77 (2000-2001). For avslutting av prosjektet har tilsynet behov for ytterlegare 0,5 mill. kr.

Jernbaneverket har starta to parallelle prosjekt for gjennomgang av sikringsanlegga av typen NSB-87. Det eine gjeld ei oppgradering av NSB-87 sikringsanlegg basert på m.a. eigne tekniske vurderingar og tilrådingar og ei førebels vurdering av tilrådinga i Åsta-rapporten. Det andre prosjektet gjeld ein konstruksjonsgjennomgang av NSB-87 sikringsanlegg. Jernbaneverket har kostnadsrekna denne konstruksjonsgjennomgangen til 16 mill. kr.

For NSI-63 sette Statens jernbanetilsyn i slutten av oktober 2000 i gang eit forprosjekt for ei vurdering av anlegget. Målet med forprosjektet var å vurdere om tidlegare utførte analysar kan nyttast til dette formålet og studere det statistiske materialet for å vurdere mengda og typen av tryggleiksfeil. Dette arbeidet er no avslutta. Rapporten frå forprosjektet vil bli handsama av tilsynet i samarbeid med Jernbaneverket. Jernbaneverket vil utarbeide ein handlingsplan for å klargjere den vidare oppfølginga av rapporten.

Når det gjeld utbygging av ATC, tilrår kommisjonen:

«Kommisjonen anbefaler at ATC bygges ut på Rørosbanen og andre fjernstyrte banestrekninger, hvor ATC ikke er installert. Det anbefales at slik installasjon skjer så raskt som mulig.»

Jernbaneverket har ferdigstilt ATC på strekninga Hamar - Røros. Anlegget vil bli teke i bruk når fjernstyringa på banen blir sett i drift igjen. Statens jernbanetilsyn må også godkjenne dette før det blir sett i drift. Elles planlegg Jernbaneverket utbygging av fjernstyring og ATC på andre strekningar der dette

ikkje er utbygd i dag. Ein viser i denne samanhengen til Nasjonal transportplan 2002-2011. Jernbaneverket hadde starta utbygging av ATC på Rørosbanen da ulykka skjedde, og hadde planlagt at ho skulle vere ferdig i løpet av 1999. På grunn av seine leveransar var anlegget ikkje installert på ulykkestidspunktet. Jernbaneverket tek no sikte på å gjenopne fjernstyringa Hamar - Koppang i november 2001 og Koppang - Røros i april 2002.

Statens jernbanetilsyn har i statusrapportar frå Jernbaneverket blitt orientert om at framdrifta på ATC-prosjektet er avhengig av andre aktivitetar. Jernbaneverket viser til pågåande arbeid med konstruksjonsgjennomgang av sikringsanlegget NSB-87 som har blitt forseinka på grunn av større arbeidsomfang enn tidlegare rekna med. Dette arbeidet må ferdigstillast før ein detaljert plan for innføring av ATC på resterande strekningar kan utarbeidast.

Framtidig utbygging av ATC/CTC er omfatta av Jernbaneverkets trafikktryggleiksprogram. Dei ulike tiltaka innafor trafikktryggleiksprogrammet vil bli nærare konkretiserte i Jernbaneverkets handlingsprogram til Nasjonal transportplan hausten 2001. Jernbaneverket har mellombels rekna ut at ei full utbygging av ATC/CTC vil koste om lag 550 mill. kr. Jernbaneverket har opplyst at utbygging av ATC/CTC mellom Grong og Mosjøen kan startast opp i 2001. Samferdselsdepartementet foreslår at det blir avsett 15 mill. kr til slik utbygging i 2001.

ATC/CTC blei først innført på dei mest trafikkerte jernbanestrekningane. Strekningane som gjenstår har mykje mindre trafikk og utgjer i alt 1 114 km spor, dvs. nesten 30 pst. av nettet. Jernbaneverket vurderer alternative løysingar for sikring på banar med liten trafikk.

I Jernbaneverkets strategi for gjennomføring av vidare utbygging av ATC/CTC er det lagt vekt på å:

- prioritere dei banestrekningane som har størst trafikk
- samle tiltak i grupper som omfattar heile banestrekningar og setje av tilstrekkeleg med midlar for ei optimal utbygging
- konsentrere utbygginga slik at det blir mogleg å ta ut effekten av tiltaka så tidleg som mogleg.

Kommunikasjon togleiar - tog

Kommisjonen tilrår følgjande for togradio:

«Kommisjonen anbefaler at togradio eller annet sikkert kommunikasjonsutstyr installeres på de banestrekninger hvor dette ikke er utbygget.»

For bruk av mobiltelefon tilrår kommisjonen:

«Kommisjonen anbefaler at det innføres prosedyrer og regler for bruk av mobiltelefon inntil togradio eller annet sikkert kommunikasjonsutstyr er installert.

Det anbefales et enkelt nummersystem som er lett å bruke, ensartede regler for innmelding av telefonnumre fra togpersonell til togledersentralene og ensartede regler for oppbevaring av numre på togledersentralene. Kommunikasjonen mellom tog og togledersentral bør sikres med ringing og tilbakeringing før togfremføringen på en strekning begynner. Mobiltelefonene må ikke brukes for annet formål enn togfremføring.»

NSB vil installere togradio i toga der Jernbaneverket installerer togradio i infrastrukturen. NSB vil sikre seg ved bruk av mobiltelefon i tillegg til godkjend kommunikasjon både på strekningar utan togradio, på materiell som enno ikkje har fått installert togradio, og på materiell der togradio må vere ute av drift på grunn av feil. Etter 31. januar 2001 blei det ikkje mogleg å gjere avtale om levering av togradio av den gamle typen. Ein må vente på GSM-R-utbygging (eit nytt togradiosystem) fordi leverandørane ikkje er interesserte i å utvikle system som dei trur vil bli fasa ut i nær framtid.

NSB har også etablert ein rutine for bruk av enklare mobilnummer. Togleiar kan nå toget ved å slå eit prefiks på 3 tal framfor tognummeret.

Jernbaneverket har skjerpa inn lokale prosedyrar og har utarbeidd regionovergripande prosedyrar for bruk av mobiltelefon. Det er enno ikkje full dekning av mobiltelefon. Statens jernbanetilsyn har peika på at ein føresetnad for gjenopning av Rørosbanen var at avgrensing av bruken skal stå i «S-sirkulære». Jernbaneverket har utarbeidd dekningskart som vil bli distribuerte og som skal liggje hos togleiar. Jernbaneverket har rekna ut at gjennomføring av tilrettelegging for bruk av mobiltelefon på Rørosbana og mellom Trondheim og Grong vil koste om lag 20 mill. kr. Samferdselsdepartementet foreslår at det i 2001 blir løyvd 10 mill. kr i for tilrettelegging av bruk av mobiltelefon.

Jernbaneverket har opplyst at framskunding av utbygging av togradio i mellomlange tunnelar på Bergensbana kan gjennomførast i 2001. Samferdselsdepartementet foreslår ei løyving på 23,7 mill. kr i 2001 til dette.

Statens jernbanetilsyn tolkar kravføresegna § 5 bokstav d slik at kommunikasjonsmiddel for kontakt mellom togpersonalet og trafikkleiinga må finnast om bord på toget. Tilsynet opnar for bruk av mobiltelefon som alternativ til togradio i ein overgangsperiode fram til ein fullverdig togradio er utbygd. Disposisjonssøknad frå Jernbaneverket knytte til dette og noverande manglande togradio/mobildekking er til handsamming i tilsynet.

Radiokommunikasjon basert på GSM-R.

Dagens togradio blei bygd ut på fjernstyrte elektrifiserte strekningar i perioden 1992-1997. Togradioen dekkjer behovet for kommunikasjon mellom togleiar og lokomotivførarar, men har ikkje kapasitet ut over dette. Produsenten har varsla at produksjon av nye telefonar og utstyr vil opphøre i nær framtid. Dagens togradio vil derfor ikkje bli bygd ut vidare, bortsett frå i enkelte tunnelar for å betre tryggleiken på kort sikt.

Jernbaneverket legg opp til at framtidens togradiosamband blir basert på GSM-teknologi, tilpassa jernbaneformål (GSM-R). Systemet er basert på ein felles spesifikasjon for 32 jernbanar i Europa, og vil vere den teknologiske plattformen for framtidens signalsystem. Det vil ha kapasitet til å dekkje Jernbaneverkets formål og vil i tillegg også dekkje kommersielle ønske hos operatørane/transportørane.

I Nasjonal transportplan 2002-2011 er framtidig utbygging av togradio lagt inn i trafikktryggleiksprogrammet. Jernbaneverket har rekna ut at ei utbygging av GSM-R vil koste om lag 650 mill. kr. Dei konkrete tiltaka i trafikktryggleiksprogrammet vil bli klargjorde i Jernbaneverkets handlingsprogram til Nasjonal transportplan hausten 2001. Jernbaneverket ønskjer å bygge ut togradio raskare enn det som er lagt til grunn i Nasjonal transportplan, og vurde-

rer om det kan vere eksterne interessantar som kan forskotere heile eller delar av utbygginga. Departementet vil kome tilbake til dette spørsmålet.

Forvaltning av tekniske system

Kommisjonen tilrår:

«Kommisjonen anbefaler at Jernbaneverket og NSB BA går igjennom dokumentasjonen til alle tekniske systemer og at det påses at dokumentasjonen er fullstendig. Dokumentasjonen bør oppbevares slik at korrekt dokumentasjon er tilgjengelig.»

NSB har implementert eit datasystem «PRO-arc» for systematisering av teknisk dokumentasjon. Dette systemet gjer den tekniske dokumentasjonen lettare tilgjengeleg, og det vil bli enklare å halde oversikt over kva som til ein kvar tid er gjeldande dokumentasjon for ulike tekniske installasjonar.

Jernbaneverket kartlegg gjeldande praksis som grunnlag for ei vurdering av om dette kan gjerast betre enn i dag. Jernbaneverket planlegg innføring av nytt dokumentstyringssystem. Konkret avgjerd vil bli teke om kort tid. I dette arbeidet vil kontroll med og tilgjenge til teknisk dokumentasjon ha høg prioritet. Full overgang til nytt system vil gå over 2-3 år. I mellomtida kartlegg Jernbaneverket gjeldande praksis og gjennomfører konkrete strakstiltak der dette er nødvendig.

Statens jernbanetilsyn følgjer opp tiltaka.

Togleiarsentralane

Kommisjonen tilrår følgjande for lydalarm på togleiarsentralane:

«Kommisjonen anbefaler at lydalarm ved sikkerhetskritiske feil installeres på alle togledersentraler så snart som mulig.»

Innføring av lydalarm krev stor innsats frå mange leverandørar og fagspesialistar fordi dagens fjernstyringssentralar er bygde ut suksessivt med ulike teknologi og med ulike leverandørar frå 1960-talet fram til i dag. Kostnadene ved installasjon av lydalarmer saman med logging av hendingar på togleiarsentralane, utgjer til saman 57 mill. kr. Det er sett av 20 mill. kr til dette i 2001. Samferdselsdepartementet foreslår at det blir brukt ytterlegare 37 mill. kr til dette prosjektet. Lydalarmen vil dekkje ulovleg passering av signal i stopp ved alle inn- og utkøyringshovudsignal på stasjonane. Hamar togleiarsentral fekk installert lydalarm 22. desember 2000 for strekninga Hamar - Røros, men han kan ikkje setjast i drift før fjernstyringa på nytt kan takast i bruk. Ved dei andre togleiarsentralane er lydalarmane sette i drift frå 1. april 2001.

Statens jernbanetilsyn følgjer opp. Jernbaneverket har sendt søknad om godkjenning av lydarmsystem til tilsynet med det dokumentunderlag som trengst og avklaring på tidlegare spørsmål. Tilsynet aksepterte ein prøveperiode på eit halvt år, deretter skal det gjerast ei ny vurdering.

Organisering og tilhøve ved togleiarsentralane

Kommisjonen tilrår følgjande:

«Kommisjonen anbefaler at Jernbaneverket foretar en gjennomgang og vurdering av organiseringen og forholdene ved alle togledersentralene både på et overordnet og et lokalt nivå.»

Jernbaneverket har gjennom vernerundar og kartlegging frå helsetenesta i etaten vurdert arbeidstilhøva ved togleiarsentralane. I tillegg er det gjennomført ei større medarbeidarundersøking om arbeidsmiljø, trivsel og leiing. Resultata frå denne undersøkinga vil, når dei ligg føre, bli analyserte i samarbeid med dei tilsette for å identifisere område og tiltak for forbetringar. Vidare blir det gjennomført ein meir djuptgåande arbeidsprosessanalyse ved togleiarsentralane med sikte på ei grundig kartlegging av kva for arbeidsmessige krav togleiarar blir stilte overfor i sin arbeidssituasjon. Krav til kompetanse og gjeldande opplæringssystem vil bli vurderte på bakgrunn av dette. Alle analysane vil bli gjennomførte og tiltaksplan utarbeidd i løpet av inneverande år.

På grunnlag av tilrådingane frå kommisjonen har Jernbaneverket også utarbeidd ulike forslag til korleis det kan etablerast større grad av samsvar mellom regiongrensene og grensene for dei ulike togleiarområda. Desse forslaga skal vurderast for å finne den organiseringa som i størst mogleg grad tek omsyn til tryggleiken i togleiinga. Endringar vil bli iverksette så snart resultatet frå desse risikoanalysane ligg føre.

Jernbaneverket er i ferd med å setje i gang eit arbeid for å gjere ei total vurdering av korleis togleiing og trafikkstyring bør organiserast i etaten og kva for tryggleiksansvar togleiinga skal ha med tanke på overvaking av trafikken.

Statens jernbanetilsyn vil følgje opp tiltaket.

Gjennomgang og oppgradering av materiell

Kommisjonen tilrår følgjande:

«Kommisjonen anbefaler at eldre materiell gjennomgås og vurderes oppgradert slik at materiellet tilfredsstiller gjeldende krav. Videre anbefaler Kommisjonen at interne regler for vedlikehold og oppgradering endres slik at de blir i overensstemmelse med en riktig forståelse av grunnloven § 97.»

Jernbaneverket opplyser at prosessen som gjeld evaluering og eventuell oppgradering av gammalt materiell ikkje er endeleg avklart med Statens jernbanetilsyn og NSB. Når analysane er gjennomførte, vil dei bli gjennomgåtte av Jernbaneverket med omsyn til samspel mellom rullande materiell og infrastruktur.

NSB arbeider med sikte på å leggje fram ei oversikt over tryggleikskritiske funksjonar i løpet av første halvår 2001. *NSB* ser problem med å følgje opp tilrådinga frå Åsta-kommisjonen når det gjeld museumsmateriell og vurderer å slutte med slik framføring.

Sjølve oppgraderinga av materiell er i hovudsak planlagd å skulle gjerast etter at kartlegginga er avslutta. Det er i tillegg nødvendig å få utgreidd status for godsvognmateriell. Det er også nødvendig å få utgreidd korleis enkeltfeil i kritiske strukturar blir styrte.

Statens jernbanetilsyn vil følgje opp tiltaka vidare.

Regelverket for jernbaneverksemda

Kommisjonen tilrår følgjande:

«Kommisjonen anbefaler en omfattende opprydding og forenkling av eksisterende regelverk. Det bør vurderes å innta deler av de interne trafikk sikkerhetsbestemmelser i forskrift.»

Det er iverksett eit forskriftsprosjekt i regi av Statens jernbanetilsyn som m.a. skal vurdere trafikktryggleiksreglane som Jernbaneverket i dag forvaltar.

Prosjektet har sin bakgrunn i Regjeringa sitt prosjekt for opprydding i og forenkling av forskriftsverket og blei starta i mai 2000. Statens jernbanetilsyn står for dette arbeidet i samarbeid med dei største aktørane i jernbaneverksemnda. Departementet deltek som observatør. I tillegg gjer departementet saman med tilsynet ein gjennomgang av sitt eige regelverk, der ein m.a. vil sjå på arbeidsdeling og roller til dei enkleste aktørane. Prosjektet vil strekkje seg utover 2001. Mange påpeikingar som kommisjonen har kome med i samband med regelverket, er alt med i prosjektet. Elles har departementet bedt om at også andre tilrådingar frå kommisjonen blir tekne med i prosjektet. Det vil vere ein løpande prosess framover for å utvikle regelverket på jernbanesida, m.a. på grunn av at det etter kvart kan kome fleire aktørar på det nasjonale jernbanenettet og på grunn av utviklinga i EU/EØS-regelverket. Samferdselsdepartementet legg til grunn at Statens jernbanetilsyn prioriterer dette innafor foreslått tilleggsløyving.

Hausten 1999 starta Jernbaneverket arbeidet med å utvikle neste generasjons regelverk for trafikk og arbeid på det offentlege jernbanenettet. Det nye regelverket skal etablerast på grunnlag av tryggleiksanalysar og skal avløyse dagens trafikktryggleiksreglar som er gradvis utvikla sidan 1800-tallet. Det nye regelverket er planlagt teke i bruk i løpet av 2003. Dette prosjektet blir no sett i samanheng med det regelverksprosjektet som skjer i regi av tilsynet. I samband med forskriftsprosjektet vil også den nærare organiseringa av rolle delinga mellom dei ulike aktørane bli vurdert. Dette gjeld m.a. spørsmålet om kven som i framtida skal ha ansvaret for å fastsetje trafikktryggleiksreglane som i dag ligg i Jernbaneverket, og statusen desse reglane skal ha.

Statens jernbanetilsyn

Når det gjeld bemanninga av tilsynet, tilrår kommisjonen følgjande:

«Kommisjonen anbefaler at Statens jernbanetilsyn styrkes med flere stillingshjemler. Kommisjonen anbefaler vidare at det ansettes flere med jernbanefaglig bakgrunn for å styrke kommunikasjonen med og forståelsen for de virksomheter som er underlagt tilsyn.»

Opprettinga av tilsynet blei lagt fram for Stortinget i St.prp. nr. 1 (1995-96), jf. Budsjett-Innst. S. nr. 14 (1995-1996). Det blei i den samanheng rekna med at det var behov for 6-7 personar i tilsynet i første omgang. Tilsynet har etter opprettinga fått auka løyvingane og har tilsett fleire personar. I St.meld. nr. 39 (1996-97) Norsk jernbaneplan 1998-2007, har departementet vist til at tilsynet er i ein etableringsfase og at tilsynsoppgåvene ville bli bygde ut gradvis. Tilsynet har etter etableringa fått fleire oppgåver, m.a. på grunn av at EØS-regelverket som gjeld jernbane har auka og at det er opna for fleire aktørar på jernbanenettet. Det er såleis stadig grunn til å vurdere situasjonen til tilsynet for at det skal ha nok ressursar til å utføre dei oppgåvene det får.

Samferdselsdepartementet foreslår å auke Statens jernbanetilsyns budsjett med 7,3 mill. kr i 2001. Av tilleggsløyvinga vil 2,3 mill. kr gå til styrking av den faste bemanninga i tilsynet med 4 stillingar, 1 mill. kr vil gå til å betre kontorstøttesystema for å gjere drifta av tilsynet meir effektiv, og 4 mill. kr vil gå til leige inn konsulentar m.a. for å følgje opp tilrådingane frå kommisjonen.

Når det gjeld plassering av tilsynet, tilrår kommisjonen følgjande:

«Kommisjonen anbefaler at Statens jernbanetilsyns plassering under Samferdselsdepartementet vurderes med tanke på en mer hensiktsmessig løsning.»

I høyringsfråsegnene til rapporten frå Åsta-kommisjonen tek fleire av instansane opp dette spørsmålet.

Når det gjeld ei vurdering av plasseringa av tilsynet under Samferdselsdepartementet, er dette ei sak som må takast opp i ein større samanheng, m.a. i samband med handsaminga av NOU 2000: 24 Et sårbart samfunn. Departementet vil likevel knyte nokre kommentarar til spørsmålet om den organisatoriske plasseringa av tilsynet under Samferdselsdepartementet.

Statens jernbanetilsyn er ein viktig reiskap for Samferdselsdepartementet i utøvinga av jernbanepolitikken. Oppgåvene til tilsynet er i hovudsak knytte til tryggleiksspørsmål mv. etter jernbanelova med føresegner på jernbaneområdet. Tilsynet er såleis fagorgan for departementet når det gjeld oppfølging av jernbanelov og føresegner. I framtida vil tilsynet også få ei viktig rolle i samband med «lov om befordring av personer og gods på jernbanene i henhold til Overenskomst av 9. mai 1980 om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF)», dersom den nye avtalen blir ratifisert av Noreg. Både ansvaret for jernbanelova og COTIF-lova er i dag lagt under Samferdselsdepartementet og så lenge dette er tilfellet, må departementet ha eit fagorgan til å følgje opp desse lovene. Ein viser også til departementet sitt svar til Dokument nr. 8:46/Innst. S. nr. 136 (1997-98), der m.a. spørsmålet om å skilje ut tilsynet frå Samferdselsdepartementet blei teke opp, og avvist. Departementet vil vise til at organisering av tilsynet under same departement som har infrastruktur og selskap ikkje er eit særnorsk fenomen. I Noreg har ein gått langt i å skilje roller samanlikna med dei fleste andre land. Eit skilje på departementsnivå må også sjåast i samanheng med diskusjonen om å skilje regel-/konsesjonsutarbeiding og eigaroppgåver. I Sverige ligg Järnvägsinspektionen i Banverket, men er sjølvstendig i si utøving av mynde. Også luftfarten er stort sett organisert på same måte som jernbanen. Det er også viktig at departementet har eit fagorgan som kan følgje opp tilrådingar frå den utvida granskningskommisjonen for luftfarts- og jernbaneulykker som er foreslått i Nasjonal transportplan, jf. St.meld. nr. 46 (1999-2000)/Innst. S. nr. 119 (2000-2001) og forslaga i Ot.prp. nr. 73 (2000-2001) Om endringar i jernbanelova. I Regjeringa sitt program for fornying av offentleg sektor inngår m.a. samordning av tilsynsverksemdar som eitt av 10 tiltaksområde. Samferdselsdepartementet har nedsett ei arbeidsgruppe med representantar frå Samferdselsdepartementet, Statens jernbanetilsyn og Luftfartstilsynet som skal vurdere ei mogleg samanslåing av Statens jernbanetilsyn og Luftfartstilsynet.

Den nye avgangsprosedyren

Kommisjonen tilrår følgjande:

«Kommisjonen anbefaler at det foretas en risikoanalyse av den nye avgangsprosedyren for de aktuelle driftsformer.»

Jernbaneverket og NSB gjennomførte hausten 2000 fleire risikoanalysar som gjeld avgangsprosedyre. Analysane skal brukast for å definere konkrete tiltak både internt i Jernbaneverket (trafikkstyring) og hos trafikkutøvarane (rutinar hos togpersonalet) for å sikre at avgangsprosedyren som blei innført i 1997, gir like god tryggleik som den gamle prosedyren.

Statens jernbanetilsyn har til no ikkje godkjent avgangsprosedyren (som blei teken i bruk hausten 1997) fordi den ikkje var i samsvar med enkeltfeilprinsippet fastsett med heimel i jernbanelova (tryggleiksføresegna). Tilsynet følgjer opp tiltaket særskilt overfor Jernbaneverket. Departementet meiner at det er viktig å få ei avklaring på denne saka. Jernbaneverket har oversendt endeleg dokumentasjon til tilsynet, inklusive forslag til endra avgangsprosedyre. Tilsynet vil handsame saka så snart råd er. Jernbaneverket tek sikte på å iverksetje ny avgangsprosedyre 20. mai 2001.

Planar for kryssing

Kommisjonen tilrår følgjande:

«Kommisjonen anbefaler at opplysninger om hvor kryssing normalt skal foretas igjen tas inn i lokomotivførers rutebok på lite trafikkerte baner.»

Jernbaneverket har saman med NSB vurdert om «kryssingsopplysningar» skal takast inn igjen i tenesteruteboka. Jernbaneverket meiner at dette vil vere uforsvarleg da det kan føre til feilinformasjon dersom kryssingar blir flytta, noko som kan bli ein tryggleiksrisiko. Jernbaneverket vil derfor ikkje innføre denne ordninga igjen. Avgjerda er basert på ei risikovurdering.

Statens jernbanetilsyn har til no ikkje motteke Jernbaneverket si risikovurdering, men reknar med å få denne som ein del av grunnlaget for «lukking» av aktiviteten. Risikovurderinga vil da bli gjennomgått.

Kurs i signalanlegg for lokomotivførarar

Kommisjonen tilrår følgjande:

«Kommisjonen anbefaler at lokomotivførere får opplæring i signalanleggets funksjoner og oppførsel.»

Statens jernbanetilsyn er blitt samd med NSB om at det skal sende dokumentasjon på den opplæringa som lokomotivførarar får på signalsystem slik at tilsynet kan gå gjennom denne. NSB kan vente med vidare arbeid til resultatet av granskinga av sikringsanlegget NSI-63 er ferdig, fordi dette arbeidet vil gi nyttig informasjon i avgjerdsprosessen.

Tilgang til førarrom for andre enn lokomotivførarar

Kommisjonen tilrår følgjande:

«Kommisjonen anbefaler at det vurderes å gi et forbud mot at andre enn lokomotivfører oppholder seg i førerrommet under togfremføring.»

NSB arbeider for eit totalforbod i lokaltoga, men vil opne for at personell med inspeksjon, konferanseplikt og visitasjonsoppgåver får tilgang til førarrommet i tog der det er meir enn 20 minutt mellom stoppa. NSB har utarbeidd eit forslag til instruks som no er på intern høyring.

Statens jernbanetilsyn følgjer opp tilrådinga i forhold til NSB og Jernbaneverket.

Informasjonsutveksling mellom togleiarsentralane og mellom sentralane og DROPS (Driftsoperativt senter NSB BA)

Kommisjonen tilrår følgjande:

«Kommisjonen anbefaler at det utarbeides klare regler og rutiner for samarbeid og informasjonsutveksling mellom togledersentraler som deler arbeidet på en banestrekning, og mellom togledersentralene og DROPS.»

NSB og Jernbaneverket har utarbeidd nye rutinar for kommunikasjon mellom togleiar (JBV) og DROPS (NSB).

Sikring av tekniske installasjonar i reléhus mv.

Kommisjonen tilrår følgjande:

«Kommisjonen anbefaler at det vurderes å innføre et mer moderne låsesystem, slik at det registreres hvem som går inn i reléhus og andre steder hvor teknisk sensitivt utstyr oppbevares.»

Jernbaneverket har utarbeidd eit forslag til eit betre låsesystem og vil lage ein plan for implementering i løpet av 2001. Jernbaneverket har kostnadsrekna sikringa til 22 mill. kr.

Statens jernbanetilsyn følgjer opp saka.

Dieseltankar

Kommisjonen tilrår følgjande:

«Kommisjonen anbefaler at det utredes og iverksettes tiltak som vil forhindre at store dieselmengder frigjøres ved kollisjon eller avsporing med dieseltog.»

NSB er i ferd med å gjennomføre ei risikoanalyse, men dette arbeidet er noko forseinka.

Jernbaneverket vil gå gjennom analysane som gjeld dieseltankar og vurdere desse med omsyn til samspelet mellom rullande materiell og infrastruktur. Jernbaneverket har vurdert kva for måter som finst for å redusere dieselmengda under normale driftstilhøve for Jernbaneverkets arbeidsmaskiner. På dette grunnlag er det etablert eit operativt regelverk for å redusere dieselmengdene. Regelverket inneheld også konstruktive krav til design (doble vegger) og maksimalt volum for tankar i nytt materiell.

Statens jernbanetilsynet følgjer opp tiltaka.

Laus bagasje

Kommisjonen tilrår følgjande:

«Kommisjonen anbefaler at det finnes løsninger for oppbevaring av bagasje som medfører at passasjerer ikke skades og at bagasje ikke kastes rundt ved ulykker slik at evakuering og redningsinnsats hindres.»

NSB har førebels ikkje gjort endringar, men har opplyst at kartlegging av problemet skal vere ferdig innan 1. juli 2001.

Statens jernbanetilsyn følgjer opp tiltaket.

Brannvesen

Kommisjonen tilrår følgjande:

«Kommisjonen anbefaler at kommunenes brannvesenressurser samordnes i interkommunale brannvesen i større utstrekning enn i dag.»

Arbeids- og administrasjonsdepartementet følgjer opp denne tilrådinga. Direktoratet for Brann- og eksplosjonsvern har m.a. opplyst at det prøver å påverke kommunane til å etablere slike interkommunale løysingar.

Naudmeldingssentralar

Kommisjonen tilrår følgjande:

«Kommisjonen anbefaler at det ved nødetatens alarmsentraler skal være utstyr for opptak av alle samtaler over nødnumrene 110, 112 og 113, samt alt radiosamband til og fra sentralene.»

Justisdepartementet som har eit samordningsansvar for naudmeldingstenesta, følgjer opp denne tilrådinga. Departementet har opplyst at det overfor naudetatane har vidareført tilrådinga frå kommisjonen.

Fast havarikommisjon mv.

Kommisjonen tilrår følgjande:

«Kommisjonen anbefaler at det vurderes å opprette en fast kommisjon for undersøkelse av alvorlige togulykker, eventuelt med kompetanse til å undersøke alvorlige ulykker innenfor alle transportsektorer. Kommisjonen anbefaler videre at en fast kommisjon er faglig uavhengig med administrativ tilknytning til et departement.

Forholdet til den politimyndighet som etterforsker ulykken bør klargjøres.»

I St.meld. nr. 46 (1999-2000)/Innst. S. nr. 119 (2000-2001) Nasjonal transportplan 2002- 2011 er det lagt opp til at Havarikommisjonen for sivil luftfart får utvida sitt mandat til også å omfatte gransking av jernbaneulykker og alvorlege hendingar. Samferdselsdepartementet har lagt fram eit lovforslag som skal gjere dette mogleg, jf. Ot.prp. nr. 73 (2000-2001). Ein fast kommisjon for heile transportsektoren er ei større sak som eventuelt må vurderast nærare i

samband med Justisdepartementets oppfølging av m.a. NOU 1999: 30 Under-søkelse av sjøulykker.

Riksadvokaten si vurdering av påtalespørsmålet etter Åsta-ulykka

I samsvar med tilrådingar frå politiet og statsadvokaten har Riksadvokaten kome fram til at det bør reagerast strafferettsleg mot Jernbaneverket som føretak fordi tryggleiken ved Jernbaneverket si drift av Rørosbanen samla sett ikkje var forsvarleg da ulykka skjedde.

Riksadvokaten ber derfor om at førelegg på føretaksstraff, jf. straffelova kap. 3 a, blir utsteda til Jernbaneverket for brot på jernbanelova § 14, jf. § 6, jf. «forskrift om tillatelse til å drive jernbanevirksomhet m.v.» av 10. juli 1997 nr. 781 §§ 2-5 og 1-4, jf. straffelova § 48 for som ansvarleg for jernbaneverksemd uaktsamt ikkje å ha dreve verksemda på ein forsvarleg måte med omsyn til tryggleiken. Bota er sett til 10 mill. kr.

Riksadvokaten har som grunnlag for straffereaksjonen særleg lagt vekt på den samla verknaden av følgjande tilhøve sett i samanheng med at det ikkje blei sett inn kompensierende tiltak for å betre tryggleiken:

- Sentralisert trafikkkontroll (CTC) blei innført utan at det samstundes blei etablert automatisk togkontroll (ATC).
- Det var ikkje eit effektivt system som fanga opp og varsla togleiarsentralen om motgåande tog på same blokkstrekning.
- Det var ikkje mogleg for togleiar på ein sikker måte å varsle eller stanse tog i tide ved ein tryggleikskritisk situasjon.
- Ein ny avgangsprosedyre blei innført og nytta utan godkjenning frå Statens jernbanetilsyn.

Riksadvokaten meiner, slik også politiet og statsadvokaten har lagt til grunn, at det ikkje er grunnlag for å reagere strafferettsleg mot andre institusjonar eller mot personar.

Korkje Åsta-kommisjonen eller politiet har kunna fastslå den direkte årsaka til ulykka, men meiner at dersom Jernbaneverket hadde sørgd for gode nok tryggleikstilhøve kunne ulykka vore avverga. Riksadvokaten meiner likevel at strafferettsleg kan Jernbaneverket ikkje seiast å ha forårsaka ulykka, og straffelova § 151, som råkar den som uaktsamt har «voldt ... jernbaneulykke», blei derfor ikkje nytta i dette tilfellet.

Jernbaneverket har godteke avgjerda til Riksadvokaten, og Samferdselsdepartementet har akseptert dette. Bota vil bli dekt av Jernbaneverket innafor vedteken løyving på kap. 1350.

Løyvingsendringar i 2001 for Jernbaneverket og Statens jernbanetilsyn

Nedanfor er det gitt ei oppsummering av Samferdselsdepartementets forslag til oppfølging av tilrådingane frå Åsta-kommisjonen i 2001. I tillegg til forslaga for 2001 er det i oversikta teke med ei kolonne som viser totalt kostnadsoverslag for dei enkelte prosjekta. Forslaga for 2001 omfattar dei tiltaka som Samferdselsdepartementet meiner det hastar mest med å få gjennomførte. Større tiltak og prosjekt som inngår i tiltakslista nedanfor, vil i tillegg til løyvinga for 2001 bli vurderte i samband med 2002-budsjettet og seinare års budsjett.

Tabell 5.1: (i 1 000 kr)

			Forslag 2001	
	Kostnadsoverslag	Brukt/løyvd i 2000/01	Jernbaneverket	Statens jernbanetilsyn
Hovudtilrådingane frå kommisjonen				
Signal og sikringsanlegg	17,5	1,0	16,0	0,5
Utbygging av ATC	550,0		15,0	
Radiokommunikasjon basert på GSM-R	650,0		0,0	
Kommunikasjon togleiar - tog (mobiltelefon og togradio)	50,0		33,7	
Togleiarsentralane - lydalarm og logging	57,0	20,0	37,0	
Andre tilrådingar frå kommisjonen				
Regelverket for jernbaneverksemda	1,5			1,5
Styrking av SJT	5,3			5,3
Sikring av tekniske installasjonar i reléhus m.v.	22,0			
Oppfølging av andre tiltak frå kommisjonen	1,0			1,0
	1 354,3	21,0	101,7	8,3

Jernbaneverket har kome med innspel på tiltak til oppfølging av Åstaulykka og andre ekstraordinære tryggleikstiltak som kan gjennomførast i 2001 for til saman 570 mill. kr. Av dette er om lag 290 mill. kr knytte til tiltak som er relaterte til tilrådingane frå Åsta-kommisjonen. I tillegg har Jernbaneverket lagt fram forslag om andre tryggleikstiltak innafor områda tunneltryggleik, rassikring, planovergangar, tryggleikssystem og tryggleikstiltak på stasjonar for om lag 280 mill. kr.

Samferdselsdepartementet foreslår at det blir lagt opp til å nytte til saman 101,7 mill. kr i 2001 til tiltak til oppfølging av tilrådingar frå Åsta-kommisjonen. Departementet foreslår at dette blir dekt opp ved ei omdisponering på til saman 80 mill. kr av vedteken løyving for 2001 til Jernbaneverket, og ei tilleggsløyving til Jernbaneverket på 21,7 mill. kr. Omdisponeringa skjer ved at post 23 Drift og vedlikehald, blir redusert med 40 mill. kr og ved ei omdisponering innafor post 30 Investeringar i linja, med 40 mill. kr. Omdisponeringa frå post 23 til post 30 foreslår departementet blir dekt opp innafor avsett reserve til å møte uførutsette hendingar i 2001. Departementet foreslår at Jernbaneverket sjølv kan avgjere korleis omdisponeringa innafor post 30 skal dekkjast opp, men departementet legg til grunn at omdisponeringa ikkje blir teken frå prosjekt/tiltak som er relaterte til tryggleiken på jernbana. Tilleggs-løyvinga og omprioriteringa frå post 23, aukar post 30 med til saman 61,7 mill. kr i 2001.

Statens jernbanetilsyn har kome med innspel på ekstraordinære tiltak for til saman 8,3 mill. kr. Det blir gjort framlegg om å auke løyvingane til Statens jernbanetilsyn med 7,3 mill. kr. Det resterande beløp på 1 mill. kr blir dekt opp

av midlar overførte frå 2000-budsjettet. Forslaget vil auke tilsynet sine ressurser vesentleg. Bruken av tilleggsøyvinga framgår av omtalen om styrking av tilsynet og tiltakslista ovafor.

Når det gjeld forslag til vedtak for løyvingane på kap. 1350, postane 23 og 30 og kap. 1354, post 01, viser departementet til Finansdepartementets proposisjon i samband med revidert nasjonalbudsjett 2001.

Fullmakter til Jernbaneverket

Fullmakt til sal og bortfeste av fast eigedom

Ved handsaminga av St.prp. nr. 1 (1991-92) fekk m.a. styret i forvaltningsbedrifta NSB fullmakt til sal og bortfeste av fast eigedom inntil ein verdi av 50 mill. kr. Styret i NSB kunne delegera fullmakta vidare innafor fastsette beløpsgrenser. Seinare blei det opna for at styret kunne gjere delegeringsvedtak og fastsetje nødvendige retningslinjer for å oppretthalde den overordna kontrollen med bruken av fullmakta, jf. St.prp. nr. 1 (1993-94).

Ved omorganiseringa av NSB i 1996 blei fullmakta gitt til styret i Jernbaneverket. I og med at fullmakta ikkje var endra, blei saka ikkje omtalt for Stortinget. I St.prp.nr. 2 (1996-97) var det lagt opp til at «de fullmaktene som gjelder kjørevegen og som er felles for kjørevegen og trafikkdelen overføres til Jernbaneverket i den utstrekning de er relevante».

Styret i Jernbaneverket blei lagt ned 1. juli 1999. Etter Samferdselsdepartementets vurdering kunne fullmakta som styret i Jernbaneverket hadde, videreførast for Jernbaneverket, men med ei lågare beløpsgrense, jf. at styret hadde ei overordna rolle i forhold til administrasjonen i etaten og kunne dermed ha ei høgare beløpsgrense for fullmakta. Departementet har derfor gitt Jernbaneverket, Hovedkontoret, fullmakt til sal og bortfeste av fast eigedom inntil ein verdi av 10 mill. kr i det enkelte tilfelle. Fullmakta kan delegerast vidare for inntil 5 mill. kr. Det er ein føresetnad at Jernbaneverket ser til at fullmakta blir utøvd forsvarleg. Vegdirektoratet har den same fullmakta.

Fullmakt til kjøp og feste av grunnareal og kjøp av fast eigedom

Ved handsaminga av St.prp. nr. 1 (1993-94) blei spesifikasjonsgrensa for kjøp av grunnareal, kjøp av fast eigedom og feste av grunnareal for NSBs kjøreveg heva til 50 mill. kr. Departementet la til grunn at styret på vanleg måte kunne gjere delegeringsvedtak og fastsetje nødvendige retningslinjer for å oppretthalde den overordna kontrollen med bruken av fullmakta.

Ved omorganiseringa av NSB i 1996 blei fullmakta gitt til styret i Jernbaneverket. I og med at fullmakta ikkje var endra, blei saka ikkje omtalt for Stortinget. I St.prp. nr. 2 (1996-97) var det lagt opp til at «de fullmaktene som gjelder kjørevegen og som er felles for kjørevegen og trafikkdelen overføres til Jernbaneverket i den utstrekning de er relevante». Styret i Jernbaneverket blei lagt ned 1. juli 1999.

Grunnareal blir i hovudsak kjøpt for å oppføre bygg, anlegg mv. Utgiften vil dermed inngå i totalkostnaden for eit prosjekt. Kjøpet vil vere ein del av ei investering (enkelttiltak) som det ikkje vil vere nødvendig å omtale for Stortinget med mindre tiltaket er over 50 mill. kr eller er av politisk og/eller prinsipiell interesse. Det kan vere eit problem å gi eit samla kostnadsoverslag for heile

prosjektet på tidspunktet grunnarealet blir kjøpt. Også i slike tilfelle meiner departementet at det ikkje er nødvendig å omtale grunnarealkjøpet for Stortinget, med mindre det er av politisk og/eller prinsipiell interesse.

Etter Samferdselsdepartementets vurdering kunne fullmakta som styret hadde, vidareførast for Jernbaneverket, men med ei lågare beløpsgrense. Departementet har derfor gitt Jernbaneverket, Hovedkontoret, fullmakt til kjøp og feste av grunnareal og kjøp av fast eigedom innafor ei grense på 10 mill. kr i det enkelte tilfelle. Fullmakta for kjøp av grunnareal gjeld i den grad meininga med kjøpet ikkje er å oppføre bygg, anlegg mv. Fullmakta kan delegerast vidare. Det er ein føresetnad at Jernbaneverket ser til at fullmakta blir utøvd forsvarleg.

Valdresbanen - orientering om framtidig utnytting

I St.prp. nr. 95 (1987-88) om trafikkomleggingar på NSBs sidebanar mv. foreslo Samferdselsdepartementet at linjenettet på Valdresbanen blei liggjande fram til Leira av omsyn til beredskap, og at strekninga Leira - Fagernes om ønskjeleg kunne disponerast til vegformål, jf. Innst. S. nr. 240 (1987-88). Stortinget slutta seg til framlegget.

Med bakgrunn i at Nord-Aurdal kommune hadde fått spørsmål frå Aurdal Vel, Aurdal og Sørskogen Arbeiderlag og Nord-Aurdal Ap om bruk av jernbanestrekninga Bjørgo - Leira til gang-/sykkelveg, andre trafikkformål og næringsformål, vende kommunen seg til Samferdselsdepartementet med spørsmål om vidare planar for denne delen av jernbanestrekninga.

Etter at banen blei lagd ned 1. januar 1989, har det blitt køyrd nokre turisttog der om sommaren ved at AS Valdresbanen har hatt løyve til å køyre turisttog fram til Leira.

For å vurdere framtidig bruk av Valdresbanen innhenta Samferdselsdepartementet m.a. fråsegner frå NSB, Forsvarets overkommando og Vegdirektoratet som ikkje kunne sjå at det låg føre tungtvegande beredskapsmessige grunnar til å oppretthalde linjenettet på strekninga Dokka - Leira. Jernbaneverket har opplyst at det på denne bakgrunn ikkje lenger er behov for å oppretthalde jernbanenettet på denne strekninga.

Samferdselsdepartementet tok kontakt med kommunane Nord-Aurdal, Sør-Aurdal, Nordre Land og Etnedal med tilbod om at dei kunne få ta over areala på strekninga Dokka - Leira vederlagsfritt i tråd med retningslinjene som er fastsette i St.prp. nr. 60/Innst. S. nr. 111 (1988-89).

Resultatet av handsaminga i kommunane viste at tre av dei ville at areala for Valdresbanen skulle brukast til samferdselsformål i kommuneplanar og/eller reguleringsplanar og at areala skulle avhendast vederlagsfritt til kommunane. Kommunane ville at traséen skulle brukast til ulike vegformål (gang-/sykkelveg frå Bjørgo til Leira og turveg/skogsbilveg på strekninga Bjørgo - Dokka). Ein kommune meinte at jernbanetraséen burde bli teke vare på i ein periode på 10 år. Valdresbanen AS uttalte at den primært ville gå inn for å utvikle Valdresbanen til ei turistbane.

Saka blei deretter lagd fram for Oppland fylkeskommune. Fylkeskommunen ved Hovudutvalet for plan- og samferdselssaker gjorde endeleg vedtak i saka 15. februar 2001. Den viste til den kommunale handsaminga av saka om banestrekninga Dokka - Leira, og slutta seg til at banestrekninga kan brukast

til andre formål. Når det gjaldt spørsmålet om ei eventuell vidareføring av banen som turistbane, viste fylkeskommunen til at det er stor uvisse om økonomien i driftsopplegget, framtidig finansiering og investeringsbehov for å kunne halde fram med ei kommersiell togdrift på Valdresbanen. Det blei også vist til at fylkeskommunen ved sitt endelege vedtak ville leggje stor vekt på synspunkta frå kommunane i saka.

Utgangspunktet for Samferdselsdepartementets handsaming av saka var at kommunane sjølve burde avgjere kva jernbanestrekninga skulle nyttast til. Da det viste seg at kommunane ikkje kunne bli samde om bruken av banestrekninga, bad Samferdselsdepartementet Oppland fylkeskommune gi si tilråding i saka. Samferdselsdepartementet er merksam på at det i Valdres har vore ein interessemotsetnad om kva det nedlagde jernbanesporet skal nyttast til i framtida. Særleg har AS Valdresbanen arbeidd aktivt for å oppretthalde jernbanesporet og bruke det til turist- og veteranogkøyning. Frå Samferdselsdepartementet har det vore ein føresetnad at staten ikkje ville løyve pengar til å vedlikehalde jernbanestrekninga, noko som også var i samsvar med Stortingets føresetnad ved nedlegginga av Valdresbanen.

Valdresbanen har heller ikkje noko interesse i beredskapssamanheng. Samferdselsdepartementet har derfor valt å leggje fleirtalsvedtaket i Oppland fylkeskommune til grunn for den vidare oppfølginga av saka. Den aktuelle banestrekninga vil såleis kunne nyttast til andre formål, som t.d. bygging av gang- og sykkelveg i samsvar med lokale ønske i Nord-Aurdal.

Kap. 1351 Overføringer til NSB BA

Post 70 Betaling persontransporttenester

Forhandlingane med NSB BA om statleg kjøp av persontransporttenester for 2001 var ikkje avslutta da St.prp. nr. 1 (2000-2001) blei lagt fram. På grunn av endringane i leiinga i NSB BA i 2000 og den generelle økonomiske situasjonen i selskapet som gradvis blei avdekt hausten 2000/våren 2001, jf. nærare omtale i stortingsmeldinga om NSB BAs virksomhet 2001-2003, har det teke lengre tid enn tidlegare rekna med å få avslutta forhandlingane med NSB BA om statleg kjøp av persontransporttenester for 2001. På bakgrunn av m.a. store underskot i 1999 og 2000 varsla den nye leiinga i NSB om auka krav til betaling for togproduksjonen innafor statleg kjøp området for 2001. Samferdselsdepartementet valde derfor å utsetje sluttforhandlinga av kjøpsavtalen til etter at NSB hadde gjennomført ein revisjon av konsernplanar og langtidsbudsjett. NSB BA sin revisjon av langtidsbudsjettet for selskapet avdekte ein ytterlegare kostnadsauke.

I Budsjett-innst. S. nr. 13 (2000-2001) la fleirtalet i samferdselskomitéen til grunn at togproduksjonen i 2000 skulle vidareførast i 2001, og at takstauken ikkje skulle vere høgare enn den generelle prisstiginga. Dersom dette ikkje lot seg gjere innafor den vedteke løyvinga på 987 mill. kr, bad fleirtalet om at Regjeringa kom tilbake med eit framlegg for Stortinget.

Det var ikkje mogleg å slutthandsame avtalen med NSB i samband med Stortingets handsaming av statsbudsjettet for 2001. For å gi ei ramme for den vidare produksjonen frå årsskiftet inngjekk Samferdselsdepartementet 19.

desember 2000 ein mellombels kjøpsavtale med NSB basert på Stortingets føresetnader og vedteke løyving.

Forhandlingane om ein endeleg kjøpsavtale blei avslutta i april 2001 etter at styret i NSB BA la fram ein ny strategiplan for verksemda. Samferdselsdepartementet har med atterhald om samtykke frå Stortinget forhandla fram ein avtale for 2001 på totalt 1 215 mill. kr. Avtalen inneber ei vidareføring av togtilbodet i 2000, justert for endringane som følgje av mangelen på lokomotivførarar. Det er ikkje lagt opp til endra takstføresetnader i høve til det som tidlegare er lagt til grunn ved handsaminga av 2001-budsjettet. Avtalebeløpet inneber ein auke på 228 mill. kr i høve til vedteke løyving for 2001 på kap. 1351, post 70 Betaling for persontransporttenester. I avtalebeløpet er det tatt høgde for alle ekstraordinære kostnader som følgje av mangelen på lokomotivførarar, og avvikskostnader som følgje av nødvendig erstatningstilbod med buss. I tillegg til alt etablerte erstatningstilbod med buss skal det etablerast eit busstilbod til erstatning for intercitytilbod på strekninga Lillehammer - Otta som har falle bort. Avtalen inneber dessutan at togtilbodet på Arendalsbanen og eit redusert togtilbod på Bratsbergbanen blir sette i gang att frå sommaren 2001. Igangsetjinga av togtilbodet på Bratsbergbanen skjer som ei prøveordning, med trafikkteilingar med jamne mellomrom for å få eit betre bilete av trafikkgrunnlaget. I avtalen er NSB gitt høve til å erstatte togtilbodet med buss for avgangar med mindre enn 15 pst. belegg i 1. kvartal 2001 ved ruteendringa i juni 2001.

Den nye avtalen vil i tillegg dekkje inntektstap for NSB ved å ta vekk det ekstraordinære takstpåslaget i Romeriksporten for alle statleg kjøp av persontransporttenester, til ein samla netto kostnad i avtalen på 19 mill. kr. Endringa vil bli sett i verk frå 1. mai 2001 for reisande innafor SL-området og frå 1. juni 2001 for andre reisande. Dagens takstsystem har skapt negative reaksjonar m.a. frå reisande med Kongsvingerbanen, og fleirtalet i samferdselskomitéen har bedt om at denne ordninga blir endra, jf. seinast Budsjett-Innst. S. nr. 13 (2000-2001) der det heiter :

«Flertallet viser til Budsjett-innst. S. nr. 13 (1999-2000) hvor komiteflertallet sa at ordningen med påslag i billettprisene for NSB BAs tog som kjører gjennom Romeriksporten skulle endres. Flertallet viser også til Innst. S. nr. 237 (1999-2000). Flertallet legger fortsatt dette til grunn.»

Denne ordninga har i tillegg til at enkelte banestrekningar har fått ein relativt stor takstauke i høve til spart reisetid, i praksis vore dyr å administrere, samtidig som NSBs inntekter som følgje av ordninga har vore lågare enn rekna med. Ut frå ei samla vurdering har Samferdselsdepartementet derfor valt å kompensere NSB for netto årleg inntektstap knytt til fjerning av hele avgifta for reisande med tog som inngår i ordninga med statleg kjøp.

Samla sett blir beløpet for statelg kjøp av persontransporttenester for 2001 langt høgare enn det som tidlegare er lagt til grunn i plan- og budsjettsamheng. Samferdselsdepartementet vil i samband med forhandlingane om ny rammeavtale med NSB for perioden 2002-2005 sjå om det er mogleg å redusere løyvinga til kjøp av persontransporttenester meir i tråd med det som er lagt til grunn i NTP 2002-2011, dvs. gjennomsnittleg 980 mill. kr (i 2000-prisar) pr. år.

Det blir fjort framlegg om å auke løyvinga på kap. 1351, post 70 med 228 mill. kr. Når det gjeld forslag til vedtak, viser departementet til Finansdepartementets proposisjon i samband med revidert nasjonalbudsjett for 2001.

6 Programkategori 22.10 Post og telekommunikasjonar

Orientering om nye portotakstar i 2001 - innføring av meirverdiavgift

Som følgje av innføring av meirverdiavgift på posttenester frå 1. juli 2001, har styret for Posten Norge BA gjort framlegg om å auke portosatsane for A-post innanlands frå same dato. Samferdselsdepartementet har godkjend følgjande nye portosatsar inkl. meirverdiavgift for A-post innanlands frå 1. juli 2001, for brev som blir betalt med frimerke eller frankeringsmaskin:

Tabell 6.1:

Vekstbasert	Frimerke/frankert post (stykkpris)	
	Gjeldande pris	Ny pris pr. 1.7.2001 inkl. mva
Inntil 20	4,50	5,50
21 - 50 g	7,00	8,50
51 - 100 g	9,00	11,00
101 - 350 g	18,00	22,00

Gjennomsnittleg prisauke for desse satsane er om lag 22 pst. i forhold til satsane som blei innført pr. 1. januar 2001, dvs. noko lågare enn meirverdiavgiftssatsen på 24 pst.

I St.prp. nr. 60 (2000-2001) er det gjort greie for eit nytt prissystem med lineær betalingsstruktur for fakturert post (massepost). Prisane for slik post blir oppgitte utan meirverdiavgift, og desse grunnsatsane blir ikkje endra. Prisauken som følgje av innføringa av meirverdiavgift for fakturert post blir dermed den same som tillegget for meirverdiavgifta. Portoendringane fører ikkje til framlegg om endringar i løyvinga til kjøp av posttenester, jf. kap. 1370.

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 samsvar med eit vedlagt forslag.

Forslag til vedtak om ein del saker på Samferdselsdepartementets område

I

Stortinget samtykkjer i at:

1. Samferdselsdepartementet i 2001 kan inngå avtalar om forskotering av midlar til vegformål for inntil 600 mill. kr ut over gitt løyving over kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveginvesteringar, og slik at samla refusjonsansvar knytt til nye og alt inngåtte forskoteringsavtalar ikkje overstig 1 800 mill. kr. Fullmaktsgrensene er eksklusive refusjonar på vilkår. Forskota skal refunderast utan kompensasjon for renter og prisstiging.
2. Ev 18 Eidangerhalvøya AS får høve til å utvide bompengeneinnkrevjinga med vel 4 månader for å krevje inn om lag 18 mill. kr til finansiering av trafikksikringstiltak på ny Ev 18 over Eidangerhalvøya, samt til rundkøyring og miljøtiltak på gamle Ev 18 mellom Kjørholt og Rugtvedt i Telemark.
3. Bompengeselskapet får høve til å utvide bompengeneinnkrevjinga for utbygging av hovudtilkomst til høgskolen i Agder og utbygging av kollektivtiltak i samsvar med vilkåra i denne proposisjonen.
4. Vegdirektoratet får fullmakt til å inngå tilleggsavtale med bompengeselskapet i samsvar med vilkåra i denne proposisjonen, jf. pkt. 3 ovafor.
5. Trøndelag Bomveiselskap AS får høve til å utvide bompengeneordninga på Ev 6 Trondheim - Stjørdal med 52 mill. kr i samsvar med vilkåra i denne proposisjonen.
