



DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 117 S

(2014–2015)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

Nokre saker om luftfart, veg og jernbane

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet 12. mai 2015,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Solberg)*

1 Innleiing

Samferdselsdepartementet legg i denne proposisjonen fram nokre saker som gjeld luftfartsformål, vegformål og jernbaneformål.

2 Luftfartsformål

2.1 Utgreiing av ny lufthamn Bodø

Ved behandlinga av Innst. 388 S (2011–2012), jf. Prop. 73 S (2011–2012) *Et forsvar for vår tid*, vedtok Stortinget å opprette ein hovudbase for kampfly på Ørland og leggje ned Bodø hovudflystasjon. Forsvaret eig i dag store areal ved Bodø flystasjon, som etter kvart skal avhendast. Det er eit lokalt ønske om at det blir bygd ein heilt ny flyplass lengre sør på Forsvaret sitt område, slik at areala nær byen blir frigjorde til byutvikling. I dag ligg Bodø lufthamn mellom byen og areala som vil bli frigjorde etter kvart som Forsvaret flytter ut.

Samferdselsdepartementet har bedt Avinor om å gjennomføre ein samfunnsøkonomisk analyse av ei ny lufthamn i Bodø. Samanlikningsgrunnlaget skal vere ei vidareføring av den noverande lufthamna med eventuelle nødvendige tilpassingar. Aktuelle aktørar skal involverast i arbeidet. Analysen skal vere ferdig innan 1. februar 2016 og vil inngå som ein del av departementet sitt arbeid med neste stortingsmelding om Nasjonal transportplan.

3 Vegformål

3.1 Svinesundsforbindelsen – endringar i innkrevjinga av bompengar og avtalane mellom Sverige og Noreg

Innkrevjinga av bompengar for å finansiere utbygginga av Svinesundsforbindelsen tok til sommaren 2005. Det er innkrevjing både på den nye og gamle brua. Det var lagt opp til ein innkrevjingsperiode på maksimalt 20 år. Dei siste prognosane tyder på at anlegget kan vere nedbetalt på 15-16 år, dvs. rundt 2021.

Innkrevjingsutstyret er no 10 år. Delar av det er slitt og har ikkje no den nødvendige kvaliteten for å oppretthalde ei effektiv innkrevjing. Vesentlege delar av det tekniske utstyret må derfor skiftast ut.

Sverige og Noreg er no samde om å automatisere innkrevja av bompengar på Svinesund. Det er fleire årsaker til dette. Svinesundsforbindelsen er det einaste bompenganeanlegget i Noreg der ein kan betale både manuelt og elektronisk med brikke. Dei nye bompengoordningane som blir etablerte i Sverige, har automatisk bompengennkrevjing. Erfaringane frå anlegg med manuell innkrevjing eller myntautomat viser at mange trafikantar utan AutoPASS-brikke køyrer i AutoPASS-felta. Truleg er årsaka at dei er vane med automatiske bomstasjonar. I bomstasjonar med manuell betaling er passering i AutoPASS-felta utan brikke ei ulov-

leg passering som fører til tilleggsavgift. Dette skaper stor frustrasjon hos trafikantane og mykje ekstra arbeid hos bompengeselskapa i form av klagebehandling.

I bomstasjonar med manuell betaling som krev at trafikantane stoppar, oppstår det ofte trafikkfarlege situasjonar. Desse oppstår ved hyppig skifte av køyrefelt eller kraftig oppbremsing, ofte som følge av at trafikantar er usikre på kva betalingsfelt dei skal velje.

Det vil vere rimelegare å erstatte det tekniske utstyret med ei automatisk innkrevjingsløyse framfor å reinvestere i eit anlegg med fleire ulike betalingsalternativ. I tillegg er store bompengeanlegg med manuell betaling og mange betalingsfelt dyrare å drifte og vedlikehalde enn anlegg med automatiske stasjonar.

I automatiske bompengeanlegg vil nokre trafikantar sleppe gjennom utan å betale. Dette fører til tapte inntekter, dels fordi det ikkje er mogleg å identifisere køyretøyet som har passert, og dels fordi det ikkje er mogleg å drive inn passeringsavgifta. Omfanget av tapte inntekter varierer mellom bompengoordningane og er avhengig av kor mange som har brikke, kor mange av køyretøya som er utanlandske, vêrforhold m.m. Erfaringane frå andre bompengeanlegg som har blitt automatiserte, gir grunn til å tru at det samla sett vil lønne seg å automatisere bompengerekvjinga på Svinesund. Det blir dessutan arbeidd med fleire tiltak for å redusere tapte inntekter. M.a. blir innkrevjingsutstyret stadig betre, spesielt kamerautstyret og teknologien rundt nummerskiltlesing.

I dag er bomstasjonane på E6 plasserte slik at innkrevjinga frå sørgåande trafikk skjer på norsk side av grensa, medan innkrevjinga frå nordgåande trafikk skjer på svensk side. Ved automatisering av innkrevjinga er det lagt opp til å etablere ein bomstasjon med tovegs innkrevjing på norsk side av grensa, i nærleiken av den nye brua. På fv 118 (den gamle Svinesundbrua) vil eksisterande bomstasjon som er på norsk side, bli automatisert. Den nye bomstasjonen vil truleg vere etablert i løpet av hausten 2015.

Etter automatiseringa vil alle bomstasjonane for Svinesundsforbindelsen stå på norsk side. Dette gjer dei administrative rutinane for bompengeselskapet enklare. I tillegg vil ein bomstasjon med tovegs innkrevjing vere billegare å etablere enn to separate bomstasjonar. Bompengerekvjinga på Svinesund vil likevel vere eit norsk-svensk innkrevjingsopplegg. Som i dag vil trafikantane bli varsla både på norsk og svensk side

om at dei køyrer inn på ein bompengefinansiert veg. Takstane vil bli oppgitte i norske og svenske kroner som i dag.

Innkrevjinga av bompengar på Svinesundsforbindelsen er regulert gjennom avtalar mellom den svenske og norske regjeringa:

- avtale av 7. august 2002 med endringar 1. juli 2005 og 1. juni 2007 (Hovudavtalen)
- avtale av 1. juli 2005 med endringar 1. juni 2007, om bompengesystem for ferdsel med motor-kjøretøy på Den nye Svinesundsforbindelsen (Avgiftsavtalen).

Avtalane er tidlegare omtalte i St.prp. nr. 68 (2001–2002), St.prp. nr. 3 (2002–2003), St.prp. nr. 64 (2004–2005) og St.prp. nr. 68 (2006–2007). Endringa i innkrevjingsopplegget gjer at avtalane må endrast.

3.2 Bergensprogrammet i Hordaland – førebuing av fjerde etappe av Bybanen

Ved behandlinga av Prop. 143 S (2012–2013) *Utviding og finansiering av Bergensprogrammet med tredje etappe av Bybanen m.m.* slutta Stortinget seg til eit opplegg for utviding av Bergensprogrammet, jf. Innst. 324 S (2012–2013). Utvidinga gir rom for å gjennomføre tredje etappe av Bybanen frå Rådal til Flesland, byggje verkstad/depot for Bybanen og auke satsinga på tiltak innanfor programområda. For å finansiere utvidinga blei bompengetakstane auka, og den maksimale rabatten redusert.

Første etappe av Bybanen frå Bergen sentrum til Nesttun blei opna for trafikk i 2010, medan andre etappe frå Nesttun til Rådal (ved Lagunen kjøpesenter), inkl. tiltak på eksisterande vegnett og terminal ved Rådal, blei opna for trafikk i 2013. Tredje etappe som omfattar ei strekning på om lag 7 km frå Rådal til Bergen lufthamn, Flesland, vil venteleg bli opna for trafikk i 2016.

Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune la i 2009 fram utgreiinga «Framtidig bybanenett i Bergensområdet». Det blei her tilrådd å forlengje Bybanen nordover til Åsane etter at utbygginga til Flesland er gjennomført, og deretter forlengje Bybanen vestover frå sentrum til Fyllingsdalen. I 2012 blei det vedteke eit planprogram som grunnlag for vidare planlegging av Bybanen mellom sentrum og Åsane. Traséen går gjennom den historiske delen av Bergen, m.a. Bryggen, med mange kulturminne. Det har vore store utfordringar i planlegginga, og det kan ta noko tid før godkjent reguleringsplan ligg føre. I møte 17. juni 2014 behandla bystyret ei sak om

trasévalet mot Åsane. Bystyret fatta m.a. dette vedtaket:

«Bystyret ønsker å sikre en kontinuerlig utbygging av et helhetlig bybanenett. Så sant kontinuerlig utbygging kan ivaretas, prioriteres den opprinnelige rekkefølgen for bybaneutbyggingen med trasé mot nord først som neste byggetrinn i et helhetlig bybanenett. For å redusere fare for forsinkelser som skyldes forhold utenfor Bergen kommunes kontroll (f eks krav om arkeologiske utgravninger eller lignende), ber bystyret byrådet iverksette og intensivere regulering mot vest.»

Byrådet fatta i møte 27. november 2014 vedtak om å starte arbeidet med å utarbeide reguleringsplanar for traséen til Fyllingsdalen og å sende planprogrammet på høyring. Hordaland fylkeskommune uttalte seg til planprogrammet i møte i fylkesutvalet 29. januar 2015. Fylkeskommunen er positiv til at arbeidet med ein kommunedelplan for kollektivsystem mellom Bergen sentrum og Bergen vest startar opp og tilrår planprogrammet.

Traséen mellom Bergen sentrum og Fyllingsdalen er delt i tre delstrekningar. Godkjent reguleringsplan for den første delstrekninga som er på 1,7 km (gjennom Mindemyren), ligg alt føre. Heile strekninga frå sentrum til Fyllingsdalen er på 8,5-10 km, avhengig av traséval.

I Prop. 143 S (2012–2013) er det lagt opp til å nytte midlar frå Bergensprogrammet til å planlegge nye prosjekt/tiltak, inkl. vidare planlegging av Bybanen. Dette omfattar midlar til å utarbeide reguleringsplanar. For å sikre mest mogleg kontinuerleg utbygging av Bybanen har Hordaland fylkeskommune søkt om å nytte bompengar til også å prosjektere traséen mellom Bergen sentrum og Fyllingsdalen, parallelt med utarbeidinga av dei reguleringsplanane som står att. Førebels er det lagt til grunn at kostnadene ved prosjekteringa vil bli i storleiken 200 mill. kr.

Økonomien i Bergensprogrammet har utvikla seg gunstigare enn lagt til grunn i Prop. 143 S (2012–2013). Dette kjem i stor grad av lågare lånerenter. I tillegg er trafikkreduksjonen etter omlegginga av takst- og rabattsystemet i 2013 mindre enn rekna med.

Samferdselsdepartementet går inn for at det kan nyttast bompengar til å prosjektere fjerde etappe av Bybanen frå sentrum til Fyllingsdalen. Departementet viser til at det blei nytta bompengar ved førebuinga til anleggsstart på andre og tredje etappe av Bybanen, jf. St.prp. nr. 1 (2008–2009), St.prp. nr. 72 (2008–2009) og Prop. 113 S

(2011–2012). Førebuingane av fjerde etappe av Bybanen er føresett finansiert innanfor det vedtekte opplegget, utan endringar i takstar eller innkrevjingstid.

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til finansieringa av fjerde etappe av Bybanen når tilstrekkelege avklaringar ligg føre.

3.3 Nasjonale turistveggar – Vøringsfossen i Hordaland

Prosjektet er omtalt i Prop. 1 S (2014–2015), side 64, og Innst. 13 S (2014–2015), side 40.

Som det går fram av Prop. 1 S (2014–2015), skal oppgraderinga av området rundt Vøringsfossen gjennomførast som eit spleiselag der Eidfjord kommune, Hordaland fylkeskommune og Hardangerrådet går inn med eit samla tilskot på 50 mill. kr. Den totale kostnaden for prosjektet er rekna til om lag 200 mill. kr.

Etter budsjettavtalen mellom Høgre, Framstegspartiet, Kristeleg folkeparti og Venstre i samband med statsbudsjettet for 2015 blei løyvinga til Nasjonale turistveggar redusert (kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveginvesteringar). Det er derfor ikkje løyvd statlege midlar til å oppgradere området rundt Vøringsfossen i 2015. Men det er løyvd til saman 28 mill. kr i lokale tilskot til prosjektet. Dette gjer at Statens vegvesen likevel kan starte arbeidet med å løfte kvaliteten på dette viktige reiselivsikonet i 2015. Første etappe omfattar nye utsiktspunkt og auka parkeringskapasitet ved Fossli hotell.

3.4 Skjeggstad bru i Vestfold

Skjeggstad bru på E18 ved Holmestrand i Vestfold fekk alvorlege skader etter grunnbrot som følgje av eit kvikkleireskred 8. februar 2015. E18 blei stengd, og omkøyringsveggar blei etablerte. Rivinga av sørgåande bru er i sluttfasen. Målingar viser at nokre av fundamenta på nordgåande bru må utbetrast før det kan gå trafikk på brua att. Det blir arbeidd med sikte på at dette kan skje før sommaren 2015. Her vil det då gå trafikk i begge retningar fram til sørgåande bru er bygd opp att.

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til vidare prosess for prosjektet.

3.5 Organiseringa av Vegtilsynet

I arbeidet med Transportreforma har Samferdselsdepartementet vurdert organiseringa av Vegtilsynet. Vegtilsynet er i dag organisert som ein del av Statens vegvesen i ei eiga eining direkte

under vegdirektøren. Departementet ønskjer å gjere Vegtilsynet meir uavhengig ved å etablere det som eit eige forvaltningsorgan under Samferdselsdepartementet. Vegtilsynet har no ansvar for å føre tilsyn med Statens vegvesens verksemd knytt til riksveginfrastrukturen. I arbeidet med å skilje ut Vegtilsynet frå Statens vegvesen vil det bli drøfta om det vil vere føremålstenleg å gi tilsynet fleire oppgåver. Regjeringa vil på eigna måte komme tilbake til Stortinget med dette spørsmålet.

4 Jernbaneformål

4.1 Ringeriksbanen – oppheving av tidlegare vedtak om traséval

Utgreiinga av ein framtidig jernbane mellom Sandvika og Hønefoss, Ringeriksbanen, og koplिंगane mot planane om ny E16 på same strekning er sist omtalt i Prop. 1 S (2014–2015).

I Innst. 450 S (2012–2013) om Nasjonal transportplan 2014–2023 uttalte eit fleirtal i Stortinget at det ikkje var behov for ei ny konseptvutgreiing for Ringeriksbanen, men bad m.a. om at Jernbaneverket fekk eit utgreiingsoppdrag der det blir vurdert utbyggingsalternativ med dobbeltspor og høgare hastigheitsstandard enn det som tidlegare har vore utgreidd. Fleirtalet la til grunn at planlegginga blir lagt opp slik at prosjektet kan startast så tidleg som mogeleg i siste seksårsperiode av planperioden. Dette er gjenteke i Innst. 13 S (2013–2014). I Meld. St. 26 (2012–2013) *Nasjonal transportplan 2014–2023* blei det sett av 1,5 mrd. kr til planlegging og oppstart av Ringeriksbanen.

Samferdselsdepartementet bad på denne bakgrunn Jernbaneverket, saman med Statens vegvesen, om å gå gjennom og supplere føreliggjande utgreiingar før det blir teke stilling til oppstart av planlegging etter Plan- og bygningslova. Det tverretatlege arbeidet har samanheng med dei tette koplिंगane ei ny jernbanelinje til Hønefoss vil ha mot planane for ny E16 på same strekning. Etatane har i tre ulike rapportar, den siste overlevert i månadsskiftet januar/februar 2015, gitt ei rekkje tilrådingar for det vidare arbeidet. Dei tilrår m.a. ein meir eller mindre felles trasé for både veg og jernbane frå Kroksund til Hønefoss. Utgreiingane viser at det med ulike grep er mogleg med ei rask planlegging med byggjearbeid i begynninga av siste seksårsperiode i planperioden 2014–2023.

Stortinget har behandla Ringeriksbanen fleire gonger. I samband med Innst. S. nr. 67 (2002–

2003), jf. St.prp. nr. 66 (2001–2002), gjorde Stortinget vedtak om trasé for banen. Det blei vedteke at den vidare planlegginga av nedkortinga av Bergensbanen (Ringeriksbanen) tek utgangspunkt i korridoren over Åsa. M.a. i Innst. S. nr. 13 (2007–2008) bad eit fleirtal på Stortinget om at Kroksundalternativet blei vurdert på nytt. Ei slik vurdering er no gjort i det tverretatlege arbeidet, og dei to transportetatane tilrår ein annan trasé enn det gjeldande stortingsvedtaket.

Ringeriksbanen er eit svært stort prosjekt, og tilrådingane frå dei to etatane blir derfor no kvalitetssikra eksternt. Kvalitetssikringa er venta å vere ferdig i juni 2015. Deretter tek regjeringa sikte på å behandle saka.

Ei avgjerd om oppstart av formell planlegging av Ringeriksbanen er bunden av Stortingets tidlegare vedtak om traséval. Samferdselsdepartementet meiner at planlegginga av Ringeriksbanen ikkje bør vere avhengig av tidlegare stortingsvedtak om traséval, og foreslår derfor at dette blir oppheva. Det er normalt regjeringa som tek stilling til overordna traséval for ulike veg- og banestrekningar. For å få gjennomført ein raskast mogleg planprosess i tråd med nemnde innstillingar frå Stortinget, vil det vere teneleg om regjeringa, slik det er vanleg i denne typen saker, tek endeleg stilling til trasévalet. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake med ei orientering i budsjettproposisjonen for 2016.

4.2 Driftsansvaret for godsterminalar

Jernbaneverket tok i 2014 over driftsansvaret for godsterminalar med tilhøyrande jernbaneinfrastruktur som tidlegare var drifta av CargoNet/RailCombi, jf. Prop. 93 S (2013–2014) og Prop. 1 S (2014–2015) for Samferdselsdepartementet. Det ble samtidig vedteke at Jernbaneverket skulle setje ut sjølv terminaldrifta på konkurranse. Jernbaneverket arbeider med å leggje til rette for konkurranseutsetting av denne. I første omgang gjeld det terminalane på Ganddal og Brattøra.

Jernbaneverket har oppretta ei eiga eining som skal ha ansvaret for forvaltninga av godsterminalane.

Jernbaneverket har teke over ansvaret for innpasseringskontrollen på Brattøra og Alnabru godsterminal og eigarskapen til dei fastmonterte lastekranane på Alnabru. Vidare har Jernbaneverket gjennomført strakstiltak for å betre tryggleiken på dei godsterminalane som etaten har teke over. Etaten har òg sett i gang arbeidet med å kjøpe eit terminaloperasjonssystem. Systemet skal leggje til rette for betre utnytting av

areala som eit ledd i arbeidet med å effektivisere godstransporten med jernbane. Systemet er òg viktig for betre å ivareta tryggleiken på godsterminalane.

Jernbaneverket har berekna utgiftene til desse aktivitetane til 62 mill. kr i 2015. Utgiftene blir dekt innanfor gjeldande løyving på kap. 1350 Jernbaneverket, post 23 Drift og vedlikehald.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

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

Vi HARALD, Noregs Konge,

s t a d f e s t e r :

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

Forslag

til vedtak om nokre saker om luftfart, veg og jernbane

I

Stortinget samtykkjer i at vedtaket om vidare planlegging av Ringeriksbanen som tek utgangspunkt i korridoren over Åsa blir oppheva, og at regjeringa tek stilling til val av trasé før ei eventuell formell planlegging av Ringeriksbanen blir starta opp.
