



DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 119 S

(2010–2011)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

Ein del saker på Samferdselsdepartementets område

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet av 13. mai 2011,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Stoltenberg II)*

1 Innleiing

Samferdselsdepartementet legg i denne proposisjonen fram ein del saker under programkategori-ane 21.20 Luftfartsformål, 21.30 Vegformål, 21.40 Særskilde transporttiltak og 21.50 Jernbaneformål.

2 Programkategori 21.20 Luftfartsformål

2.1 Utsleppsløyve på lufthamnene i Avinor

I samband med Stortinget si behandling av Riksrevisjonen sin kontroll med forvaltninga av statlege selskap for 2008, jf. Dokument 3:2 (2009–2010), viste kontroll- og konstitusjonskomiteen i Innst. 132 S (2009–2010) til at Avinor AS ”i hele perioden 2003–2008 [har] manglet utslippstillatelser og hatt brudd på gitte utslippstillatelser i et betydelig antall lufthavner.” Vidare heitte det at ”Komiteen forutsetter at departementet rydder opp i disse forholdene og imøteser at Stortinget får en redegjørelse”.

For å vareta flytryggleiken er det nødvendig å avise rullebanesystema og flya i vintersesongen. Saman med brannøvingar fører dette til utslepp av

kjemikalier til vatn og grunn. Desse utsleppa er løyvepliktige etter forureiningslova. Avinor er ansvarleg for å skaffe seg løyve for dette.

Avinor sende i alt 33 utsleppssøknader til miljøvernavingane hos fylkesmennene i 2003 og 2004. Alle desse søknadene var ferdigbehandla i midten av mars 2011. Dette inneber at alle lufthamnene i Avinor no skal ha gyldige utsleppsløyve.

I utsleppsløyva blir det m.a. stilt krav om miljørisikoanalysar og tiltak som reduserer risikoen. I perioden 2008–2010 har Avinor gjennomført miljørisikoanalysar på alle dei lufthamnene der Avinor har ansvaret for dette. Analysane har omfatta Avinor si eiga verksemd og verksemda til andre aktørar på eigedomane til Avinor. I denne samanhengen blei det avdekt einskilde brot på utsleppsløyva. For å få ei samla og styrt oppfølging av brota har Avinor skipa eit konsernovergripande prosjekt. Formålet med prosjektet er å redusere risikoen for skadelege utslepp og å greie ut og gjennomføre nødvendige tiltak i perioden 2011–2013.

Avinor har eit eige system for registrering og overvaking av kjemikalieforbruket på lufthamnene sine. Selskapet varslar forureiningsstyresmaktene dersom det i periodar er fare for at utsleppsløyva blir brotne.

3 Programkategori 21.30 Vegformål

3.1 Haugalandspakka i Rogaland og Hordaland – låneopptak

Stortinget slutta seg gjennom behandlinga av St.prp. nr. 57 (2006-2007) til delvis bompengefinansiering av Haugalandspakka. Gjennom behandlinga av St.prp. nr. 45 (2007-2008) blei Haugalandspakka utvida med prosjekt og tiltak i Karmøy kommune. Det var i utgangspunktet ikkje planlagt å ta opp lån ut over lån til å etablere bomstasjonar og kjøpe Autopassbrikker. Styringsgruppa for Haugalandspakka har tilrådd at det likevel blir lagt opp til lånefinansiering for å gjennomføre nokre prosjekt, jf. Prop. 1 S (2009-2010), side 89. Det er nødvendig med Stortinget sitt samtykke til dette.

Styret i bompengeselskapet Haugalandspakken AS har søkt om å ta opp lån på inntil 210 mill. kr i samband med planlagt gjennomføring av prosjekta E134 Skjold – Solheim og fv 47 Austrheimringen (Kvala) – Fagerheim. Det ligg føre godkjende reguleringsplanar for begge prosjekta, men det blir arbeidd med endringar i planane. Rogaland fylkeskommune har i møte i fylkestinget 7. desember 2010 vedteke å stille garanti for lån på 210 mill. kr. Garantien er godkjend av Kommunal- og regionaldepartementet.

3.2 E6 Øyer – Tretten i Oppland – revidert styrings- og kostnadsramme

Prosjektet er m.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008-2009), side 244, Prop. 70 S (2009-2010), og Prop. 1 S (2010-2011), side 104. Prosjektet er vedteke finansiert delvis med bompengar, jf. St.prp. nr. 59 (2008-2009).

I Prop. 1 S (2010-2011) orienterte Samferdselsdepartementet om at det ville gjennomføre ei ekstern kvalitetssikring av Statens vegvesen sitt nye og reviderte kostnadsoverslag for dei elementa i prosjektet som ikkje inngår i hovudentreprisen. Den eksterne kvalitetssikringa er no gjennomført. Det er rekna med at kostnadene vil auka med 60 mill. 2009-kr samanlikna med rammene i Prop. 70 S (2009-2010). Kostnadsauken gjeld melombels omlegging av kontrollplass, støyttiltak og auka avsetningar til uvisse. Samferdselsdepartementet legg etter dette til grunn ei ny styringsramme på 1 190 mill. 2009-kr og ei ny kostnadsramme på 1 260 mill. 2009-kr. Omrekna til 2011-prisnivå er styringsramma 1 255 mill. kr og kostnadsramma 1 329 mill. kr.

I Prop. 70 S (2009-2010), jf. St.prp. nr. 59 (2008-2009), er det føresett at kostnadsauke ut over prisstigning skal dekkjast i samsvar med gjeldande retningsliner for bompengeprojekt. Dette medfører at ein kostnadsauke opp til kostnadsramma skal dekkjast av stat/fylkeskommune og bompengeselskapet med same fordeling som i den vedtekte finansieringsplanen for dei to delprosjekta på høvesvis riksveg (E6) og fylkesveg (fv 236). Ein eventuell kostnadsauke ut over kostnadsramma skal dekkjast av staten/fylkeskommunen. Som følge av at opphavleg kostnadsramme alt er overskriden, skal den siste auken dekkjast av staten og fylkeskommunen. Dette fører til at staten skal dekkje 55,3 mill. kr av kostnadsauken på 60 mill. 2009-kr, medan fylkeskommunen skal dekkje 4,7 mill. kr.

3.3 Fv 519 Fastlandssamband til Finnøy i Rogaland (Finnfast) - takstendringar

Gjennom behandlinga av St.prp. nr. 38 (2005-2006), jf. Innst. S. nr. 95 (2005-2006), slutta Stortinget seg til eit opplegg for delvis bompengefinansiering av fastlandssamband til Finnøy (Finnfast). Det blei lagt til grunn ein periode med etterskotsinnkrevjing av bompengar på vel 20 år. I tillegg kjem forskotsinnkrevjing på ferja fram til trafikkopning. Det har tidlegare vore forskotsinnkrevjing til planlegging. Etterskotsinnkrevjinga starta 30. oktober 2009. Samtidig blei prosjektet opna for trafikk. Takstane er 200 kr for lette køyretøy (t.o.m. 3 500 kg) og 790 kr for tunge køyretøy (f.o.m. 3 500 kg). Ved forskotsbetaling er det mogleg å oppnå opp til 40 pst. rabatt. I tråd med vanlege prinsipp for bompengeprojekt blei det i St.prp. nr. 38 (2005-2006) lagt til grunn at betre økonomi skal føre til kortare innkrevjingsperiode.

I St.prp. nr. 38 (2005-2006) var det i tråd med tilrådinga frå ekstern kvalitetssikring lagt til grunn ein årsdøgntrafikk (ÅDT) på 464 køyretøy i opningsåret 2009. I 2010 var ÅDT om lag 740 køyretøy. Trafikken i 2010 var med andre ord nesten 60 pst. høgare enn tidlegare lagt til grunn. Gjennomsnittleg inntekt pr. passering er så langt om lag 8 pst. lågare enn lagt til grunn i St.prp. nr. 38 (2005-2006).

På bakgrunn av den gunstige utviklinga har bompengeselskapet søkt om få å redusere takstane med 25 pst, til 150 kr for lette køyretøy og 590 kr for tunge køyretøy. Statens vegvesen sende saka på høyring. Det kom inn uttale frå Rennesøy kommune (kommunestyret), Finnøy kommune (formannskapet), Hjelmeland kommune (brev frå ordføraren), Rogaland fylkeskommune (fylkesut-

valet) og Finnøy reise- og pendlarforeining. Alle høyringsinstansane støttar forslaget om å redusere takstane med 25 pst.

I tråd med det som er vanleg for bompengeprojekt og for å sikre at bompengeselskapet kan nedbetala bompengelånet i tråd med nedbetalingsplanen, har ein i det første året med innkrevjing gjennomgått inntektene. Trafikken og inntektene har vore vesentleg høgare enn lagt til grunn i St.prp. nr. 38 (2005-2006). Statens vegvesen peikar på at innkrevjingskostnadene og kostnadene til drift av bompengeselskapet kan bli noko høgare enn lagt til grunn i St.prp. nr. 38 (2005-2006). Desse kostnadene vil variere noko med talet på køyretøy som passerer gjennom bomstasjonen. Kostnadene ved prosjektet er ikkje endeleg avklarte. I sine vurderingar har Statens vegvesen derfor lagt til grunn at sluttoppgjeret kan føre til ein avgrensa auke. Med dagens takstar og trafikk er perioden med etterskotsinnkrevjing no rekna til vel 12 år. Med ein reduksjon av takstane på 25 pst. er bompengeperioden rekna til 17-18 år, dvs. to-tre år kortare enn lagt til grunn i St.prp. nr. 38 (2005-2006). Lågare takstar fører vanlegvis til større trafikk. I dette tilfellet meiner Statens vegvesen at auken truleg ikkje blir stor. I vurderingane er det derfor ikkje lagt til grunn trafikkauke.

På bakgrunn av den gunstige utviklinga i økonomien til bompengeselskapet har Statens vegvesen tilrådd å støtte søknaden om å redusere takstane med 25 pst. Det er føresett at takstane på vanleg måte blir justerte i tråd med konsumprisindeksen. Sidan det er tidleg i bompengeperioden, meiner Statens vegvesen at det også må takast atterhald om at det kan bli aktuelt med realtakstauke på eit seinare tidspunkt.

Samferdselsdepartementet sluttar seg til Statens vegvesen sine vurderingar og vil gi bompengeselskapet løyve til å redusere takstane i Finnfast med 25 pst. frå 1. juli 2011.

3.4 E18 Syddamna i Oslo – endeleg kostnadsoverslag og samfunnsøkonomisk nytte

Prosjektet er m.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008-2009), side 218-219, og Prop. 1 S (2010-2011), side 92-93. Prosjektet inngår i Oslopakke 3, jf. m.a. St.meld. nr. 17 (2008-2009).

I Prop. 1 S (2010-2011) er det lagt til grunn at det skal gjennomførast ekstern kvalitetssikring (KS2) av prosjektet. Det er derfor føresett at Samferdselsdepartementet skal kome tilbake til sty-

rings- og kostnadsramme for prosjektet så snart det ligg føre nærare avklaringar, og før anleggsstart. Vidare er det føresett at det skal gjennomførast nytte-/kostnadsvurderingar for prosjektet før saka blir lagt fram for Stortinget.

Finansdepartementet har inngått ein ny rammeavtale om ekstern kvalitetssikring. I denne avtalen er kostnadsgrrensa for ekstern kvalitetssikring auka til 750 mill. kr. Det er derfor vedteke at det likevel ikkje skal gjennomførast KS2 for dette prosjektet. Samferdselsdepartementet legg etter dette til grunn ei styringsramme for prosjektet på 474 mill. 2010-kr og ei kostnadsramme på 521 mill. 2010-kr. Omrekna til 2011-prisnivå er styringsramma 484 mill. kr og kostnadsramma 533 mill. kr. Dette er i samsvar med dei førebelse rammene som blei lagde til grunn i Prop. 1 S (2010-2011).

Samfunnsøkonomisk netto nytte for prosjektet er rekna til om lag 12 mrd. kr. Netto nytte over totale kostnader er rekna til om lag 24.

Det er lagt opp til anleggsstart på prosjektet i desember 2011. Prosjektet er venta opna for trafikk i 2014.

3.5 E10 Solbjørneset – Hamnøy i Nordland – endeleg kostnadsoverslag

Prosjektet er m.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008-2009), side 260, og Prop. 1 S (2010-2011), side 110-111.

I Prop. 1 S (2010-2011) er det lagt til grunn at det skal gjennomførast ekstern kvalitetssikring (KS2) av prosjektet. Det er derfor føresett at Samferdselsdepartementet skal kome tilbake til styrings- og kostnadsramme for prosjektet så snart det ligg føre nærare avklaringar. Finansdepartementet har inngått ein ny rammeavtale om ekstern kvalitetssikring. I denne avtalen er kostnadsgrrensa for ekstern kvalitetssikring auka til 750 mill. kr. Det er derfor vedteke at det likevel ikkje skal gjennomførast KS2 for dette prosjektet.

Samferdselsdepartementet legg etter dette til grunn ei styringsramme for prosjektet på 490 mill. 2010-kr og ei kostnadsramme på 539 mill. 2010-kr. Omrekna til 2011-prisnivå er styringsramma 501 mill. kr og kostnadsramma 551 mill. kr. Dette inneber nokre mindre endringar samanlikna med dei førebelse rammene som blei lagde til grunn i Prop. 1 S (2010-2011).

Det er lagt opp til anleggsstart på prosjektet hausten 2011. Prosjektet er venta opna for trafikk i 2014.

3.6 Rv 706 Sluppen – Stavne, strekninga Dorthéalyst – Stavne, Sør-Trøndelag

Prosjektet er m.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008-2009), side 163 og side 249, og Prop. 1 S (2010-2011), side 103. Prosjektet inngår i miljøpakka for transport i Trondheim, jf. St.prp. nr. 85 (2008-2009).

Prosjektet rv 706 Sluppen – Stavne, tidlegare omtalt som eitt prosjekt på arm av E6, inngår i planane for utbygging av hovudvegnettet rundt Trondheim og vil medverke til at gjennomgangstrafikken kan førast utanom Trondheim sentrum. Strekninga Dorthéalyst - Stavne omfattar kryssområdet på Stavne og inneber ei vidareføring av utbygginga sørover frå Marienborg der prosjektet Nordre avlastningsveg blei avslutta. I dette området må dagens trafikk til Stavne krysse jernbanen i plan. I tillegg er det fleire trafikkfarlege kryssingar for gåande og syklande i området.

Det er planlagt å byggje 420 m ny veg på strekninga Dorthéalyst – Stavne, inkl. bygging av betongtunnel under jernbanespora for Stavne - Leangenbanen og Dovrebanen. Dette vil føre til betre framkomst for trafikantane. I tillegg vil betongtunnelen betre miljøtilhøva for dei som bur i området. Vidare skal det byggjast om lag 800 m gang- og sykkelveg langs Oslovegen og ut over Stavneplataet til Stavnebrua, inkl. sykkelbru over Oslovegen. Tilkomsten til Stavne vil bli lagt i kulvert under jernbanen. I tillegg skal det byggjast 200 m kollektivgate, og 100 m kommunal veg skal utbetrast.

I Prop. 1 S (2010-2011) er det lagt til grunn bompengar til førebuande arbeid på strekninga Dorthéalyst – Stavne i 2011. Dei førebuande arbeida starta i mars 2011. Det er no lagt opp til å starte hovudarbeida i september 2011. Prosjektet er planlagt opna for trafikk i 2012. Samferdselsdepartementet legg til grunn ei styringsramme på 205 mill. kr og ei kostnadsramme på 226 mill. kr.

Det er rekna med eit bompengedrag på 60 mill. kr til prosjektet i 2011. Dette er ein auke på 35 mill. kr samanlikna med det som var lagt til grunn ved utarbeiding av statsbudsjettet for 2011. Det er venta mindreforbruk på prosjektet E6 Sentervegen – Tonstad i 2011 fordi byggjearbeidet på kollektivvegen er utsett etter at det er funne kvikkleire i området. Dette inneber at det samla bompengedraget til miljøpakka i 2011 ikkje vil auke.

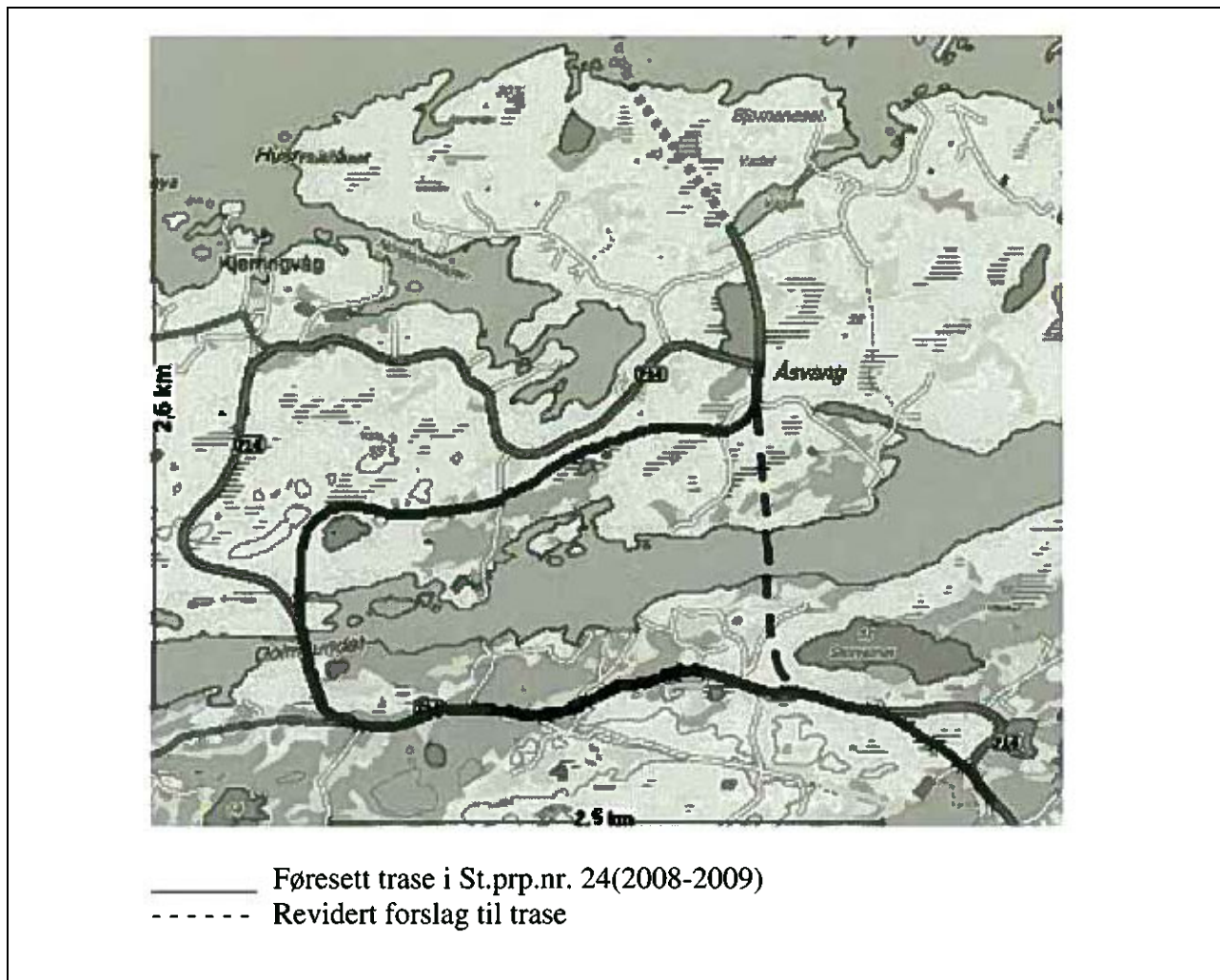
3.7 Fv 714 Ny bru over Dolmsundet i Hitra kommune i Sør-Trøndelag

Bygging av ny bru over Dolmsundet og vegløyning over Dolmøya var ein del av prosjektet Hitra – Frøya fastlandssamband. Hitra kommune la inn motsegn til planane om ei høgbru over Dolmsundet på grunn av at ei slik bru ville skape problem for Kvernhusvik Skipsverft. Miljøverndepartementet gav kommunen medhald. Ny bru over Dolmsundet og vegløyning over Dolmøya blei derfor tekne ut av prosjektet, jf. St.prp. nr. 1 (2000-2001) og St.prp. nr. 76 (2000-2001). Som ei mellombels løysing blei vegen lagt langs den gamle fylkesvegen.

Etter dette blei det utarbeidd reguleringsplan for bygging ny bru over Dolmsundet ved sida av eksisterande bru ved Vettastraumen og ny veg over Dolmøya basert på dette, jf. kartskisse. Gjennom behandlinga av St.prp. nr. 24 (2008-2009) slutta Stortinget seg til vidareføring av innkrevjingsordninga for Hitra – Frøya fastlandssamband i 14 månader for å delfinansiere denne løysinga. Prosjektet var kostnadsrekna til om lag 100 mill. 2008-kr. Det var føresett at bompengeselskapet skulle ta opp lån for å finansiere 15 mill. kr av kostnadene, inkl. forskotere 85 mill. kr i føresette statlege midlar (før forvaltningsreforma) til investeringar på øvrig riksvegnett, mot refusjon av 35 mill. kr i 2013 og 50 mill. kr i 2014.

Ved forvaltningsreforma blei statlege midlar til tidlegare riksvegar overførte til rammetilskotet til fylkeskommunane. For perioden 2010-2013 er det lagt til grunn ei særskilt fylkesfordeling der det m.a. er teke omsyn til bindingar knytt til alt vedtekte investeringsprosjekt. Sør-Trøndelag får derfor, som alle andre fylke, kompensert for dei bindingane som ligg i denne perioden. Dette inneber at om lag 20 mill. kr av føresette fylkeskommunale midlar til bygging av ny bru over Dolmsundet og veg over Dolmøya blir kompenserte gjennom rammetilskotet.

Ved behandling av reguleringsplanen for prosjektet sommaren 2009 blei det avdekt at eit hubropar hekk tett inntil den tilrådde traséen over Dolmøya. Hubro er ein sterkt trua fugleart og ført opp på den såkalla "raudlista". Tre ornitologiske foreiningar fremja derfor motsegn til planen. Sidan saka med dette fekk nasjonal interesse, tok Miljøverndepartementet over som klageinstans. Sommaren 2010 blei det avklart at den regulerte traséen måtte fråfallast. Dermed står ein att med den opphavlege løysinga med høgbru over Dolmsundet. Hitra kommune har opna for denne løysinga etter at det er inngått avtale med



Figur 3.1 Kart over fv 714 ny bru over Dolmsundet

skipsverftet om ein kompensasjon på 25 mill. kr for ulemper ved eventuell bygging av bru aust for verftet.

Prosjektkostnaden basert på ei slik bruløysing er førebels vurdert til om lag 240 mill. kr, inkl. avtalt kompensasjon til skipsverftet. Kostnads-overslaget er ei oppjustering av tal frå 2007. Det blir no arbeidd med reguleringsplan for prosjektet. Planvedtak er venta vil liggje føre sommaren 2011. Når reguleringsplanen ligg føre, blir det mogeleg å utarbeide eit sikrare kostnadsoverslag.

Prosjektet har 40 mill. kr i bompengar til disposisjon. I tillegg kan det bli aktuelt med 5 mill. kr i lokale tilskot, fordelt med 2 mill. kr frå Frøya kommune og 3 mill. kr frå regionalt næringsliv, finansiert inn gjennom ei frivillig bompengoordning for lastebilar i Frøyatunnelen.

Behandlinga av reguleringsplanen for fv 714 ved Dolmsundet er spesiell ved at Miljøverndepartementet først avlo høgbrualternativet og nokre år seinare også avlo alternativet med veg over

Dolmøya. Samferdselsdepartementet meiner derfor at staten har ansvar for å bidra til ei løysing. Departementet går inn for eit statleg tilskot til Sør-Trøndelag fylkeskommune på til saman 100 mill. 2011-kr til bygging av ny bru over Dolmsundet. Dette føreset at heile utbygginga blir gjennomført og at resten av kostnadene blir finansierte med bompengar, fylkeskommunale midlar og eventuelle lokale bidrag. Finansieringsplanen ser dermed slik ut (før endeleg reguleringsplan ligg føre):

	Mill. kr
Statleg bidrag	100
Bompengebidrag	40
Fylkeskommunalt bidrag	95
Lokale tilskot	5
Sum	240

Ved eventuelle innsparingar blir midlane delt slik det går fram av finansieringsplanen. Det statlege bidraget står fast ved ein eventuell auke i kostnadene.

Dersom reguleringsplanen blir vedteken som maren 2011 og finansieringa blir avklart, kan det vere mogleg med anleggsstart i løpet av 2012 og fullføring i 2014. Samferdselsdepartementet vil kome tilbake til saka i samband med statsbudsjettet for 2012.

3.8 Oppheving av ordninga med gjenbruk av stolne og tapte kjennemerke på køyretøy

Statens vegvesen går inn for at ordninga med gjenbruk av stolne og tapte kjennemerke på køyretøy blir endra. I staden blir det tildelt kjennemerke med nye bokstav- og talkombinasjonar. Gjenbruk av kjennemerke kan få uheldige konsekvensar for køyretøyeigaren. Stolne kjennemerke kan m.a. bli nytta til ulike lovbrøt. Når eit kjennemerke blir meldt til politiet fordi det er borte, blir det registrert som stole i politiet sine register. Dette kan føre til vanskar for eigaren av køyretøy med identisk kjennemerke m.a. ved kontroll.

Etter samtykke frå Samferdselsdepartementet har Statens vegvesen hatt eit forslag om å oppheve ordninga med gjenbruk på høyring. Høyringa viste at det er brei tilslutning til forslaget. Endringa vil bli innført så snart dei systemmessige endringane er på plass, venteleg før sommaren 2011.

4 Programkategori 21.40 Særskilde transporttiltak

4.1 Ny avtale for kystruta Bergen - Kirkenes

Samferdselsdepartementet orienterte i Prop. 1 S (2010-2011) om at kystruta Bergen – Kirkenes tur/retur var lyst ut på konkurranse, med oppstart av ny avtale seinast 1. januar 2013.

Det kom inn berre eit tilbod - frå noverande operatør Hurtigruten ASA. Ved eitt tilbod opnar regelverket for etterfølgjande forhandlingar. Det har derfor vore forhandla med selskapet om tilbodet, m.a. med sikte på å redusere det statlege vederlaget.

Forhandlingane er no fullførde. Samferdselsdepartementet og Hurtigruten ASA har skrive under ny avtale for ein periode på åtte år. Staten har rett til å forlengje avtalen med eitt år. Avtalen vil gjelde frå 1. januar 2012. Etter den nye avtalen

vil kystruta Bergen - Kirkenes ha daglege, heilårlege seglingar mellom Bergen og Kirkenes, og til 32 mellomliggjande hamner. Det vil òg bli tilbydd godskapasitet.

Den nye avtalen har ei samla ramme på 5 120 mill. 2011-kr, noko som svarer til eit årleg gjennomsnitt på 640 mill kr. Utbetalingsprofilen er fallande, frå 700 mill. kr i 2012 til 580 mill. kr i 2019 (alt i 2011-kr). Avtalt vederlag for dei enkelte år er gjort med atterhald om at Stortinget stiller nødvendige løyvingar til disposisjon ved dei årleg budsjettvedtaka.

5 Programkategori 21.50 Jernbaneformål

5.1 Igangsetjing av nye investeringsprosjekt på jernbane

I Prop. 1 S (2010-2011) har Samferdselsdepartementet gjort greie for rammene for Samferdselsdepartementet sine fullmakter for å gjennomføre dei prosjekta som er omtalte i proposisjonen og binding av framtidige budsjetterminar, jf. side 132. I budsjettet for 2011 er det sett av midlar til tre prosjekt med sikte på mogeleg start i 2011. Det manglar formelle fullmakter for å starte, gjennomføre og binde opp framtidige budsjetterminar. Konkret gjeld det desse prosjekta på kap. 1350, post 30 Investeringar i lina:

- Betring av togtilbodet på Austlandet - bane-straumforsyning
- Betring av togtilbodet på Austlandet - ombygging av felles sikringsanlegg på Gardermobanen
- Programområdet Stasjonar og knutepunktutvikling - Trondheim stasjon.

Før det kan løyvast midlar til start av prosjekta og anleggsarbeida kan setjast i gang skal det som hovudregel skal liggje føre ein detalj-/reguleringsplan for prosjekt med kostnader mellom 50 og 500 mill. kr, som grunnlag for godkjende kostnadsrammer, jf. Prop. 1 S (2010-2011).

Jernbaneverket har no gjennomført ei ekstern kvalitetssikring av kostnadsutrekningane for alle prosjekta som inngår i arbeidet med nytt grunnrutetilbod på Austlandet i samband med innsettinga av nye tog som NSB AS har kjøpt. Kvalitetssikringa er gjennomført av Jernbaneverket utafor det vanlege opplegget for ekstern kvalitetssikring av store statlege investeringsprosjekt.

For to av prosjekta ligg det ikkje føre ferdig utarbeidde detaljplanar, slik at den eksterne kvali-

tetssikringa er gjennomført på hovudplannivå. På grunn av at det hastar med å kome i gang med arbeidet med å leggje til rette for å kunne ta imot dei nye toga til NSB, har Samferdselsdepartementet kome fram til at det for desse prosjekta kan gjerast unntak frå kravet om detaljplanar, slik at arbeida kan ta til i 2011 som planlagt. Dette gjeld arbeidet med å styrkje banestraumforsyninga og inngåing av kontrakt for ombygging av eit felles sikringsanlegg på Gardermobanen. I tillegg til dei to prosjekta legg departementet opp til å setje i gang eit arbeid med å betre tilkomstilhøva på Trondheim stasjon. For dette prosjektet ligg det føre detalj-/reguleringsplan for arbeida som grunnlag for kostnadsramma.

Samferdselsdepartementet legg til grunn at kontraktar som blir inngått og arbeid som Jernbaneverket set i gang på grunnlag av utarbeidd hovudplan, skal vere avgrensa til det som er nødvendig for å halde den planlagde framdrifta i prosjekta.

Innfasing av nye tog - banestraumforsyning

I samband med NSBs kjøp av nye tog og innføringa av ein ny grunnrutemodell med auka togtilbod for Austlandsområdet er det nødvendig å styrkje straumforsyninga til køyrestraumen. Jernbaneverket planlegg å løyse dette ved å kjøpe to nye mobile straumomformarar. Jernbaneverket har utarbeidd ein hovudplan for delprosjektet, med ei styringsramme på 188 mill. kr og ei kostnadsramme på 219 mill. kr. Kostnadsutrekninga i hovudplanen er kvalitetssikra av ekstern konsulent. Jernbaneverket planlegg kontraktsinngåing i tredje/fjerde kvartal i år. Innafor vedteke løyving til investeringar i budsjettet for 2010 på kap 1350, post 30, er det sett av 30 mill. kr til dette prosjektet. Samferdselsdepartementet legg opp til å gjennomføre prosjektet innafor ei kostnadsramme på 219 mill. kr, jf. forslag til vedtak.

Innfasing av nye tog - ombygging av felles sikringsanlegg på Gardermobanen

I samband med innfasinga av NSBs nye tog og førebuinga av ny grunnrute for Austlandet er det planlagt ombyggingar på Lillestrøm stasjon, Frogner stasjon og Eidsvoll stasjon. Desse stasjonane er styrte av eit felles sikringsanlegg for Gardermobanen og «nedre del» av Hovudbanen. For å halde framdrifta i arbeidet på desse stasjonane planlegg Jernbaneverket å inngå kontrakt om ombygginga av sikringsanlegget sommaren 2011. Kostnadene til denne ombygginga er no inkludert

i prosjektkostnadene for dei tre nemnde stasjonane. Jernbaneverket arbeider med å skilje ut ombygginga av sikringsanlegget som eit eige delprosjekt. For ikkje å forseinke framdrifta av ombygginga av dei tre stasjonane ber Samferdselsdepartementet om fullmakt til at Jernbaneverket kan halde fram med arbeidet på dei tre stasjonane, men likevel slik at Jernbaneverket i 2011 berre kan inngå kontraktar som gjeld ombygginga av sikringsanlegga.

På Eidsvoll skal det byggjast parkeringsspor. Det ligg føre ein hovudplan med ei ekstern kvalitetssikra styringsramme på 176 mill. kr og ei kostnadsramme på 203 mill. kr. I statsbudsjettet for 2011 er det innafor Jernbaneverket sitt investeringsbudsjett sett av 15 mill. kr til prosjektet. Detaljplanarbeidet er sett i gang og blir vidareført i 2011. Anleggsarbeidet på parkeringsspora skal etter planen ta til og gjennomførast i 2012. Prosjektet blir gjennomført innafor ei kostnadsramme på 203 mill. kr, jf. forslag til vedtak.

På Frogner stasjon blir det no planlagt å bygge om stasjonen med bygging av kryssingsspor. Som grunnlag for arbeidet ligg det føre ein hovudplan med ei ekstern kvalitetssikra styringsramme på 301 mill. kr og ei kostnadsramme på 329 mill. kr. I statsbudsjettet for 2011 er det innafor Jernbaneverket sitt investeringsbudsjett sett av 7 mill. kr til prosjektet. Arbeidet med regulerings- og detaljplanen for prosjektet er sett i gang. Byggjearbeida skal etter planen ta til tidleg i 2012 og vere ferdig i 2013. Prosjektet blir gjennomført innafor ei kostnadsramme på 329 mill. kr, jf. forslag til vedtak.

På Lillestrøm stasjon blir det planlagt to ulike prosjekt. Eitt gjeld parkeringsspor for tog, og eitt gjeld forlenging av spor 13 til Kongsvingerbana.

For parkeringsspora ligg det føre ein hovudplan. Det blir arbeidd med ein detaljplan. Hovudplanen er eksternt kvalitetssikra med ei styringsramme på 299 mill. kr og ei kostnadsramme på 362 mill. kr. I statsbudsjettet for 2011 er det innafor Jernbaneverket sitt investeringsbudsjett sett av 14 mill. kr til bygging av parkeringsspora. Anleggsarbeida er planlagt gjennomført i 2012. Prosjektet blir gjennomført innafor ei kostnadsramme på 362 mill. kr, jf. forslag til vedtak.

For forlenginga av spor 13 mot Kongsvingerbanen ligg det føre ein hovudplan med ei ekstern kvalitetssikra styringsramme på 137 mill. kr og ei kostnadsramme på 156 mill. kr. Innafor Jernbaneverket sitt investeringsbudsjett for 2011 er det sett av 10 mill. kr til sporforlenginga. Arbeidet med detaljplanar er i gang. Anleggsarbeida er planlagt gjennomført i 2012. Prosjektet blir gjennomført

innafor ei kostnadsramme på 156 mill. kr, jf. forslag til vedtak.

Programområdet Stasjonar og knutepunktutvikling - Trondheim stasjon

På Trondheim stasjon har Jernbaneverket planlagt tiltak for å utbetre plattformer og tilkomst for å følgje opp Statens jernbanetilsyns dispensasjon frå tryggleiksforskrifta. Jernbaneverket har no gjennomført detaljplanlegging for dei tiltaka som må gjennomførast, og tek sikte på byggestart hausten 2011. Detaljplanen for prosjektet har ei styringsramme på 142 mill. kr og ei kostnadsramme på 160 mill. kr. Jernbaneverket har

innafor vedteke investeringsløyving i budsjettet for 2011 sett av 20 mill. kr til mogeleg oppstart av prosjektet. Samferdselsdepartementet legg opp til at Jernbaneverket kan starte prosjektet i 2011. Prosjektet blir gjennomført innafor ei kostnadsramme på 160 mill. kr, jf. forslag til vedtak.

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 bede om å gjere vedtak om ein del saker på Samferdselsdepartementets område i samsvaret med eit vedlagt forslag.

Forslag

til vedtak om ein del saker på Samferdselsdepartementets område

I

Stortinget samtykkjer i at:

1. bompengeselskapet Haugalandspakken AS får løyve til å ta opp lån på inntil 210 mill. kr i tråd med vilkåra i denne proposisjonen
 2. prosjektet E6 Øyer–Tretten blir gjennomført innafor ei kostnadsramme på 1 329 mill. kr.
 3. takstane for bompengeprojektet fv 519 Fastlandssamband til Finnøy i Rogaland blir reduserte med 25 pst.
 4. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å gjennomføre desse investeringsprojekta som er omtalte i denne proposisjonen:
 - a) banestraumforsyninga på Austlandet, innafor ei kostnadsramme på 219 mill. kr.
 - b) Eidsvoll stasjon, parkeringsspor, innafor ei kostnadsramme på 203 mill. kr.
 - c) Frogner stasjon, kryssingsspor, innafor ei kostnadsramme på 329 mill. kr.
 - d) Lillestrøm stasjon, parkeringsspor, innafor ei kostnadsramme på 362 mill. kr.
 - e) forlenging av spor 13 på Lillestrøm stasjon, innafor ei kostnadsramme på 156 mill. kr.
 - f) Trondheim stasjon, innafor ei kostnadsramme på 160 mill. kr.
-