



DET KONGELEGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

# Prop. 156 S

(2012–2013)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

## Ein del saker på Samferdselsdepartementets område

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet 7. mai 2013,  
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 og 21.50 Jernbaneformål.

### 2 Programkategori 21.20 Luftfartsformål

#### 2.1 Oppfølging av Innst. 169 S (2010-2011)

Kontroll- og konstitusjonskomiteen vedtok i mai 2010 å setje i gang undersøkingar i eiga sak til Stortinget om Forsvarets bruk av midlar under Norwegian Battle Lab & Experimentation (NOBLE). Bakgrunnen var fleire oppslag i Dagens Næringsliv hausten 2009, som avdekte at Forsvaret gjennom NOBLE hadde inngått fleire avtalar med selskap i den såkalla "OCAS-sfæren" om å utvikle system for varsling av luftfartshinder, og at det m.a. låg føre brot på regelverket for innkjøp. Som ein del av behandlinga av saka blei det halde ei open kontrollhøyring 30. september 2010.

På grunnlag av opplysningar som kom fram under denne høyringa, valde komiteen i tillegg å invitere Luftfartstilsynet til høyring 14. oktober 2010. Utgangspunktet var spørsmålet om det har vore utidig samrøre mellom Luftfartstilsynet og

OCAS AS – til meins for selskap som konkurrerer med OCAS AS.

I Innst. 169 S (2010-2011) om Forsvarets bruk av midlar under Norwegian Battle Lab & Experimentation (NOBLE) fann komiteen grunn til å stille spørsmål ved framferda til Luftfartstilsynet i desse sakene. Komiteen merka seg at Luftfartstilsynet hadde teke dette på alvor og hatt interne prosessar for å rydde opp. Vidare uttalte komiteen:

"Komiteen legg derimot vekt på at Luftfartstilsynet – til liks med andre statlege tilsyn – er avhengig av tillit både i ålmenta og mellom dei aktørane som aktivt samverkar med tilsynet. Komiteen vil difor be Samferdselsdepartementet på eigna vis granska tilhøvet mellom Luftfartstilsynet, OCAS AS og Protura/Cordina."

I desember 2011 nedsette Samferdselsdepartementet eit uavhengig granskingsutval for å granske nokre sider av Luftfartstilsynets praksis ved behandlinga av søknader om godkjenning av alternative former for merking av luftfartshinder. Granskingsutvalet leverte sin rapport til departementet 27. september 2012.

Granskingsutvalet kom fram til:

"Basert på den kritikken Luftfartstilsynet har blitt møtt med, har utvalget også undersøkt om

det har vært relasjoner i kraft av vennskapelige eller kollegiale bånd, og om det er oppstått relasjoner som følge av overføringer av fordeler til tjenestemenn i Luftfartstilsynet. Disse undersøkelser har ikke avdekket noen relasjoner mellom selskapet OCAS og Luftfartstilsynet som reiser tvil om habiliteten til ansatte i Luftfartstilsynet som har deltatt i behandlingen av saker som berører selskapene Protura/Cordina eller OCAS. Det er heller ikke avdekket noen overføringer av fordeler til tjenestemenn i Luftfartstilsynet.

Utvalgets undersøkelser har ikke avdekket kritikkverdige forhold ved den måten Luftfartstilsynet har utøvet sin myndighet på. Det er ikke funnet dokumentasjon som tilsier at Luftfartstilsynet har tatt utenforliggende hensyn eller forskjellsbehandlet OCAS eller Protura/Cordina på usaklig måte.”

Utvalet gjer også merksam på at det har funne at:

”Luftfartstilsynets behandling av saker om systemer for aktiv varsling av luftfartshindre har vært basert på antakelser om systemenes effekter for sikkerheten i luftfarten, uten systematiske krav til risikoanalyser av systemene. Luftfartstilsynet har ikke utøvet noe systematisk kontroll av at alle vesentlige og relevante risikofaktorer er identifisert og hvor stor risiko disse faktorene utgjør ved hvert system. Fordi Luftfartstilsynet har fått i oppdrag å sørge for flysikkerhet i Norge, ligger det også innenfor tilsynets ansvar å sørge for at konsekvensene for flysikkerheten, ved å godkjenne bruk av ny teknologi i luftfarten, blir tilstrekkelig utredet. At Luftfartstilsynet ikke har stilt systematiske krav til risikoanalyser av systemet for aktiv varsling av luftfartshindre, før det er truffet vedtak om godkjenning av disse systemene, har reist tvil om Luftfartstilsynet har sørget for sikker luftfart slik Samferdselsdepartementets instruks for tilsynet forutsetter.”

Om saksbehandlninga i Luftfartstilsynet uttaler utvalet:

”Utvalget har vidare funnet at Luftfartstilsynet i kritiske faser av saksbehandlninga har oversett vesentlige risikofaktorer ved bruk av det system for aktiv varsling av luftfartshindre som selskapet Protura utviklet, og som selskapet

Cordina nå er eier av. Det innebærer at det er enkelte saker som omhandler dette systemet for varsling av luftfartshindre, som Luftfartstilsynet ikke har utredet slik forvaltningsloven krever. Luftfartstilsynet har i enkelte faser heller ikke gitt Protura/Cordina tilstrekkelig veiledning, eller gitt dem tilstrekkelig mulighet for å uttale seg om opplysninger som tilsynet har mottatt om deres virksomhet, slik forvaltningsloven krever. Endelig har Luftfartstilsynet også endret oppfatning av hvilke regler som gjelder for godkjenning av systemer for aktiv varsling av luftfartshindre, med de ulemper dette har medført både for selskapene Protura og Cordina, og for selskapet OCAS, som alle har utviklet slike systemer og søkt om å få dem godkjent.”

Utvalet peikar også på:

”Utvalgets undersøkelser viser at Luftfartstilsynets utfordringer med å behandle saker om systemer for aktiv varsling av luftfartshindre slik forvaltningsloven krever, først og fremst har sammenheng med at systemene er basert på kompleks teknologi, det regelverk for merking av luftfartshindre som tilsynet selv har etablert, og det forhold at kritiske faser i saksbehandlninga oppstod i en periode hvor store deler av tilsynets bemanning ble skiftet ut i forbindelse med flytting av tilsynet fra Oslo til Bodø.”

På bakgrunn av dette tilrår utvalet:

”For å sikre at tilsynet er i stand til å håndtere saker om merking av luftfartshindre som involverer kompleks teknologi, i samsvar med forvaltningslovens krav, vil utvalget anbefale en gjennomgang av det relevante regelverket og rutiner for tilsynets saksbehandlning, i lys av de analyser som presenteres i denne rapporten.”

Samferdselsdepartementet følgjer opp konklusjonane frå granskingsutvalet. Departementet har m.a. bedt Luftfartstilsynet vurdere dei tiltaka som er foreslått i granskingsrapporten som gjeld forskrift om rapportering, registrering og merking av luftfartshinder. Tilsynet er bedt om å vurdere om forskrifta bør reviderast og om det bør utarbeidast ytterlegare rettleiingsmateriale.

### 3 Programkategori 21.30 Vegformål

#### 3.1 Finansiering og utbygging av E134 Stordalstunnelen i Hordaland

##### *Innleiing*

Samferdselsdepartementet legg fram forslag om utbygging og finansiering av prosjektet E134 Stordalstunnelen i Hordaland.

Stordalstunnelen var opphavleg ein del av den delvis bompengefinansierte utbygginga av E134 ved Åkrafjorden (strekninga Teigland – Håland), jf. St.prp. nr. 50 (1990-91). På grunn av kostnadsauke gjekk Samferdselsdepartementet i St.prp. nr. 1 (2000-2001) inn for å utsetje bygginga av Stordalstunnelen og krysset ved Håland til vidareføringa av E134 var nærare avklart.

Ved behandlinga av St.prp. nr. 1 (2001-2002) slutta Stortinget seg til delvis bompengefinansiering av prosjektet E134 Rullestadjuvet i Odda og Etne kommunar ved at den eksisterande bompengoordninga ved Åkrafjorden blei utvida. Ved behandlinga av St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 1 (2005-2006) slutta Stortinget seg til at utbygginga ved Rullestadjuvet blei utvida med strekninga Vintertun – Vassvikvatnet i Odda kommune. Det er venta at bompengelånet for å finansiere utbygginga ved Rullestadjuvet/Vintertun – Vassvikvatnet er nedbetalt i 2014.

Finansieringa av prosjektet E134 Stordalstunnelen er basert på statlege midlar og bompengar. Prosjektet er omtalt i Meld. St. 26 (2012-2013) Nasjonal transportplan 2014-2023, side 292. Det er lagt opp til anleggsstart i løpet av 2013 og opning for trafikk i 2016. Innkrevjinga av bompengar startar når utbygginga av Rullestadjuvet/Vintertun – Vassvikvatnet er nedbetalt i 2014.

##### *Dagens situasjon og omtale av utbygginga*

E134 på strekninga Lauareid – Håland – Bakka har i dag svært dårleg standard. Vegen er smal og svingete.

Prosjektet omfattar omlegging av eksisterande veg frå kryss ved Lauareid til Bakka. Den nye vegen vil bli lagt på nordsida av dagens veg. I tillegg til Stordalstunnelen med ei lengd på om lag 1,2 km er det planlagt ein kort tunnel på 160 m. Omlegging av sideveggar og kryss med fv 48 ved Bakka inngår i prosjektet. Eksisterande veg skal nyttast som lokalveg og gang- og sykkelveg.

Reguleringsplan blei godkjent av Etne kommunestyre i møte 15. desember 2011. Ved utarbeiding av byggeplan/prosjektering blei det avdekt

at den godkjente reguleringsplanen måtte reviderast. Det var nødvendig å vurdere på nytt lineføringa, dei geotekniske utfordringane innafor planområdet og tilhøvet til eit nærliggande skiferbrot. For å oppnå ein tilfredsstillande overgang til eksisterande veg har Statens vegvesen vurdert det som nødvendig å forlengje prosjektet med om lag 0,6 km til vel 4,4 km. Utvidinga av prosjektet omfattar dels utbetring av eksisterande veg og dels ny veg. Revidert reguleringsplan blei vedteke av Etne kommunestyre 26. februar 2013.

Parallelt med revisjonen av reguleringsplanen er kostnadsoverslaget blitt revidert. Medrekna meirverdiavgift som følgje av opphevinga av vegfritaket, er styringsramma no fastsett til 405 mill. 2011-kr og kostnadsramma til 445 mill. 2011-kr. Omrekna til 2013-prisnivå er styringsramma 426 mill. kr og kostnadsramma 468 mill. kr.

Samfunnsøkonomisk netto nytte (NN) er rekna til 290 mill. kr. Netto nytte pr. budsjettkrone (NN/B) er rekna til -0,7.

##### *Lokalpolitisk behandling*

Hordaland fylkesutval behandla prinsipp sak om delvis bompengefinansiering av E134 Stordalstunnelen i møte 23. september 2009. Fylkestinget gjekk inn for at det blei utarbeidd ein bompengesøknad for prosjektet som grunnlag for behandlinga i kommunestyret og fylkestinget. Fylkesutvalet gjekk også inn for at Hordaland fylkeskommune blir bompengeselskap.

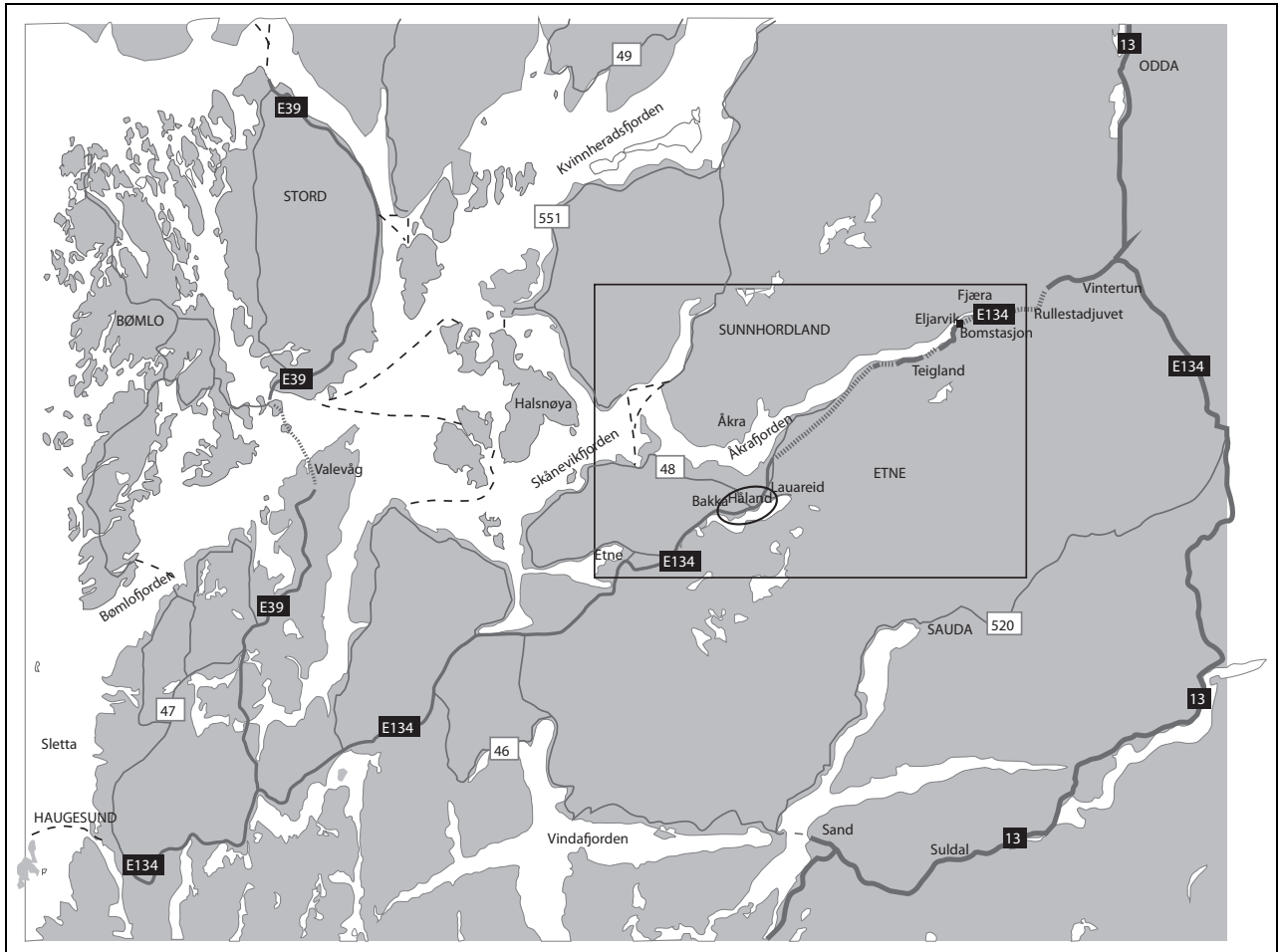
Etne kommunestyre behandla bompengesøknaden i møte 21. mai 2012 og fatta dette vedtaket:

”Etne kommune er positiv til at eksisterande bompengestasjon i Eljarvik vert ståande til heile Åkrafjordprosjektet er nedbetalt - inkludert Stordalstunnelen - i samsvar med føresetnadane frå 1990/1991.

Etne kommune er positiv til at bompengesatsane vert ståande uendra og at eksisterande fritak vert forlenga til å gjelde same periode som bompengestasjonen.”

Hordaland fylkesting behandla saka i møte 12. juni 2012 og fatta dette vedtaket:

- ”1. Fylkestinget gir si tilslutning til bompengesøknaden for E134 Stordalstunnelen slik han ligg føre.
2. Fylkestinget godkjenner at Hordaland fylkeskommune vert bompengeselskap for prosjektet.”



Figur 3.1 E134 Stordalstunnelen – oversiktskart

### Finansieringsopplegg

Finansieringsplanen omfattar statlege midlar og bompengar. Ved den lokalpolitiske behandlinga i 2012 slutta kommunen og fylkeskommunen seg til finansieringsopplegget i bompengesøknaden, der bompengeperioden var rekna til 11–12 år. Vedtaket var basert på eit kostnadsoverslag (styringsramme) på 272 mill. 2012-kr, finansiert med 120 mill. kr (44 pst.) i statlege midlar og 152 mill. kr (56 pst.) i bompengar. For å dekkje kostnadsauken etter revisjonen av reguleringsplanen i 2013 har Statens vegvesen tilrådd at bompengeperioden blir utvida til 15 år, og at staten dekkjer restbehovet. Eksisterande takst- og rabattsystem er føreset vidareført. Samferdselsdepartementet er samd i denne vurderinga. Departementet føreset at det blir avklart om det er lokalpolitisk tilslutning til det reviderte finansieringsopplegget før bompengeavtalen blir undertekna og før anleggsstart.

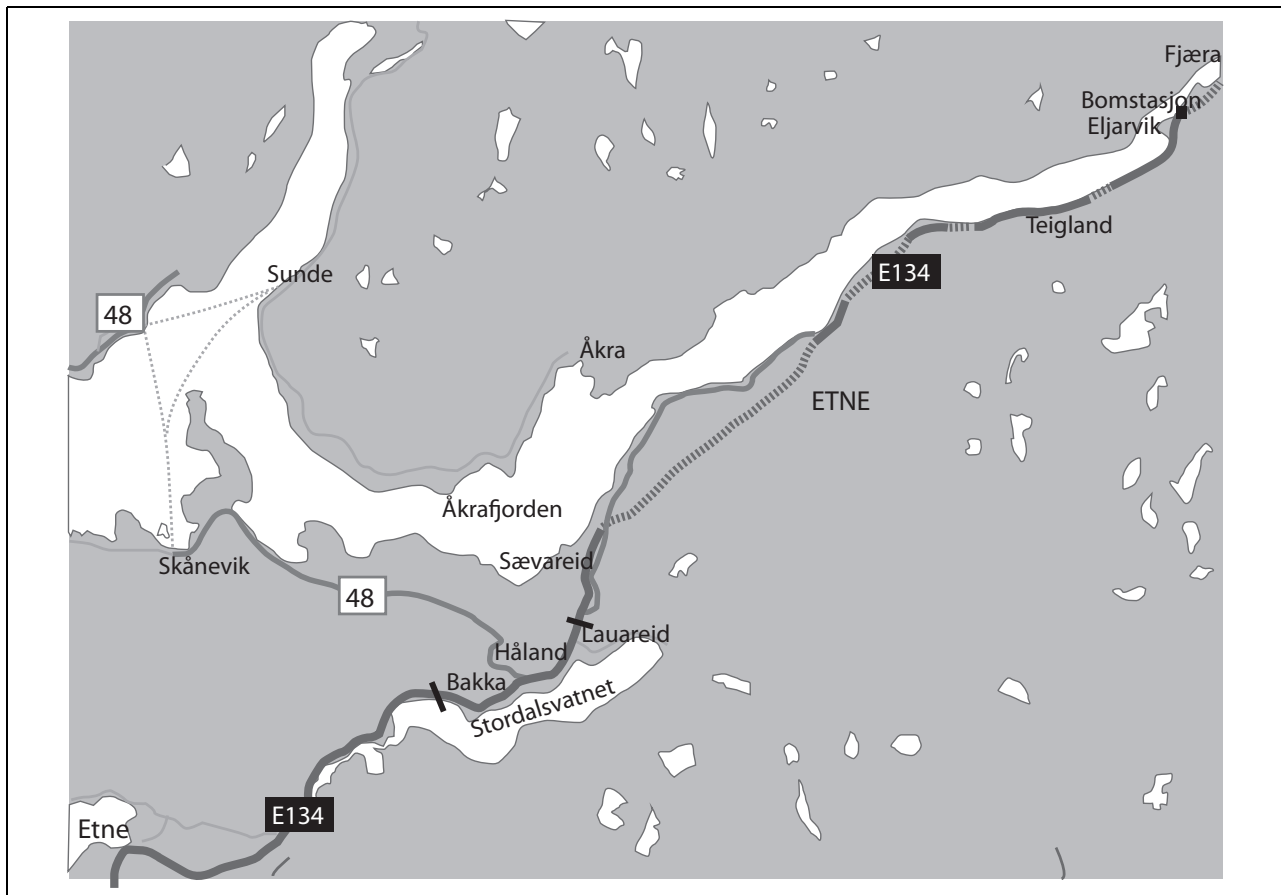
### Statlege midlar

I Meld. St. 26 (2012-2013) Nasjonal transportplan 2014-2023 er det lagt til grunn 180 mill. 2013-kr i statlege midlar til prosjektet, medrekna kompensasjon for meirverdiavgift. På grunn av kostnadsauken er det lagt til grunn 230 mill. 2013-kr i statlege midlar til prosjektet i perioden 2014-2017.

### Bompengar og bompengeopplegg

Det er lagt opp til at dagens bomstasjon ved Eljarvik blir vidareført etter at bompengelånet til finansiering av utbygginga av E134 ved Rullestadjuvet/Vintertun – Vassvikvatnet er nedbetalt. Det er venta at dette skjer i 2014.

I St.prp. nr. 50 (1990-91) var det lagt til grunn at bomstasjonen skulle plasserast ved Bergsjø i Etne kommune, om lag 1 km frå grensa mot Odda og om lag 10 km frå utbygginga. Odda kommune var ikkje samd i denne plasseringa. I Innst. S. nr. 122 (1990-91) viste samferdselskomiteen til omtalen av nytteprinsippet i St.meld. nr. 32 (1988-89)



Figur 3.2 E134 Stordalstunnelen – detaljkart

Norsk veg- og vegtrafikkplan 1990-93, der det er lagt til grunn at berre dei trafikantane som får nytte av vegprosjektet, må betale. Komiteen rekna med at Samferdselsdepartementet i samråd med kommunane og fylkeskommunen fann fram til ei høveleg plassering. Plasseringa av bomstasjonen blei endra frå Vintertun til Eljarvik (Fjæra). Etne kommune klaga på flyttinga til Samferdselsdepartementet. Innbyggjarane i Fjæra skulekrins, om lag 200 personar, fekk etter dette fritak for betaling av bompengar.

I St.meld. nr. 24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015, side 68, er det ei vidare tolking av nytteprinsippet. Medan det tidlegare var lagt til grunn at dei som betalar bompengar skal ha nytte av eit vegprosjekt, blei det her peika på at samanhengen også må gå den andre vegen, slik at dei som har nytte av vegprosjektet også skal betale bompengar. Statens vegvesen har derfor vurdert å plassere bomstasjonen like aust for tunnelopninga til Stordalstunnelen. Med ei slik plassering vil alle som køyrer gjennom tunnelen betale bompengar. Ulempa med denne plasseringa er at utan særskilte tiltak kan trafikantane køyre eksisterande E134 og dermed unngå å

betale bompengar. Etne kommune tilrår at dagens plassering av bomstasjonen ved Eljarvik blir nytta ved bompengordninga for Stordalstunnelen. Kommunen meiner at Stordalstunnelen framleis er ein del av utbygginga ved Åkrafjorden og føreset at dagens ordning med fritak for busette i Fjæra krins blir oppretthalden uendra. Statens vegvesen meiner at å vidareføre plasseringa i Eljarvik er ei akseptabel løysing.

Det er lagt til grunn at dagens takst- og rabattsystem blir vidareført. Takstane har vore uendra frå innkrevjinga til prosjektet Rullestadiusvet tok til i 2001. Takstane er 40 kr for lette køyretøy (totalvekt t.o.m. 3 500 kg) og 80 kr for tunge køyretøy (totalvekt over 3 500 kg). Ved forskotsbetaling er det mogleg å oppnå rabattar på 30-50 pst. Det er føresett at takstane blir justerte i samsvar med prisutviklinga.

Årsdøgntrafikken i 2011 var om lag 1 530 køyretøy. Av dette var om lag 14 pst. tunge køyretøy. Den årlege trafikkveksten har variert mye frå år til år. Gjennomsnittleg årleg vekst i perioden 2007-2011 var 3,3 pst. Endringa frå 2008 til 2009 var 4,8 pst. og frå 2010 til 2011 0,5 pst. Tendensen har vore redusert trafikkvekst. I finansieringsanaly-

sen er det lagt til grunn ein årleg trafikkvekst på 0,5 pst. Statens vegvesen peikar på at dette er nøkternt.

I Meld. St. 26 (2012-2013) Nasjonal transportplan 2014-2023, er det lagt til grunn at etterskotsinnkrevjing skal vere hovudregelen, og at avvik skal grunnjevast særskilt. Forslaget til finansieringsopplegg for Stordalstunnelen inneber parallellinnkrevjing. Statens vegvesen viser til forhistoria for Stordalstunnelen, som opphavleg var ein del av Åkrafjordprosjektet, og at det er lagt opp til å vidareføre dagens bompengoordning. Statens vegvesen meiner at opplegget er akseptabelt. Samferdselsdepartementet sluttar seg til denne vurderinga.

Bomstasjonen blei automatisert i 2009. I 2011 var bompengeinntektene om lag 20 mill. kr. 78 pst. av trafikantane hadde brikke. Gjennomsnittleg inntekt pr. passering var 35,60 kr.

Hordaland fylkeskommune har vore bompengeselskap for utbygginga ved Åkrafjorden/Rullestadjuvet. Det er lagt opp til å vidareføre denne ordninga.

### Finansieringsplan

Forslag til finansieringsplan er vist i tabell 3.1. Medrekna kompensasjon for meirverdiavgift er utbygginga av prosjektet E134 Stordalstunnelen føresett finansiert med 54 pst. statlege midlar og 46 pst. bompengar.

Det er venta eit forbruk på om lag 30 mill. kr i 2013. Midlane er føresett stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

Eventuelle kostnadsoverskridingar ut over prisstigning skal dekkjast i samsvar med gjeldande retningsliner for bompengeprojekt. Kostnadsauke opp til kostnadsramma skal dekkjast med statlege midlar og bompengar etter same prosentvise fordeling som innafor styringsramma. Eventuelle kostnadsoverskridingar ut over kostnadsramma er staten sitt ansvar og blir dekt med statlege midlar. Dersom kostnaden blir lågare enn

Tabell 3.1 Finansieringsplan for E134 Stordalstunnelen

	Mill. 2013-kr		
	2010-2013	2014-2017	Sum
Statlege midlar		230	230
Bompengar	30	166	196
Sum	30	396	426

føresett, skal innsparingar på inntil 10 pst. fordelast mellom staten og bompengeselskapet etter same prosentvise fordeling som innafor styringsramma. Innsparingar på meir enn 10 pst. tilkjem staten.

Dersom økonomien til bompengeselskapet blir dårlegare enn rekna med, kan bompengeselskapet etter avtale med Statens vegvesen, Vegdirektoratet forlengje innkrevjingstida med inntil 5 år og/eller auke reaktakstane med inntil 20 pst.

Elles er desse basisføresetnadene lagt til grunn for finansieringsplanen:

- lånerente: 6,5 pst.
- innskotsrente: 2 pst.
- årlege kostnader til innkrevjing og drift av bompengeselskapet: 3 mill. kr.

Med desse føresetnadene er det rekna med ein bompengeperiode på 15 år.

Det er lagt til grunn samla bompengeinntekter for prosjektet Stordalstunnelen på om lag 350 mill. kr. 196 mill. kr er føresett nytta til å dekkje delar av investeringskostnadene, om lag 109 mill. kr til å dekkje lånerenter og om lag 45 mill. kr til å dekkje innkrevjingskostnader og kostnader til drift av bompengeselskapet.

Det er òg rekna på eit pessimistisk alternativ med desse endra føresetnadene:

- utbyggingskostnadene aukar opp til kostnadsramma og bompengeselskapet dekkjer sin del av kostnadsauken
- ingen årleg trafikkvekst
- innkrevjingskostnadene aukar med 50 pst.
- takstauke på 20 pst. etter to år.

Med desse føresetnadene er innkrevjingsperioden rekna til om lag 16 år.

Dersom det blir oppnådd ei lånerente som er lågare enn 6,5 pst., vil dette kome trafikantane til gode gjennom kortare innkrevjingsperiode og/eller at bompengetakstane ikkje blir prisjusterte.

Det ligg ikkje føre nye offentlege garantiar. Dette vil bli vurdert i samråd med Hordaland fylkeskommune nærare anleggstart.

### Samferdselsdepartementets vurdering

Samferdselsdepartementet viser til at E134 er ei viktig rute for transporten mellom Vestlandet og Austlandet. Stordalstunnelen var opphavleg ein del av den delvis bompengefinansierte utbygginga av E134 ved Åkrafjorden, men blei seinare utsett. I 2012 var det lokalpolitisk tilslutning til eit finansieringsopplegg for delvis bompengefinansiering av prosjektet Stordalstunnelen med ein

bompengerperiode på 11–12 år. For å dekkje kostnadsauken etter revisjonen av reguleringsplanen i 2013 er det i finansieringsplanen lagt til grunn at bompengerperioden blir utvida til 15 år, og at staten dekkjer restbehovet. Finansieringsplanen er robust. Samferdselsdepartementet tilrår opplegget. Departementet føreset at det blir avklart om det er lokalpolitisk tilslutning til det reviderte finansieringsopplegget før bompengeravtalen blir underteikna og før anleggsstart.

Som alternativ til dagens plassering av bomstasjonen ved Eljarvik har Statens vegvesen vurdert å plassere bomstasjonen like aust for tunnelopninga til Stordalstunnelen. Med denne plasseringa ville alle som køyrer gjennom tunnelen betale bompengar. Etne kommune tilrår at dagens plassering ved Eljarvik blir nytta ved bompengerordninga for Stordalstunnelen. Samferdselsdepartementet sluttar seg til Statens vegvesens vurdering om at dette er ei akseptabel løysing.

#### *Avtale*

Blir utbygging og finansiering av E134 Stordalstunnelen i Hordaland vedteke, vil Statens vegvesen, Vegdirektoratet inngå avtale med bompengeselskapet i tråd med gjeldande standardavtale og dei vilkåra som er lagt til grunn i denne proposisjonen, jf. forslag til vedtak.

### **3.2 Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 1 – innføring av tidsdifferensierte bompengeretakstar**

Gjennom behandlinga av St.prp. nr. 98 (2008-2009) vedtok Stortinget opplegg for å byggje ut og finansiere Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 1. I proposisjonen blei eventuell framtidig innføring av rushtidsavgift omtalt. Samferdselsdepartementet og Kristiansandsregionen ved Kristiansand kommune og Vest-Agder fylkeskommune har inngått avtale om belønningssmidlar til betre kollektivtilbod og mindre bruk av bil for perioden 2009-2012. Det er eit mål at biltrafikken gjennom bomstasjonane i rushtida skal redusert med 5 pst. samanlikna med 2008. Vidare er det eit mål at den samla biltrafikken i området ikkje skal auke frå og med 2010, og helst redusert.

På bakgrunn av dette vedtok Kristiansand kommune og Vest-Agder fylkeskommune ved årsskiftet 2012/2013 å innføre tidsdifferensierte

bompengeretakstar i Kristiansand og å endre rabattsystemet. Hovudmålet er å redusere trafikken i rushtida, samtidig som dagens inntektsnivå blir oppretthalde. Det er lagt til grunn at dagens takstar skal oppretthaldast i rushtida, medan takstane utanom rushtida skal reduserast. Ordninga i dag med rabattar på 30-50 pst. skal erstattast med flat rabatt på 20 pst. for trafikantar med brikke og lokal avtale. For andre trafikantar med brikke er det lagt til grunn ein rabatt på 10 pst. Ordninga med timesregel og passeringstak på 50 passeringar i månaden skal vidareførast. Etter dette blir det foreslått desse takstane i dagens fem bomstasjonar:

- lette køyretøy (totalvekt t.o.m. 3 500 kg):  
måndag-fredag kl. 06:30-09:00 og 14:30-17:00: 21 kr  
måndag-fredag utanom rushtida og laurdag-søndag: 14 kr
- tunge køyretøy (totalvekt over 3 500 kg):  
måndag-fredag kl. 06:30-09:00 og 14:30-17:00: 42 kr  
måndag-fredag utanom rushtida og laurdag-søndag: 28 kr.

Det er gjort nye trafikk- og finansieringsvurderingar for ulike takstnivå og -periodar. Desse viser at tidsdifferensierte takstar som foreslått, vil kunne redusere trafikken gjennom bomstasjonane i rushtida med om lag 5 pst. Nullvekst i trafikken vil mest sannsynleg krevje takstar på 30-35 kr for lette køyretøy.

Samferdselsdepartementet viser til at Kristiansand er omfatta av «Framtidas byar», eit nettverk av byar som i fellesskap skal møte klimautfordringane. Innføring av tidsdifferensierte bompengeretakstar for å redusere trafikken i rushtida vil truleg føre til at fleire trafikantar vel å reise kollektivt, gå eller sykle. Departementet er derfor positiv til forslaget frå Kristiansand kommune og Vest-Agder fylkeskommune.

Som omtalt i St.prp. nr. 98 (2008-2009), må det vere ein føresetnad at bompengerinntektene etter innføringa av tidsdifferensierte takstar er tilstrekkelege til å ivareta bompengeselskapet sitt økonomiske ansvar. Dersom innføringa gir svakare økonomi enn føreset, vil forslag til reviderte takstar bli lagt fram for lokale styresmakter før Statens vegvesen, Vegdirektoratet fattar nytt takstvedtak. Innføring av eit meir komplekst innkrevjingsopplegg vil truleg føre til ein viss auke i driftskostnadene.

### 3.3 E16 Varpe bru – Otrøosen – Smedalsosen i Oppland og Sogn og Fjordane

Prosjektet E16 Varpe bru – Smedalsosen er m.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008-2009), side 237-238, som del av E16 over Filefjell, Prop. 1 S (2012-2013), side 110, og Meld. St. 26 (2012-2013) Nasjonal transportplan 2014-2023, side 295-296.

Prosjektet ligg i Vang kommune i Oppland og Lærdal kommune i Sogn og Fjordane. Dagens veg har brukbar standard med unntak av ei bratt og smal strekning etter Varpe bru. Vegen er vêrutsett, noko som gir dårleg regularitet vinterstid. Dårlig vêr med snødrev og vanskelege siktilhøve fører derfor til kolonnekøyning og vanskar med å halde vegen open. Det er også nokre rasfarlege punkt på strekninga. Årsdøgntrafikken er om lag 800 køyretøy, der tungtrafikken utgjør om lag 20 pst.

Prosjektet omfattar bygging av om lag 20 km ny veg med om lag 6 km i tunnel. For å redusere problema ved snødrev skal vegen leggjast høgt i terrenget og med slake skråningar. Det ligg føre godkjent reguleringsplan for prosjektet.

Vidare er det gjennomført ekstern kvalitetssikring av prosjektet (KS2). Konsulenten foreslår ei styringsramme på 1 457 mill. 2012-kr og ei kostnadsramme på 1 662 mill. 2012-kr. Statens vegvesen er samd i vurderingane frå konsulenten. Samferdselsdepartementet legg desse rammene til grunn. Omrekna til 2013-prisnivå blir styringsramma 1 490 mill. kr og kostnadsramma 1 700 mill. kr.

I budsjettet for 2013 er det sett av midlar til førebuande arbeid. Det er førebels lagt opp til anleggsstart våren 2014 og opning for trafikk i 2017. Samferdselsdepartementet vil kome tilbake til dette i statsbudsjettet for 2014.

### 3.4 E6 Sørkjosfjellet i Troms

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 16 (2008-2009), side 263-264, og Meld. St. 26 (2012-2013) Nasjonal transportplan 2014-2023, side 320.

På grunn av manglande planavklaring blei ikkje midlar til prosjektet prioritert i statsbudsjettet for 2013. Som det går fram av Meld. St. 26 (2012-2013) Nasjonal transportplan 2014-2023, ligg det no føre godkjend reguleringsplan. Det er også gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2) av prosjektet. Statens vegvesen foreslår ei styringsramme på 852 mill. 2012-kr og ei kostnadsramme på 906 mill. 2012-kr. Konsulenten sine tilsvarende tal er 860 mill. kr og 920 mill. kr. Samferdselsde-

partementet legg til grunn tala frå konsulenten. Omrekna til 2013-prisnivå blir styringsramma 880 mill. kr og kostnadsramma 940 mill. kr.

I Finansdepartementets proposisjon om tilleggsløyvingar og omprioriteringar i statsbudsjettet for 2013 er det foreslått å løyve 5 mill. kr til prosjektet E6 Sørkjosfjellet. Vidare vil 15 mill. kr til prosjektet bli dekt innafor gjeldande budsjett-ramme. Samla blir det lagt opp til 20 mill. kr til prosjektering og førebuande arbeid og med sikte på anleggsstart for E6 Sørkjosfjellet i 2013.

### 3.5 E134 Gvammen – Århus i Telemark

Prosjektet er m.a. omtalt i St.meld. nr. 16 (2008-2009), side 241, Prop. 1 S (2012-2013), side 108, og Meld. St. 26 (2012-2013) Nasjonal transportplan 2014-2023, side 292.

I Prop. 1 S (2012-2013) er det lagt til grunn at Samferdselsdepartementet skal kome tilbake til styrings- og kostnadsramme for prosjektet så snart arbeidet med ekstern kvalitetssikring (KS2) er avslutta og før anleggsstart.

Konsulenten foreslår ei styringsramme på 2 072 mill. 2012-kr og ei kostnadsramme på 2 140 mill. 2012-kr. Statens vegvesen foreslår ei styringsramme på 1 980 mill. 2012-kr og ei kostnadsramme på 2 140 mill. 2012-kr. Statens vegvesen er ikkje samd med konsulenten i at etaten sine estimat for framdrift på tunnelarbeida er for optimistiske og meiner derfor at styringsramma bør redusereast noko. Samferdselsdepartementet er samd i Statens vegvesens vurderingar og legg etter dette til grunn ei styringsramme for prosjektet på 1 980 mill. 2012-kr. Departementet legg til grunn ei kostnadsramme på 2 140 mill. 2012-kr. Omrekna til 2013-prisnivå blir styringsramma 2 026 mill. kr og kostnadsramma 2 189 mill. kr.

Det er lagt opp til anleggsstart på prosjektet sommaren 2014. Prosjektet er venta opna for trafikk i 2018.

### 3.6 Rv 509 Sømmevågen i Rogaland, første etappe

I Prop. 28 S (2011-2012) er prosjektet rv 509 Sømmevågen, inkludert arm til Stavanger lufthamn Sola, vurdert som aktuelt å gjennomføre innafor den vedtekne forlenginga av Nord-Jærenpakka.

Prosjektet omfattar ombygging av rv 509 til firefelts veg på ei om lag 1 km lang strekning frå Solasplitten til Sømmevågen vest. Prosjektet omfattar også nytt planskilt kryss i Sømmevågen vest og av- og påkøyringsrampar på heile strekninga. Vidare inngår tilrettelegging for gåande og



syklende og ombygging av Flyplassvegen. Det er lagt opp til etappevis utbygging med ombygging av Flyplassvegen som andre etappe.

Det ligg føre godkjend reguleringsplan for prosjektet.

Det er lagt opp til anleggsstart våren 2014. Prosjektet er venta opna for trafikk i 2016. For å kunne starte anleggsarbeida i 2014 er det nødvendig å kome i gang med arkeologiske utgravingar og etablere ein erstatningsbiotop for dvergålegras sommaren 2013. Dvergålegras er ein kritisk trua naturtype og vanleg hekkeplass for knoppsvane. Fylkesmannen i Rogaland har derfor pålagt Statens vegvesen å flytte biotopen.

Det blir no vurdert å gjennomføre prosjektet samla, utan etappevis utbygging. Samferdselsdepartementet vil kome tilbake til prosjektet i samband med statsbudsjettet for 2014.

### 3.7 Status for prosjektet om nytt køyretøy- og førarkortregister, Autosys

Samferdselsdepartementet gjorde i Prop. 1 S (2012-2013) greie for forseinking og kostnadsauke i Autosys-prosjektet og det vidare arbeidet i prosjektet.

Etter dette er leveransen, som omfattar teknisk plattform og maskinvare, sett i produksjon. Leveransen som omfattar funksjonar i dagens Autosys innafor førarkortområdet, er planlagt sett i produksjon i juni 2013.

Det er tidlegare avdekt at risikoen i prosjektet er vesentleg undervurdert, særleg med omsyn til tid og kostnad. Hovudårsaka er at både kompleksitet og omfang for å erstatte den eksisterande løysinga var betydeleg undervurdert. Ved Stortingets behandling av Prop. 127 S/Innst. 328 S (2009-2010) blei det vedteke ei kostnadsramme for prosjektet på 700 mill. 2009-kr. Kostnadsauken inneber at ein innafor gjeldande kostnadsramme ikkje vil få eit system som dekkjer alle dei behova som det blei gjort greie for i Prop. 127 S (2009-2010).

Departementet opplyste i Prop. 1 S (2012-2013) om at status i prosjektet må vurderast grundig, og at Statens vegvesen er pålagt å vurdere ulike alternativ med tilhøyrande risiko og konsekvensar for den vidare gjennomføringa av prosjektet.

Ei uavhengig vurdering av prosjektet er gjennomført. Denne avdekte vesentlege manglar i prosjektrutinar, prosjektorganisasjon og oppfølging av kontrakt.

Statens vegvesen og Samferdselsdepartementet arbeider vidare med tilrådingane i vurderinga. Det er m.a. sett i gang arbeid med å kvali-

tetssikre prosjektet. Samtidig held prosjektet fram arbeidet med kvalitetssikringa. Departementet vil halde Stortinget orientert om den vidare utviklinga i prosjektet.

## 4 Programkategori 21.50 Jernbaneformål

### 4.1 Kostnader for investeringsprosjekt på jernbane

*ERTMS – stasjonstiltak Austfoldbana, Austre line*

Prosjektet er omtalt i Prop. 1 S (2012-2013), side 149. Der går det fram at ein heldt på med detaljplanlegginga av tiltaka og at det derfor ikkje var lagt fram kostnadsoverslag tidlegare. Utbygginga omfattar dei fem stasjonane Kråkstad, Tomter, Spydeberg, Askim og Mysen på austre line. Stasjonstiltaka er nødvendige for å gjennomføre og ta i bruk ERTMS på erfaringsstrekninga, men dei inngår ikkje i sjølve ERTMS-prosjektet.

Jernbaneverket har no utarbeidd detaljplanar for dei fem stasjonane i prosjektet. På dette grunnlaget foreslår Samferdselsdepartementet ei samla kostnadsramme på 572 mill. kr og ei styringsramme på 489 mill. kr. Innafor den samla kostnads- og styringsramma ligg det til rette for ei meir effektiv porteføljestyling av dei fem stasjonsprosjekta, enn om dei einskilde prosjekta skulle ha kvar si kostnads- og styringsramme.

*Kapasitetsaukande tiltak Oslo S - Lysaker*

Prosjektet er omtalt i Prop. 1 S (2012-2013), side 145, med ei kostnadsramme på 64 mill. kr og ei styringsramme på 51 mill. kr.

Jernbaneverket har no utarbeidd detaljplan for prosjektet. Denne har auka omfang og kompleksitet samanlikna med tidlegare planar. Det auka omfanget gjeld m.a. grensesnittet for sikringsanlegga på stasjonane Lysaker og Skøyen og fjernstyringa av desse. Prosjektet er nødvendig for å gjennomføre ruteendring frå desember 2014.

Samferdselsdepartementet foreslår å auke kostnadsramma til 91 mill. kr og styringsramma til 80 mill. kr.

Det er ikkje behov for å auke løyvinga for 2013.

*GSM-R Redundant kjernenett*

Prosjektet er omtalt i Prop. 1 S (2012-2013), side 148, med ei kostnadsramme på 240 mill. kr og ei styringsramme på 210 mill. kr. Jernbaneverket

har utarbeidd ein detaljplan for tiltaket som har auka omfang og kostnader. Kostnadsauken omfattar m.a. lokale, programvaretilpassingar og systemkomponentar.

Samferdselsdepartementet foreslår å auke kostnadsramma til 284 mill. kr og styringsramma til 271 mill. kr.

I budsjettet for 2013 er det sett av i alt 156 mill. kr til å oppgradere GSM-R og Jernbaneverkets telenett. Det er ikkje behov for å auke løyvinga for 2013.

#### *Dobbeltspor Hell - Værnes og Værnes haldeplass*

Prosjektet er omtalt i Prop. 1 S (2012-2013), side 143. Det blei der sett av 50 mill. kr med sikte på mogeleg oppstart av prosjektet i 2013. Vidare går det fram at Samferdselsdepartementet ville kome tilbake med forslag til kostnads- og styringsrammer for prosjektet.

Jernbaneverket arbeider med detaljplanlegginga av Værnes haldeplass i samarbeid med Avinor AS. Innafor løyvinga på budsjettet for 2013 har Jernbaneverket sett av 40 mill. kr til detaljplanlegginga og eventuell byggjestart av haldeplassen. Vidare har Jernbaneverket sett av 10 mill. kr til å planleggje Hell-Værnes. Jernbaneverket arbeider med reguleringsplan og detaljplan for strekninga. Samferdselsdepartementet vil kome tilbake til prosjektet når nærare planavklaring med kostnads- og styringsrammer ligg føre.

#### *Voss stasjon*

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2012-2013), side 149, med ei kostnadsramme på 250 mill. kr og ei styringsramme på 230 mill. kr. Etter at Prop. 1 S (2012-2013) blei lagt fram, har prosjektet auka i omfang og kostnader. Jernbaneverkets prognose for sluttkostnaden i prosjektet er no på 344 mill. kr etter at alle kontraktane i prosjektet er inngått.

Jernbaneverket har sidan sommaren 2012 gått nøye gjennom prosjektet, men har ikkje funne tenelege tiltak for å redusere kostnadene. Det har m.a. vist seg nødvendig å gjennomføre eit omfattande fornyingsarbeid med å skifte ut det jernbanetekniske anlegget på stasjonen, da det viste seg å

vere i mykje dårlegare stand enn det var rekna med i dei opphavlege planane. Kostnadene med å fornye anlegga på Voss stasjon er om lag 114 mill. kr.

Prosjektet blei sett i gang og er gjennomført på eit altfor dårleg plangrunnlag. Kostnadsstyringa i prosjektet har òg vore for dårleg. Ut frå erfaringa i dette prosjektet har Samferdselsdepartementet bedt Jernbaneverket om omgåande å setje i verk tiltak for å betre planlegginga og kostnadsstyringa av nye prosjekt. Særleg gjeld dette mindre prosjekt der problema har vore størst.

I budsjettet for 2013 er det sett av 91 mill. kr til å gjere ferdig prosjektet Voss stasjon. Samferdselsdepartementet legg til grunn at prosjektet blir gjennomført i 2013 som tidlegare planlagt, utan nye kostnadsrammer eller løyvingsendring. Behov for midlar ut over det som er sett av i budsjettet for 2013, må Jernbaneverket dekkje ved omdisponeringar innafor ramma i vedteke budsjett.

#### **4.2 Fullmakt til restverdisikring av togmateriell**

I samband med behandlinga i Stortinget av Prop. 36 S/Innst. 105 S (2012-2013) fekk Samferdselsdepartementet i 2012 fullmakt til å gi NSB AS ytterlegare restverdigaranti for oppgraderingar og nyinvesteringar innafor ei ramme på inntil 4 095 mill. kr for det materiellet som inngår i det statlege kjøpet av persontransporttenester frå NSB. Det blei opplyst at fullmakta for 2013 må endrast tilsvarende, og at departementet ville kome tilbake med forslag om dette.

Samferdselsdepartementet foreslår at ramma i fullmakta om å gi NSB ytterlegare restverdigaranti blir auka med 870 mill. kr i 2013, frå 1 085 mill. kr til 1 955 mill. kr, jf. forslag til romartalsvedtak.

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 får løyve til å krevje inn bompengar til delvis bompengefinansiering av E134 Stordalstunnelen i Hordaland. Vilkårå går fram av denne proposisjonen.
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsetje nærare reglar for finansieringsordninga av E134 Stordalstunnelen.
3. bompengeselskapet får løyve til å krevje inn bompengar til delvis finansiering av Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 1. Vilkårå går fram av denne proposisjonen.
4. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå tilleggsavtale med bompengeselskapet
5. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å gjennomføre investeringsprosjekta under Statens vegvesen innafor dei kostnadsrammene som er fastsette i denne proposisjonen.
6. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å gjennomføre investeringsprosjekta under Jernbaneløpet innafor dei kostnadsrammene som er fastsette i denne proposisjonen.
7. Samferdselsdepartementet kan i 2013, for det materiellet som inngår i staten si rammeavtale med NSB AS, gi NSB AS ytterlegare restverdigaranti for oppgraderingar og nyinvesteringar innafor ei ramme på inntil 1 955 mill. kr.

om delvis finansiering av Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 1 og fastsetje nærare reglar for innkrevjinga.



Tykk: AS O. Fredr. Aimesen. Mai 2013

241491