



DET KONGELEGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

# St.prp. nr. 68

(2006–2007)

---

Om ein del saker på  
Samferdselsdepartementets område



# Innhald

<b>1</b>	<b>Innleiing</b> .....	5	3.12	Rv 64 Bremsnes – Kristiansund (Atlanterhavstunnelen) i Møre og Romsdal – presisering av vedtak om fordeling av eventuelle innsparingar .....	16
<b>2</b>	<b>Programkategori 21.20 Luftfartsformål</b> .....	7		Raset i Hanekleivtunnelen på E18 i Vestfold .....	17
2.1	Flytryggleiken i norsk luftfart under omstillingsprosessar .....	7	3.13	Tunnelinspeksjonar .....	22
2.2	Helikoptertrafikken til plattformene i Nordsjøen .....	8	3.14	Uavhengige rådgivande kvalitetsgrupper .....	24
2.3			3.15	Vegtilsyn .....	24
<b>3</b>	<b>Programkategori 21.30 Vegformål</b> .....	9	3.16	Vinterdrift .....	25
3.1	E6 Trondheim – Stjørdal – utviding av bompengeneinnkrevjinga for å delfinansiere bygging av ny Nidelv bru .....	9	3.17	Modernisering av førarkort- og motorvognregister (Au2sys) .....	26
3.2	Forlenging av eksisterande bompengoordning i Kristiansand i Vest-Agder .....	11	3.18	Utskifting av brikker i Auto-PASS-anlegga .....	26
3.3	Svinesundsforbindelsen – endringar i avtalane mellom Noreg og Sverige .....	13	3.19	Tausambandet .....	27
3.4	E39 Stangeland – Sandved i Rogaland – forskotering .....	13	3.20		
3.5	E39 Renndalen – Staurset bru i Møre og Romsdal og Sør-Trøndelag – forskotering .....	14	<b>4</b>	<b>Programkategori 21.40 Særskilde transporttiltak</b> .....	28
3.6	E134 Haukelitunnelane i Telemark og Hordaland .....	14	4.1	Forhandlingar mellom Samferdselsdepartementet og Hurtigruten Group ASA .....	28
3.7	Rv 2 Kløfta – Nybakk i Akershus – endring av bompengetakstar .....	15	<b>5</b>	<b>Programkategori 21.50 Jernbaneformål</b> .....	29
3.8	Rv 150 Ulvensplitten – Sinsen i Oslo	15	5.1	Nedlegging av sidebana Skoppum – Horten .....	29
3.9	Oslopakke 3 – framdrift .....	16	5.2	Auka kostnadsoverslag for dobbeltsporet Sandnes – Stavanger og Alnabruterminalen .....	29
3.10	Rv 55 Fatlaberget i Sogn og Fjordane .....	16		<b>Forslag til vedtak om ein del saker på Samferdselsdepartementets område</b>	31
3.11	Rv 658 – tunnelane mellom Ålesund og Ellingsøy og mellom Ellingsøy og Valderøy i Møre og Romsdal – oppgradering .....	16			





DET KONGELEGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

# St.prp. nr. 68

(2006–2007)

---

## Om ein del saker på Samferdselsdepartementets område

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet av 15. mai 2007,  
godkjend i statsråd same dagen.  
(Regjeringa Stoltenberg II)*

### 1 Innleiing

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

Proposisjonen gjeld desse sakene:

- Samferdselsdepartementet gjer greie for oppfølging av tilrådingane i rapport frå Statens havarikommisjon for transport om flytryggleiken i norsk luftfart i samband med dei omstillingsprosessane som fann stad.
- Det blir orientert om helikoptertrafikken til plattformene i Nordsjøen og høvet til EU-forordning om felles føresegner om tryggleik i sivil luftfart.
- Departementet foreslår å utvide bompengerekkjeringa på E6 Trondheim – Stjørdal for å del-finansiere bygging av ny Nidelv bru.
- Departementet foreslår å forlengje eksisterande bompengerekkjering i Kristiansand for å finansiere gang- og sykkelvegtiltak.
- Det blir orientert om endringar i avtalane mellom Sverige og Noreg om innkrevjing av bompengar på Den nye Svinesundsforbindelsen.
- Departementet gjer greie for forskotering og omdisponering av midlar for å forsere utbygging av E39 Stangeland – Sandved i Sandnes kommune, Rogaland.
- Det blir gjort greie for forskotering for utbetring av eksisterande veg på strekninga E39 Renndalen – Staurset bru i Møre og Romsdal og Sør-Trøndelag.
- Departementet gjer greie for ny gjennomgang av arbeidet med utbetring av tunnelane på E134 over Haukeli.
- Det blir orientert om auke av bompengetakstane på rv 2 Kløfta – Nybakk i Akershus.
- Departementet orienterer om det vidare arbeidet med prosjektet rv 150 Ulvensplitten – Sinsen i Oslo etter at ny reguleringsplan er utarbeidd.
- Departementet gjer greie for framdrifta av arbeidet med Oslopakke 3.
- Det blir orientert om at staten dekkjer kostnadene til opprydding mv. etter raset på rv 5 Fatlaberget i Sogn og Fjordane.
- Det blir orientert om oppgradering av tunnelane mellom Ålesund og Ellingsøy og mellom Ellingsøy og Valderøy på rv 658 i Møre og Romsdal.
- For rv 64 Bremsnes – Kristiansund (Atlantehavstunnelen) i Møre og Romsdal blir tidle-

- gare vedtak om fordeling av eventuelle innsparringar i høve til kostnadsoverslaget, presisert.
- Departementet gjer greie for raset i Hanekleiv-tunnelen på E18 i Vestfold, m.a. hendingsgangen, funna i rapporten frå undersøkingsgruppa og reparering av denne tunnelen og andre tunnelar i Vestfold.
- Det blir orientert om inspeksjon av tunnelar, korleis dei blir gjennomførte og om EU-direktiv om minimum tryggleikskrav til vegtunnelar.
- Departementet gjer greie for spørsmålet om å opprette eit sjølvstendig organ med ansvar for tilsyn på vegsektoren. I samband med dette er det også gitt ein omtale av uavhengige rådgivande kvalitetsgrupper på gjennomførte og pågåande prosjekt.
- Det blir orientert om vinterdrifta, m.a. standarden og eventuelle forbetringar.
- Departementet orienterer om at arbeidet med nytt køyretøy- og førarkortregister (Au2sys) blir meir omfattande og komplekst enn planlagt.
- Departementet orienterer om utskifting av brikker i AutoPASS-anlegga.
- Departementet orienterer om auka kapasitet i Tau-sambandet.
- Det blir orientert om status i forhandlingene mellom Hurtigruten Group ASA og departement på grunn av avgiftsendringar i 2007.
- Departementet foreslår å leggje ned sidesporet Skoppum – Horten, slik at det kan nyttast til gang- og sykkelveg.
- Det blir orientert om auka kostnadsoverslag på dobbeltsporet Sandnes – Stavanger og Alnabruterminalen.

## 2 Programkategori 21.20 Luftfartsformål

### 2.1 Flytryggleiken i norsk luftfart under omstillingsprosessar

Samferdselsdepartementet gav i brev av 7. oktober 2004 Havarikommisjonen for Sivil luftfart og jernbane (no Statens havarikommisjon for transport) i oppdrag å undersøkje flytryggleiken i norsk luftfart i samband med dei omstillingsprosessane som da fann stad i luftfarten i Noreg.

Statens havarikommisjon for transport har i sin rapport av 5. august 2005 lagt vekt på å undersøkje og gjere greie for korleis dei største aktørane i norsk luftfart tek vare på flytryggleiken under prosessar der det finn stad endringar i organisasjonen mv. Likeeins utarbeidde Statens havarikommisjon for transport tilrådingar der det synest å vere eit potensial for å betre flytryggleiken. Rapporten inneheld 15 tilrådingar som gjeld flytryggleik. Fire tilrådingar er retta mot Luftfartstilsynet, fire gjeld Avinor AS, ein gjeld både Luftfartstilsynet og Avinor, tre gjeld flyselskap samstundes som ein av dei også femnar om Luftfartstilsynet. Tre tilrådingar refererer seg til Samferdselsdepartementet.

Hovudregelen er at det er Luftfartstilsynet som er fagstyremakt med kompetanse til å vurdere om ei tilråding frå Statens havarikommisjon for transport på den sivile luftfarten sitt område er følgt opp av tilsynsobjekta og kan bli lukka. Da Samferdselsdepartementet i august 20095 sende rapporten frå Statens havarikommisjon for transport på høyring, fastsette departementet at dei som fekk rapporten på høyring, skulle sende fråsegnene sine direkte til departementet. Den vanlege praksisen for oppfølging av tilrådingar frå Havarikommisjonen for transport blei såleis ikkje følgt, da Samferdselsdepartementet no sjølv skulle «overvake» oppfølginga. Dette hang saman med at Luftfartstilsynet blei undersøkt i samband med flyttinga til Bodø.

Departementet la i hovudsak til grunn same praksis som Luftfartstilsynet vanlegvis nyttar ved lukking av tilrådingar frå Statens havarikommisjon for transport. Ut frå Luftfartstilsynets praksis er det ikkje krav om at konkrete oppfølgingstiltak er gjennomførte og fullførte for å kunne lukke ei tilråding, men det må vere gjort konkrete og realistiske planar for korleis tilrådinga vil bli følgt opp. Tilrådinga blir som hovudregel karakterisert av til-

synet som «pågåande» når ho ikkje oppfyller Luftfartstilsynets praksis for å bli lukka.

Departementet har kome til at 13 av dei 15 tilrådingane frå Statens havarikommisjon for transport er følgde opp av dei aktørane som tilrådingane er retta mot, på ein slik måte at dei kan bli lukka. Samferdselsdepartementet har utarbeidd ein «oppfølgingsrapport» om si behandling av dei 15 tilrådingane i rapporten. Fire av desse vil bli omtalt her.

Når det gjeld tilråding nr. 1 om at Luftfartstilsynet bør gå over til meir risikobasert tilsyn, så er departementet kjent med at Luftfartstilsynet m.a. har skipa ei ny analyseavdeling og held på med å rekruttere personell. Luftfartstilsynet har enno ikkje lagt fram ein konkret og realistisk skriftleg plan for oppfølging av tilrådinga. Departementet kan derfor enno ikkje lukke tilråding nr. 1.

I tilråding nr. 2 blir Luftfartstilsynet tilrådd å forlengje ordninga med dobbelt bemanning i Bodø av omsyn til at dei nye tilsette skal bli lærte opp og få nødvendig kompetanse og røynsle. Departementet finn at flyttinga av tilsynet til Bodø no er avslutta. For 2007 er det løyvt midlar som skal dekkje resten av kostnadene til dobbelt bemanning og utbetaling av sluttpakke mv. Vidare vurderer departementet å gjennomføre ei evaluering av Luftfartstilsynets forvaltningskompetanse i 2008. Ut i frå dette lukkar departementet tilråding nr. 2.

Tilråding nr. 14 om å evaluere gjeldande modell/løysing for statleg eigarskap/styring av flysikringstenester og lufthamndrift er retta mot Samferdselsdepartementet. Tilrådinga er følgt opp av departementet som viser til St. meld. nr. 15 (2006–2007) Om verksemda i Avinor 2006–2008, jf. Innst. S. nr. 142 (2006–2007). Det går m.a. fram av meldinga at rapporten frå Statens havarikommisjon for transport har gitt eit viktig bidrag til arbeidet med flytryggleiken i Avinor. Departementet lukkar tilråding nr. 14.

I tilråding nr. 15 går det fram at Samferdselsdepartementet og/eller eventuelle andre ansvarlige departement... bør vurdere å inkludere konsekvensutredning av sikkerhetsmessige forhold i underlag for politiske beslutningar innan transportområdet når det på et faglig grunnlag kan reises spørsmål om sikkerheten vil bli satt på prøve. Alternativt bør det gjennomføres en bred høring

der blant annet relevante fagetater gis anledning til å fremlegge sine synspunkter/kommentarer.» Samferdselsdepartementet meiner at «Utredningsinstruksen» allereie heimlar krav om slik konsekvensutgreiing, så departementet kunne difor ha lukka tilrådinga. Departementet vil likevel lage ei retningsline om korleis Samferdselsdepartementet – og underliggjande etatar – kan følgje opp denne tilrådinga. Samferdselsdepartementet vil likeeins ta dette med i strategiplanen knytt til tryggleik innan norsk luftfart. Vidare vil departementet vurdere å be Fornyings- og administrasjonsdepartementet om å ta ei eksplisitt tilvising til dette i «Utredningsinstruksen». Samferdselsdepartementet lukkar ikkje tilråding nr. 15, før det i det minste har ein realistisk plan for arbeidet med nemnde retningsline.

Departementet vil elles følgje opp ein del av tilrådingane som ledd i den ordinære budsjettprosessen og etatsstyringa.

## 2.2 Helikoptertrafikken til plattformene i Nordsjøen

Forordning (EF) nr. 2320/2002 om fastsetjing av felles føresegner om tryggleik i sivil luftfart, med utfyllande føresegner, har som formål å fastsetje og gjennomføre sams tiltak innafor EØS-området for å hindre ulovlege handlingar retta mot sivil luftfart.

Desse føresegnene gjeld som norsk rett, og inneheld tiltak som gjeld flyselskap, passasjerar, tilsette ved lufthamnene, frakt, inkl. post, m.m. Finansieringa av tryggingstiltak skjer i Noreg ved brukarvederlag. I takstregulativet for 2007 frå

departementet er det fastsett ei tryggleiksavgift på 40 kr for kvar avreisande passasjer (blir auka til 52 kr frå 1. juli 2007).

Etter gjeldande rett blir ikkje helikoptertrafikken til plattformene i Nordsjøen omfatta av forordninga fordi ei «lufthamn» er definert som eit område i ein medlemsstat som er ope for «kommersiell lufttransport». Det er petroleumsselskapa, saman med Oljeindustriens Landsforening som har tilsyn med denne trafikken. Dei nyttar «OLFs retningslinje for sikringskontroll og brukerkomiteer ved helikopterterminaler».

I Oljeindustriens Landsforenings vernebuingsreglar går det fram at det er operatørselskapa sitt ansvar å koordinere og setje i verk sikringskontroll ved terminalar, og elles samarbeide med styremaktene når det er nødvendig. Det er t.d. vaktsselskap som tek hand om dei daglege kontrollane ved helikopterterminalane på land.

Forordninga som er nemnd ovafor, blir no revurdert av EU. I framlegget til ny forordning er verkeområdet for forordninga utvida til å gjelde alle lufthamner med sivil luftfart innafor EU/EØS-området. Helikoptertrafikken til plattformene kan såleis bli omfatta av EU-forordninga. Utkastet inneheld ein paragraf om at det kan gjerast unntak frå EU-føresegnene ut frå storleiken på luftfartøyet m.m. Eit eventuelt unntak eller eit forenkla tryggingsopplegg føreset at det blir gjort ei lokal risikovurdering som legitimerer at unntaket eller det alternative tiltaket ikkje går ut over tryggleiken.

Lovframlegget er framleis til behandling i EU-rådet og EU-parlamentet. Det er grunn til å tru at forordninga kan bli vedteke av organa i EU i 2007.



### 3 Programkategori 21.30 Vegformål

#### 3.1 E6 Trondheim – Stjørdal – utviding av bompengereinnkrevjinga for å delfinansiere bygging av ny Nidelv bru

Saka er tidlegare omtalt i m.a. St.prp. nr. 76 (2000–2001), St.prp. nr. 1 (2001–2002), St.prp. nr. 67 (2002–2003) og St.prp. nr. 62 (2003–2004).

##### *Bakgrunn*

Bygging av ny bru over Nidelva i Trondheim inn-gjekk opphavleg i prosjektet E6 Nordre avlastningsveg som er ein del av Trondheimsapakka. Trondheim kommune gjekk i 2000 i mot å utvide innkrevjinga av bompengar i Trondheimsapakka for å dekkje meirkostnaden ved at kommunen valde kulvert i staden for bru ved kryssing av Skansenløpet. Etter at ulike løysingar for å slutføre pakka var drøfta med Sør-Trøndelag fylkeskommune og Trondheim kommune, la Vegdirektoratet i august 2001 fram eit forslag om slutføring av Trondheimsapakka. Som ein del av forslaget blei det lagt til grunn at prosjektet Nidelv bru med tilstøytande veg og kryss skulle overførast frå Trondheimsapakka til E6 Trondheim – Stjørdal (E6 Øst). Stortinget slutta seg til dette opplegget ved behandlinga av St.prp. nr. 67/Innst. S. nr. 272 (2002–2003).

Ved behandlinga av St.prp. nr. 124 (1986–87) vedtok Stortinget å byggje ny E6 på strekninga Trondheim – Stjørdal. På grunn av svikt i bompengereinntektene vedtok Stortinget i 1995 eit nytt innkrevjingssystem som ville auke inntektene og gjere bompengeselskapet i stand til å handtere gjelda si, jf. St.prp. nr. 42/Innst. S. nr. 207 (1994–95). Som ein del av opplegget blei utbygging av endeparsellane Nidelv bru – Grillstad og Værnes – Kvithamar teken ut av bompengereordninga. Vidare utbygging av desse skulle ein komme tilbake til i samband med kommande revisjonar av Norsk veg- og vegtrafikkplan/Nasjonale transportplan.

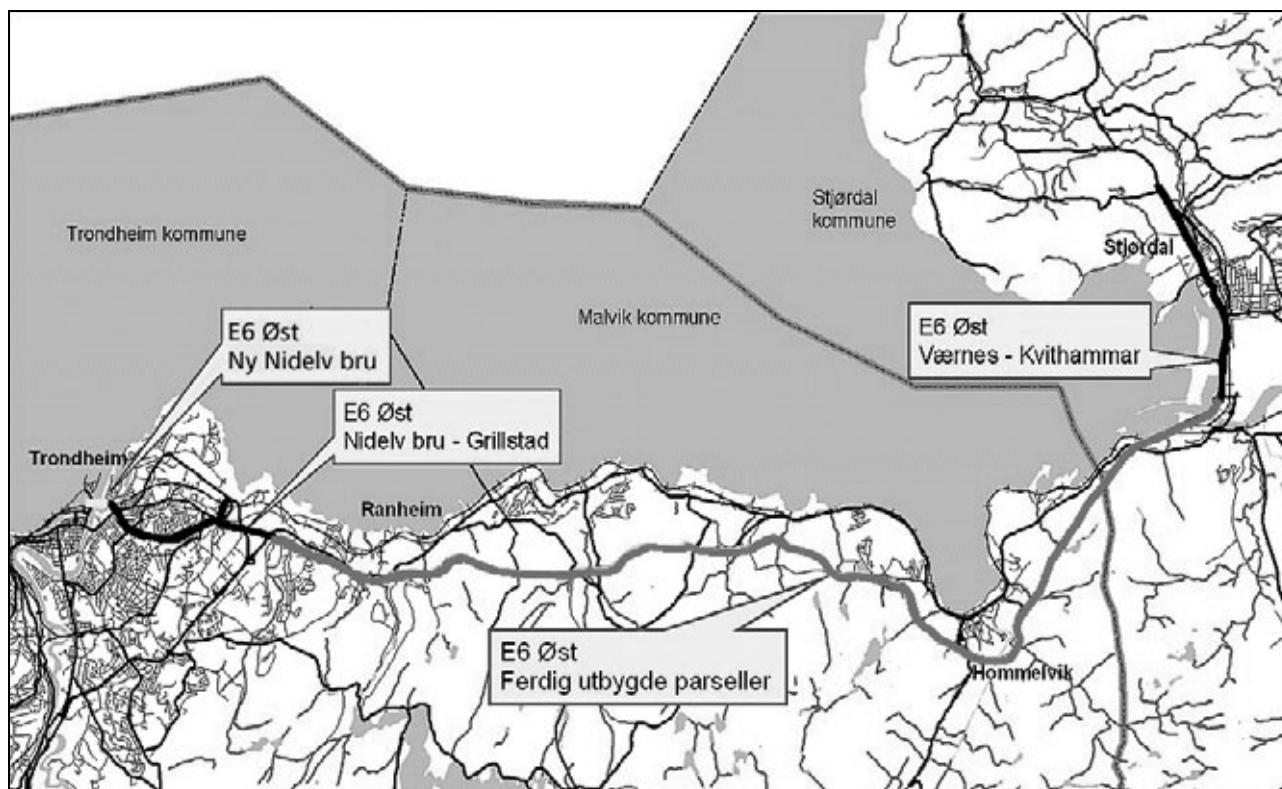
Etter omlegginga av innkrevjingssystemet blei innteninga i bompengereprosjektet E6 Øst vesentleg høgare enn lagt til grunn. Dette medførte at det igjen blei teke initiativ til utviding av prosjektet, slik at det også kunne omfatte endeparsellane. Ved behandlinga av St.prp. nr. 76 (2000–2001) samtykte Stortinget i å utvide prosjektet for m.a. å finansiere fullføring av nordre tunnellop i Grillstad-tunnelen, jf. Innst. S. nr. 327 (2000–2001). Den auka innteninga var også bakgrunnen for forslaget om å overføre bygginga av Nidelv bru frå Trondheimsapakka til E6 Øst.

I St.meld. nr. 24 (2003–2004) Nasjonal transportplan 2006–2015, blir det vurdert som aktuelt å vidareføre utbygginga av parsellane Nidelv bru – Grillstad og Værnes – Kvithamar i siste seksårsperiode. Nidelv bru er føreset sett finansiert i perioden 2006–2009. Det ligg no føre lokalpolitiske vedtak som sluttar seg til å utvide innkrevjingsordninga på E6 Trondheim – Stjørdal for å finansiere bygginga av desse parsellane. I opplegget som blei presentert for kommunane og fylkeskommunane, inngår ny bru over Nidelva i Trondheim kommune som ein del av parsellen E6 Nidelv bru – Grillstad.

##### *Omtale av prosjektet*

Prosjektet Nidelv bru omfattar bygging av 132 m ny bru over Nidelva med tilhøyrande vegsystem på Nyhamna. Nidelv bru bind saman prosjektet E6 Nordre avlastningsveg vest for Nidelva med E6 aust for Nidelva. Bygging av Nidelv bru er heilt avgjerande for å få til god trafikkavvikling i området når Nordre avlastningsveg står ferdig i 2009. Av anleggstekniske årsaker vil det i tillegg vere ein fordel at Nidelv bru er bygd før den planlagde utbygginga av parsellen Nidelv bru – Grillstad tek til.

Sidan Nidelv bru var planlagt som ein del av prosjektet Nordre avlastningsveg, blei brua underlagt ekstern kvalitetssikring (KS2) som ein del av dette prosjektet. I den samanhengen blei det lagt til grunn eit kostnadsoverslag på 80 mill. 2003-kr.



Figur 3.1 Ny Nidelv bru

Overslaget for ny Nidelv bru med tilhørende vegsystem på Nyhamna er no på om lag 97 mill. kr.

#### Lokalpolitisk behandling

Nord-Trøndelag og Sør-Trøndelag fylkeskommunar og kommunane Stjørdal, Malvik og Trondheim har slutta seg til forslaget om å forlengje perioden med innkrevjing av bompengar på E6 Trondheim – Stjørdal for å finansiere bygging av endeparsellane Nidelv bru – Grillstad og Værnes – Kvithamar.

I saka som blei lagt fram for kommunane og fylkeskommunane, er det vist til at Stortinget ved behandlinga av St.prp. nr. 62 (2003–2004) har lagt til grunn at Nidelv bru skal finansierast som ein del av utbygginga av E6 Trondheim – Stjørdal. Vidare blir det vist til at midlane som er lagt til grunn i handlingsprogrammet for perioden 2006–2009 vil gå med til å finansiere Nidelv bru, og at det er ei målsetjing å komme i gang med bygging av brua i 2007.

Fylkeskommunane og kommunane har gjennom behandling av denne saka slutta seg til at Nidelv bru blir delfinansiert ved å utvide bompengordninga på E6 Trondheim – Stjørdal. Samferdselsdepartementet legg til grunn at det er tilslut-

ning til dette uavhengig av spørsmålet om ytterlegare utviding av prosjektet.

#### Utbyggingsplan og finansieringsopplegg

Det er lagt opp til å starte bygginga av Nidelv bru hausten 2007, slik at brua kan stå ferdig ved årsskiftet 2008/2009.

I handlingsprogrammet for perioden 2006–2009 er det lagt til grunn 30 mill. kr i statlege midlar og 60 mill. kr i bompengar (2006-kr). Dei statlege midlane er prioriterte i 2009. Med anleggsstart hausten 2007 er det lagt opp til å bruke inntil 25 mill. kr i 2007. Desse midlane er det lagt til grunn at bompengeselskapet stiller til disposisjon.

Konsekvensane av å utvide eksisterande bompengordning på E6 Trondheim – Stjørdal for å delfinansiere bygginga av Nidelv bru er at innkrevjingsperioden må utvidast med om lag 6–7 månader. Dette er basert på at innkrevjingsordninga blir vidareført som i dag. Gjeldande bompengordning er venta avvikla ved årsskiftet 2007/2008. Dette inneber at med det skisserte opplegget for ny bru over Nidelva vil bompengelånet vere nedbetalt sommaren 2008.

### *Samferdselsdepartementets vurdering*

Nidelv bru er eit svært viktig ledd i utbygginga av eit hovudvegnett i Trondheim. I 2009 opnar prosjektet E6 Nordre avlastningsveg. For å få ei smidig trafikkavvikling i området etter at Nordre avlastningsveg er opna, er det avgjerande at Nidelv bru er ferdigbygd. Samferdselsdepartementet vurderer det derfor som svært viktig å få på plass eit finansieringsopplegg for ny Nidelv bru, slik at bygginga av brua kan starte i 2007.

Samferdselsdepartementet legg til grunn at Nord-Trøndelag og Sør-Trøndelag fylkeskommunar og Stjørdal, Malvik og Trondheim kommunar har slutta seg til det skisserte opplegget ved behandlinga av forslaget om å utvide innkrevjingsordninga på E6 Trondheim – Stjørdal. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake med eit forslag om finansiering av endeparsellane på E6 Trondheim – Stjørdal når det ligg føre tilstrekkelige avklaringar.

I tråd med vanleg praksis legg departementet til grunn at eventuelle kostnadsoverskridingar skal dekkjast i samsvar med gjeldande retningsliner for bompengeprojekt. Dette gjer at kostnadsoverskridingar ut over prisstiging på inntil 10 pst. av anleggskostnadene skal dekkjast med bompengar og statlege midlar etter same prosentfordeling som i finansieringsplanen. Kostnadsauke ut over 10 pst. skal dekkjast av staten. Innsparingar på inntil 10 pst. av kostnadsoverslaget skal delast mellom bompengeselskapet og staten etter same prosentfordeling som i finansieringsplanen. Innsparingar på meir enn 10 pst. av kostnadsoverslaget skal godskrivast staten.

### *Avtale*

Etter at Stortinget har gjort vedtak om å utvide innkrevjinga av bompengar på E6 Trondheim – Stjørdal for å delfinansiere bygging av ny Nidelv bru, vil Vegdirektoratet og Trøndelag Bomveiselskap AS inngå ein tilleggsavtale i tråd med føresetnadene som er lagt til grunn i denne proposisjonen.

## **3.2 Forlenging av eksisterande bompengeordning i Kristiansand i Vest-Agder**

Bompengeordninga i Kristiansand er lagd fram for Stortinget ved fleire høve. Finansieringa av prosjektet E18 Bjørndalssletta – Gartnerløkka blei vedteken ved behandlinga av St.prp. nr. 69/Innst. S. nr. 232 (1996–97) og St.prp. nr. 68/Innst. S. nr.

225 (1998–99). Ved behandlinga av St.prp. nr. 76/Innst. S. nr. 327 (2000–2001) blei ordninga utvida til også å omfatte finansiering av ny hovudtilkomst til Høgskolen i Agder (HiA-sambandet) og tiltak for kollektivtrafikken.

### *Gang- og sykkelvegpakke i Kristiansand*

Eit førebels opplegg for finansiering av samanhengande gang- og sykkelvegnett i Kristiansand blei omtalt i St.prp. nr. 69 (1996–97). Sidan det ikkje låg føre planar og sikre kostnader, inngjekk ikkje utbygginga i den vedteke bompengoordninga. Samferdselsdepartementet såg på utbygging av eit samanhengande gang- og sykkelvegnett som viktig og gjekk inn for å vurdere utviding av bompengeramma med 50 mill. kr til dette formålet når planar og kostnadsoverslag låg føre.

Kristiansand kommune og Vest-Agder fylkeskommune går no inn for å forlengje gjeldande bompengoordning for å finansiere tiltak som inngår i eit samanhengande gang- og sykkelvegnett i Kristiansand. Forslaget omfattar tiltak for gåande og syklande innafor ei samla kostnadsramme på 67 mill. 2007-kr, inkl. midlar til planlegging og prosjektering. Det største og høgast prioriterte prosjektet er bygging av ny gang- og sykkelvegbru over Otra, Kristian Kvart bru, som er kostnadsrekna til om lag 37 mill. kr. Kostnadene for resten av tiltaka er i storleiken 1–6 mill. kr. Tiltaka er i hovudsak på fylkesvegnettet og det kommunale vegnettet. Alle tiltaka har godkjend reguleringsplan eller ligg innafor regulert område.

Tiltaka er i hovudsak føresette finansierte med bompengar. I tillegg er det rekna med tilskot på til saman 2,2 mill. kr frå Kristiansand kommune. Det er lagt opp til byggjearbeid på dei første tiltaka i 2007, og det er derfor føresett at bompengeselskapet stiller til disposisjon inntil 11 mill. kr i 2007.

Dersom tiltaka blir dyrare enn det som er lagt til grunn i forslaget, skal innhaldet i pakka reduserast. For Kristian Kvart bru har Kristiansand kommune teke på seg ansvaret for eventuelle kostnadsoverskridingar ut over 10 pst. Dersom kostnadene blir lågare, vil det vere rom for å gjennomføre fleire tiltak. Vurdering av marginallister for eventuell reduksjon eller auke av innhaldet i pakken vil skje i samråd med Kristiansand kommune og Vest-Agder fylkeskommune i samband med dei årlege budsjetta.

I St.prp. nr. 68 (1998–99) var det lagt til grunn at bompengeinnkrevjinga skulle avsluttast ved årsskiftet 2003/2004. I St.prp. nr. 76 (2000–2001) er innkrevjinga føresett forlengd med om lag eitt år og tre månader for å finansiere HiA-sambandet og

kollektivtrafikktiltaka. Dette, saman med kostnadsauke for E18-utbygginga, inneber at bompenggeordninga no er venta avvikla i juni 2007. Innkrevjing av bompengar til den føreslåtte gang- og sykkelvegutbygginga vil medføre at innkrevjingsperioden blir forlengd med om lag 10 månader, til april 2008. Den samla innkrevjingsperioden i Kristiansand blir på om lag 10 år og seks månader, frå desember 1997 til april 2008.

#### Lokalpolitisk behandling

Utvida innkrevjingsordning er behandla av Kristiansand kommune, ATP-utvalet (samarbeidsorganet for areal- og transportforvaltningsforsøket i Kristiansandsregionen), Vest-Agder fylkeskommune og nabokommunane til Kristiansand.

Kristiansand kommune gjorde dette vedtaket i møte i bystyret 26. april 2006:

- «1. Bystyret ønsker at det søkes Stortinget om innkreving av 50 millioner 1997-kroner, som tilsvarer 64 millioner 2006-kroner til gang- og sykkelvegtiltak i Kristiansand kommune.
2. Søknaden baseres på prioriteringsliste og framdrift som vist i saksframstillingen.
3. Ved innsparinger suppleres listen med tiltak fra marginallisten, tilsvarende kuttes prosjekter fra bunnen av listen ved overskridelser.
4. Saken sendes på høring til ATP-utvalget.
5. Formannskapet får fullmakt til å justere prioriteringslista etter høring og kvalitetsikring av kostnadstall slik at usikkerheten begrenses til 10 %, innenfor de rammene som er nevnt i saksframstillingen.»

Prioriteringane blei endeleg fastlagde, og kommunen tok på seg ansvaret for eventuelle kostnadsoverskridingar ut over 10 pst. for prosjektet Kristian Kwart bru ved dette bystyrevedtaket 13. september 2006:

- «1. Bystyret vedtar prosjektlisten slik den nå fremstår.
2. Bystyret vedtar prinsipper for håndtering av overskridelser og innsparinger som beskrevet i saksframstillingen.
3. Dersom kostnadene for Kristian Kwart bro overskrider 36,3 millioner pluss 10 %, dekkes merkostnadene av kommunen.
4. Bystyret ber administrasjonen oversende saken til Statens vegvesen for videre behandling i Vegdirektoratet, Samferdselsdepartementet og Stortinget.»

ATP-utvalet vedtok 9. juni 2006 dette:

- «1. ATP- utvalget anbefaler at dagens bompenggeordning i Kristiansand utvides med 64 mill 2006 – kroner til gang- og sykkelveger i Kristiansand kommune som vedtatt av Kristiansand bystyre 26.4.2006.
2. Det forutsettes at Kristiansands andel av den myke pakken i Samferdselspakken reduseres med et beløp som tilsvarer prosjektene som overføres fra Samferdselspakken til finansiering ved utvidelse av dagens bompenggeordning.
3. Prosjektet Fv 10 Dvergsnesveien gsv Strømme skole – Lianveien anbefales i sin helhet finansiert gjennom utvidelse av dagens bompenggeordning, og ikke gjennom samfinansiering med ATP- prosjektet.
4. ATP-utvalget viser til sitt tidligere enstemmig vedtak om finansiering av merkostnad ved event. tunnel, og presiserer at en forlengelse av bompenggeinnkrevingen ikke gir nye føringer for veivalg/løsninger for E39 Kristiansandspakken.»

Vest-Agder fylkeskommune slutta seg til planane gjennom dette vedtaket i fylkestinget 24. oktober 2006:

«Vest-Agder fylkeskommune anbefaler at dagens bompenggeordning utvides til også å omfatte 64 mill. kr. til gang- og sykkelveinett i Kristiansand.»

Saka har vore lagt fram for dei fem nabokommunene Vennesla, Søgne, Songdalen, Birkenes og Lillesand. Vennesla, Songdalen og Søgne kommunar føreset at utviding av eksisterande bompenggeordning ikkje skal medføre at meirkostnadene med tunnelalternativet for E39 Gartnerløkka – Hannevikdalen blir dekt innafor ei framtidig samferdselspakke for Kristiansand. Songdalen og Søgne kommunar viser elles til fråsegna frå ATP-utvalet. Lillesand kommune viser til ATP-utvalet som høyringsorgan for saka. Birkenes kommune har ikkje uttalt seg.

#### Samferdselsdepartementets vurdering

Samferdselsdepartementet er samd med lokale styremakter i at den føreslåtte gang- og sykkelvegpakken er eit viktig ledd i det samla transportsystemet for Kristiansand. Departementet tilrår derfor at bompengeselskapet får høve til å forlengje bompenggeinnkrevinga i tråd med omtalen ovafor.

### 3.3 Svinesundsforbindelsen – endringar i avtalane mellom Noreg og Sverige

Innkrevjinga av bompengar på Den nye Svinesundsforbindelsen er regulert gjennom fleire avtalar. Den norske og den svenske regjeringa har inngått desse avtalane:

- Avtale av 7. august 2002 med endringar 1. juli 2005 mellom den norske og den svenske regjeringa (Hovudavtalen), og
- Avtale mellom Noreg og Sverige av 1. juli 2005 om bompengesystem for ferdsel med motor kjøretøy på Den nye Svinesundsforbindelsen (Avgiftsavtalen).

Avtalane er tidlegare omtalt i St.prp. nr. 68 (2001–2002), St.prp. nr. 3 (2002–2003) og St.prp. nr. 64 (2004–2005).

Noreg og Sverige er no samde om å endre avtalane som regulerer innkrevjinga av bompengar på Svinesund. Bakgrunnen er at kostnadene ved denne innkrevjinga er relativt høge samanlikna med andre norske bompengoordningar. Årsaka til dette er m.a. store ekstrakostnader til manuell innkrevjing av bompengar på Svinesund. I tillegg har bompengeselskapet store utgifter til handtering av skiljemynt i samband med dei ordinære skiftoppgjera. Endringane i avtalane vil leggje til rette for å gjennomføre tiltak som kan redusere driftskostnadene ved bompengeneinnkrevjinga.

I avgiftsavtalen er takstane på Svinesund fastsette til 20 svenske kroner for lette køyretøy og 100 svenske kroner for tunge køyretøy. Takstane i norske kroner blir fastsette årleg ut frå forholdet mellom valutaene i dei to landa, og har sidan opninga variert mellom 17 og 18 kr for lette kjøretøy og mellom 85 og 90 kr for tunge køyretøy.

Om lag 80 pst. av trafikken over Svinesund er norsk. Dei «urunde» norske takstane genererer mykje skiljemynt. Dette gjer at bompengeselskapet pådreg seg store kostnader med handtering av skiljemynten. Selskapet opplyser at desse kostnadene var om lag 850 000 kr i 2006. Kostnadene med skiljemynt er m.a. knytt til at mynten blir tald opp samstundes med dei ordinære skiftoppgjera. Ved å ta i bruk myntautomatar på Svinesund vil det vere mogleg å etablere egne rutinar for handtering av mynt frå automatane. Dette vil totalt sett gi ei meir effektiv og mindre arbeidskrevjande handtering av skiljemynten.

Myntautomatar vil også redusere behovet for manuell innkrevjing av bompengar, noko som gir store innsparingar i driftskostnadene. I dag er det i enkelte periodar nødvendig med mannskap i to til

tre innkrevjingsbuer i kvar køyreretning på Svinesund. Dette gir bompengeselskapet store utgifter til leige av ekstramannskap. Noreg og Sverige er derfor samde om å installere myntautomatar på Svinesund.

Erfaringane med innkrevjing av bompengar i myntautomatar viser at «runde» takstar gir auka bruk av automatane. I og med at ein så stor del av trafikken over Svinesund bruker norsk valuta, vil eit enkelt grep for å redusere kostnadene vere å fastsetje takstane i norsk valuta.

Norske og svenske styremakter er samde om at buss i rute skal få fritak frå å betale bompengar. Eit slikt fritak er innført. Kollektivtransport i rute har som hovudregel fritak frå å betale bompengar. Dette har ikkje vore tilfelle for innkrevjinga i anlegget ved Svinesund. Å opne for slikt fritak i anlegget ved Svinesund vil sikre ei harmonisering på dette punktet. Fritaket vil også kunne vere viktig for å leggje til rette for bruk av rutegåande kollektivtransport på tvers av grensa.

Styremaktene i Noreg og Sverige er samde om å endre grunnvalutaen frå svensk til norsk valuta. Dette fører til at takstane blir fastsette i norsk valuta. Takstane blir 20 norske kroner for lette køyretøy og 100 norske kroner for tunge køyretøy. I tillegg er det semje om å auke rabattsatsane frå 10 til 13 pst. ved bruk av elektronisk betalingsbrikke. Taket for betaling for lette bilar med elektronisk betalingsbrikke blir redusert frå 18 til 16 passeringar pr. kalendermånad. Dette er gjort for å redusere ulempene for dei trafikantane som dagpendlar over riksgrensa.

Dei planlagde endringane i innkrevjingsopplegget gjer at avtalane mellom Noreg og Sverige om innkrevjing av bompengar på Svinesund må endrast. Det er lagt opp til at dei nye takstane blir gjort gjeldande frå 1. juni 2007. Statens vegvesen tek sikte på at myntautomatane kan takast i bruk hausten 2007.

### 3.4 E39 Stangeland – Sandved i Rogaland – forskotering

Statens vegvesen har i samarbeid med Rogaland fylkeskommune og Sandnes kommune arbeidd med eit opplegg for å forsere utbygginga av E39 på strekinga Stangeland – Sandved i Sandnes kommune frå to- til firefelts veg. Det ligg føre godkjend reguleringsplan for prosjektet som omfattar ei strekning på 2,2 km mellom kryss med rv 509 og kryss med rv 44. I prosjektet inngår også omfattande støytak. Kostnadsoverslaget er 220 mill. 2006-kr.

Årsdøgntrafikken er i dag om lag 32 000 køyretøy. Kørar i rushtidene fører til uønskt overføring av trafikk til lokalvegnettet. Ny rv 44 mellom Stangeland og Skjæveland vil bli opna for trafikk hausten 2007. Det er venta at dette vil avlaste E39 mellom Stangeland og Sandved noko, men ny rv 44 vil ikkje kunne løyse problema.

I handlingsprogrammet/planleggingsprogrammet for perioden 2006–2015 er det lagt til grunn ei statleg løyving på 100 mill. 2006-kr til prosjektet Stangeland – Sandved i siste seksårsperiode. I perioden 2006–2009 er det sett av 90 mill. 2006-kr i statlege midlar til prosjektet E39 Eiganestunnelen i Stavanger. Det er no klart at dette prosjektet ikkje kan startast før etter 2009. Av beløpet på 90 mill. kr går Rogaland fylkeskommune og Sandnes kommune inn for m.a. å omdisponere 85 mill. 2006-kr til prosjektet Stangeland – Sandved.

Sandnes kommune har gjennom vedtak i bystyret 27. mars 2007 søkt om å forskotere statlege midlar ut over 85 mill. 2006-kr, dvs. 135 mill. 2006-kr. Forskoteringa vil også omfatte eventuell prisauke på inntil 10 pst., dvs. inntil 157 mill. 2006-kr. Rogaland fylkeskommune har i møte i fylkesutvalet 26. mars 2007 slutta seg til søknaden. Det er føresett refusjon i perioden 2010–2013. Anleggsarbeida er planlagde å starte hausten 2008, med opning for trafikk rundt årsskiftet 2009/2010.

E39 Stangeland – Sandved i Rogaland har ei netto nytte (NN) som er rekna til 380 mill. kr, medan netto nytte pr. budsjettkrone (NNB) er rekna til 2,1. Det er i all hovudsak endringar i tidskostnadene som gir den gode nytten.

Samferdselsdepartementet sluttar seg til det skisserte opplegget for forsering av prosjektet E39 Stangeland – Sandved. Forskoteringa blir refundert, utan kompensasjon for renter og prisauke, i perioden 2010–2013.

### **3.5 E39 Renndalen – Staurset bru i Møre og Romsdal og Sør-Trøndelag – forskotering**

Prosjektet er m.a. omtalt i St.meld. nr 24 (2003–2004), side 148, og i St.prp. nr. 1 (2006–2007), side 69.

Eksisterande veg er svært smal med gjennomsnittleg breidd rundt 5 m. Det smalaste partiet har ei gjennomsnittleg breidd på 4,2 m, og eitt punkt er skilta med breidd 3,3 m. Delar av strekninga har dessutan dårleg horisontalkurvatur. I tillegg er det randbusetnad med direkte avkøyrslar til stamve-

gen på delar av strekninga. Årsdøgntrafikken er om lag 500 køyretøy.

Prosjektet omfattar utbetring av eksisterande veg over ei strekning på om lag 14 km. Tiltaka er i hovudsak breiddeutviding, kurveutbetring og avkøyrselssanering. Det ligg føre godkjent reguleringsplan for prosjektet.

For delparsellen Renndalen – Sør-Trøndelag grense i Møre og Romsdal er netto nytte (NN) rekna ut til -90 mill. kr. Netto nytte pr. budsjettkrone (NNB) er rekna til -0,6. For delparsellen Staurset – Møre og Romsdal grense i Sør-Trøndelag er netto nytte (NN) rekna til -80 mill. kr. Netto nytte pr. budsjettkrone (NNB) er rekna til -0,8.

Kostnadsoverslaget er 268 mill. 2006-kr. Omrekna til 2007-prisnivå blir kostnadsoverslaget 274 mill. kr. I handlingsprogrammet/planleggingsprogrammet for perioden 2006–2015 er det sett av 140 mill. 2006-kr til prosjektet i perioden 2006–2009, basert på eit kostnadsoverslag på 240 mill. 2006-kr. Det er lagt til grunn anleggsstart i 2008 og fullføring i perioden 2010–2015.

Møre og Romsdal og Sør-Trøndelag fylkeskommunar gjekk i samband med behandlinga av forslaget til handlingsprogram/planleggingsprogram for perioden 2006–2009 inn for å forskotere delar av dei statlege løyvingane dersom dette er nødvendig for å sikre gjennomføring av prosjektet i denne perioden. Møre og Romsdal fylkeskommune gjorde i møte i fylkestinget 13. juni 2006 vedtak om å forskotere 60 mill. kr i 2008 mot refusjon i 2010. Sør-Trøndelag fylkeskommune gjorde i møte i fylkestinget 19. juni 2006 vedtak om å forskotere 40 mill. kr i 2007 mot refusjon i 2009 og 2010.

Samferdselsdepartementet sluttar seg til det skisserte opplegget. Anleggsarbeida er planlagde å starte hausten 2007, med trafikkopning i 2010. Det er behov for 20 mill. kr til prosjektet i 2007. Midlane er føresette stilt til disposisjon av Sør-Trøndelag fylkeskommune.

### **3.6 E134 Haukelitunnelane i Telemark og Hordaland**

Prosjektet er m.a. omtalt i St.prp. nr. 1 (2005–2006), side 114, og i St.prp. nr. 1 (2006–2007), side 70.

Samla kostnader ved utbetring av tunnelane på E134 over Haukeli for å auke frihøgda til 4,2 m blei i St.prp. nr. 1 (2005–2006) sett til om lag 200 mill. kr. Som omtalt i St.prp. nr. 1 (2006–2007), fekk Statens vegvesen inn eitt tilbod som gav totalkostnader på i storleiken 350 mill. kr. Sidan tilbodet gav kostnader

som braut med tidlegare økonomiske føresetnader for utbetringa, bad Samferdselsdepartementet Vegdirektoratet gå gjennom prosjektet på nytt for å sjå om det var mogleg å redusere omfanget.

Statens vegvesen utarbeidde etter dette eit nytt konkurransegrunnlag der arbeida var avgrensa til tiltak for å auke frihøgda til 4,2 m og nødvendige tiltak som følgje av dette. Det meste arbeidet skal gjennomførast i Haukelitunnelen og den austlege delen av Røldalstunnelen. I dei andre tunnelane er det berre nokre korte strekningar som har for låg frihøgde. Eksisterande portal i den austlege enden av Røldalstunnelen er ikkje brei nok til at to semi-trailerar kan møtast. Det blei derfor i tillegg bedt om tilbod på eit alternativ som også omfattar ny portal i Røldalstunnelen.

Det kom inn tilbod frå tre entreprenørar. Dei lågaste tilboda var på eit nivå som samsvarar med føresette kostnader i St.prp. nr. 1 (2005–2006). Statens vegvesen har etter dette inngått kontrakt med entreprenør. Kontrakten omfattar også bygging av ny portal i Røldalstunnelen.

For å unngå ny stenging av vegen på eit seinare tidspunkt ønskjer Statens vegvesen å prioritere brannsikring av PE-skum i Hordatunnelen og Austmannaliatunnelen i samband med arbeidet med å auke frihøgda. Kostnaden ved dette er kalkulert til om lag 15 mill. kr. Arbeidsomfang og kostnader i samband med fjellsikring er usikre fordi Røldalstunnelen og Haukelitunnelen er gamle tunnelar. Der-som sikringsarbeidet blir mindre omfattande enn føresett, vil kostnadene ved brannsikring i dei andre tunnelane bli dekte innafor ramma til prosjektet. Viss det ikkje er rom for dette, blir kostnadene dekte ved mellombelse omdisponeringar på Statens vegvesens budsjett for 2007, mot tilbakeføring i 2008.

Anleggsarbeida vil komme i gang att i løpet av våren 2007. Føresetnaden er at arbeida skal fullførast i løpet av desember 2007.

### **3.7 Rv 2 Kløfta – Nybakk i Akershus – endring av bompengetakstar**

Prosjektet er m.a. omtalt i St.prp. nr. 47 (2003–2004), St.prp. nr. 64 (2004–2005), St.prp. nr. 1 (2005–2006), side 107–108, og St.prp. nr. 1 (2006–2007), side 65.

Det er vedteke at prosjektet Kløfta – Nybakk skal delvis bompengefinansierast som første del av eit bompengeopplegg for utbygging av rv 2 mellom Kløfta og Kongsvinger. Som omtalt i St.prp. nr. 64 (2004–2005), blir det bygd firefelts veg på heile strekninga mellom Kløfta og Nybakk. Dette vil føre til auka kostnader samanlikna med opphavleg

overslag. Kostnaden for utbygging av heile strekninga Kløfta – Kongsvinger som firefelts veg er førebels rekna til 3,5–4 mrd. kr. Standard for strekninga Nybakk – Kongsvinger er ikkje endeleg avgjort, men vil bli vurdert i samanheng med den pågåande konsekvensutgreiinga for strekninga. Kostnaden for utbygging av heile strekninga Kløfta–Kongsvinger som firefelts veg er førebels rekna til 3,5–4 mrd. kr.

Som omtalt i St.prp. nr. 47 (2003–2004), er det føresett at inntil 60 pst. av byggjekostnadene skal finansierast med bompengar. For å halde framdrift og betre inntektsgrunnlaget slik at det blir mogleg å gjennomføre ei kontinuerleg utbygging, er det sett på ulike tiltak for å få dette til. I denne omgang har bompengeselskapet gått inn for å auke takstane i bomstasjonen ved Nybakk frå 15 til 20 kr for lette køyretøy og frå 30 til 40 kr for tunge køyretøy. Med ein bompengeperiode på 15 år er det rekna med at dette vil auke bompengeinntektene med om lag 250 mill. kr.

Saka er lagt fram for Akershus og Hedmark fylkeskommunar og kommunane som soknar til prosjektet. Både Ullensaker og Nes kommunar i Akershus og Sør-Odal og Kongsvinger kommunar i Hedmark har slutta seg til forslaget til takstauke. Akershus fylkeskommune slutta seg til forslaget i møte i fylkesutvalet 19. april 2007. Hedmark fylkeskommune slutta seg til forslaget i møte i fylkesrådet 30. april 2007.

Samferdselsdepartementet har ingen merknader til at bompengetakstane for rv 2 Kløfta – Nybakk blir auka under føresetnad av at Hedmark fylkeskommune også sluttar seg til forslaget. Prosjektet er føresett opna for trafikk i oktober 2007.

### **3.8 Rv 150 Ulvensplitten – Sinsen i Oslo**

Prosjektet er m.a. omtalt i St.prp. nr. 67 (2005–2006), side 2, og St.prp. nr. 1 (2006–2007), side 67.

Det er no utarbeidd ny reguleringsplan for prosjektet. Planen har vore ute til offentleg ettersyn og er venta behandla av Oslo bystyre i mai 2007. Etter dette skal det gjennomførast ekstern kvalitetssikring av prosjektet (KS2).

Samferdselsdepartementet tek sikte på å komme tilbake til Stortinget med revidert kostnadsoverslag, framdrifts- og finansieringsplan for prosjektet i samband med planlagt framlegging av Oslo-pakke 3 trinn 1 hausten 2007, jf. eigen omtale. Målet er at anleggsarbeida skal komme i gang att våren 2008, slik at prosjektet kan opnast for trafikk i 2012.

Oslo kommune har sett av midlar til å dekkje kostnadene ved bygging av dei kommunale vegane

som inngår i prosjektet. Av omsyn til trafikkavviklinga i byggjeperioden må dei kommunale vegane byggjast før ombygging av hovudvegane. Det er derfor lagt opp til å starte bygginga av dei kommunale vegane hausten 2007, som føresett i St.prp. nr. 1 (2006–2007).

### 3.9 Oslopakke 3 – framdrift

Ei politisk styringsgruppe frå Oslo og Akershus la i mai 2006 fram sitt forslag til Oslopakke 3. Det blei gjort lokalpolitiske vedtak om Oslopakke 3 hausten 2006.

For å imøtekomme dei lokale ønska om start av innkrevjinga så tidleg som mogleg, samtidig som innhaldet i Oslopakke 3 blir grundig vurdert, vil Oslopakke 3 bli lagt fram for Stortinget i to trinn.

Første trinn vil vere at Samferdselsdepartementet legg fram ein stortingsproposisjon allereie seint hausten 2007. Stortingets behandling og godkjenning av fase 1 vil leggje til rette for at den auka bompenginnteninga som dei lokale styremaktene ønskjer, kan starte så tidleg som mogleg i 2008. I dette framlegget om Oslopakke 3 vil ikkje departementet ta stilling til innhaldet i pakka.

For alle statlege investeringsprosjekt over 500 mill. kr skal det gjennomførast ei ekstern kvalitets-sikring av konseptval i tidlegfase (KS1). Ei slik kvalitetssikring skal også gjennomførast for Oslopakke 3. Samferdselsdepartementet har i brev av 28. juni 2006 til Oslo kommune og Akershus fylkeskommune peika på kor viktig det er at Oslopakke 3 blir utgreidd på ein grundig og heilskapleg måte. I denne samanhengen viser Samferdselsdepartementet til Dok. nr. 3:8 (2005–2006) *Riksrevisjonens undersøkelse av effektivitet i offentlige tiltak til kollektivtrafikk – Oslopakke 2*, som blei behandla av Stortinget i desember 2006.

I samband med framlegginga av Nasjonal transportplan 2010–2019 vil trinn 2 av Oslopakke 3 bli lagt fram for Stortinget. Her vil det bli gjort ei heilskapleg vurdering av utbyggingsplanen, m.a. på bakgrunn av prosessen med kvalitetssikring og dei prioriteringane som blir gjorde i samband med Nasjonal transportplan.

På bakgrunn av det lokale forslaget om å bruke bompengar til drift av kollektivtrafikken har departementet sett i gang arbeidet for å endre veglova slik at bompengar kan nyttast til slike driftstiltak. Samferdselsdepartementet tek sikte på å leggje frem ein odelstingsproposisjon samtidig med første trinn av departementet si behandling av Oslopakke 3, altså seint hausten 2007.

### 3.10 Rv 55 Fatlaberget i Sogn og Fjordane

Delvis bompengefinansiering av rv 55 Fatlaberget mellom Leikanger og Sogndal i Sogn og Fjordane blei vedteke ved Stortinget si behandling av St.prp. nr. 65/ Innst. S. nr. 183 (2005–2006). Den 5. februar 2007 gjekk det eit ras på rv 55 i Fatlaberget. Raset førte til at vegen blei stengd i fleire veker. I tida med opprydding og sikringsarbeid etter raset blei det sett opp alternative transportruter for trafikantane. Kostnadene ved dette er om lag 10 mill. kr. Meirkostnadene vil ikkje få konsekvensar lokalt, og staten vil dekkje kostnadene innafor ramma for vegformål.

### 3.11 Rv 658 – tunnelane mellom Ålesund og Ellingsøy og mellom Ellingsøy og Valderøy i Møre og Romsdal – oppgradering

Arbeidet med oppgradering av tunnelane mellom Ålesund og Ellingsøy og mellom Ellingsøy og Valderøy på rv 658 i Møre og Romsdal er omtalt i St.prp. nr. 1 (2006–2007), side 54.

Arbeidet starta i oktober 2006. Kort tid etter anleggsstart gav Arbeidstilsynet Region midt Statens vegvesen pålegg om å stanse alt arbeid i tunnelen som blei utført samstundes med avvikling av publikumstrafikk og nyttetraffikk. Fristen for stenging var sett til 8. desember 2006, men blei seinare utsett til 14. desember 2006. Statens vegvesen påklaga vedtaket, men Direktoratet for arbeidstilsynet stod fast på pålegget.

Arbeida som skulle utførast etter den inngåtte kontrakten, er avbestilt. Statens vegvesen utarbeider no nytt konkurransegrunnlag for gjennomføring av arbeida innafor dei nye rammevilkåra. Vegvesenet reknar med at ny anbuds konkurranse vil vere gjennomført i løpet av 2007, slik at anleggsarbeida kan komme i gang att tidleg i 2008.

### 3.12 Rv 64 Bremsnes – Kristiansund (Atlanterhavstunnelen) i Møre og Romsdal – presisering av vedtak om fordeling av eventuelle innsparingar

Ved behandlinga av St.prp. nr. 28/Innst. S. nr. 61 (2005–2006) slutta Stortinget seg til opplegget med å finansiere utbygging av rv 64 Atlanterhavstunnelen med bompengar, innsparte ferjetilskot, lokale tilskot og riksvegmidlar. Kommunane Kris-



tiansund, Averøy og Frei skal bidra med 127 mill. kr i lokale tilskot. Dette utgjer om lag 15 pst. av kostnadene med utbygginga.

I St.prp. nr. 28 (2005–2006) kap. 5.5 er det gjort greie for korleis eventuelle endringar i økonomien for prosjektet skal handterast. Etter stortingsbehandlinga er det stilt spørsmål om kva for ein delingsbrøk som skal leggjast til grunn for ei eventuell fordeling av innsparingar i høve til kostnadsoverslaget. I standardavtalen for bompengeprojekt, jf. St.prp. nr. 17 (1993–94), er det lagt til grunn at kostnadsauke på inntil 10 pst. av anleggskostnadene, og innsparingar i bompengeprojekt på inntil 10 pst. i høve til kostnadsoverslag, skal fordelast mellom staten og selskapet etter partane sin del av finansieringa. Vidare heiter det at dersom andre finansieringspartar er med i prosjektet, må ansvar for kostnadsauke og innsparingar spesifiserast nærare. Ei spesifisering av korleis eventuelle innsparingar skal fordelast mellom trafikantane og kommunane er ikkje gjort. I dei opphavlege lokale vedtaka heiter det at dersom økonomien i prosjektet skulle bli betre enn føreset, skal innsparinga fordelast mellom trafikantane, som får kortare bompengeperiode, og kommunane som får delar av det kommunale tilskotet tilbake. Statens vegvesen har på denne bakgrunn gått inn for at ei eventuell innsparing i kostnadene eller auka inntening skal fordelast i tråd med prinsippa i standardavtalen om deling mellom staten og bompengeselskapet, dvs. etter partane sin del av finansieringa.

Møre og Romsdal fylkeskommune og kommunane Kristiansund, Averøy og Frei har presisert at dei i si behandling av saka har føreset at eventuelle innsparingar skal delast *likt* mellom kommunane og trafikantane. Som ei oppfølging av dette blei det i april 2007 gjort dette likelydande vedtaket:

«Dersom økonomien i prosjektet skulle bli betre enn føreset, skal innsparinga fordelast likt mellom trafikantane som får kortare bompengeperiode, og kommunane, som får heile eller delar av det kommunale tilskotet attende.»

Samferdselsdepartementet ser at spørsmålet om fordeling av eventuelle innsparingar og auka inntening ikkje har vore tilstrekkeleg avklart gjennom behandlinga av St.prp. nr. 28 (2005–2006). Etter ei samla vurdering vil departementet gå inn for ei fordeling av eventuelle innsparingar i tråd med vedtaka frå april 2007 i Møre og Romsdal fylkeskommune og kommunane Kristiansund, Averøy og Frei. Departementet legg vekt på at fylkeskommunen og kommunane i sitt opphavlege vedtak har lagt til grunn at eventuelle innsparingar skulle fordelast likt mellom kommunane og trafi-

kantane, sjølv om dette ikkje går eksplisitt fram av vedtaka.

### 3.13 Raset i Hanekleivtunnelen på E18 i Vestfold

#### *Hendingsgangen*

25. desember 2006 om kvelden raste store steinblokker ned i køyrebana og stengde det sørgående løpet i Hanekleivtunnelen. Ingen trafikantar blei treffe, og raset førte ikkje til skade på anna enn sjølve tunnelen. E18 blei raskt stengd i begge retningar. Omkøyring blei skilta via rv 313 (gamle E18) gjennom Holmestrand og tunnelen bak Holmestrand. Det blei tilkalla geologisk hjelp frå Vegdirektoratet. Etter eit møte mellom Statens vegvesen og politiet blei det vedteke å opne tovegstrafikk i det nordgåande løpet i Hanekleivtunnelen om ettermiddagen 26. desember 2006. Avgjerda hadde som føresetnad at det snarast mogleg skulle inspiseras bak kvelven i nordgåande løp.

Samferdselsdepartementet og Vegdirektoratet avgjorde raskt at det skulle setjast ned ei uavhengig undersøkingsgruppe. Dette blei det arbeid med den 27. desember da tre uavhengige geologar blei spurde om å delta. Dei reiste på synfaring alleie 28. desember for å inspisere rasområdet før det var utført noko arbeid på rasstaden. Undersøkingsgruppa blei formelt sett ned 5. januar 2007 av Samferdselsdepartementet med dette mandatet:

«Formålet med granskningen er å klarlegge mulige årsaker til raset og foreslå eventuelle forbedringstiltak.

Undersøkelsesgruppen skal analysere framdrift, prosedyrer og metoder i alle faser av prosjektet fra planlegging/prosjektering og gjennomføring til drift og vedlikehold og løpende etterkontroll. Herunder skal gruppen vurdere rutinene og praktiseringen av disse, for Statens vegvesens kontroll både med entreprenører og egen virksomhet.

Undersøkelsesgruppen bes også å komme med eventuelle forslag til forbedringstiltak vedrørende planlegging/prosjektering, tunnelbygging, drift og vedlikehold, og kontrollrutiner og regelverk.

Det forutsettes at undersøkelsesgruppen leverer sin rapport 15. februar 2007.»

Undersøkingsgruppa hadde denne samansetjinga:

- Ingeniørgeolog Per Bollingmo, Multiconsult AS
- Professor Bjørn Nilsen, NTNU Institutt for geologi og bergteknikk – leiar

- Avdelingsdirektør Øystein Nordgulen, Norges geologiske undersøkelse (NGU)

Det blei raskt klart at det ville vere ei stor oppgåve å få oversikt over om problemet var å reparere berre rasstaden eller om det var andre stader som også måtte reparerast. Statens vegvesen avgjorde derfor den 10. januar 2007 at det skulle opprettast eit eige prosjekt for å ta hand om byggherreoppgåvene knytt til reparasjonar og undersøkingar av raset og dei andre tunnelane på E18 i nordre Vestfold. Prosjektet blei knytt til Statens vegvesen Region sør, men det blei vedteke at prosjektet skulle ha god kontakt med Vegdirektoratet. Alle viktige avgjerder skulle skje i fellesskap.

Parallelt med den eksterne undersøkingsgruppa blei det vedteke å opprette ei intern arbeidsgruppe i etaten. Denne blei etablert i midten av januar. Ho skulle vere med å diskutere reparasjonsløyningar for rasstaden, samt raskt vere i arbeid når den eksterne undersøkingsgruppa leverte innstillinga si 15. februar 2007. Ei av oppgåvene til denne interne gruppa har vore å vurdere dei tilrådingane som kom frå den eksterne undersøkingsgruppa og på kva måte deira tilrådingar kan takast inn i vegvesenet sin organisasjon.

Tryggleiken for trafikantane i nordgåande løp var eit stadig tema. Det var daglege synfaringar av rassona som fortsette inn i nordgåande løp. For å vere sikre blei etaten sine eigne geologar kopla med geologar frå Universitetet i Oslo og frå Multiconsult. Det blei raskt klart at sona måtte sikrast. Den 19. januar 2007 blei det gitt forskjellige råd frå dei einskilde geologane til vegdirektøren, og han avgjorde å stengje nordgåande løp for trafikk fredag 19. januar 2007.

I midten av januar 2007 var arbeidet i gang både med å reparere rasstaden og med inspeksjon av tryggleiken i dei andre delane av Hanekleivtunnelen. Da nordre løp blei vedteke stengt, gjekk ein umiddelbart i gong med å reparere nordgåande løp. På det tidspunktet håpa Statens vegvesen å opne Hanekleivtunnelen for trafikk til påske. Arbeidet med å inspisere alle tunnelane i Vestfold gjekk for fullt. Inspeksjonsarbeidet var vanskeleg, og det viste seg at det var behov for ytterlegare sikring av Hanekleivtunnelen og Løkentunnelen. Like før påske blei nordgåande løp i Bolstadtunnelen stengt etter inspeksjon. I tillegg blei det på same tid klart for vegvesenet at alle tunnelane på strekninga måtte ettersikrast. Dei andre fire tunnelane som trengde tilleggssikring, er godt sikra i hengen (taket), men veggene må tilleggssikrast. Det er ikkje nødvendig å stengje desse tunnelane for trafikk bortsett frå når det er arbeid i dei. Til inspek-

sjonsarbeidet blei det leigt inn geologar frå konsulentfirma og ressursar frå andre delar av etaten blei nytta.

For å sikre tunnelane er det sett ut to entreprisar. Den eine inneber å sikre nordgåande løp i Hanekleiv- og Løkentunnelen. Dette arbeidet blei starta 17. april og er planlagt ferdig 6. juli 2007. Det andre tilbodet går ut på å sikre Hanekleiv- og Løkentunnelen sine sørgåande løp, samt alle dei andre tunnelane. Arbeidet er planlagt ved at denne entreprisen startar med sikring av dei andre tunnelane, og at sørgåande løp i Hanekleiv- og Løkentunnelen blir tekne til slutt. Dette inneber at minst nordgåande løp i alle tunnelane på E18 skal vere ettersikra til 6. juli og at tovegstrafikk da kan gå i nordgåande løp. Da blir omkøyringsrutene oppheva og bomstasjonen opna igjen. Arbeida i sørgåande løp i Hanekleiv- og Løkentunnelen skal vere slutførte 1. oktober 2007.

#### *Reparasjonskostnader*

Reparasjon av tunnelane består av full utstøyping av somme parti, samt innsetjing av fleire boltar og påsprøyting av ny sprøytebetong. Til saman er det utrekna at det skal setjast inn om lag 15 000 nye boltar. Dei fleste vil bli sette inn i Hanekleiv- og Løkentunnelen.

Det er grovt vurdert at reparasjonskostnadene for tunnelane på E18 vil koste om lag 265 mill. kr inkl. byggherrekostnader. Statens vegvesen har hatt utgifter til skilting, auka vinterdrift på omkøyringsvegane, noko asfaltering på omkøyringsvegane, omfattande informasjonsaktivitet overfor trafikantane og ulike mindre trafikktryggingstiltak. I tillegg har det blitt sett inn forsterka skuleskyss på nokre strekningar og auka ferjekapasitet i sambandet Moss–Horten. Det vil bli etablert kollektivfelt ved Bergsenga. Dei samla kostnadene knytte til omkøyringsvegane vil komme på 20 mill. kr.

I avtalen mellom Vegdirektoratet og bomsskapet er det innarbeidd at staten dekkjer driftsutgifter og rentekostnader dersom vegen blir stengd. Desse kostnadene er utrekna å bli 25,2 mill. kr. Tapet av bompenginntekter blir dekt ved ei forskyving av innkrevjingperioden. I tillegg til desse kostnadene kjem dei utgiftene vegvesenet har knytt til dei ekstraordinære inspeksjonane av tunnelar på heile riks- og fylkesvegnettet og nokre administrative kostnader, rekna til 35 mill. kr. Totalt er kostnadene 345,2 mill. kr. Kostnadsoverslaga er usikre. Det er foreslått tilleggsløyving for å dekkje kostnadene, jf. St.prp. nr. 69 (2006–2007) Tilleggsbevilgningar og omprioriteringar i statsbudsjettet 2007.

### *Bygging av Hanekleivtunnelen*

Produksjonsavdelinga ved vegkontoret i Vestfold fekk 1. desember 1995 ein avtale med vegkontoret ved utbyggingsavdelinga om å byggje tunnelen. Oppgåvene er skildra slik:

«Produksjonsavtalen gjelder transport/tilrigging, utsprengning av tunneler og andre fjellrom, opplasting og uttransport av masser, arbeidssikring og permanent sikring, drens-/overvannsgrøfter opp til traunivå, kummer og rør for toløpstunnel (2 x T9) i Hanekleiva på nye E18 i nordre Vestfold. Selve tunnellopene går fra profil 15640 til 17390.»

Produksjonsavdelinga i Vestfold hadde ikkje eigen kompetanse til å byggje tunnelar. Dette fekk dei leigd inn frå produksjonsavdelinga ved vegkontoret i Hordaland. I realiteten var det derfor produksjonsavdelinga i Hordaland som bygde tunnelen.

I ein vanleg entreprisekontrakt har byggherren personell med ansvar for å kontrollere og kommunisere med entreprenøren undervegs. Formålet med dette er å følgje opp føresetnadene i kontrakten overfor entreprenøren. Ved bygginga av Hanekleivtunnelen blei dette ikkje gjort. Sidan arbeida blei utførte av eiga produksjonsavdeling, hadde E18-prosjektet, som for andre prosjekt bygd i eigenregi, ingen byggjeleiar og kontrollingeniør med ansvar for å følgje opp arbeida. Det var lagt til grunn at produksjonsavdelinga ivaretok desse funksjonane. Produksjonsavdelinga rapporterte til utbyggingsavdelinga gjennom byggjemøte som blei gjennomført ein gong pr. måned. I ettertid, når det viste seg at det måtte gjerast ettersikring, blei det klart at det var ulike tolkingar om kven som hadde ansvaret for den permanente sikringa av tunnelen. Etter eit møte om erfaringsutveksling i februar 1998 om denne usemja blei det konkludert med at det for ettertida også skulle etablerast eit byggherre-entreprenørforhold ved bruk av eigenproduksjon på E18-anlegget.

Produksjonsavdelinga hadde bygd ferdig tunnelen i mai 1997. Innreiing med kvelv og utstyr skulle utførast i ein eigen entreprise med PEAB som entreprenør. PEAB starta på dette arbeidet i april 1997, men oppdaga raskt at tunnelen var for dårleg sikra og at nivået på tryggingstiltaka måtte hevast. PEAB stoppa arbeida sine i september 1997. Byggherren og entreprenøren (PEAB) engasjerte da kvar sin ingeniørgeolog for å vurdere det utførte sikringsarbeidet og behovet for ytterlegare sikring. Begge ingeniørgeologane konkluderte med at tunnelane ikkje var tilstrekkeleg sikra. Det

blei da gjennomført ei ettersikring i samråd med PEAB, etaten sine folk og innleigd geolog. Det blei sett inn 1 216 ekstra boltar og lagt på ny sprøytebetong. Rasstaden var på det tidspunktet kjend som ei sone med svakt berg, og det har vist seg i ettertid at sikringsmengda på dette tidspunktet framleis blei undervurdert. Grunnen til denne feilvurderinga har det så langt ikkje vore mogleg å fastslå, anna enn at ein undervurderte sikringsbehovet. Etter at tunnelen var tilleggssikra rekna byggherren med at tunnelen var tilstrekkeleg permanent sikra.

Dei uklare ansvarsforholda som oppstod i dette prosjektet vil ikkje kunne oppstå med den organiseringa av Statens vegvesen som har eksistert sidan produksjonsavdelinga blei skilt ut som eige selskap, Mesta AS, frå 1. januar 2003. Alle arbeida blir i dag konkurranseutsette ut frå ei standard arbeidsskildring som definerer korleis ansvaret er fordelt mellom byggherre og entreprenør.

### *Årsakene til raset*

Undersøkningsgruppa leverte rapporten 15. februar 2007. Dei viktigaste konklusjonane deira på grunnlag av den gjennomførte granskinga er:

1. Dei utførte geologiske forundersøkingane er vurdert å vere tilfredsstillande, og raset kan derfor ikkje setjast i samanheng med mangelfulle forundersøkingar.
2. Den direkte årsaka til raset var ei svakheitsone (forkasting) med delvis omvandla og forvittra bergart, infisert av svelleleire, som etter kvart gav eit så stort trykk mot sikringskonstruksjonen at han braut saman. Dette kan ha skjedd som ein gradvis prosess, men nedfallet av det vesentlege av rasmassen skjedde truleg brått.
3. Rassone blei registrert under drivinga, og dessutan vurdert på eit seinare tidspunkt da ein oppdaga sprekkar i sprøytebetongen. Det blei ved dette høvet utført tilleggssikring. Sona blei derfor ikkje oversett, men behovet for permanent sikring blei undervurdert.
4. Organiseringa av prosjektet var uheldig. Rollefordeling mellom dei utførande og byggherrefunksjonen var ikkje klart definert, og det var ulike oppfatningar om ansvarsfordeling i prosjektperioden. Spesielt gjeld dette ansvaret for ingeniørgeologisk kartlegging under tunneldriving og for å fastsetje den permanente sikringa.
5. Det var ikkje personell med nødvendig ingeniørgeologisk kompetanse på tunnelprosjektet. Prosjektet hadde heller ikkje tilstrekkeleg

bemanning for fortløpande registrering av dei ingeniørgeologiske forholda i tunnelen og for kvalifisert vurdering av nødvendig permanent sikring.

6. Dei ingeniørgeologiske forholda blei ikkje systematisk kartlagde og konkret dokumentasjon er mangelfull. Omfang og lokalisering av dei utførte sikringsarbeida blei rapportert i prosjektet, men denne dokumentasjonen er ikkje lenger tilgjengeleg.
7. Drifts- og vedlikehaldskontrakten omfattar (fram til 31.08.06) ikkje periodisk inspeksjon av sikringsarbeida.

### *Sikring av tunnelane i nordre Vestfold*

Den direkte årsaka til raset var som undersøkingsgruppa konkluderte, at behovet for permanent sikring blei undervurdert. Det har vore ein større eller mindre grad av undervurdering av behovet for permanent sikring i alle tunnelane på strekningen. Det er grunn til å tru at vanskegraden til berget vurdert opp mot endringane i berget over lang tid har vore undervurdert.

Kva årsaka til denne undervurderinga er, har det så langt ikkje vore mogleg å finne noko svar på. Sikringa har vore diskutert og ein har hatt fokus på det. Vurdert i ettertid, har dei konklusjonane som er blitt fatta medført eit for dårleg sikringsnivå. Dette trass i at dei fleste tunnelane har blitt følgde opp av erfarne eksterne ingeniørgeologar.

Undersøkingsgruppa påpeikte fleire utviklingstrekk som kunne vere kjelde til ei uheldig utvikling knytt til bygging og sikring av tunnelar, karakterisert som eit bransjeproblem. Dette har ført til at det er oppnemnt to arbeidsgrupper som skal vurdere om det er behov for å innføre ytterlegare tiltak knytt til planlegging, bygging, drift og vedlikehald av veggutunnelar.

Vegdirektoratet har sett ned ei intern arbeidsgruppe som skal sjå på gjeldande retningslinjer, praktiseringa av desse, samt foreslå aktuelle forbetringstiltak. Dette arbeidet er i ferd med å bli slutført. Den andre arbeidsgruppa er sett saman av representantar frå bransjen; Rådgivende ingeniørers foreining (RIF), Maskinentreprenørenes foreining (MEF), Entreprenørforeiningen bygg og anlegg (EBA), og Statens vegvesen. Arbeidsgruppa har som oppgåve å sjå på moglege forbetringstiltak med medverknad frå heile bransjen. Arbeidet skal vere avslutta innan utgangen av mai 2007.

Arbeidet som blir gjort i begge desse gruppene, vil gi eit godt utgangspunkt for å vurdere

nærare om det er behov for ytterlegare forbetringstiltak.

I tillegg gjennomfører internrevisjonen i Vegdirektoratet ei nærare undersøking med bakgrunn i raset i Hanekleivtunnelen. Denne går på undervurderinga av dei geologiske forholda i området og svikt i arbeidet med sikring av tunnelane. Arbeidet er ikkje avslutta. Samferdselsdepartementet vil etter rapporten ligg føre vurdere om det er ytterlegare behov for gransking.

### *Opning og lukking av nordgåande løp*

Undersøkingsgruppa blei av Samferdselsdepartementet beden om å vurdere dei ulike forholda knytte til vegvesenet si vurdering i samband med opning og stenging av nordgåande løp i Hanekleivtunnelen.

Gruppa sine vurderingar framgår i notat av 26. mars 2007. Konklusjonane er:

1. Basert på den observerte gangen til og karakter av forkastingssona som førte til ras i sørgåande løp, og på bakgrunn av generell vurdering av nivået på tryggleiken i norske veggutunnelar, er det undersøkingsgruppa si oppfatning at det ikkje var uforsvarleg å gjennomføre ei mellombels opning av nordgåande løp i Hanekleivtunnelen den 26.12.2006.
2. Undersøkingsgruppa vurderer det som forståeleg at også nordgåande løp etter nærmare inspeksjon bak kvelven blei avgjort stengt for tilleggssikring.
3. Tilsvarande hendingar som i Hanekleivtunnelen vil kunne unngåast for framtidige tunnelprosjekt ved planmessig ingeniørgeologisk kartlegging og tilstrekkeleg bergsikring. Eventuelt behov for utbetring og supplement av bergsikring kan sikrast på ein monaleg betre måte ved planmessig kontroll i byggjefasen. Tilrådingar om desse forholda er gitt i gruppa sin hovudrapport.

### *Tidsbruk frå raset gjekk til vegen blir opna for trafikk*

Det er reist kritikk frå fleire hald om at det har teke lang tid før reparasjonsarbeida kom i gang. Det er i den samanhengen viktig å understreke at det er ein vanskeleg og tidkrevjande jobb å undersøkje kvaliteten på bergsikring i slike tunnelar og som har ei lengd på 6 340 m. Hadde problemet berre vore å reparere rasstaden, samt svakheitssona si forlenging inn i nordgåande løp, hadde vegen kunna blitt opna til påske. Da det viste seg at det var behov for mykje tilleggssikring i Hanekleiv- og Løkentunnelen, samt ein god del sikring i dei

andre tunnelane også, blei dette ein monaleg meir omfattande jobb.

#### *Forbetring av byggemetode*

Undersøkingssgruppa hadde som mandat å foreslå forbetringar. I rapporten seier gruppa at «etaten arbeider systematisk og detaljert for å ivareta kvaliteten gjennom prosedyrer og håndbøker og det er vår oppfatning at dette arbeidet er ivaretatt på en svært god måte».

Det er likevel rom for forbetringar, og dei viktigaste tiltaka som blir foreslåtte og som det blir arbeidd med er:

1. Å sørje for at det er tilstrekkeleg bemanning, med den nødvendige kompetansen på anlegget, slik at dei ingeniørgeologiske forholda blir registrert fortløpande.
2. Innføring av «byggherren sin halvtime» der byggherren får tid til å utføre nødvendige kartleggingsarbeid, og dessutan gjere ei vurdering av nødvendig sikring. Som ei kvalitetssikring skal denne vurderinga gjerast saman med bas eller formann frå entreprenøren. Entreprenøren skal stille arbeidsplattform med god belysning, og ikkje ha høve til å utføre anna arbeid på stoff under byggherren sin halvtime. Innsatsen til entreprenøren blir honorert etter prissett post i tilbodet.
3. Det må erkjennast at sikring med boltar og sprøytebetong ikkje kan ivareta alle typar vanskelege fjellforhold. Tung sikring, inkludert full utstøyping, må derfor alltid vere med som ein aktuell opsjon for sikring, spesielt i soner med svelleleire.
4. Etablering av eit system for utkvittering av utført sikring, og for å sikre at utført sikring blir loggført på eigna skjema og teikningar.
5. Utført sikring, spesiell sprøytebetong, skal kontrollerast for sprekkar og dårleg heft, minst ein gong før sikringa blir dekt av kvelv for sikring mot vatn og frost. Eventuelle manglar blir utbetra gjennom tilleggssikring.
6. Regelverk og rutinar må betrast for å sikre at det for alle prosjekt blir utarbeidd tilfredsstillande sluttrapport med ingeniørgeologisk skildring, samt loggar over fjellforhold og utført sikring.
7. Etablering av inspeksjonsrutinar der ein ved fastsette frekvensar kontrollerer sikringa sin tilstand. Tunnelprofilen (teoretisk utsprengd profil) blir utvida med 20 cm for å betre høva til å inspisere bak kvelven. Kvelven blir slik utstyrt at inspeksjonen kan gjerast på ein effek-

tiv og sikker måte, m.a. med stigar, sikringsline og langsgåande skinne til å gå på.

8. Arkiveringsrutinane må betrast slik at prosjektdokument som kan ha verdi for seinare vurderingar blir tilgjengeleg i levetida til tunnelen. Spesielt gjeld dette loggen frå tunnelen med geologiske registreringar og utført sikring.

I tillegg til ovannemnde forbetringpunkt har Statens vegvesen allereie innført strengare krav til dokumentasjon og kvalitetssikring av det grunnlagsmaterialet som blir nytta for planlegging, kostnadsberekning og gjennomføring av tunnelanlegg. Det er også innført skjerpa rutinar for å kvalitetssikre at dei geologiske utfordringane som kjem fram gjennom den geologiske kartlegginga, er innarbeidde i konkurransegrunnlaget.

For å sikre at retningslinene frå Vegdirektoratet blir følgde ved dei tunnelane som er i arbeid i Noreg, vil direktoratet gjennomføre ein ekstra kontroll i løpet av 2007. Dette vil understreke at Vegdirektoratet vil ta ein meir aktiv kontrollfunksjon i tunneldrifta.

#### *Tidlegare tunnelras*

Med unntak av mindre utfall av enkeltstein og flak av sprøytebetong frå vegger og tak, er det kjent svært få tilfelle i Noreg av alvorlege ras etter at tunnelen er ferdigstilt. Av liknande alvorlegheitsgrad som raset i Hanekleivtunnelen kjenner ein berre til desse:

- utrasing i Kvineshei jernbanetunnel rundt 1960
- ras i Oslofjordtunnelen i romjula 2003

Raset i Kvinesheitunnelen på Sørlandsbanen skjedde åtte år etter ferdigstilling, i eit parti som var sikra med full betongutstøyping. Betongen viste seg å vere tynn og av dårleg kvalitet.

Raset i Oslofjordtunnelen gjekk gjennom kvelven og har fleire likskapstrekk med det som skjedde i Hanekleivtunnelen, men omfanget var mindre.

Statens vegvesen Region øst sette ned ei ekspertgruppe som konkluderte med at fleire punkt i tunnelen var undersikra. I tillegg fekk internrevisjonen i Vegdirektoratet i oppdrag å få kartlagt moglege årsaker.

Samferdselsdepartementet tok den gongen ikkje på seg noka sentral rolle i arbeidet med granskinga av årsaka til raset, og kravde ikkje igangsett undersøking eller inspeksjon av dei andre tunnelane i landet eller i nærområdet med liknande geologiske tilhøve.

Den totale kostnaden knytt til reparasjon og konsekvensar av raset blei 70 mill. kr. Det blei ikkje løyvd ekstra midlar til dekking av desse kostnadene, jf. St.prp. nr. 1, side 113/Budsjett-innst. S. nr. 13 (2004–2005).

### 3.14 Tunnelinspeksjonar

I tillegg til sikring av tunnelar under bygging, er det også behov for å overvake tilstanden til dei 952 tunnelane som allereie finst på riks- og fylkesvegnettet.

I norske tunnelar gjennom fjell er det vanleg å bruke berget som byggjemateriale. Berget blir sikra på ulike måtar, måtar som til dels blir kombinerte i ein og same tunnel. Dei ulike metodane for sikring og kva dei sikrar mot er presenterte i tabell 3.1.

#### *Inspeksjon og kontroll*

Tunnelar blir bygde og utrusta på ulike måtar. Dei aller fleste tunnelar er sprengde ut i bergartar av ulike slag, men det finst også reine betongtunnelar, der det kan vere grave ei stor grøft der tunnelen blir støypt og massane så blir tilbakeførte rundt og over tunnelen. Dette er ofte «miljøtunnelar» som ligg i jord og grus, og berre blir inspisert frå trafikkrommet.

Måten tunnelen er bygd og sikra på, dannar grunnlag for inspeksjonar, drift og vedlikehaldsrutinar. Dette gjer at dei geologiske forholda i kvar tunnel må vurderast individuelt. Det same gjeld også for type utstyr og metode som er brukt for sikring av berget og for vass- og frostsikring. Kvar tunnel skal derfor ha eigne tilpassa planar for drift og vedlikehald og inspeksjonar.

I tunnelar med bart berg eller der det er sprøytebetong som yttarste lag i sikringa, blir inspeksjonane utførte frå trafikkrommet. I desse tilfella skjer inspeksjonar ved visuell inspeksjon av overflatene. Ein ser etter sprekkar, misfarging eller at stein

eller bitar av sprøytebetong er lause eller har falle ned. Det blir jamleg utført reinsk av lause småstein frå bergflata og kontroll av overflater av sprøytebetong.

I tillegg blir enkelte tunnelar eller delar av tunnelar sikra mot vatn og frost. Til dette blir det nytta ulike løysingar m.a. kvelv. Avstanden mellom berget og frittstående kvelv varierer ein god del. Det var tidlegare ikkje krav til inspeksjon bak frittstående kvelv. Berget skulle sikrast så godt at det ikkje var nødvendig. Statens vegvesen har no bestemt at det heretter skal inspiserast også bak desse kvelva, sjølv om dei er konstruerte for å kunne ta imot mindre mengder stein.

Der det ikkje er rom nok for manuell inspeksjon, må teknisk utrusting nyttast eller delar av kvelven bli demontert for å gi høve for inspeksjonar. Videoinspeksjonar er eit alternativ, og det finst også andre løysingar som blir vurderte.

Krav til inspeksjonar av berg og sikringsutstyret samt vass- og frostsikring er i hovudsak slik:

- Ein inspeksjon, som blir dokumentert, blir gjennomført før overtaking frå entreprenøren.
- Neste inspeksjon blir gjort om lag eitt år etter overtakinga, med mindre forholda krev det tidlegare. For tunnelar utan frittstående kvelv er det no normalt å leggje inn rutinar i funksjonskontraktane for samtidig kontroll og reinsk, normalt ein gong pr. år. Dette er ofte pålagt utført om våren for å sjå om vinteren har ført til endringar. For ein del tunnelar, ofte der trafikken er stor, er det også innført rutine om inspeksjonar to gonger pr år.
- Der desse inspeksjonane avdekkjer at det er behov for ei grundigare undersøking skal kompetent personell, vanlegvis ingeniørgeologar, tilkallast for noko som ofte blir kalla særrettersyn.
- Andre inspeksjonar og eventuell prøvetaking av betong eller berg må baserast på tilrådingane frå geologane og skildringar i kvart enkelt tilfelle for heile levetida til tunnelen. Det vil ofte vere aktuelt med hyppigare inspeksjonar i dei første åra etter opning.
- Ein hovudinspeksjon, med total gjennomgang av heile tunnelen og kor også ingeniørgeologisk kompetanse deltek ved behov, bør bli gjennomført om lag kvart femte år. Etter råd frå geologisk ekspertise kan intervalla for denne typen inspeksjonar vere kortare eller lengre. Dette er også eit høve for å oppdatere eller supplere dei geologiske rapportane og eventuelt skildre nye inspeksjonsrutinar for heile eller spesielt utsette område i tunnelen.

Tabell 3.1 Sikringsmetodar

Sikringsmetode	Formål
Boltar	Hindre nedfall av blokker
Sprøytebetong	Hindre nedfall av småstein
Full utstøyping	Blir brukt der berget er dårleg

I tillegg til inspeksjon av berg, sikringa av berget og vass- og frostsikringa, blir det utført ei stor mengd rutineoppgåver for det tekniske utstyret som er i tunnelen. Det kan vere alt frå funksjonskontrollar av nødtelefonar, festeboltar for utstyr i taket, til reinsk eller skifte av filter i gass- og støvmålarar. Intervalla kan variere frå kvar veke til fleire år mellom.

Moderne tunnelar er i dag særst avanserte tekniske anlegg med mykje utstyr som det blir lagt ned mykje arbeid i å halde i orden. Dess eldre utstyret blir, dess tettare inspeksjonar og meir vedlikehald krev det. Mykje av utstyret burde ha vore skifta for å unngå den aukande inspeksjons- og vedlikehaldsinnsatsen på noverande anlegg som følgje av aukande feilfrekvens. Her ligg store delar av etterslepet for tunnelar. Ein vegtunnel kan vere opptil 6–7 gonger dyrare å vedlikehalde enn veg i dagen.

Statens vegvesen har dei siste åra nytta eit datasystem for å halde oversikt over alle dei oppgåvene som skal gjerast med det tekniske sikringsutstyret i tunnelane, og for å få dokumentert om oppgåvene er utførte; Forvaltning Drift og Vedlikehald (FDV system). Dette datasystemet skal brukast av både byggherren og av utførande entreprenør, og er også eit viktig kvalitetssikringssystem for begge partar. Det vil no også bli pålagt brukt for inspeksjonar av berg, bergsikring og vass- og frostsikring.

Vegdirektoratet vil no også lage eit opplegg der det frå sentralt hald kan takast stikkprøver eller takast ut rapportar som viser om denne dokumentasjonen for den einskilde tunnelen er oppdatert i dette datasystemet.

Etter raset blei det sett i gang eit arbeid med å inspisere alle tunnelane. For tunnelar med kvelv har regionkontora rapportert til Vegdirektoratet om status for gjennomføring av inspeksjon eller planlagd forsert inspeksjon. For tunnelar utan kvelv følgjer ein i utgangspunktet årleg rutinemessig inspeksjonsplan.

For tunnelar med frittstående kvelv har det som tidlegare nemnt, ikkje vore føresett og dermed ikkje lagt til rette for inspeksjon bak kvelva. Det blir no arbeida med å få inspisert også bak desse kvelva. Avstanden mellom kvelvet og bergveggen kan vere frå nokre få centimeter til om lag ein meter. Kvelva kan og vere frå nokre titals meter til å gjelda heile tunnelen. Det er ikkje tilstrekkeleg ingeniørgeologisk kapasitet på dette området, og det kan føre til at desse inspeksjonane blir forskuvde i høve til tidsplanen.

Tunnelar der berget enten er bart eller at bergflata er tildekt av vass- og frostsikring, eller berget

er sikra med sprøytebetong og tunnelar som er støypt i betong, blir rutinemessig inspisert frå trafikkrommet der ein ser etter skader og lekkasjar.

#### *Europaparlaments- og Rådsdirektiv 2004/54/EF om minimum tryggleikskrav til vegtunnelar*

Direktivet gjeld i utgangspunktet berre for tunnelar på over 500 m på det transeuropeiske vegnettet (TERN). Direktivet set ei rekkje minimumskrav til både infrastruktur og drift.

Direktivet blir i Noreg implementert gjennom ei ny forskrift (tunneltryggleiksforskrifta) og vil gjelde for tunnelar på over 500 m på alle riksvegar, ikkje berre TERN-vegane. Dette for å oppfylle direktivet sin intensjon, og det er også teke inn i St.prp. nr. 63 (2005–2006) om samtykke til innlemming av direktivet. Vegdirektoratets handbok om bygging av tunnelar er revidert i tråd med krava i direktivet og har på nokre område strengare krav enn direktivet. I tillegg til krav til utstyr, drift og vedlikehald, har Vegdirektoratet inkludert inspeksjonar av berget, sikringsutstyr, kvelv og andre forhold ved sjølve tunnelkonstruksjonen.

I tråd med direktivet blir det innført nye formaliserte roller som forvaltingsmyndigheit, inspeksjonsmyndigheit, tunnelforvaltar og tryggleikskontrollør. I samarbeid med Direktoratet for samfunnstryggleik og beredskap blir Vegdirektoratet forvaltingsmyndigheit for alle riksvegtunnelar. Det same gjeld rolla som inspeksjonsmyndigheit. Regionvegkontoret blir tunnelforvaltar og regionkontoret skal oppnemne ein tryggleikskontrollør for kvar tunnel. Rolla som tunnelforvaltar bør innebære at det er ulike personar som har den i dei ulike fasane som planlegging, bygging og drift av tunnelen.

Planane for nye tunnelar skal tryggleiksgodkjennast før bygging kan ta til, og etter bygging skal tunnelen tryggleiksgodkjennast på nytt før han kan opnast. I tillegg skal alle tunnelar tryggleiksgodkjennast minst kvart sjette år. Tryggleiksgodkjenning vil skje m.a. med bakgrunn i inspeksjonar som i stor grad dreier seg om kvalitetsrevisjon av dokumentasjon for utførte oppgåver og kva som er gjort for å rette eventuelle feil. I tillegg vil det bli gjort stikkprøvekontrollar i tunnelane. Hausten 2006 blei dei første 123 TERN-tunnelane inspiserte. Inspeksjonane var meir omfattande enn det EU-direktivet krev.

Dei ulike formaliserte rollene med instruksar vil sikre styring og kontroll med tunnelane. Eit kontrollapparat skal sjekke at handbøkene om tunneltryggleik blir følgt.

### 3.15 Uavhengige rådgivande kvalitetsgrupper

Det har vore reist spørsmål om eit sjølvstendig vegtilsyn i kjølvatnet av dei manglar som hendinga i Hanekleivtunnelen og andre tunnelar på E18 i nordre Vestfold har avdekt.

Departementet ser det som viktig at tunnelar og andre komplekse veg- og brubyggingsprosjekt blir gjenstand for ei god kvalitetssikring både i plan-, byggje- og driftsfasen. Etablering av rådgivande kvalitetsgrupper uavhengig av prosjektorganisasjonen er ei ordning som har vist seg å ha positiv verknad i arbeidet for å sikre god kvalitet på store veg-, tunnel- og brubyggingsprosjekt. Internasjonalt er dette ei godt utforska løysing. Norske representantar deltek i dag i slike grupper på tunnelprosjekt på Island og Færøyane.

I Noreg har det blitt etablert slike grupper både på gjennomførte og i pågåande prosjekt, m.a. i samband med Frøyatunnelen i Sør-Trøndelag, Finnfasttunnelen og T-sambandet i Rogaland, Ringveg Vest-prosjektet i Hordaland og Skatestrømmen tunnel i Sogn og Fjordane.

I samband med passering av særleg vanskelege soner i Bjørøytunnelen i Hordaland og i Oslofjordtunnelen blei også slike grupper etablerte.

I alle dei gjennomførte praktiske eksempla har kvalitetsgruppene vore eit rådgivande organ for byggjeprojektet. Dei er, eller har vore, noko forskjellige organisert.

Medlemene i gruppa skal vere fagleg omtykte og ha nødvendig erfaring innafor dei arbeida som prosjektet skal gjennomføre.

Gruppa skal ha fri innsikt i og tilgang til alle dokument som er relevante for prosjektet. Byggjemøtereferat m.m. skal gjerast tilgjengelege for gruppa uavkorta. Kvalitetsgruppa skal gi råd til løysingsval, kvalitet og materialar og følgje opp arbeidet med driving, sikring og installasjonar i tunnelen. Partane kan også påleggjast å søkje råd hos kvalitetsgruppa ved tvistar og usemje. Vurderingane til kvalitetsgruppa er rådgivande for byggherre og entreprenør, og partane skal deretter innrette seg best mogleg etter dei løysingane og forslaga som kvalitetsgruppa fremjar. I praksis viser det seg at råda frå kvalitetsgruppene så å seie utan unntak blir følgde.

Vegdirektoratet arbeider no med å utarbeide formelle retningsliner for bruk av tilsvarende kvalitetsgrupper som ei standard løysing for store og komplekse prosjekt. Den tidlegare omtalte samarbeidsgruppa (konsulentar, entreprenørar og Statens vegvesen) som skal levere rapporten sin innan utgangen av mai månad, vil også vurdere

innhaldet i og bruken av uavhengige rådgivande kvalitetsgrupper som ledd i å betre kvaliteten på tunnelbygginga. Krava til, og omfanget av denne ordninga, vil dessutan vere avhengig av ei forutgåande risikovurdering av dei einskilde prosjekta. Det er ein premiss at den uavhengige kvalitetsgruppa skal bestå av fagfolk med lang erfaring frå konsulent- og/eller entreprenørbransjen i tillegg til Statens vegvesen. Krava vil bli nedfelte i Statens vegvesen sine retningsliner.

### 3.16 Vegtilsyn

Spørsmålet om å opprette eit sjølvstendig organ med ansvar for tilsyn i vegsektoren har blitt reist etter raset i Hanekleivtunnelen. Saka har i ulike samanhengar blitt vurdert tidlegare, m.a. i NOU 2000: 24 Et sårbart samfunn og St.meld. nr. 17 (2002–2003) Om statlige tilsyn. I NOU 2000: 24 blei det framheva at «Vegsystemet er åpent for alle, og ingen er tillagt et systemansvar eller tilsyn med virksomheten. De ansvarlige for veg- og trafikksystem er det ingen som kontrollerer. Dette gir uklare ansvarsforhold i forhold til sikkerhet og beredskap ved bygging av drift av tunneler og vegtraseer.» I nemnde St.meld. nr. 17 blei det m.a. vist til at Statens vegvesen på det tidspunktet var inne i ei omfattande omstilling: «Av hensyn til at det i første rekke er tilsyn med næringsvirksomheter som er fokus for de andre tilsynene på dette området og at Statens vegvesen for tiden er inne i store omstillinger, vil det først på sikt være hensiktsmessig å se nærmere på tilsynet med trafikksikkerhet på vei. Dette vil gjelde ulike problemstillinger knyttet til kjøretøy, trafikk og infrastruktur. Statens vegvesen vil derfor bli holdt utenfor i denne omgang og meldinga vil fokusere på Jernbanetilsynet, Luftfartstilsynet og Sjøfartsdirektoratet.» I Innst. S. nr. 222 (2002–2003) er ikkje dette kommentert.

Statens vegvesen har ansvar for planlegging, bygging, drift og vedlikehald av riks- og fylkesvegnettet, og for tilsyn med køyretøy og trafikantar. Etaten utarbeider også føresegnar og retningsliner for vegutforming, vegtrafikk, trafikantopplæring og køyretøy, og har ansvar for ferjetilbod på riks- og fylkesvegar. Dette gir etaten ulike roller som regelverksutformar, eigar, byggherre, bestillar og kontrollinstans. I løpet av dei dryge fire åra som har gått sidan St.meld. nr. 17 blei lagt fram, har organisasjonen til vegvesenet tilpassa seg ein situasjon utan eiga produksjonsavdeling. Produksjonsdelen blei skilt ut da Mesta AS blei etablert frå 1. januar 2003. Dermed fekk Statens vegvesen ei meir avgrensa rolle som bestillar og byggherre.



I St.meld. nr. 12 (2006–2007) Regionale fortrinn – regional framtid blir det lagt opp til ei omfattande overføring av myndigheit innan vegsektoren til regionalt nivå. Øvrige riksvegar skal i all hovudsak overførast, og det skal vurderast nærare om det ved ein modell med få og store regionar også er mogleg å overføre store delar av Statens vegvesen. Som det går fram av meldinga, kan det bli aktuelt å vurdere tilsyn om det blir få og store regionar.

Det er i dag ingen land det er naturleg å samanlikne seg med som har eit sjølvstendig organ med føremålstenlege verkemiddel for tilsynsarbeid i vegsektoren. I Sverige eksisterer eit organ, Vägtrafikinspektionen, som det i ei offentleg utgreiing er gjort framlegg om å endre til eit sjølvstendig tilsyn og gjere det til ein del av eit felles transporttilsyn. Utgreiinga har vore på høyring og er no til behandling i Näringsdepartementet.

I dag er det ei stor mengd instansar som har tilsyns- og kontrolloppgåver knytt til tryggleik i vegsektoren, da i hovudsak knytt til trafikantane. Statens vegvesen fører tilsyn og kontroll med trafikantar, køyretøy, transportørar, verkstader, trafikkskular og infrastruktur. Politiet har viktige kontrolloppgåver. Direktoratet for samfunnstryggleik og beredskap har fleire tilsynsoppgåver knytt til transportområdet, m.a. transport av farleg gods på veg og jernbane. Dei lokale brannkorps har tilsynsoppgåver knytt til brannsikring i norske vegtunnelar og andre underjordiske veganlegg. Det er jamn kontakt mellom dei lokale brannkorps, Direktoratet for samfunnstryggleik og beredskap og Statens vegvesen. Sjøfartsdirektoratet har ansvar for tilsyn med tryggleik og miljø ved ferjedrifta i tillegg til at m.a. kommunane har tilsyns- og kontrolloppgåver knytt til parkering og tollvesenet. Statens forureiningstilsyn også har einskilde tilsynsoppgåver.

Det er særleg viktig at vegsektoren har ei effektiv og føremålstenleg tilsynsorganisering. Dei ovannemnde tilsynsorgana utøver hovudsakleg tilsyns- og kontrolloppgåvene sine mot trafikantane og køyretøya. Når det gjeld tilsyn med infrastrukturen, er det i stor grad Statens vegvesen som utøver slik myndigheit, og da i hovudsak etter regelverk og retningsliner fastsette av etaten sjølv.

Regjeringa vurderer det slik at det er behov for ei grundig utgreiing av eit eventuelt sjølvstendig tilsynsorgan med ansvar for tilsyn med tryggleiken i vegsektoren. Arbeidet bør avgrensast til spørsmål knytt til infrastrukturen og ikkje ta for seg trafikantar og køyretøy. Det er på infrastrukturområdet det i dag eksisterer uklare roller.

Ei hovudoppgåve for ei slik utgreiing vil vere å utgreie behov for å opprette eit sjølvstendig tilsyn og behov for endringar i regelverk. Ein viktig del

av dette er å vurdere ei føremålstenleg ansvarsdeling mellom Statens vegvesen og eit slikt tilsyn og mellom tilsyn og departement og andre etatar. Det vil i løpet av sommaren 2007 bli oppretta eit offentlig utval for å utgreie saka. Utvalet skal leggje fram innstillinga si innan utgangen av 2008 i form av ei NOU.

### 3.17 Vinterdrift

Nivået på vinterdrifta er fastsett ut frå nytte-/kostnadsvurderingar der vesentlege element er trafikkantkostnader, ulykkeskostnader og kostnader for veghaldar. Vinterdriftsstandarden har blitt endra fleire gonger, seinast i 2002, då standarden blei justert opp. Statens vegvesen har no starta eit omfattande arbeid for å gå gjennom alle standardar for drift og vedlikehald av riksvegar, også for vinterdrift. Dei nye standardane vil bli vurderte innført for kontraktar som blir lyste ut frå og med hausten 2009. Ein eventuelt endra standard vil få følgjer for nye kontraktar frå og med 2010. Konsekvensar for kontraktar som er starta tidlegare, vil bli vurdert.

For riksvegnettet er det i dag to alternative vinterdriftsstrategiar: «berr veg» og «vinterveg». Strategien for kvar konkret vegstrekning blir vald ut frå ei vurdering basert på lokale trafikktilhøve, trafikktryggleik, trafikkavvikling, klimatilhøve og miljø. Strategi «berr veg» blir vald for vegar med stor trafikk der trafikkavviklinga og trafikktryggleiken er særleg viktig, ikkje minst for tungtrafikken. «Berr veg» skal saltast, slik at vegbana til ei kvar tid minst tilfredsstillar fastsett friksjon (med unntak av når dette teknisk ikkje er mogleg). Det fastsette friksjonskravet tilsvarar forholda på våt asfalt. Under kraftige snøfall og når temperaturen er lågare enn minus 6 gradar, må også desse vegane driftast som «vinterveg», der snø- og isdekke blir akseptert. For slike vegar gjeld friksjonskrav som er differensierte ut frå trafikkmengda på vegen. Dersom friksjonen blir dårlegare enn desse krava, skal «vinterveg» strøast med sand.

Dei siste åra har omsynet til tungtrafikken og det aukande omfanget av utanlandske vogntog med sjåførar som har lite røynsle med vinterføre, ført til at større delar av vegnettet må driftast etter standarden for «berr veg» på grunn av trafikkavvikling og trafikktryggleik. Det er også ein aukande tendens til bruk av to-aksla trekkvogner med tre-aksla tilhengar (EU-trailerar), ein kombinasjon som er lite eigna på norsk vinterføre. Noreg fekk hausten 2006 gjennomslag for at norske vogntog kunne vere noko lengre enn EU-standard, og dermed betre tilpassa norske vinterforhold.

Klimautviklinga har ført til hyppigare vêromslag og lengre overgangsperiodar der vegbana vekselvis tinar opp og fryser til, noko som har ført til meir omfattande bruk av salt enn tidlegare. Dette er eit problem for miljøet, m.a. på grunn av den uheldige verknaden som saltet har på vassførekomstar. Dette gjer det nødvendig å fastsetje strengare krav til når og korleis salt skal nyttast slik at ulempene blir reduserte.

I drifts- og vedlikehaldskontraktane med funksjonsansvar (funksjonskontraktane) har Statens vegvesen ansvar for korleis resultatet på vegen skal vere. Entreprenørane har stor fridom til å velje tiltak og løysingar for å få dette til. Samstundes har entreprenørane ein risiko gjennom den oppgjersforma som til no er vald for dei fleste funksjonskontraktane. Funksjonskontraktane vil no bli endra. Det medfører at Statens vegvesen får betre kontroll med kva for metodar som skal veljast og kva for ressursinnsats entreprenørane skal vere forplikta til å setje inn for å løyse dei kontraktfesta oppgåvene. Dette vil setje krav til entreprenørane sine kvalitetssystem og til kvalitetsplanar for kvar kontrakt. Det skal også prøvast ut ei anna oppgjersform der den økonomiske risikoen for entreprenørane blir mindre. Gjennom kvalitetsplanane vil det også bli sett krav til kor stort mannskap og omfang av maskininnsats som skal vere tilgjengeleg under ulike tilhøve.

Statens vegvesen følgjer opp kontraktane gjennom stikkprøvekontrollar. Det er utarbeidd eit opplegg gjennom eit rundskriv som dei som utfører kontrollane, skal følgje. Statens vegvesen har dei seinare åra auka kontrollinnsatsen og funne fleire manglar. Entreprenørane har derfor fått fleire økonomiske trekk i sine oppgjær. Det er kontraktfesta at ein ved manglar kan gi entreprenøren eit trekk på mellom 10 000–200 000 kr, på grunnlag av kor alvorleg mangelen er. Entreprenørane kan få trekk når administrasjonen av kontrakten er dårleg, når organisering og gjennomføring ikkje er god nok eller når resultatet (tilhøve eller funksjon) er mangelfull. Entreprenørane har kritisert Statens vegvesen for ulik behandling av sanksjonar. Statens vegvesen vil derfor ta i bruk nye interne reglar, slik at behandlinga blir mest mogleg lik.

For funksjonskontraktane vil Statens vegvesen sjå nærare på korleis etaten saman med entreprenørane kan gjennomføre forbetringar i handteringa av kriser og ekstraordinære vêrtilhøve. Eit vesentleg grunnlag for forbetringstiltak vil vere dei erfaringane etaten har fått sist vinter, m.a. hendigane på E18 i Agder-fylka. Statens vegvesen legg opp til å ha gjennomført sine vurderingar innan 1. juli 2007.

### 3.18 Modernisering av førarkort- og motorvognregister (Au2sys)

Statens vegvesen utviklar eit nytt køyretøy- og førarkortregister (Au2sys), jf. omtale seinast i St.prp. nr. 1 (2006–2007), s. 61. Arbeidet starta med eit forprosjekt i 2003, der hovudvekta blei lagt på å flytte heile registeret over på ei ny teknisk plattform. Utviklingsarbeidet starta hausten 2005 og var planlagt å vere ferdig innan utgangen av 2008. Kostnadsramma for utviklingsarbeidet var rekna ut til 285 mill. 2007-kr. Det var knytt stor uvisse til kostnadsramma.

Arbeidet med det nye systemet er blitt meir omfattande og komplekst enn planlagt. Statens vegvesen har opplyst at det har behov for å utvide tidsramma for utvikling av systemet med eitt år. Kostnadsoverslaget for 2007 er framleis om lag 110 mill. kr, men departementet ser at kostnadsramma for prosjektet kan vere sett for lågt slik prosjektet no utviklar seg.

Forseinkinga kan også verke inn på dei delane av prosjektet som skal vere til nytte for Toll- og avgiftsdirektoratet sine system. Det blir arbeidd med ein felles framdriftsplan knytt til dette.

Samferdselsdepartementet har engasjert ein uavhengig kvalitetssikrar til hjelp for departementet si oppfølging av styringa av prosjektet. Alle sider ved prosjektet vil bli gjennomgått og departementet vil komme tilbake til saka i St.prp. nr. 1 (2007–2008).

### 3.19 Utskifting av brikker i Auto-PASS-anlegga

I samband med utvikling av AutoPASS-teknologien for bompeng einnkrevjing blei det utvikla ei AutoPASS-brikke som erstatta den gamle køfri-brikka.

For at AutoPASS-brikkene skal fungere som føreset, må dei ha batteri. Leverandøren av brikkene garanterer ei levetid på batteria på 5–7 år. Det løner seg da å skifte brikkene.

I 2000/2001 blei det produsert 804 500 brikker. Brikkene blei leverte til dei første bompengeanlegga der det blei teke i bruk AutoPASS-teknologi. Alle desse brikkene må skiftast i 2007, men talet er i løpet av åra redusert til 600 000 brikker.

Det er ein føresetnad at dette skiftet skjer i 2007, fordi det allereie er ein del brikker som ikkje verker lenger. Dei indikasjonane og rapportane som er komne, tyder på at å forlengje skiftet til 2008, vil medføre at om lag 600 000 brikker ikkje vil fungere i løpet av kort tid. Dette vil skape store pro-

blem for publikum og utfordringar for bompengeselskapa.

Skiftet av brikkene vil koste om lag 130 mill. kr. Brikkekostnaden aleine er på om lag 115 mill. kr. Om lag 15 mill. kr er avsett i samband med informasjon.

Kostnaden ved brikkeskiftet er ein del av bompengeselskapa sine innkrevjingskostnader og blir dermed dekte av bompengar. Kostnaden blir fordelt etter talet på brikker pr. bompengeselskap i kvar region. Inndekking av kostnadene skjer i denne omgangen ved opptrekk av bompengemidlar frå Statens vegvesen. Brikkeskiftet er lagt inn i rekvisisjonsplanane til regionane, og vil i liten eller ingen grad påverke framdrifta i utbygginga av dei einskilde bompengeprojekta.

Fjellinjens del av totalbeløpet er på om lag 70 mill. kr.

Det vil bli gjennomført liknande brikkebyte i framtida, men omfanget vil variere og vere lågare enn i denne omgangen. Årsaka er at det ikkje i så stor grad vil vere knytt opp mot produksjonsår, som tilfellet er for dette skiftet. Mange bilistar endrar avtalane sine og opprettar nye avtalar med nye brikker ved flytting.

Framtidige brikkeskift vil bli belasta dei einskilde bompengeselskapa som fornying/endring av innkrevjingsutstyr, jf. bompengeavtalen pkt. 2.3 og 2.7 siste ledd.

På lengre sikt blir det forventta at den teknologiske utviklinga vil bidra til å fjerne behovet for

denne typen byte av AutoPASS-brikker. I eit perspektiv på 10 år ventar ein at brikkene vil vere ein integrert del av elektronikken i bilen.

AutoPASS-brikkene er miljøavfall. Statens vegvesen ønskte i utgangspunktet at brukarane ved retur av gamle brikker skulle nytte seg av eksisterande returordningar for elektrisk og elektronisk avfall. Etter samtale med Statens forureiningstilsyn har Statens vegvesen bestemt seg for å etablere ei forbetra returordning for AutoPASS-brikker. Dette inneber at brukarane t.d. vil kunne levere AutoPASS-brikkene på bensinstasjonar som sel brikker for bompengeselskapa.

### 3.20 Tausambandet

I Budsjett-innst. S. nr. 13 (2006–2007) uttalte komiteen m.a. dette om Tau-sambandet: «Komiteen er kjent med at det er betydelig uro knyttet til Tau-sambandet. Pendlere og næringsliv har over flere år opplevd problemer med ferjemateriellet og regulariteten til fergene.»

Kapasiteten i Tau-sambandet blei auka med om lag 20 pst. frå 1. mai 2007. Ferja MF Rennesøy blei da sett inn i sambandet, til erstatning for den mindre ferja MF Utstein. Ein oppnår med dette ei god avvikling av trafikken til beste for næringslivet og folk flest i regionen.

## 4 Programkategori 21.40 Særskilde transporttiltak

### 4.1 Forhandlingar mellom Samferdselsdepartementet og Hurtigruten Group ASA

---

Ved behandlinga av St.prp. nr. 1 (2006–2007) vedtok Stortinget å innføre ei NO<sub>x</sub>-avgift for sjøgåande transport frå 1. januar 2007 og innføre ordninga med differensiert arbeidsgivaravgift på ny frå 1. januar 2007. Det blei også vedteke å utvide ordninga med nettoløn, slik at ho òg skal gjelde for den del av mannskapet som har anvaret for tryggleiken om bord på alle hurtigruteskipa frå 1. juli 2007.

I St.prp. nr. 1 (2006–2007) opplyste departementet at desse endringane ville utløyse forhandlingar mellom Hurtigruten Group ASA og Samferdselsdepartementet i høve til avtalen for 2005–2012 for den delen av verksemda til Hurtigruta som er knytt opp til det statlege kjøpet.

Slike forhandlingar mellom selskapet og departementet er innleidd. Hovudregelen i forskrifta som gjeld NO<sub>x</sub>-avgifta, er at avgifta skal fastsetjast ut frå dei faktiske utsleppa frå det einskilde fartøy. Sjablongverdiar basert på motortype skal berre leggjast til grunn når dei faktiske utsleppa ikkje er kjende eller kjeldespesifikk utsleppsfaktor ikkje ligg føre. På bakgrunn av dette er partane samde om at selskapet skal gjennomføre nødvendige målingar på aktuelle fartøy for å få eit grunnlag for å vurdere verknaden av NO<sub>x</sub>-avgifta før forhandlingane om endringar i avtalen held fram.

Samferdselsdepartementet tek sikte på å komme tilbake med resultatet av desse forhandlingane til hausten og med eit eventuelt framlegg om budsjettmessige endringar.

## 5 Programkategori 21.50 Jernbaneformål

### 5.1 Nedlegging av sidebana Skoppum – Horten

---

Hortenlinja mellom Skoppum og Horten er eit 7 km langt sidespor som er knytt til Vestfoldbana. Sidesporet blei brukt til både person- og godstrafikk. Persontrafikken blei nedlagd for 40 år sidan, nærmare bestemt i mai 1967, medan det blei slutt på godstrafikken i januar 2002. Sidesporet har sidan blitt liggjande ubrukt utan teknisk vedlikehald. Sjølve jernbanesporet er intakt, men det er nødvendig med eit omfattande opprustingsarbeid om det skal takast i bruk til jernbanetraffikk. Horten kommune har i forslag til kommuneplan gått inn for at sidesporet blir lagt ned og at det i staden blir brukt til gang- og sykkelveg. Det er brei politisk semje om dette i kommunen. Forslaget har dessutan fått støtte frå Vestfold fylkeskommune og Fylkesmannen i Vestfold. På denne bakgrunn har Horten kommune søkt Jernbaneverket om at sidesporet blir lagt ned og at traseen i staden blir brukt til gang- og sykkelveg i samband med bygginga av ny rv 306. Statens vegvesen ønskjer også å bruke jernbanetraseen til gang- og sykkelveg langs den nye riksvegen da dette vil gi ei betre løysing for vegen, samstundes med at ein på denne måten sparer dyrka mark og unngår kryssingspunkt mellom vegen og jernbanesporet. Ei nedlegging av sidesporet vil dessutan frigjere areal på Skoppum stasjon på Vestfoldbana som kan brukast til å auke parkeringsarealet i tilknytning til stasjonen.

Samferdselsdepartementet meiner det vil vere fornuftig ressursbruk at den nedlagde jernbanestrekninga blir brukt til gang- og sykkelveg. På denne bakgrunn foreslår departementet at dei jernbanetekniske installasjonane saman med banelegemet, blir fjerna og at traseen i staden blir brukt til gang- og sykkelveg i samsvar med ønsket frå kommunen. Samferdselsdepartementet legg til grunn at retningsliner som tidlegare har blitt lagde til grunn for avhending av fast eigedom ved nedlegging av sidebaner, framleis gjeld og blir lagde til grunn i denne saka. Departementet viser til St.prp. nr. 60/Innst. S. nr. 111 (1988–89) som framleis gjeld for avhending av grunn og eigedomar ved nedlegging av sidebaner som tilhøyrrer Jernbaneverket. Etter desse retningslinene skal avhending

av jernbanetrase som framleis vil bli nytta til samferdselsformål, skje utan vederlag og i samråd med kommunen. På denne bakgrunn foreslår Samferdselsdepartementet at den nedlagde jernbanetraseen blir overført utan vederlag til Horten kommune og at Jernbaneverket i samråd med kommunen og Statens vegvesen får høve til å avgjere kva som vil vere den mest praktiske avgrensinga med omsyn til framtidig eigarskap av det frigitte arealet knytt til den nedlagde jernbanestrekninga.

### 5.2 Auka kostnadsoverslag for dobbeltsporet Sandnes – Stavanger og Alnabruterminalen

---

I St.prp. nr. 1 (2006–2007) er dobbeltsporet Sandnes–Stavanger omtalt med ei kostnadsramme på 1 575 mill. 2007-kr (estimat for uvisse: 85/15) og ei styringsramma på 1 394 mill. kr (estimat for uvisse: 50/50). Prosjektet blei eksternt kvalitetssikra i september 2005 (KS2). Jernbaneverket har i brev av 12. april 2007 informert Samferdselsdepartementet om at kostnadsramma for prosjektet ser ut til å bli overskriden. Departementet vil komme tilbake til saka på høveleg måte.

I St.prp. nr. 1 (2006–2007) er Alnabru godsterminal omtalt med eit kostnadsoverslag på 219 mill. 2007-kr. Prosjektet har ikkje vore eksternt kvalitetssikra da kostnadsramma var lågare enn grensa for eksternt kvalitetssikring (500 mill. kr). Det er løyvd om lag 106 mill. kr. Løyvinga for 2007 utgjør 80 mill. kr.

Som det går fram av St.prp. nr. 1 (2006–2007), er konseptet for den nye terminalen endra frå bruk av truckar til bruk av kranar som lyftereiskap. Endringa av konseptet frå truck til kranbasert løysing inneber ein monaleg auke i kapasiteten; frå om lag 240 000 TEU til 600 000 TEU. Jernbaneverket har i brevet av 12. april 2007 informert Samferdselsdepartementet om at ut frå nye utgreiingar som Jernbaneverket no har gjort, viser det seg at kostnadsoverslaget på 219 mill. kr er altfor lågt. Nye utgreiingar viser at prosjektet vil koste om lag 685 mill. kr (ekskl. kostnader til lyftekranar på den nye terminalen som den nye terminaldriftaren må bere). Kvalitetssikringa av planane som var grunnlaget

for det opphavlege kostnadsoverslaget og informasjonen i St.prp. nr. 1 (2006–2007) var mangelfull. Dei nye utgreiingane er gjorde med basis i betre og meir detaljerte planar. Dei nye planane viser m.a. at Jernbaneverket må leggje meir ressursar i fundamentering og straumforsyning for containerkranane, og at ombygginga av signalanlegga blir meir kostbare.

Jernbaneverket utarbeider no ein ny hovudplan for prosjektet med tilhøyrande kostnadsoverslag og framdriftsplan som tidlegast kan leggjast fram for Stortinget i samband med statsbudsjettet for 2008. Dette inneber at utbygginga av ny containerterminal på Alnabru vil bli forseinka ut frå det som ein tidlegare har rekna med. Trafikksituasjonen på terminalen er i dag sterkt pressa og har nådd taket for kor mykje gods som kan handterast på terminalen utan at det skaper store driftsproblem for godstrafikken med jernbane. Jernbaneverket i samarbeid med CargoNet vurderer difor å setje i verk mellombelse tiltak på dagens terminal for å kunne medverke til ei løysing på kapasitetsproblemet

fram til den nye terminalen står ferdig. Samferdselsdepartementet legg opp til at den avsette løyvinga på 80 mill. kr i 2007 blir nytta til å dekkje utgifter til planlegging og grunnverv m.m til den nye terminalen, i tillegg til at løyvinga kan brukast til å gjennomføre mellombelse tiltak på dagens terminal. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til saka i samband med budsjettet for 2008. Ny kostnadsramme for prosjektet vil bli lagd fram for Stortinget etter at ekstern kvalitetssikring (KS2) er gjennomført for prosjektet.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

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

---

Vi HARALD, Noregs Konge,

s t a d f e s t e r :

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

---

## **Forslag**

### **til vedtak om ein del saker på Samferdselsdepartementets område**

#### I

Stortinget samtykkjer i at:

1. Trøndelag Bomveiselskap AS får høve til å utvide bompengoordninga på E6 Trondheim – Stjørdal for å delfinansiere bygging av ny bru over Nidelva i samsvar med vilkåra i denne proposisjonen.
  2. Kristiansand bompengeselskap AS får høve til å forlengje eksisterande bompengoordning i Kristiansand for å finansiere utbygging av gang- og sykkelvegtiltak i samsvar med vilkåra i denne proposisjonen.
  3. Jernbanestrekninga Skoppum – Horten blir lagt ned.
-



Grafisk produksjon: PDC Tangen a.s

241 379  
Trykk