



DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 193 S

(2020–2021)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

Nokre saker om luftfart, veg,
særskilde transporttiltak og jernbane

Innhald

1	Innleiing	5	5	Jernbaneformål	10
			5.1	Vossebana: Fløen–Bergen / Nygårdstangen godsterminal – kostnadsramme	10
2	Luftfartsformål	5			
2.1	Ny lufthamn ved Mo i Rana – kostnadsramme	5	5.2	IC Østfoldbana: Sandbukta– Moss–Såstad – endra kostnadsramme	11
3	Vegformål	6			
3.1	E6 Tømmernes-, Forså-, Fagernes-, Larsberg-, Skardal- og Isfjelltunnelane i Nordland og Troms og Finnmark – endra kostnadsramme	6	5.3	Kjøp av 30 nye lokaltog – valutakursjustering av kostnadsramma	12
			5.4	Nedlegging av Namsosbana og Valdresbana	12
3.2	E16 Lærdalstunnelen i Vestland – kostnadsramme	6	6	Oppmodingsvedtak	13
3.2.1	Nærmare om prosjektet	7	6.1	Vedtak nr. 167 (2020–2021), 3. desember 2020	13
3.2.2	Forslag til styrings- og kostnadsramme	7	6.2	Vedtak nr. 213 (2020–2021), 8. desember 2020	13
3.3	Orientering om E39 Ålgård–Hove, delstrekninga Osli–Hove	8	6.3	Vedtak nr. 597 (2020–2021), 9. februar 2021	14
3.4	Orientering om rv. 13 Ryfast	9			
3.5	Orientering om samordning av anleggsarbeid	9			
3.6	Orientering om Svinesunds- forbindelsen AS	9		Forslag til vedtak om nokre saker om luftfart, veg, særskilde transporttiltak og jernbane	15
4	Særskilde transporttiltak	9			
4.1	Kjøp av sjøtransporttenester på strekninga Bergen–Kirkenes	9			



DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 193 S

(2020–2021)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

Nokre saker om luftfart, veg, særskilde transporttiltak og jernbane

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet 11. mai 2021,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Solberg)*

1 Innleiing

Samferdselsdepartementet legg i denne proposisjonen fram nokre saker som gjeld luftfart, veg, særskilde transporttiltak og jernbane. Det blir foreslått nye og endra kostnadsrammer for ny lufthamn ved Mo i Rana, i to vegprosjekt og to jernbaneprojekt, og fullmakt til å valutakursjustere kostnadsramma for kjøp av 30 nye lokaltog. Vidare blir det i pkt. 6 gjort greie for oppfølginga av tre oppmodingsvedtak. Det blir òg m.a. orientert om nedlegging av Namsosbana og Valdresbana.

2 Luftfartsformål

2.1 Ny lufthamn ved Mo i Rana – kostnadsramme

I Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029*, jf. Innst. 460 S (2016–2017), var det lagt opp til å prioritere statlege midlar i den andre delen av planperioden til å byggje ei ny lufthamn ved Mo i Rana under føresetnad av ei lokal medfinansiering. Samferdselsdepartementet skulle vurdere offentleg-private løysingar, og det blei teke sikte på byggjearbeid med lokale midlar i første del av planperioden. Polarsirkelen Lufthavn-utvikling AS gjennomførte i 2019 ein anbudskon-

kurransse og tildelte kontrakt til Peab i januar 2020. Kontrakten er ikkje signert.

I mars 2020 bestemte Samferdselsdepartementet at Avinor AS (Avinor) skulle ta over ansvaret for prosjektet, og selskapet fekk i oppdrag å oppdatere forprosjektet sitt frå 2015. I Prop. 1 S (2020–2021) varsla Samferdselsdepartementet at det tek sikte på ei mogeleg investeringsavgjerd i samband med revidert nasjonalbudsjett 2021, jf. omtale av oppmodingsvedtak nr. 737 frå sesjonen 2019–2020.

Ved behandlinga av Prop. 1 S (2020–2021) og Innst. 13 S (2020–2021) gjorde Stortinget dette vedtaket (vedtak nr. 469):

«Stortinget ber regjeringa fremme forslag om investeringsbeslutning om ny flyplass i Mo i Rana i revidert nasjonalbudsjett 2021.»

I Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033* tek regjeringa utgangspunkt i Avinors oppdaterte forprosjekt som blei lagt fram i januar 2021, og som viste ein forventa kostnad (styringsmål) på 2,4 mrd. kr. I meldinga legg regjeringa opp til å prioritere 1,8 mrd. kr til ny lufthamn ved Mo i Rana i den første seksårsperioden under føresetnad at det blir inngått ein forpliktande avtale om eit lokalt bidrag på 600 mill. kr.

Ei ekstern kvalitetssikring (KS2) blei lagt fram 16. mars 2021. Kvalitetssikringa viser at prosjektet

har ei negativ samfunnsøkonomisk nytte i området 1,1–1,9 mrd. kr. Kvalitetssikrar tilrår ei styringsramme på 2,9 mrd. kr og ei kostnadsramme på 3,4 mrd. kr. Avinor har gått gjennom forprosjektet sitt i lys av den eksterne kvalitetssikringa og tilrår ei styringsramme på 2,8 mrd. kr og ei kostnadsramme på 3,3 mrd. kr. Avinors forprosjekt, den eksterne kvalitetssikringa og Avinors forslag til styringsramme og kostnadsramme tek utgangspunkt i Avinors forprosjekt der det er lagt til grunn ei rullebanelengde på 2 200 meter. Det vil vere mogeleg å forlengje rullebana seinare viss ein finn det tenleg.

Avinor har i stor grad teke omsyn til innspela frå kvalitetssikringa og justert opp styrings- og kostnadsramma. Samferdselsdepartementet foreslår å leggje Avinors justerte styrings- og kostnadsramme på høvesvis 2,8 mrd. kr og 3,3 mrd. kr til grunn, jf. forslag til romartalsvedtak. Forslaget føreset at lokal finansiering kjem på plass.

Før prosjektet kan startast opp må det vere inngått ein forpliktande avtale om 600 mill. kr i lokal finansiering. Lokale aktørar har ikkje gitt forpliktande tilsegn om bidrag, og det er ikkje avklart kven som skal bidra i finansieringa. Staten må ha tryggleik for at prosjektet er fullfinansiert, og at det lokale bidraget blir betalt. Den lokale finansieringa må utbetalast først i byggjeperioden, før den statlege finansieringa tek til. Medfinansiering frå private er truleg òg ein føresetnad for at prosjektet skal vere i tråd med statsstøttereglane.

Av Nasjonal transportplan 2022–2033 følgjer det at det lokale bidraget på 600 mill. kr ligg fast. Det statlege bidraget er rekna til 2,2 mrd. kr ved forventa prosjektkostnad (P50) og 2,7 mrd. kr med kostnad tilsvarende kostnadsramma (P85). Dette inneber at Samferdselsdepartementet ber risikoen for uventa kostnadsauke i byggjefasen av prosjektet opp til kostnadsramma, medan Avinor ber risikoen ut over dette. Det statlege bidraget kan dekkjast innanfor Samferdselsdepartementets budsjetttrammer. Avinor reknar med at den nye lufthamna vil få eit årleg driftsunderskot på rundt 40 mill. kr, samanlikna med årleg driftsunderskot på rundt 25 mill. kr på dagens lufthamn på Røssvoll. Driftsunderskotet vil bli dekt gjennom Avinors samfinansiering.

I Prop. 195 S (2020–2021) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2021* foreslår regjeringa å løyve 85 mill. kr til Avinor i 2021 til å planleggje ei ny lufthamn i Mo i Rana.

I Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029*, jf. Innst. 460 S (2016–2017), blei det teke sikte på byggjestart i den første seksårsperioden med dei lokale midlane. Samferdsels-

departementet legg til grunn at det lokale bidraget framleis skal kome først i byggjeperioden. Viss det blir byggjestart i 2021, legg Samferdselsdepartementet til grunn eit lokalt bidrag på 330 mill. kr i 2021 og 270 mill. kr i 2022. Med byggjestart i 2022 vil heile det lokale bidraget måtte kome i 2022. Bygginga skal ikkje ta til før det er inngått ein forpliktande avtale med Avinor om det lokale bidraget.

Finansieringa av den ny lufthamna må elles vere i tråd med statsstøtteregverket i EU/EØS. Finansieringa av prosjektet må meldast til og godkjennast av EFTAs overvaksingsorgan, ESA. Samferdselsdepartementet er i dialog med ESA om saka. Bygginga kan ikkje ta til før finansieringa er godkjent av ESA.

3 Vegformål

3.1 E6 Tømmernes-, Forså-, Fagernes-, Larsberg-, Skardal- og Isfjelltunnelane i Nordland og Troms og Finnmark – endra kostnadsramme

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 110 S (2018–2019) *Nokre saker om veg, jernbane og post*.

Prosjektet omfattar fleire tiltak for å ivareta krav i tunnelsikkerheitsforskrifta. Tiltaka på tunnelane som har ei samla tunnallengde på om lag 9,5 km, omfattar m.a. montering av ledelys/rømmingslys, nødstasjonar med telefon og brannsløkkarar, system for å handtere brannfarleg væske og nye bommar.

Kostnadsramma for prosjektet er fastsett til 789 mill. 2021-kr, jf. Prop. 110 S (2018–2019). Det er varsla kostnadsauke i prosjektet. Prognosen for sluttkostnad er no rekna til 880 mill. kr, som er om lag 90 mill. kr over gjeldande kostnadsramme. Forsåtunnelen har vist seg å vere i langt dårlegare stand enn først rekna med. Dette har auka behovet for å ta ut fjellmassar og for fjellsikring. I tillegg har omfanget av arbeidet med vass- og frostsikringa vore undervurdert. Dei fem andre tunnelane er ferdige. Den gjenståande uvissa i prosjektet gjeld derfor sluttoppgjeret for Forsåtunnelen og nokre mindre restarbeid.

Samferdselsdepartementet foreslår å auke kostnadsramma for prosjektet til 890 mill. kr, jf. forslag til romartalsvedtak.

3.2 E16 Lærdalstunnelen i Vestland – kostnadsramme

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2020–2021), side 97.



Figur 3.1 Oversiktskart E16 Lærdalstunnelen

Kjelde: Statens vegvesen

3.2.1 Nærmere om prosjektet

E16 er ein del av det transeuropeiske vegnettet (TEN-T). Prosjektet Lærdalstunnelen på E16 mellom Lærdal og Aurland omfattar tiltak for å ivareta gjeldande krav i tunnelsikkerhetsforskriften og direktiv 2004/54/EF om tunnel-sikkerheit.

E16 Lærdalstunnelen blei opna for trafikk i 2000. Tunnelen er om lag 24,5 km lang og har eitt løp, med eitt køyrefelt i kvar retning. I tillegg blei det bygd ein egen tverrgående ventilasjonstunnel om lag 6 km inne i tunnelen. Årsdøgntrafikk (ÅDT) er på om lag 2 000 køyretøy, men med store sesongvariasjonar. Trafikken om sommaren er om lag det dobbelte av ÅDT. Tungtrafikken utgjer 26 pst. av trafikken, noko som er svært høgt. Tunnelen er viktig for transportnæringa og turismnæringa, men òg for dei som bur i området. Han er i relativt god stand, men ein del av det tekniske utstyret i tunnelen, m.a. lysanlegget, er gammalt og bør skiftast ut.

Prosjektet omfattar oppgradering av heile tunnelen. M.a. vil det bli bygd fleire nye tekniske bygg med tilhøyrande bergrom. Ventilasjonen skal oppgraderast ved at eksisterande ventilasjonsanlegg blir supplert med to nye sjaktventilatorar i ein ny omløpstunnel. I tillegg vil lysanlegget bli skifta, naudstasjonar etablert, ledelys installert og eit overvakingssystem etablert.

Det er lagt opp til anleggsstart i løpet av 2022, og hele utbetringa av tunnelen er venta å bli ferdig i 2027.

3.2.2 Forslag til styrings- og kostnadsramme

Det er gjennomført ei ekstern kvalitetssikring av styringsunderlag og kostnadsoverslag (KS2) for prosjektet. Statens vegvesens forslag til styrings- og kostnadsramme var på høvesvis 1 188 mill. 2019-kr og 1 307 mill. 2019-kr. Konsulenten foreslår i den eksterne kvalitetssikringa ei styringsramme på 1 855 mill. 2019-kr og ei kostnadsramme på 2 165 mill. 2019-kr. Prismsrekna er forslaget frå konsulenten ei styringsramme på 1 926 mill. 2021-kr og ei kostnadsramme på 2 248 mill. 2021-kr.

Den viktigaste forklaringa på det store avviket mellom forslaga er kostnader knytt til prosjektgjennomføringa. Statens vegvesen har lagt til grunn at eksisterande havarinisjar og snunisjar i stor grad kan nyttast til å lagre nødvendig utstyr i tida mellom nattestengingane. Ekstern kvalitetssikrar har vurdert trafikk-sikkerhetsrisikoen dette utstyret vil medføre, og lagt til grunn at alt av utstyr må ut og inn av tunnelen mellom kvart arbeidsskift. Omfanget av arbeid i samband med å transportere utstyr mellom kvart skift vil ha store konsekvensar for kor mykje arbeid kvart arbeidsskift kan få gjort.

Statens vegvesen har som grunnlag for sitt forslag til styrings- og kostnadsramme lagt til grunn at tunnelen skal vere stengt kvar natt i tidsrommet 22:00–06:00. Eit kortare tidsrom vil føre til lågare effektivitet for entreprenøren og både auke gjennomføringstida og dei samla kostnadene i prosjektet. I samband med arbeidet med konkurransegrunnlaget vil detaljane i forslaget til stengingsperiode bli drøfta med kommunane, lokalt næringsliv og transportnæringa.

Ekstern kvalitetssikrar har òg teke opp nokre problemstillingar som bør vurderast særskilt i det vidare arbeidet, m.a. om det er mogeleg å leggje til rette for å etablere evakueringsrom seinare.

Statens vegvesen har etter den eksterne kvalitetssikringa vurdert dei momenta som kom fram i rapporten. I tillegg har etaten gått gjennom kostnadene på nytt. Gjennomgangen viser at nokre kostnader i Statens vegvesens opphavlege vurderingar var undervurderte. Statens vegvesen meiner òg at dei sikkerheitstiltaka som konsulenten framhevar i sin rapport, bør inkludrast i prosjektet. Dette omfattar:

- å etablere talevarslingsanlegg og automatisk brann- og røykvarsling
- å leggje til rette for framtidige evakueringsrom.

Det er òg innført nye krav i elektroforskriftene, som inneber at det no er krav om å installere eit system for automatisk brann- og røykvarsling. Dette inneber ein kostnadsauke på om lag 70 mill. kr samanlikna med opphavleg kostnadsoverslag.

Evakueringsrom er i dag ikkje eit krav i direktivet eller tunnelsikkerheitsforskrifta, men Statens vegvesen meiner likevel at dette kan vere eit aktuelt tiltak i nokre tunnelar, særleg i lange tunnelar. Tilleggskostnaden ved å leggje til rette for framtidig bygging av slike evakueringsrom i Lærdalstunnelen er rekna til om lag 150 mill. kr. Dette inneber at det no blir sprengt ut bergrom for desse evakueringsromma, men at utrustninga av romma blir vurdert seinare. Med dette unngår samfunnet ulempene med ein ny stengingsperiode på om lag 14 månader seinare. Arbeidet med utrustninga av evakueringsromma kan gjerast utan å stengje tunnelen for ordinær trafikk. Dette vil òg redusere dei samla kostnadene for å etablere slike evakueringsrom, viss desse skulle bli etablert i tunnelen seinare. Statens vegvesen har rekna ut at dette vil kunne redusere kostnadene med om lag 70 mill. kr. I tillegg vil dette redusere ulempene for trafikantane.

Vidare må det takast høgd for nye krav i elektroforskriftene frå januar 2021. Dette var ikkje med i det opphavlege kostnadsoverslaget, eller i

tilrådingane frå konsulenten. Desse krava får m.a. konsekvensar for avstanden mellom tekniske bygg i tunnelen som blir redusert frå 1 500 meter til 1 000 meter. Dette inneber m.a. at talet på tekniske rom i tunnelen aukar frå 17 til 24. Kostnadene for dei endra krava er samla vurdert til om lag 170 mill. kr.

Statens vegvesen foreslår på bakgrunn av dette ei styringsramme på 2 080 mill. kr, og ei kostnadsramme på 2 304 mill. kr.

Samferdselsdepartementet sluttar seg til Statens vegvesens vurderingar og foreslår ei kostnadsramme på 2 304 mill. kr, jf. forslag til romartalsvedtak.

3.3 Orientering om E39 Ålgård–Hove, delstrekninga Osli–Hove

Stortinget gjorde dette vedtaket ved behandlinga av Innst. 310 S (2020–2021), jf. Dokument 8:112 S *Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Solveig Horne, Terje Halleland og Roy Steffensen om tilslutning til forskuttering av prosjektet E39 Hove–Osli* og Dokument 8:113 S (2020–2021) *Representantforslag fra stortingsrepresentantene Øystein Langholm Hansen, Kirsti Leirtrø og Torstein Tvedt Solberg om å legge til rette for forskuttering av utbyggingen av E39 Hove–Osli:*

«Stortinget gir sin tilslutning til at utbygging av strekningen Hove–Osli på E39 kan igangsettes snarest mulig. Regjeringen gis fullmakt til å inngå avtale om forskuttering med lokale myndigheter. Dersom det er behov for ytterligere behandling i Stortinget før prosjektet kan startes opp, bes regjeringen legge fram sak for Stortinget senest i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett for 2021.»

E39 Ålgård–Hove er m.a. omtalt i Prop. 47 S (2016–2017) *Finansiering av Bypakke Nord-Jæren i Randaberg, Sandnes, Sola og Stavanger kommunar i Rogaland* og Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033*, side 248. Osli–Hove er første byggjetrinn av E39 Ålgård–Hove og inneber vidare utbygging til fire felt frå strekninga Sandve–Hove som blei opna i 2017. Det er vedteke reguleringsplan for strekninga Osli–Hove. Styringsgruppa for byvekstavgifta på Nord-Jæren ønskjer å prioritere strekninga for oppstart så snart som mogeleg. Resten av strekninga frå Osli til Ålgård er det først aktuelt å prioritere seinare.

Statens vegvesen arbeider med å kvalitets-sikre kostnadene for prosjektet, men det står att arbeid før forslag til kostnadsramme for Osli–

Hove blir klar. Dette vil ikkje påverke tidspunktet for når det mogeleg med anleggsstart. Samferdsdeparterementet tek sikte på å leggje fram eit forslag om kostnadsramme for Osli–Hove i statsbudsjettet for 2022.

3.4 Orientering om rv. 13 Ryfast

I Prop. 1 S (2020–2021) orienterte Samferdsdeparterementet om at innkrevjinga av bompengar etter opninga av prosjektet rv. 13 Ryfast blei utsett fordi kontrakten med leverandøren av vegkantutstyret blei sagt opp. Det har teke noko tid å få ein ny leverandør. Innkrevjinga av bompengar på prosjektet starta opp 1. februar 2021.

Etter gjeldande avtale med bompengeselskapet er det staten som skal finansiere dei utgiftene selskapet har fått. Utgiftene er knytt til renteutgifter på lån og administrasjonskostnader selskapet har hatt i perioden. Statens vegvesen er i dialog med bompengeselskapet om oppgjeret, og utbetaling er venta å skje i løpet av våren 2021.

Samla kostnader for utsetjinga er førebels rekna til om lag 120 mill. kr. Kostnadene vil bli dekte innanfor Statens vegvesens gjeldande budsjettrammer på kap. 1320, post 30 Riksveginvesteringar.

3.5 Orientering om samordning av anleggsarbeid

For å sikre effektiv ressursbruk ønskjer regjeringa å leggje til rette for samordning av anleggsarbeid på tvers av forvaltningsnivå. I Statens vegvesens investeringsprosjekt blir det ofte inngått avtalar med lokale styresmakter som sikrer at riksvegtiltak blir gjennomførte samtidig med andre nødvendige lokale tiltak, til dømes bygging og fornying av kommunale vatn- og avløpsanlegg. Innanfor gjeldande budsjettrammer blir det prioritert midlar til å prosjektere gang- og sykkelveg på strekninga E39 Kusslid–Moskog i Sunnfjord kommune i Vestland. Tiltaket kan vere aktuelt å kombinere med arbeid på vann- og avløpsanlegg i området.

Innanfor gjeldande budsjettramme blir det òg prioritert midlar til:

- prosjektering av ei delstrekning innanfor E136 Solsida–Bjørli i Lesja kommune i Innlandet, som er føresett delfinansiert med lokale midlar. Statens vegvesen vil gå i dialog med lokale styresmakter om dette.
- reguleringsplan for gang- og sykkelveg på delstrekninga Holde bru–Tuv. På rv. 52 ligg det føre reguleringsplanar for gang- og sykkelveg

på tre delstrekninger mellom Venås og Trøym i Hemsedal kommune i Viken, men det manglar reguleringsplan for delstrekninga Holde bru–Tuv. Med dette opplegget vil det vere planar for samanhengande gang- og sykkelløysingar på 6,3 km.

Desse prioriteringane vil leggje til rette for at tiltaka kan vurderast i samband med seinare budsjett.

3.6 Orientering om Svinesundsforbindelsen AS

Innkrevjinga av bompengar på Svinesund blei avvikla 15. mars 2021. Svinesundsforbindelsen AS skal betale resterande gjeld til staten på om lag 54 mill. kr og renter på om lag 0,1 mill. kr innan 30. juni 2021.

Noreg og Sverige er samde om avviklinga av bompengeselskapet og bompengeneinnkrevjinga, og det blir arbeidd med å avvikle bompengeselskapet Svinesundsforbindelsen AS. Venta tidspunkt for avvikling av selskapet er i løpet av 2022. Eventuelle overskytande midlar etter at selskapet er avvikla, vil nyttast til å vedlikehalde vegar i Noreg og Sverige i området nær Svinesundsforbindelsen. Departementet vil kome tilbake til Stortinget om saka.

4 Særskilde transporttiltak

4.1 Kjøp av sjøtransporttenester på strekninga Bergen–Kirkenes

Staten har frå 2021 til og med 2030 avtalar med Hurtigruten Cruise AS (Hurtigruten) og Havila Kystruten AS (Havila) om å segle Kystruten Bergen–Kirkenes, med høvesvis sju og fire skip. I statsbudsjettet for 2021 er det løyvd 941,7 mill. kr til desse kontraktane. På grunn av stor svikt i etterspørselen som følgje av pandemien er det for dei to første kvartala i 2021 inngått ein tilleggsavtale med Hurtigruten om at selskapet seglar fem skip med god godskapasitet og mottar ein tilleggskompensasjon på 14,1 mill. kr i kvartalet. Etterspørselen etter distansereiser og godstransport blir dekt ved desse skipa, slik at det primært er talet på avgangar og regulariteten som blir påverka av endringane.

Havila som er ny leverandør frå 2021, har framleis sine fire skip under bygging i Tyrkia. Dei to første skipa er no venta å vere seglingsklare sommaren 2021 og dei to siste våren 2022, men

dette avhenger m.a. av korleis pandemien utviklar seg.

Normalt skulle Havila hatt to skip klare for segling frå kontraktsstart og to erstatningsskip for dei to siste fram til dei er ferdige. Pandemien har påverka marknadssituasjonen for kystrutereiar-laga. Havila har derfor bedt om at selskapet ikkje blir pålagt å stille med erstatningsskip, men seglar med dei skipa som finst, fram til alle fire skipa er på plass.

Regjeringa har gitt Havila fritak for å stille med erstatningsskip, viss reiarlaget i løpet av andre kvartal 2021 klarer å sannsynleggjere at dei to første skipa er klare til å segle i tredje kvartal 2021, og tilsvarende viss det innan utgangen av 2021 klarer å sannsynleggjere at dei to siste skipa blir seglingsklare innan 1. mai 2022. Havila sine to første skip vil ha tilnærma lik kapasitet for reisande og gods som krava til fire skip i kontrakten. Gods og passasjerkapasiteten som staten kjøper vil derfor være godt dekkja.

5 Jernbaneformål

5.1 Vossebana: Fløen–Bergen / Nygårdstangen godsterminal – kostnadsramme

Prosjektet Fløen–Bergen og Nygårdstangen godsterminal er sist omtalt i Prop. 1 S (2020–2021), side 162. Planlegginga er no fullført på det grunnlaget som blei utarbeidd i samband med at regjeringa hausten 2020 fastsette styringsmålet til 3 399 mill. kr for prosjektet, jf. Prop. 47 S (2020–2021) *Endringar i statsbudsjettet 2020 under Samferdselsdepartementet*. Planlegginga har gått raskare enn føreset, og prosjektet har no vore kvalitetssikra av ekstern rådgivar i regi av Bane NOR SF si ordning med kvalitetssikring.

Ekstern kvalitetssikrar tilrår ei styringsramme på 3 270 mill. kr og ei kostnadsramme på 4 041 mill. kr. Jernbanedirektoratet og Bane NOR er samde i denne tilrådinga.

Prosjektet omfattar bygging av 1,3 km nytt dobbeltspor frå Fløen til Bergen stasjon, oppgradering av eksisterande spor med nytt jernbaneteknisk anlegg, nytt signal- og sikringsanlegg, togparkering og modernisering av Nygårdstangen godsterminal med auka kapasitet og tilgjengelegheit.

Optimaliseringa av «moderniseringsalternativet» frå 2016 for godsterminalen har gitt eit samordna prosjekt Fløen–Bergen/Nygårdstangen godsterminal. Dette vil gi ein meir effektiv termi-

nal, lågare kostnader til logistikk og høgare kapasitet, og det vil ta lengre tid før kapasitetsgrensa blir nådd. All biltogtransport vil bli handtert inne på Nygårdstangen godsterminal. Løysinga inneber òg færre inn- og utkøyringar med lastebil frå terminalen og betre intern lastehandtering og depotkapasitet. Det er planlagt at godsterminalen blir bygd samstundes med strekninga Fløen–Bergen, fordi dei to tiltaka heng tett saman både med omsyn til teknikk og anlegg.

For alle prosjekta på strekninga Arna–Bergen blei det til Nasjonal transportplan 2022–2033 rekna netto noverdi på -6,5 mrd. kr, med netto nytte pr. budsjettkrone på -0,69. Mykje av kostnadene er allereie tekne. Sidan desse kostnadene er irreversible («sunk cost»), har Jernbanedirektoratet rekna at det kan vere lønsamt å fullføre dei gjenståande investeringane. Dobbeltspora som blir bygde mellom Arna og Fløen fram til 2022, vil ikkje kunne gi eit betre togtilbod før resten av strekninga fram til Bergen blir realisert. Ved å knytte nytteverknadene av tilbodsforbetringa på strekninga Arna–Bergen til gjenståande kostnader, om lag tilsvarende delprosjekta Fløen–Bergen og Nygårdstangen godsterminal, er netto noverdi rekna til 200 mill. kr og netto noverdi pr. budsjettkrone 0,06. Denne analysen er ikkje gjenomgått av ekstern kvalitetssikrar.

Prosjektet har vore gjennom ein lang og krevjande planleggingsperiode prega av utsetjingar. Dette har medført at samla effektuttak for strekninga Arna–Bergen og auka godskapasitet ikkje blir oppnådd før i 2025. Byggjeperioden er inndelt i mange fasar, og med kortare brot der det er behov for alternativ transport. Dette er føresetnader for best mogeleg tilrettelegging for å halde gods- og persontrafikken i gang. Det vidare arbeidet legg til grunn at bygginga startar i første del av 2022. Etter planen er prosjektet ferdig i 2025, og da vil det vere dobbeltspor på heile strekninga frå Arna til Bergen. Det er mogeleg å framskande arbeida og ta anlegget i bruk tidlegare ved å inngå kontrakt med entreprenørar frå hausten 2021. Den planlagde avbrotspørda i trafikken i juli/august 2022 kan da nyttast fullt ut. Dette vil òg vere eit viktig grep for å sikre at ein når målet om tilbodsforbetring mellom Arna og Bergen innan 2025. Samferdselsdepartementet meiner derfor at bygginga av prosjektet bør starte opp hausten 2021.

Utgifter til prosjektet i 2021 blir dekt innanfor gjeldande løyving på kap. 1352, post 72 Kjøp av infrastrukturtenester – planlegging av investeringar. Oppstart av prosjekta vil gi utgifter i seinare budsjettår. Desse kan dekkjast innanfor ei

vidareføring av gjeldande løyving på kap. 1352, post 73 Kjøp av infrastrukturtenester – investeringar.

Samferdselsdepartementet foreslår på denne bakgrunn ei kostnadsramme på 4 041 mill. kr, jf. forslag til romartalsvedtak.

5.2 IC Østfoldbana: Sandbukta–Moss–Såstad – endra kostnadsramme

Samferdselsdepartementet fekk i samband med Stortingets behandling av Prop. 13 S (2017–2018) *Endringar i statsbudsjettet 2017 under Samferdselsdepartementet* og Innst. 79 S (2017–2018) fullmakt til å starte opp prosjektet Sandbukta–Moss–Såstad innanfor ei kostnadsramme på 10,5 mrd. 2021-kr. Hovudarbeida starta opp hausten 2019.

Utbygginga av Sandbukta–Moss–Såstad gjeld bygging av 10 km nytt dobbeltspor, ny stasjon i Moss, tunnel under Moss by, tunnel frå Kleberget til Carlberg og dagsone mot Såstad. Utbygginga legg til rette for tilbodsbetringar på Østfoldbana, og det er såleis òg nødvendig for å få effekt av planlagde tilbodsbetringar på Follobana. Prosjektet vil gjere det mogeleg med fire avgangar i timen for InterCity- og lokaltogavgangar frå Moss og ei reisetid ned mot 30 minutt til Oslo.

Bane NOR SF varsla i 2019 behov for å auke kostnads- og styringsramma på grunn av dårlegare marknadsrespons og eit høgare kostnadsnivå i entreprenørbransjen enn venta. I ein oppdatert analyse av uvissa frå januar 2020 som òg inkluderte problem med grunnforholda, blei det avdekt eit behov for å auke kostnadsramma med om lag 3 mrd. kr. Samferdselsdepartementet varsla i Meld. St. 17 (2019–2020) *Noen saker om jernbane* at det skulle gjennomførast ei ekstern kvalitetssikring både av siste kostnadsoverslag og prosjektet generelt.

Samstundes med den eksterne kvalitetssikringa avdekte prosjektet eit større omfang av kvikkleire rundt anleggsområdet. Det inneber eit vesentleg auka behov for områdestabilisering som òg vil ha konsekvensar for kostnadsramma. Områdestabiliseringa skal redusere risikoen for masseutgliding både i anleggsperioden og i området etter at prosjektet er ferdig.

Samferdselsdepartementet opplyste i Prop. 1 S (2020–2021) at departementet vil kome tilbake til Stortinget med forslag til auka kostnads- og styringsramme for prosjektet i samband med revidert nasjonalbudsjett for 2021.

Prosjektet er no kvalitetssikra eksternt. Ekstern kvalitetssikrar påpeikar at i tillegg til

uvissa knytt til grunnforholda har det vore problem i prosjekteringsprosessen. Det er sett i verk og planlagt fleire tiltak for å betre denne prosessen. Bane NOR ser saman med totalentreprenør for underbygging på heile strukturen for prosjektering og planlegging av gjennomføring av anlegget i dagsona i Moss. Samferdselsdepartementet vil følgje opp at tilrådingane frå ekstern kvalitetssikrar om å betre prosjekteringsprosessen blir sette i verk.

Ekstern kvalitetssikrar tilrår ei styringsramme på 14 985 mill. kr og ei kostnadsramme på 16 440 mill. kr. Bane NOR legg no til grunn at strekninga først kan takast i bruk i 2026, dvs. 19 månader etter opphavleg plan.

Bane NOR vurderer at forslaget til kostnadsramme frå kvalitetssikrar ikkje tek tilstrekkeleg omsyn til uvissa for prosjekt i byggjefase. Det er stor uvissa for arbeidsomfanget i Moss sentrum, og direkte og indirekte konsekvensar av avbøtande tiltak ved hendingar under bygginga, som rørsler i grunnen. Spennet mellom styringsramma og kostnadsramma (relativ intervallbredde) er òg lågt for eit så omfattande prosjekt som Sandbukta–Moss–Såstad. Bane NOR meiner derfor at kostnadsramma bør vere 1,5 mrd. kr høgare enn det ekstern kvalitetssikrar tilrår. Bane NOR er i stor grad samd med ekstern kvalitetssikrar om nivået på styringsramma.

Ein auke i kostnadsramma på 70 pst. utover opphavleg ramme er alvorleg. Samferdselsdepartementet tilrår likevel ikkje å stanse prosjektet. Bane NOR har vurdert alternative løysingar for å redusere kostnadene. Dette omfattar t.d. å behalde dagens allereie overbelasta einskildspor og å ikkje byggje ny stasjon i Moss. Det vil ikkje vere mogeleg å realisere planlagde tilbodsbetringar ved å gjennomføre desse tiltaka, og Bane NOR vil ikkje gå vidare med slike løysingar. Det er i samarbeid mellom Bane NOR og underbygningsentreprenøren utarbeidd forslag til innsparringar for om lag 90 mill. kr som er inkludert i forslaget til ny styringsramme. Ekstern kvalitetssikrar vurderer at potensialet for ytterlegare innsparringar er svært avgrensa. Samferdselsdepartementet arbeider for å betre styringa av sektoren og gi føretaket større ansvar for å handtere auka kostnader i si portefølje. Sjå òg omtale i Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033*, side 45.

Samferdselsdepartementet foreslår å auke kostnadsramma i tråd med tilrådingane frå Jernbanedirektoratet og Bane NOR til 17 925 mill. kr, jf. forslag til romartalsvedtak. Styringsramma blir sett til 14 850 mill. kr. Dette svarer til ei auka styrings-

ramme på om lag 5,3 mrd. kr og auka kostnadsramme på om lag 7,4 mrd. kr frå gjeldande rammer. Kostnadsramma føreset at Fjordveien i Moss er stengd i anleggsperioden. Bane NOR samarbeider med Moss kommune, Viken fylkeskommune og Statens vegvesen for å sikre at konsekvensen for trafikkavviklinga og belastninga for innbyggjarane i Moss blir så liten som mogeleg.

Det er noko gjenståande uvisse knytt til nødvendige avbøtande tiltak for å sikre tilfredsstillande trafikkavvikling i Moss i stengingsperioden. Tryggleik skal ha høgste prioritet ved bygging i område med kvikkleire. Avbøtande tiltak for å betre trafikkavviklinga må vere forholdsmessige og skal vurderast opp mot følger for kostnader og utsett ferdigstilling av prosjektet. Regjeringa legg til grunn at prosjektet skal gjennomførast innanfor foreslått kostnadsramme.

5.3 Kjøp av 30 nye lokaltog – valutakursjustering av kostnadsramma

Ved behandlinga av Prop. 23 S (2019–2020) *Endringar i statsbudsjettet 2019 under Samferdselsdepartementet*, jf. Innst. 103 S (2019–2020), vedtok Stortinget ei kostnadsramme på 4,2 mrd. 2019-kr til kjøp av 30 nye lokaltog. Styringsramma for kjøpet blei sett til 3 mrd. kr. Rammene er rekna med ein valutakurs på 9,6 kroner per euro.

Lokaltogkjøpet er i sluttfasen, og Norske tog AS tek sikte på å signere kontrakt med leverandør andre halvår 2021.

Lokaltogkjøpet er kunngjort i euro, noko som gjer at det er eksponert for svingingar i valutakursen. Kronekursen har svekt seg sidan 2019, og det har vore store variasjonar i valutakursen EUR/NOK det siste året. Prisjustert kostnadsramme er 4 473 mill. 2021-kr. Basert på ein valutakurs på 9,91 kroner per euro per 29. april 2021, er valuta- og prisjustert kostnadsramme rekna til om lag 4 618 mill. kr. For å kunne ta høgde for valutasingingar i prosjektet, foreslår Samferdselsdepartementet at departementet får fullmakt til å valutakursjustere kostnadsramma, jf. forslag til romartalsvedtak.

Etter at kontrakt om kjøp av nye lokaltog er inngått og kostnaden er kjent vil Samferdselsdepartementet kome tilbake til restverdigaranti for desse.

5.4 Nedlegging av Namsosbana og Valdresbana

Det har ikkje vore togtrafikk på Namsosbana og på strekninga Røste–Dokka på Valdresbana på

mange år. Namsosbana og delar av Valdresbana vil no bli tekne ut av det nasjonale jernbanenettet og frigitt til andre føremål enn togtrafikk.

Det nasjonale jernbanenettet er den statlege jernbaneinfrastrukturen som er planlagt for persontransport og/eller godstransport og som blir forvalta av Bane NOR SF som infrastrukturforvaltar. Dette avgrensar òg moglegheitene til anna arealbruk innanfor ei sone på 30 meter på kvar side av traseen, jf. § 10 i jernbanelova. Så lenge strekningane er rekna som ein del av det nasjonale jernbanenettet, kan areala ikkje nyttast til andre føremål.

Strekninga Grong–Namsos på Namsosbana (52 km) er i dag i svært dårleg stand. Fyllingar er tekne av flaum fleire stader, og traseen er i ferd med å gro att. Bruer og fyllingar er utsette for ras, og tunnelar er ikkje sikra for steinsprang, vassig og andre skadar. Tryggleiken er derfor dårleg. Bane NOR har vurdert at det ikkje er samfunnsøkonomisk lønnsamt å setje sporet i stand, slik at det kan nyttast til togtrafikk. Nytteverdien av å frigi banearealet til andre føremål vil etter Bane NOR sitt syn gi større positiv verknad enn å oppretthalde sporet slik det er i dag. Alternativet er at det må nyttast mange hundre millionar kroner til å sikre og ruste opp bana. Namsos kommune har i brev til Samferdselsdepartementet støtta Jernbanedirektoratet og Bane NOR si tilråding om å frigi strekninga til andre føremål.

Bane NOR har vurdert at det ikkje kan køyrast tømmer tog på strekninga Eina–Dokka på Valdresbana (47 km) utan ei fullstendig opprusting av infrastrukturen. Strekninga Røste–Dokka (42 km) har ikkje vore vedlikehalden på mange år og er i svært dårleg stand. Det kan derfor vere aktuelt å ta strekninga ut av det nasjonale jernbanenettet. For strekninga Eina–Røste (5 km) bør ein inntil vidare vente på endelege avklaringsar av ein eventuell framtidig tømmerterminal ved Røste.

Bane NOR sendte spørsmålet om framtida til Valdresbana på høyring til tidlegare Oppland fylkeskommune og dei aktuelle kommunane. Dei aller fleste som kom med høyringsfråsegn, var positive til at delstrekninga Røste–Dokka blir frigitt til andre føremål. Oppland fylkeskommune slutta seg til dette. Sør-Aurdal kommune bad om at Valdresbanas status som beredskapsbane blir oppheva, og at banearealet bli overdratt til kommunane. Vestre Toten kommune viste til at det er sett i gang planarbeid for ein ny tømmerterminal på Røste, og at ein derfor ikkje bør foreslå å leggje ned delstrekninga Røste–Eina. Etnedal kommune er den einaste kommunen som ikkje ønskjer at

strekninga Røste–Dokka blir teken ut av jernbanenettet eller at jernbanesporet blir fjerna. Nordre Land kommune peika på at det å ta ut delstrekninga Røste–Dokka frå det nasjonale jernbanenettet bør inngå i ein prosess som gjeld heile strekninga fram til Bjørgo, som òg inkluderer opprydding, økonomi og etterbruk. AS Valdresbana stilte seg avvisande til at bana blir teken ut av det nasjonale jernbanenettet.

Bane NOR bekrefta ved høyringa at viss den endelege avgjerda blir å leggje ned Valdresbana, så vil føretaket samarbeide med dei aktuelle kommunane for å finne ei god løysing for etterbruk.

Jernbanedirektoratet tilrår at Valdresbana på strekninga Røste–Dokka blir lagt ned. Direktoratet vil setje i gang formelle prosessar knytt til etterbruk etter at Stortinget er orientert om saka. Bane NOR vil i samråd med dei det gjeld drøfte tenleg etterbruk. Behovet for ein brei prosess knytt til etterbruk blir vektlagt av dei fleste aktørane.

Både Namsos og Nordre Land kommune ønskjer å frigjere dagens jernbaneareal i sentrum til byutvikling.

Namsosbana og Valdresbana på strekninga Røste–Dokka blir tekne ut av det nasjonale jernbanenettet. Areal og traseane blir frigitte til andre føremål enn togtrafikk. Formelle prosessar knytt til delvis vederlagsfri avhending og etterbruk blir sett i gang etter at Stortinget har behandla proposisjonen.

6 Oppmodingsvedtak

6.1 Vedtak nr. 167 (2020–2021), 3. desember 2020

Ved behandlinga av Meld. St. 1 (2020–2021) *Nasjonalbudsjettet 2021* og Innst. 2 S (2020–2021) *Finansinnstillingen – nasjonalbudsjettet og statsbudsjettet 2021*, fatta Stortinget følgjande vedtak:

«Stortinget ber regjeringen sikre fremdrift i arbeidet med planleggingen av Glommakryssing på rv. 22 i Lillestrøm.»

I Meld. St. 20 (2021–2022) *Nasjonal transportplan 2022–2033* er det lagt opp til oppstart av rv. 22 Glommakryssing i første seksårsperiode med ferdigstilling i siste seksårsperiode. Framdriftsplanen forutsetter lokal tilslutning til delvis bompengefinansiering av prosjektet.

6.2 Vedtak nr. 213 (2020–2021), 8. desember 2020

Ved behandlinga av Dokument 8:145 S (2019–2020) *Representantforslag om forenklinger for bobiler i Norge* og Innst. 116 S (2020–2021) fatta Stortinget følgjande vedtak:

«Stortinget ber regjeringen legge til rette for flere tømme muligheter for avløpsvann fra bobiler og campingvogner langs veiene.»

Kommunen har ansvar for å legge til rette for tømmeanlegg (forurensingsloven § 26). Det er praksis for å ha anlegg for tømmeing av såkalt «gråtvann» fra kjøkken/bad og for sanitært avløpsvann (fra toalett) på samme sted med tilgang til vann for renhold.

Statens vegvesen og Nye Veier AS vil følge opp etablering av toalett- og tømmeanlegg i tråd med regjeringens rasteplassstrategi for sine respektive deler av riksveinettet. Etablering av nye rasteplasser og oppgradering blir gjort i tråd med prioriteringene i Nasjonal transportplan 2018–2029 og gjennom årlige bevilgninger til investering og drift.

Ny rasteplassstrategi legger opp til om lag 150 hovedrasteplasser på riksveinettet med påregnelig tilbud og standard. Disse plassene skal ha vannklosett og strøm. Departementet legger til grunn at minimumsnivået skal være utgangspunktet ved etablering av hovedrasteplasser. Tømmeanlegg for avløpsvann fra bil er ikke et minimumskrav i strategien. På hovedrasteplasser som er tilknyttet kommunalt vann- og avløpssystem, kan det likevel etableres tømmeanlegg for avløpsvann fra bil. Dette vil bli omtalt i oppdatert veileder for rasteplasser.

Der det ikke er tilknytning til kommunalt avløpssystem ved rasteplassen, vil Statens vegvesen kun unntaksvis etablere tømmeanlegg for avløpsvann fra bobiler. For hvert enkelt sted vil kostnader og ulemper ved å etablere og drifte tømmeanlegg bli vurdert opp mot forventede utfordringer med forsøpling. Avstand til nærmeste tømmeanlegg er med i vurderingen. Fordi tilknytning til kommunalt anlegg er en fordel, kan tømmeanlegg ved servicetilbud langs vei være en bedre løysing enn rasteplasser utenfor tettbygde strøk. Et generelt krav om tømmeanlegg på rasteplasser kan føre til økte investerings- og driftskostnader og er ikke formålstjenlig.

**6.3 Vedtak nr. 597 (2020–2021),
9. februar 2021**

Ved behandlinga av Dokument 8:79 S (2020–2021) *Representantforslag om opphevelse av krav til helseattest for førerkort for eldre* og Innst. 195 S (2020–2021), fatta Stortinget følgjande vedtak:

«Stortinget ber regjeringen se på muligheter for hvordan de som allerede har blitt fratatt førerkortet som følge av de kognitive testene, kan få mulighet til å få en ny vurdering av sin egnethet til å kjøre bil, og at regjeringen kommer tilbake til Stortinget på egnet måte med forslag til løsning i løpet av våren 2021.»

De førere som har mistet førerretten på grunn av manglende oppfyllelse av helsekravene, har gjort det som følge av en medisinsk vurdering av at disse kravene ikke er oppfylt. Dersom helsekravene ikke er oppfylt når førerkortet skal fornyes, kan legen ikke utstede helseattest. Blir et førerkort inndratt av politiet før det utløper, fordi helsekravene ikke er oppfylt, er det et lovlig vedtak som er fattet etter en faglig vurdering av helsen i det enkelte tilfelle.

Kognitive tester skal bare brukes der legen har mistanke om kognitiv svikt, og ikke som generell screening basert på alder. Dette var situasjonen også før aldersgrensen for obligatorisk helseattest ble hevet i 2019. Resultatet av en kognitiv test inngår som ledd i en helhetsvurdering av om personen oppfyller helsekravene til førerkort. Dersom det er tvil, kan det også gjennomføres praktisk kjørevurdering hos Statens vegvesen.

Mener den berørte førerkortinnehaveren at det er noe feil med vedtak som er truffet, vil dette kunne påklages og eventuelt overprøves. Dersom førerkortet ikke er fornyet som følge av en medisinsk vurdering, kan den enkelte, om det er skjedd endringer i helsetilstanden eller det av andre grunner ønskes en ny vurdering av helsetilstanden, ta dette opp med sin fastlege eller annen lege for å få en ny vurdering av om helsekravene er oppfylt og om det kan utstedes helseattest. Hvis helsekravene anses oppfylt etter en fornyet vurdering, eventuelt også etter en kjørevurdering hos Statens vegvesen, vil vedkommende kunne søke om å få tilbake førerretten.

Samferdselsdepartementet mener derfor at det allerede er etablerte ordninger tilgjengelig for de som mener at vedtak eller helseattest ikke gir et riktig bilde av deres helsetilstand, og anser at det ikke er behov for å vurdere ytterligere ordninger for dette.

Departementet vil komme tilbake til Stortinget på egnet måte med hensyn til oppfølging av vedtak nr. 596 (2020–2021) om å fjerne kravet om obligatorisk, aldersbestemt helseattest for eldre som grunnlag for førerkort.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Dykkar Majestet godkjenner og skriv under eit framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om nokre saker om luftfart, veg, særskilde transporttiltak og jernbane.

Vi HARALD, Noregs Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bede om å gjere vedtak om nokre saker om luftfart, veg, særskilde transporttiltak og jernbane i samråd med eit vedlagt forslag.

Forslag

til vedtak om nokre saker om luftfart, veg, særskilde transporttiltak og jernbane

I

Fullmakt til å pådra staten plikter for investeringsprosjekt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2021 kan:

1.

Starte opp desse investeringsprosjekta	Innanfor ei kostnadsramme på:
Ny Lufthamn ved Mo i Rana	3 320 mill. kroner
E16 Lærdalstunnelen	2 304 mill. kroner
Vossebana: Fløen–Bergen/Nygårdstangen godsterminal	4 041 mill. kroner

2.

Vidareføre desse tidlegare godkjende investeringsprosjekta	Innanfor ei endra kostnadsramme på:
E6 Tømmernes-, Forså-, Fagernes-, Larsberg-, Skardal- og Isfjelltunnelane	890 mill. kroner
IC Østfoldbana Sandbukta–Moss–Såstad	17 925 mill. kroner

Fullmaktene over om å forplikte staten i desse investeringsprosjekta gjeld òg forplikingar som blir inngåtte i seinare budsjettår, innanfor kostnadsramma for det einsskilde prosjekt.

Samferdselsdepartementet får fullmakt til å prisjustere kostnadsrammene i seinare år.

II

Fullmakt til valutakursjustering av kostnadsramme

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet kan valutakursjustere den tidlegare vedtekne kostnadsramma for kjøp av 30 nye lokaltog.



