



DET KONGELEGE
SAMFERDSSELSDEPARTEMENT

St.prp. nr. 45

(2007–2008)

Om nokre saker som gjeld veg og jernbane

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet av 14. mars 2008,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Stoltenberg II)*

1 Innleiing

Samferdselsdepartementet legg i denne proposisjonen fram ein del saker under programkategori 21.30 Vegformål og 21.50 Jernbaneformål. Proposisjonen gjeld desse sakene:

- System for styring og rapportering i Statens vegvesen
- Rv 108 Ny Kråkerøyforbindelse i Fredrikstad kommune i Østfold – revidert finansierings- og framdriftsplan
- Utviding av bompengerordninga for Haugalandspakka i Rogaland og Hordaland med Karmøy kommune
- E134 Haukelitunnelane i Telemark og Hordaland – status for arbeidet
- Forlenging av eksisterande bompengerordning i Kristiansand i Vest-Agder
- Rv 45 i Gjesdal kommune i Rogaland – løyve til låneopptak for gjennomføring av planlagte tiltak
- Rv 658 Ellingsøy- og Valderøytunnelane i Møre og Romsdal – status for arbeidet med oppgradering
- E6 Trondheim – Stjørdal – behov for bompengar til innløyseing av bustader på Møllenberg i Trondheim
- Ekstern gjennomgang av jernbaneprosjekta dobbeltspor Sandnes – Stavanger og fjernstyring Mosjøen – Bodø

2 Programkategori 21.30 Vegformål

2.1 System for styring og rapportering i Statens vegvesen

Etter raset i Hanekleivtunnelen på E18 i nordre Vestfold den 25. desember 2006, blei det oppnemnd fleire undersøkingsgrupper og arbeidsgrupper, som hadde til oppgåve å finne årsaka til at dette kunne skje, samt å foreslå eventuelle tiltak for å unngå at slike hendingar skal kunne skje i framtida. For nærmare omtale av desse utgreiingane blir vist til St.prp. nr. 68 (2006 – 2007)

Bakgrunn for oppdraget til Agenda

Etter at desse utgreiingane var utførde, og ein rapport frå internrevisjonen i Vegdirektoratet ikkje gav svar på dei spørsmåla Samferdselsdepartementet ønskte å få avklara, avgjorde departementet at det skulle gjennomførast ei ekstern undersøking som skulle sjå på rapporteringsrutinar og formidling av styringsinformasjon i Statens vegvesen i perioden då E18 i nordre Vestfold blei prosjektert og bygd. Undersøkinga skulle også omfatte ein gjennomgang av tilsvarande forhold i Statens vegvesen i dagens organisasjon.

Mandat

Konsulentselskapet Agenda Utredning & Utvikling AS, blei gitt dette oppdraget, og fekk følgjande mandat:

1. Gi ei oppsummering av hovudresultat i allereie framlagde rapportar knytte til saka.
2. Gi ei framstilling og ei vurdering av ansvarsforhold knytt til Statens vegvesen sine system for rapporteringar og formidling av ulik styringsinformasjon i den perioden E18 i nordre Vestfold blei bygd.
3. Gi ei framstilling av korleis tilsvarande forhold er varetekne gjennom dagens organisering av Statens vegvesen og ved behov foreslå mogelege endringar i desse.

Rapport frå Agenda Utredning & Utvikling AS blei overlevert til Samferdselsdepartementet 15. oktober 2007.

Hovudfunn

Hovudfunna i rapporten frå Agenda er at det var fleire klåre svakheiter i rolle- og ansvarsdelingane internt i Statens vegvesen på den tida Hanekleivtunnelen blei bygd. Mellom anna var det uklårt på kva måte ein skulle følgje opp den produksjonen som skjedde i eiga verksemd, og det mangla ei systematisk rapportering på kvaliteten i det arbeidet som blei gjort. Agenda har vidare vurdert at dei organisatoriske endringane som sidan har blitt gjorde i etaten, mellom anna utskiljinga av produksjonsverksemda frå 2003, har bidrege til å ta vekk moglegheitene for tilsvarande uklåre ansvarsforhold i dag. Dei vurderer også at ansvarsforholda mellom dei ulike nivå i vegvesenet sin organisasjon er klåre og at rapporteringskjeda er klår.

Likevel innvender Agenda mot systema for styring og rapportering i Statens vegvesen at etaten si rapportering om kvalitet bør forbeistrast, styringa av risiko kan bli betre og at vegvesenet kan arbeide meir systematisk med å ta røynsler frå tidlegare hendingar og prosjekt inn i styringa av etaten.

Forståing av Statens vegvesen si organisering

Agenda tek i sin rapport opp om det var samsvar mellom grunnlagsdokumenta for den organiseringa som Statens vegvesen innførde i 1995, og praktiseringa. Agenda har i den samanheng undersøkt fleire andre produksjonsavtalar mellom produksjonsavdelingane og utbyggingsavdelingane i fleire andre fylke i same tidsperioden. Undersøkinga viser at i desse prosjekta vart grunnlagsdokumenta oppfatta i tråd med intensjonen.

Vidare konstaterer Agenda likevel at det i den fyrste tida etter at ny organisasjon var etablert, blei registrert ulike oppfatningar av i kva grad og i kva for eit omfang eigen produksjon skulle kontrollere. I samband med bygging av Hanekleivtunnelen la Statens vegvesen seg på ei linje med liten eller ingen kontroll av produksjonsavdelingane som utførde arbeida, trass intensjonane i den underskrivne produksjonsavtalen.

Agenda søkte klarleggje kva som blei rapportert om uklar organisering og uklare ansvarsforhold frå prosjektet i samband med bygging av Hanekleivtunnelen. Til dette seier Agenda at dei ikkje har funne dokumentasjon som viser at det blei fremja kritiske synspunkt om uklar organisering og ansvarsforhold til overordna styresmakt.

Oppfølging

Statens vegvesen har med stort alvor teke inn over seg det som skjedde i Hanekleivtunnelen og det som blei konstatert om manglande sikring i dei andre tunnelane på E18 i nordre Vestfold. Statens vegvesen har lært mykje av det som blei avdekt og har sett i verk ei rekkje tiltak for å unngå at slike hendingar skal skje igjen.

Rapporten frå Agenda gir i all hovudsak ei positiv framstilling av dei styrings- og rapporteringssystema som Statens vegvesen har etablert sidan den store omstillinga etaten gjennomgjekk 1.1.2003. Samferdselsdepartementet har i den samanhengen merka seg at rapporten poengterer at Statens vegvesen har gjennomført omfattande forbetringar på område som handlar om organisatoriske forhold knytte til ansvar og styring. I rapporten blir det også gitt ei anerkjenning av at etaten, i samråd med entreprenør- og rådgivarbransjen, har utvikla og forbetra retningslinjer og føresegnar for planlegging, prosjektering, bygging samt drift og vedlikehald av vegtunnelar.

Samferdselsdepartementet er samd med Agenda i at vegvesenet har eit potensial for forbetring på viktige, konkrete område. Dette gjeld spesielt dokumentasjon og rapporteringsrutinar av kvalitet og vurdering av risikoforhold i utbyggingsprosjekt.

I det etterfølgjande vil departementet derfor informere om korleis vegstyresmaktene har arbeidd, og vil arbeide for å vidareutvikle nemnde område.

Dokumentasjon og rapportering av kvalitet

Endeleg dokumentasjon av kvalitet av veganlegg skjer i Teknisk sluttrapport. Slike rapportar skal, for prosjekt over 25 mill. kr, sendast Vegdirektoratet via regionvegsjefen. Rapportane blir systemati-

serte og lagt inn i ein erfaringsbank. Evaluering av entreprenøren sin innsats for å oppnå føreskriven kvalitet skal skje både som fast tema på byggjemøte, i samarbeidsmøte og som eige punkt i sluttattesten for dei einskilte prosjekta.

Systemet og prosedyrane for dokumentasjon og rapportering av kvalitet finst i kontraktsføresegner og i handbøker. Særleg er handbok 151, *Styring av utbyggingsprosjekt; Kvalitetsplaner for planlegging og gjennomføring* (2001), viktig i denne sammenheng. Denne er no snart ferdig revidert. I den reviderte utgåva vil føresegnene omkring teknisk kvalitet vere vidareutvikla og bli vektlagde enda sterkare enn i versjonen frå 2001.

Systemet for rapportering er i dag i utgangspunktet knytt til gjennomføring av entreprisarbeida i den einskilte kontrakten. Entreprenøren utfører eigenkontroll etter ein kontrollplan og dokumenterer skriftleg at føreskriven kvalitet er oppnådd. Entreprenøren skal melde avvik og deretter stadfeste skriftleg at avvika er lukka. Det blir ikkje akseptert avvik i forhold til krav som er stilt til teknisk kvalitet.

Arbeid med opplæring og informasjon om sikring av kvalitet i utbyggingsprosjekta er vektlagt dei siste åra. Det er gjennomført kurs i alle regionane. Samtidig er det oppretta eit formelt fagnettverk i etaten som arbeider med teknisk kvalitet. I løpet av 2008 vil det bli gjennomført ei omfattande intern opplæring om tunnelarbeid, basert på nye og utfyllande føresegner, prosedyrar og tiltak om planlegging, prosjektering, bygging, drift og vedlikehald av vegtunnelar. Der vil alle sider av eit tunnelprosjekt bli ein del av opplæringa frå krav til forundersøkingar i planfasen, krav til kontroll og kvalitets sikring, kvalitetsdokumentasjon i alle fasar, og opplegg for inspeksjon og vedlikehald i driftsfasen.

Sjølv om krav til kvalitetssystem og rutinar er godt skildra og gjort kjend, står det enno att ein del når det gjeld å sikre at systema og rutineane blir forstått, følgd dokumentert og rapportert. I denne sammenheng er det ei viktig leiaroppgåve å ha merksemd retta mot lojalitet til rutinar og prosedyrar, og sørgje for at manglande lojalitet får konsekvensar. Samferdselsdepartementet vil følgje opp dette. Agendarapporten peiker på at Statens vegvesen spesielt må sjå til at dei utviklar betre rutinar for systematisk rapportering til overordna nivå om at kvalitetskrava blir følgde og at desse blir kontrollerte. For å få til dette må Statens vegvesen utvikle betre rutinar for å oppnå eit komplett samanhengande teknisk kvalitetssystem der rapportering til overordna nivå inngår på same måte som det blir rapportert på økonomi og framdrift. Etaten har derfor nedsett ei hurtigarbeidande arbeidsgruppe med

mandat å utarbeide konkrete forslag til rutinar for rapportering til overordna nivå med utgangspunkt i dei rutineane som allereie finst på prosjektnivå. Å finne måleindikatorar på kvalitet i styringssystemet vil inngå i dette arbeidet. Det etablerte fag-nettverket for teknisk kvalitet i etaten er allereie trekt inn i arbeidet.

Dei konkrete forbetringane i rapportering av kvalitet til nivåa over prosjektnivå, som vegvesenet no vil gjennomføre, vil bli integrert i systemet for annan rapportering, i fyrste rekkje saman med tid og økonomi. Det blir lagt opp til rapportering månadleg til nivået over prosjektet. I tillegg skal det tertial- eller kvartalsvis rapporterast til regionvegsjef. For store eller spesielle prosjekt som blir følgde opp spesielt av Vegdirektoratet, og som blir rapportert vidare til departementet tre gonger pr. år, vil oppfølginga og rapporteringa bli utvida til også å omfatte teknisk kvalitet. Dette gjeld i dag om lag 50 prosjekt. Måleparametrane er tenkte samla i ein eller to måleindikatorar for kvar region og samla for etaten. Oppfyljing av teknisk kvalitet vil dermed bli ein integrert del av heile styringssystemet for etaten.

Som eit eksempel på korleis det har blitt arbeidd med kvalitetsforbetring dei siste åra, er det utvikla og teke i bruk ein nettstad for erfaringsoverføring. For å sikre kompetanseoverføring mellom prosjekta i etaten, blir alle tekniske sluttrapportar og andre kvalitetssikra fagrapportar lagt inn i eit datasystem som heiter «Erfaringsoverføring i Statens vegvesen». Her blir alle erfaringar frå prosjekta gjorde tilgjengelege for dei tilsette i Statens vegvesen, for å unngå feil og manglar ved seinare prosjekt. Systemet har vore under utvikling frå 2001, og blei sett i drift i 2003.

Det er også sett i gang eit omfattande arbeid med å utarbeide eit einsarta system for kvalitetssikring i Statens vegvesen. Dette systemet er basert på prosessstyring der alle delprosessar i alle kjerneoppgåvene og støttefunksjonane i etaten blir skildra og samordna med tilhøyrande styrande dokument, standard og rettleiingar. Kjerneprosessen «gennemføring av utbyggingsprosjekt» er av dei prosessane som har hatt høgast prioritet i dette arbeidet.

Risikostyring av utbyggingsprosjekt

Risikoanalysar blir utførde i dag i Statens vegvesen i samband med vurdering av hendingsuvisse i tilknytning til utarbeiding av kostnadsoverslag.

Strategien i risikostyringa vil vere å analysere og klarleggje risikofaktorar i forskjellige delar av eit prosjekt og fordele ansvar til den aktøren som mest effektivt kan påverke og redusere risikoen. Statens vegvesen har i dag ikkje gode nok metodar,

verktøy eller prosedyrar for å følgje opp risiko i gjennomføringsfasen i eit utbyggingsprosjekt. Dette er ikkje ein situasjon som er spesiell for Statens vegvesen, men er eit tema som mange store utbyggingsaktørar er opptekne av. Statens vegvesen deltek derfor i eit stort forskingsprosjekt som er kalla «Praktisk styring av usikkerhet» (PUS) saman med Statoil Hydro, Telenor, Jernbaneverket, Statsbygg og Forsvarsbygg.

Norsk senter for prosjektledelse leier dette prosjektet. Prosjektet er støtta av Norges Forskningsråd. Føremålet med prosjektet er å kome fram til praktiske prosedyrar for å identifisere, følgje opp, redusere og rapportere risiko i utbyggingsprosjekt.

PUS-prosjektet vil bli avslutta i 2010, men med delmål slik at resultat kan kome til nytte undervegs, ved at delresultat kan implementerast i styringssystemet til etaten etter kvart som dei ligg føre. Deltaking i PUS-prosjektet og resultata frå dette prosjektet vil opplagt føre til betre risikostyring i utbyggingsprosjekt.

Uavhengig av denne typen risikoanalysar blir det også gjennomført risikovurderingar i alle utbyggingskontraktar i samsvar med krava i Byggherreforskriften. Dette er risiko i prosjekta knytte til farefullt arbeid. Opplæring i denne typen risikovurderingar er ein del av etaten si HMT-opplæring. Det Norske Veritas står for denne delen av opplæringa. Veritas skriv ut eige prov til dei som har delteke i denne opplæringa.

Gjennomførde tiltak

Etter raset i Hanekleivtunnelen på E18 i Nordre Vestfold blei det som tidlegare omtalt, oppretta fleire undersøkingsgrupper og arbeidsgrupper, både eksterne og internt i etaten. I rapporten frå den eksterne undersøkingsgruppa som blei leia av professor Bjørn Nilsen frå NTNU står det: *«De uheldige episodene ved tunnelanlegg de senere år kan delvis beskrives som et bransjeproblem»*

Ut frå dette sette Statens vegvesen ned ei arbeidsgruppe med representantar frå tunnelbransjen for å sjå på gjeldande retningslinjer og rutinar i samband med planlegging, prosjektering, bygging, drift og vedlikehald av vegtunnelar. Denne arbeidsgruppa hadde representantar frå Rådgivende ingeniørers forening (RIF), Maskinentreprenørenes Forbund (MEF), Entreprenørforeningen bygg og anlegg (EBA) og Statens vegvesen.

I dette arbeidet kom det fram at det var behov for å gjennomføre fleire tiltak og endringar i dagens retningslinjer og prosedyrar. Arbeidsgruppa leverte rapporten sin om tunneltryggleik 11. juni 2007, der det blei presentert ei rekkje forslag til nye og

utfyllande føresegner og prosedyrar for gjennomføring av tunnelprosjekt.

I rapporten frå denne arbeidsgruppa synest det å vere stor semje om at det norske konseptet som blir nytta i tunnelbygginga bør vidareførast og at berget framleis skal brukast som sjølvstendig byggjemateriale. Dette inneber at sikringsmetodar og sikringsomfang i all hovudsak blir fastsette medan tunnelen blir bygd, med utgangspunkt i utført geologisk kartlegging. Eventuelle avvik i utførde sikringsmengder og sikringsmetodar i forhold til det som var føresett i konkurransegrunnlaget, skal rapporterast og grunngjevast.

Ut frå dette er det særleg viktig at tunnelprosjekta blir gjevne tilstrekkeleg bemanning med nødvendig ingeniørgeologisk/bergteknisk kompetanse, og at desse blir gitte tilstrekkeleg tid til geologisk kartlegging. Byggherren skal sørgje for at det blir utført geologisk kartlegging og ingeniørgeologiske vurderingar for å kunne fastsetje omfang og metode for permanent sikring.

Resultatet frå dei ulike gruppene viste at det var grunnlag for å sette i verk einskilte nye krav og å gjere nokre presiseringar til gjeldande retningslinjer. Då det er ein omfattande prosess å revidere retningslinjer, der mange skal involverast, blei det som eit strakstiltak valt å utarbeide eit rundskriv med nye og supplerande føresegner, prosedyrar og tiltak som gjeld planlegging, prosjektering, bygging, drift og vedlikehald av vegtunnelar. Rundskrivet blei sendt ut den 4. juli 2007, med krav om at tiltaka skulle innførast innan 1. oktober 2007.

Etter at dei nye føresegnene blei sende ut i organisasjonen og fram til no, er det blitt arrangert tunnelseminar i regionane, der dei nye føresegnene blei gjennomgåtte. I tillegg er Statens vegvesen i gong med å gjennomføre kurs og opplæring i geologisk prosjektering for dei mest sentrale tilsette i etaten som har oppgåver knytt til planlegging, prosjektering og bygging av vegtunnelar.

Tilsyn i vegsektoren

Som omtala i St.prp. nr. 68 (2006–2007) har regjeringa nedsett eitt offentleg utval som skal sjå på organiseringa av tilsynsoppgåver knytte til infrastrukturen i vegsektoren. 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 arbeidet er å vurdere ei føremålstenleg ansvarsdeling mellom Statens vegvesen og eit slikt eventuelt tilsyn og mellom tilsyn og departement. Utvalet skal leggje fram innstillinga si i form av ei offentleg utgreiing innan utgangen av 2008.

Samferdselsdepartementet si vurdering

Samferdselsdepartementet konstaterer at Agenda Utredning & Utvikling AS fann svakheiter ved ansvarsforhold og styringssystem i samband med bygging av Hanekleivtunnelen, men har ikkje funne tilsvarende på andre prosjekt frå den same tidsperioden. Dette kan etter departementet si vurdering tyde på at det var spesifikke problem knytte til forholda på det konkrete prosjektet og ikkje nødvendigvis eit problem som var gjennomgåande i heile organisasjonen.

Dei problema med uklåre ansvarsforhold som er avdekka i samband med Hanekleivprosjektet, synest ikkje å kunne oppstå med den organiseringa som i dag er i vegsektoren, der produksjonsverksemd ikkje lenger er ein del av oppgåvene til vegvesenet. Dette blir òg klårt stadfesta gjennom Agenda sin rapport. Dei områda som Agenda påpeiker der Statens vegvesen, og dei fleste andre store byggherreorganisasjonane i Noreg, har eit potensiale for å forbetre seg, er tekne tak i. Vegstyresmakterne har gjennom heile det siste året lagt ned eit omfattande arbeid for å ta tak i desse utfordringane. Det er sett i verk strakstiltak som skal betre situasjonen knytt til dei kortsiktige utfordringane og det er sett i gang meir omfattande arbeid som vil få verknad på litt lengre sikt.

Samla vurderer Samferdselsdepartementet situasjonen slik at Statens vegvesen i dag er ein organisasjon med klåre ansvarsforhold og styringssystem som i hovudsak er tilfredsstillande. Dei forbetringpunkta som er omtalte tidlegare, blir det arbeiddd med på ein tilfredsstillande måte og resultatane av desse arbeida vil fortløpande bli tatt inn i etaten si verksemd.

2.2 Rv 108 Ny Kråkerøyforbindelse i Fredrikstad kommune i Østfold – revidert finansierings- og framdriftsplan

Bakgrunn

Stortinget har slutta seg til eit opplegg med delvis bompengefinansiert utbygging av prosjektet rv 108 Ny Kråkerøyforbindelse i Fredrikstad, jf. St.prp. nr. 41 (2006–2007) og Innst. S. nr. 149 (2006–2007).

Som opplyst i St.prp. nr. 1 (2007–2008) har Statens vegvesen innhenta tilbod på dei to største entreprisane som er Bjølstadtunnelen og ny klaffebru over Vesterelva. Tilboda var vesentleg høgare enn forutsett, og det var ikkje grunnlag for å inngå kontraktar og starte arbeida hausten 2007 som forutsett. Tilbodsprosessen er derfor stansa, og kostnadsoverslaget er revidert. Vidare er det utarbeidd

revidert framdrifts- og finansieringsplan for prosjektet.

Fredrikstad og Hvaler kommunar og Østfold fylkeskommune ønskjer å få realisert prosjektet så raskt som mogeleg og går derfor inn for å dekkje dei auka kostnadene ved å auke bompengandelen i prosjektet.

Revidert kostnadsoverslag

Styringsramma for det opphavlege prosjektet var fastsett til 451 mill. 2005-kr og kostnadsramma til 481 mill. 2005-kr. Omrekna til 2008-prisnivå blir opphavleg styringsramme 512 mill. kr og opphavleg kostnadsramme 546 mill. kr.

Statens vegvesen har utarbeidd nye kostnadsoverslag på grunnlag av tilboda som er komme inn. Det er gjennomført ei fornya ekstern kvalitetssikring av prosjektet (KS2). Samferdselsdepartementet legg etter dette til grunn ei revidert styringsramme på 600 mill. 2007-kr og revidert kostnadsramme på 660 mill. 2007-kr. Omrekna til 2008-prisnivå blir revidert styringsramme på 615 mill. kr og revidert kostnadsramme på 677 mill. kr. Dette inneber at styringsramma for prosjektet har auka med 103 mill. kr.

Det er lagt til grunn ein endra kontraktsstrategi for den nye tilbodskonkurransen. Prosjektet vil bli meir oppdelt, og det vil bli lagt mindre risiko på entreprenørane. Entrepisarar for klaffebrua vil no bli kunngjort som reine byggjekontraktar utan driftsperiode, i motsetning til i førre tilbodskonkurranse.

Det er utført nye samfunnsøkonomiske berekingar som viser ein netto nytte (NN) på om lag 230 mill. kr for prosjektet. Netto nytte over totale kostnader (NN/K) er utrekna til 0,4. Prosjektet si samfunnsøkonomiske nytte har auka sjølv om kostnadsoverslaget har gått opp. Hovudårsaka er at nye og høgare trafikkprognosar som er utarbeidd i samband med NTP 2010–2019, no er lagt til grunn.

Lokalpolitisk behandling

Fredrikstad kommune behandla saka og fatta følgjande vedtak i kommunestyret 5. september 2007:

1. Prosjektet Rv 108 Ny Kråkerøyforbindelse, slik det framgår i St. prp. nr. 41 (2006–2007) kapittel 2, ønskes realisert så raskt som mulig.
2. De økte prosjektkostnadene dekkes derfor ved å øke takstnivået for enkeltbilletter til hhv 20 kr for lette kjøretøy og 40 kr for tunge kjøretøy.
3. At de økte kostnadene skal dekkes med økte bompenger alene anses som uheldig. Det må jobbes videre for at både statlig og privat andel økes.

4. Det legges til grunn rabattordninger i tråd med St.prp. nr 41 (2006–2007), kapittel 4.2.
5. år Østfoldpakke fase 2 gjennomføres, foretas det en sammenslåing av de to prosjektene slik at resterende gjeld overføres Østfoldpakke fase 2 og de to bommene på Kråkerøybroene fjernes.

Hvaler kommune behandla saka og fatta følgjande vedtak i kommunestyret 5. september 2007:

1. Prosjektet Rv 108 Ny Kråkerøyforbindelse, slik det framgår i St. prp. nr 41 (2006–2007) kapittel 2, ønskes realisert så raskt som mulig.
2. De økte prosjektkostnadene dekkes derfor ved å øke takstnivået for enkeltbilletter til inntil 20 kr for lette kjøretøy og 40 kr for tunge kjøretøy.
3. At de økte kostnadene skal dekkes med økte bompenger alene anses som uakseptabelt. Det må jobbes videre for at både statlig og privat andel økes.
4. Det legges til grunn rabattordninger i tråd med St.prp. nr 41 (2006–2007), kapittel 4.2.
5. Bomstasjonen på gammel og ny Kråkerøybru fjernes når første trinn av rv 108 er nedbetalt.

Østfold fylkeskommune behandla saka og fatta følgjande vedtak i fylkestinget 20. september 2007:

«Østfold fylkeskommune slutter seg til at bompengesatsene for rv 108 Ny Kråkerøyforbindelse økes til 20 kroner for lette kjøretøyer og 40 kroner for tunge kjøretøyer i henhold til forslag fra Statens vegvesen Region øst til ny St.prp. om økte bompengetakster for rv 108 Ny Kråkerøyforbindelse.»

Revidert utbyggings- og finansieringsopplegg

Anleggsstart for prosjektet er utsett frå sommaren 2007 til sommaren/hausten 2008. Det er lagt til grunn at prosjektet vert opna for trafikk sommaren/hausten 2010, medan det tidlegare var lagt til grunn trafikkopning sommaren 2009. Byggetida vil

først bli fastlagt når val av kontraktstrategi er endeleg avklart.

Forslag til revidert finansieringsplan samanlikna med opphavleg finansieringsplan går fram av tabell 4.1. Det statlege bidraget til prosjektet og forutsette private tilskot står fast. For dei private tilskota er det heller ikkje lagt til grunn justering i samsvar med prisutviklinga. Den opphavlege finansieringsplanen blei utarbeidd i 2007-kr. Sidan den faktiske prisstiginga frå 2005, då kostnadsoverslaget for prosjektet blei utarbeidd, til 2007 var større enn lagt til grunn i finansieringsplanen, er differansen mellom opphavleg og revidert finansieringsplan 31 mill. kr høgare enn auken i styringsramma. Det reviderte forslaget til finansieringsplan inneber at bompengeselskapet skal finansiere 557 mill. kr av investeringskostnadene innafor styringsramma på 615 mill 2008-kr. I tillegg er det lagt til grunn at bompengeselskapet skal finansiere om lag 50 mill. kr i administrasjons-, drifts- og innkrevjingskostnader og om lag 290 mill. kr i rentekostnader.

Forslaget til finansieringsplan innanfor styringsramma på 615 mill. 2008-kr inneber at staten og brukarfinansieringa dekkjer hhv. 7 pst. og 93 pst. når det private tilskotet blir halde utanfor. Eventuelle kostnadsoverskridingar opp til kostnadsramma blir dekt med statlege midlar og bompengar etter same prosentvise fordeling som innanfor styringsramma. Eventuelle overskridingar ut over kostnadsramma blir dekt med statlege midlar innanfor investeringsramma til øvrige riksvegar i Østfold.

Det er behov for om lag 90 mill. kr til prosjektet i 2008. Det er løyvd 3 mill. kr i statlege midlar til prosjektet i 2008 innanfor fylkesfordelt ramme for Østfold. Samferdselsdepartementet føreset at bompengeselskapet i tillegg stiller til disposisjon inntil 87 mill. kr til prosjektet i 2008.

Statens vegvesen har i tråd med dei lokale vedtaka lagt til grunn ein auke i takstane for lette og tunge køyrety frå hhv. 15 og 30 kr (2004-prisnivå) til hhv. 20 og 40 kr (2007-prisnivå). Takstane blir forutsett justerte i samsvar med prisutviklinga. Der- som økonomien i prosjektet blir svakare enn forut-

Tabell 2.1 Forslag til revidert finansieringsplan for rv 108 Ny Kråkerøyforbindelse samanlikna med opphavleg finansieringsplan.

	St.prp. nr. 41 (2006–2007)	Endring	Mill. 2008-kr Revidert finansierings- plan
Statleg bidrag	42	0	42
Private tilskot	16	0	16
Bompengar	423	+134	557
Sum	481	+134	615

sett, kan bompengeselskapet etter avtale med Vegdirektoratet auke takstane med inntil 20 pst. og forlengje innkrevjingsperioden med inntil 5 år.

Statens vegvesen har oppdatert trafikkprognosen for prosjektet. Prognosen for generell trafikkutvikling som er utvikla for Østfold i samband med NTP 2010–2019, er no lagt til grunn. Det er utrekna at takstauken vil føre til at trafikkavvisinga når bompenggeinnkrevjinga startar sommaren/hausten 2010, vil auke frå tidlegare forutsett 7 pst. til 10 pst. Samla ÅDT over Vesterelva er med desse føresetnadene vurdert til om lag 20 000 køyrety i 2010. Dette tilsvarer eit trafikkgrunnlag ved einvegs innkrevjing på om lag 10 000 køyrety pr. døgn i 2010.

Fredrikstad kommune har inngått avtale med bank om lån på inntil 500 mill. kr til 5,07 pst. p.a. effektiv rente og med løpetid til 1. oktober 2024. Dette er lagt til grunn for berekningane. Det er vidare lagt til grunn ei lånerente på 6,5 pst. p.a. for tilleggs-lån. Maksimal lånegjeld for prosjektet er utrekna til å bli om lag 600 mill. kr, noko som er innanfor garantiramma på 726 mill. kr, jf. St.prp. nr. 41 (2006–2007).

For andre føresetnader for finansieringsplanen blir det vist til St.prp. nr. 41 (2006–2007).

Med desse basisvilkåra er innkrevjingsperioden utrekna til om lag 14 år. Statens vegvesen har også utrekna eit alternativ med dei same pessimistiske føresetnadene som i St.prp. nr. 41 (2006–2007). Med desse føresetnadene er innkrevjingsperioden utrekna til vel 15 år.

Den eksterne konsulenten har vurdert Statens vegvesen sine forutsetningar og gjennomført ei uavhengig trafikk- og inntektsberekning. I desse berekningane er det lagt til grunn at trafikkavvisingseffekten vil bli noko høgare enn det som er lagt til grunn i Statens vegvesen sine berekningar. Vidare er det lagt til grunn noko høgare innkrevjingskostnader. Konsulenten har utrekna innkrevjingsperioden til vel 15 år for basisalternativet og om lag 17 år for det pessimistiske alternativet.

Det er liten skilnad på Statens vegvesen og konsulenten sine vurderingar av bompengpotensialet. Begge dei pessimistiske utrekningane gir dessutan ein innkrevjingsperiode som ligg godt innanfor høvet til 5 års auke i innkrevjingsperioden. Rv 108 Ny Kråkerøyforbindelse bør derfor kunne karakteriserast som eit robust prosjekt.

Høve til EØS-regelverket

EFTA Surveillance Authority (ESA) har motteke klage på at Noreg krev inn bompengar på noverande bru mellom Fredrikstad og Hvaler i det formålet å finansiere bygginga av ei ny bru. I følgje klaga vil

innkrevjing av bompengar på noverande bru vere eit brot på Europaparlaments- og Rådsdirektiv 1999/62/EF om avgifter på tunge lastebilar for bruk av visse typar infrastruktur (Eurovignett-direktivet).

Rådsdirektiv 1999/62/EF er implementert i norsk rett og inngår som ein del av EØS-avtalen. Direktivet regulerer årsavgifter og bruk av bompengar og vegbruksavgifter for godstransport. Noreg har i svaret sitt til ESA vist til at det ikkje blir kravt inn bompengar på brua i dag, og at det er ein føresetnad at innkrevjinga ikkje startar opp før den nye brua er opna. I svaret er det også vist til at saka skal leggast fram for Stortinget på nytt.

EU vedtok 17. mai 2006 Europaparlaments- og Rådsdirektiv 2006/38/EF som erstattar Rådsdirektiv 1999/62/EF. Det nye direktivet er forutsett implementert i norsk rett innan 10. juni 2008. Virkeområdet for det nye direktivet er avgrensa til det transeuropeiske vegnettet (TERN). I Noreg inngår dei fleste stamvegane i dette vegnettet. Rv 108 inngår ikkje i stamvegnettet. Prosjektet rv 108 Ny Kråkerøyforbindelse ligg derfor utanfor virkeområdet til Europaparlaments- og Rådsdirektiv 2006/38/EF. Det kan også opplystast at det nye Eurovignett-direktivet i større grad opnar for bompenggeinnkrevjing på parallellveg. Dessutan vil dei som nyttar noverande bru få indirekte nytte av prosjektet ved at køproblema på noverande bru blir reduserte.

Samferdselsdepartementets vurdering

Det er lokalpolitisk semje om revidert opplegg for utbygging og finansiering av prosjektet rv 108 Ny Kråkerøyforbindelse i Fredrikstad.

Fredrikstad og Hvaler kommunar har samtidig gitt uttrykk for at det må arbeidast vidare for at statleg og privat andel til prosjektet blir auka. Prosjektet inngår i øvrig riksvegnett i Østfold. Østfold fylkeskommune som har avgjerande innverknad på prioriteringa av investeringsmidlar til øvrig riksvegnett, har i sitt vedtak ikkje lagt opp til å auke dei statlege løyvingane til prosjektet. Samferdselsdepartementet legg derfor til grunn at føreliggjande finansieringsplan står fast.

Samferdselsdepartementet har merka seg at den eksterne konsulenten har gjennomført ei uavhengig trafikk- og inntektsberekning og blant anna vurdert trafikkavvisingseffekten til å vere noko høgare enn det Statens vegvesen har lagt til grunn. Sjølv om konsulenten vurderer prosjektets finansieringsevne som noko svakare enn Statens vegvesen, får ikkje dette betydning for hovudkonklusjonen. Samferdselsdepartementet tilrår derfor at det blir gitt løyve til innkrevjing av bompengar for å del-

finansiere utbygginga av rv 108 Ny Kråkerøyforbindelse i tråd med vilkåra i denne proposisjonen.

Fredrikstad kommune omtaler i vedtaket sitt ei framtidig samanslåing av rv 108 Ny Kråkerøyforbindelse og ei Østfoldpakke fase 2. Samferdselsdepartementet vil peike på at rv 108 Ny Kråkerøyforbindelse er vurdert som eit eige prosjekt. I følge den eksterne konsulenten si vurdering er det ikkje avdekt vesentlege trafikale avhengigheiter mellom dette prosjektet og ei eventuell framtidig bypakke. Rv 108 Ny Kråkerøyforbindelse er ikkje avhengig av at andre prosjekt blir realiserte for at prosjektet sine mål blir nådd. Statens vegvesen startar no arbeidet med ei konseptvalutgreiing (KVU) for Fredrikstadorrådet som grunnlag for kvalitetssikring i ein tidleg planfase (KS1). Samferdselsdepartementet vil kome tilbake til dette når resultatet frå arbeidet med KS1 ligg føre.

I St.meld. nr. 12 (2006–2007) Regionale fortrinn – regional framtid har Regjeringa foreslått at det framtidige offentlege vegnettet vil bestå av stamvegar, regionale vegar (øvrige riksvegar og fylkesvegar) og kommunale vegar. Samferdselsdepartementet legg til grunn at det statlege ansvaret for investeringar i øvrig riksvegnett blir overført til regionane (fylka) når forvaltningsreforma trer i kraft i 2010.

Avtale

Stortinget si behandling av denne proposisjonen om ein revidert finansierings- og framdriftsplan for utbygginga av Rv 108 Ny Kråkerøyforbindelse i Fredrikstad kommune vil leggje premissar for ein tilleggsavtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet.

2.3 Utviding av bompengeordninga for Haugalandspakka i Rogaland og Hordaland med Karmøy kommune

Innleiing

Gjennom behandlinga av St.prp. nr. 57 (2006–2007), jf. Innst. S. nr. 214 (2006–2007), slutta Stortinget seg til delvis bompengefinansiering av prosjekt og tiltak som inngår i utbygginga av transportsystemet i Haugalandregionen i Rogaland og Hordaland fylke. I proposisjonen var prosjekt/tiltak og bomstasjonar i Karmøy kommune tatt ut av opplegget etter at Karmøy hadde gått mot bompengeinnkrevjing i sin kommune.

Gjennom nye vedtak i kommunestyret har Karmøy kommune no slutta seg til bompengeordninga for Haugalandspakka. Rogaland fylkeskommune er positiv til kommunestyret sitt vedtak. I denne pro-

posisjonen blir det derfor gjort framlegg om utviding av bompengeordninga for Haugalandspakka med prosjekt og tiltak i Karmøy kommune.

Lokalpolitisk behandling

Det framtidige transportsystemet er basert på fylkesdelplanen for areal og transport på Haugalandet. Det er utarbeidd ein konkret handlingsplan for perioden 2006–2020, med forslag til utbyggings- og finansieringsplan. Ved behandlinga av handlingsplanen hausten 2004 gjekk Karmøy kommune mot bompengefinansiering i sin kommune. Karmøy kommune har vel 38 000 innbyggjarar og er den mest folkerike av kommunane på Haugalandet.

Vinteren 2007 la Statens vegvesen fram ein strekningsanalyse for den delen av rv 47 som går gjennom Karmøy. Målet med strekningsanalysen var å avklare standarden på den aktuelle strekninga, vurdere konsekvensar av framtidig utvikling og synleggjere behov for tiltak. Karmøy kommune blei orientert om arbeidet med strekningsanalysen og har på bakgrunn av denne tatt opp bompengesaka til ny behandling.

Saka blei lagt fram for Karmøy kommunestyre 27. mars 2007. Kommunestyret gjorde følgjande vedtak:

1. Karmøy kommunestyre viser til Statens vegvesens strekningsanalyse for rv 47, og finner at denne danner grunnlag for at kommunestyret, etter fornyet vurdering, kan gi sin tilslutning til Rogaland fylkestings utbyggings- og finansieringsplan for transportsystemet, fylkesdelplan for Haugalandet (Handlingsplan 2006 – 2020, godkjent i Rogaland fylkesting 07.12.2004).
2. Karmøy kommunestyre forutsetter at det blir lagt fram en sak der en blir bedt om å ta stilling til plassering av fremtidige bomstasjoner samt prioritering av utbyggingsprosjekter. Ved prioritering av prosjekter må investeringer på hele vegnettet vurderes, herunder tiltak på rv 511 og på fylkesvegnettet.
3. Karmøy kommunestyre ønsker å få utprøvd ekspressbussrute på strekningen Skudeneshavn – Haugesund tilpasset arbeidsreiser. Kommunestyret ønsker et forsøksprosjekt som strekker seg over 3 år med en kostnadsramme på inntil 12 mill. kr.
4. Karmøy kommunestyre har som ufravikelig forutsetning at bompenger som innkreves i Karmøy, blir brukt til prosjekter i kommunen. Videre forutsetter kommunestyret at det blir etablert de nødvendige samarbeidsorganer mellom Karmøy kommune, Rogaland fylkeskommune

og Statens vegvesen for å sikre kontinuiteten i realisering av utbyggingsprosjektene.

5. Karmøy kommunestyre ber rådmannen ta initiativ til oppstart av arbeid med kommunedelplan for tiltak på vegnettet i samsvar med strekningsanalysen for rv 47. I denne kommunedelplanen skal tiltak på rv 511 og på fylkesvegnettet også vurderes.
6. Karmøy kommunestyre ber rådmannen ta initiativ til revisjon av reguleringsplanene for rundkjøringene på Bygnes, Bø og dersom det er nødvendig, også på Kolnes.

Etter det nye vedtaket i kommunestyret blei saka lagt fram for Rogaland fylkesting 23. april 2007. Fylkestinget gjorde følgjande vedtak:

1. Rogaland fylkeskommune konstaterer og synes det er positivt at Karmøy kommune har endret holdning og vil være med på gjennomføringen av Haugalandspakken inkludert bompengereordningen. Det forutsettes at byggekloss «Karmøy» innarbeides i «Haugalandspakken» basert på de forutsetningene fylkestinget tidligere har vedtatt. Detaljplassering av bomstasjoner på Karmøy forutsettes avklart mellom kommunen og Statens vegvesen.
2. Rogaland fylkeskommune ber Vegdirektoratet/Samferdselsdepartementet snarest mulig, f. eks. i statsbudsjettet for 2008, om å få lagt fram saken for Stortinget slik at Haugalandspakken kan utvides med byggekloss «Karmøy». Det forutsettes imidlertid at dette ikke forsinker den saken om Haugalandspakken som nå er under sluttbehandling i Samferdselsdepartementet og skal fremmes for Stortinget i vårsesjonen i år.
3. Rogaland fylkeskommune viser til vedtak i fylkestinget 13.06.2006 i tilknytning til Haugalandspakken.
4. Rogaland fylkeskommune forutsetter at den administrative prosjekt- og politiske styringsgruppen som ble opprettet i forbindelse med utarbeidelsen av fylkesplanen for areal og transport på Haugalandet videreføres og får en sentral rolle i forhold til de årlige budsjettprioriteringene. Dette for å sikre at de opprinnelig vedtatte prioriteringer i fylkesdelplanen opprettholdes. Fylkeskommunen er sekretær for og leder begge gruppene. Det er naturlig med regional styring og samordning av denne type oppgaver.

Fylkeskommunen, kommunen og Statens vegvesen har arbeidd vidare for å følge opp kommunestyret sitt vedtak om plassering av bomstasjonar. Etter dette blei saka lagt fram for Karmøy kommune-

styre 8. mai 2007. Kommunestyret fatta følgjande vedtak:

1. Karmøy kommunestyre vedtar at det innføres 2-vegs innkreving av bompenger i Karmøy med plassering av bomstasjoner på følgende steder på rv 47: Liknes, Brekke, Bygnes og Norheim. (Det vises til kart datert 18.04.2007).
2. Dersom det viser seg at omkjøringsmulighetene gjør at det blir uforholdsmessig stor trafikk på rv 511 og fv 832 (Skrevegen), kan det også etableres bomstasjoner på disse vegstrekningene.
3. Karmøy kommunestyre vedtar å slutte seg til Haugalandspakken. For Karmøy's del legger en strekningsanalysen av rv 47 Skudeneshavn – Haugesund grense til grunn. Det forutsettes at bompengene som blir innkrevd i Karmøy, blir brukt på prosjekter i kommunen etter prioriteringer av Karmøy kommune.

Karmøy kommune føreset at bompengar som blir kravde inn i Karmøy, skal brukast i kommunen, etter prioritering av Karmøy kommune. Den opphavlege handlingsplanen var bygd opp av fem delpakker. Vidare var det lagt opp til at kvar bomstasjon skulle knytast opp til ei delpakke, slik at bompengar som blir kravde inn til den einskilde delpakka, skulle nyttast til delfinansiering av prosjekt og tiltak innafor same delpakke. I opplegget som vart lagt fram for Stortinget gjennom St.prp. nr. 57, var delpakkene slått saman. Etter Vegdirektoratet sitt syn må prosjekt og tiltak i Karmøy kommune prioriterast som ein del av den samla Haugalandspakka, på lik linje med prosjekt og tiltak i dei andre kommunane. Samtidig må det leggjast til grunn at ein stor del av bompengeinntektene vil komme frå bomstasjonane i Karmøy. Alternativet er å opprette ei eiga bompengereordning for Karmøy uavhengig av opplegget som blei lagt fram for Stortinget gjennom St.prp. nr. 57. Vegdirektoratet tilrår ikkje dette. Samferdselsdepartementet sluttar seg til desse vurderingane.

Samferdselsdepartementet har teke saka opp med Karmøy kommune i brev av 29. februar 2008, der føresetnadene for ei utviding av pakka framgår. Formannskapet i Karmøy kommune gjorde 3. mars 2008 slikt vedtak, med heimel i kommuneloven § 13.1:

«Karmøy kommune viser til brev fra Samferdselsdepartementet av 29.02.08.

Karmøy kommune ønsker at Karmøy kommune tas inn i Haugalandspakken. Karmøy kommune legger til grunn at Karmøy blir representert i de etablerte gruppene for prioritering i en samlet Haugalandspakke og at det i dette priori-

teringsarbeidet skal legges vekt på at en stor del av bompenginntektene kommer fra Karmøy.»

Omtale av aktuelle prosjekt og tiltak i Karmøy kommune

I handlingsplanen frå 2004 hadde delpakke «Karmøy» ei kostnadsramme på om lag 920 mill. kr omrekna til 2008-prisnivå, fordelt med om lag 140 mill. kr i statlege midlar, om lag 30 mill. kr i fylkeskommunale midlar og om lag 750 mill. kr i bompengar. Delpakka omfatta utbetring av rv 47, rv 511 og fylkesvegnettet, både strekningsvise investeringar og mindre investeringstiltak. Hovudvekta var lagt på rv 47 der det var lagt til grunn at dei mest kritiske partia på rv 47 blir bygde ut først. Prosjekt som var nemnde var m.a. kryssutbetringar og avkøyrssanering på Nord-Karmøy og utbetring gjennom Åkra. I tillegg var det føresett mindre investerings-tiltak som omfattar bygging av gang- og sykkelvegar, trafikktryggleikstiltak, miljø- og servicetiltak og kollektivtrafikktiltak både på rv 47, rv 511 og fylkesvegnettet.

Strekingsanalysen frå 2007 gir ei oversikt over pårekna utbyggingsbehov på rv 47 i Karmøy basert på to ulike ambisjonsnivå; 1) utvikling av eksisterande veg med mindre tiltak og 2) omlegging av delar av dagens veg. Kostnadene ved dei to alternativa er høvesvis i storleiksorden 710 mill. kr og 960 mill. kr. I alternativ 2 er det føresett at eksisterande veg blir lagt om på følgjande delstrekningar: Syrekryset – Haga, Åkra sør – Veakrossen, Veakrossen – Eide, kryss T-forbindelsen – Visnes. Strekningsanalysen vil danne grunnlag for planprosessar etter plan- og bygningslova og endeleg val av ambisjonsnivå.

Det ligg ikkje føre reguleringsplanar for dei større prosjekta. Førebelse kostnadsoverslag for dei fire største prosjekta er i storleiksorden 130 – 220 mill. kr for kvart av dei. Det ligg føre godkjende reguleringsplanar for fleire av dei mindre prosjekta og tiltaka. M.a. ligg det føre reguleringsplanar for utbetring av delar av rv 47.

Trafikkgrunnlag

I St.prp. nr. 57 er kvalitetssikring av trafikkgrunnlag og bompenginntekter omtalt. Ved den lokale behandlinga låg det føre utrekningar av trafikkgrunnlag basert på elastisitetstvurderingar og trafikktejingar på dagens vegnett. Statens vegvesen har arbeidd vidare med kvalitetssikring av trafikkgrunnlag og bompenginntekter. Det er gjennomført transportanalysar med Statens vegvesen sin

nye regionale transportmodell for å klarleggje dei trafikale verknadene av bompengeordninga nærare. Den regionale transportmodellen blir også nytta for å kvalitetssikre trafikkdata for T-forbindelsen og for å vurdere trafikken når begge dei to planlagte bompengeordningane er innførte. Statens vegvesen har utvida grunnlagsmaterialet slik at det også omfattar Karmøy. Norconsult AS har delteke i dette arbeidet.

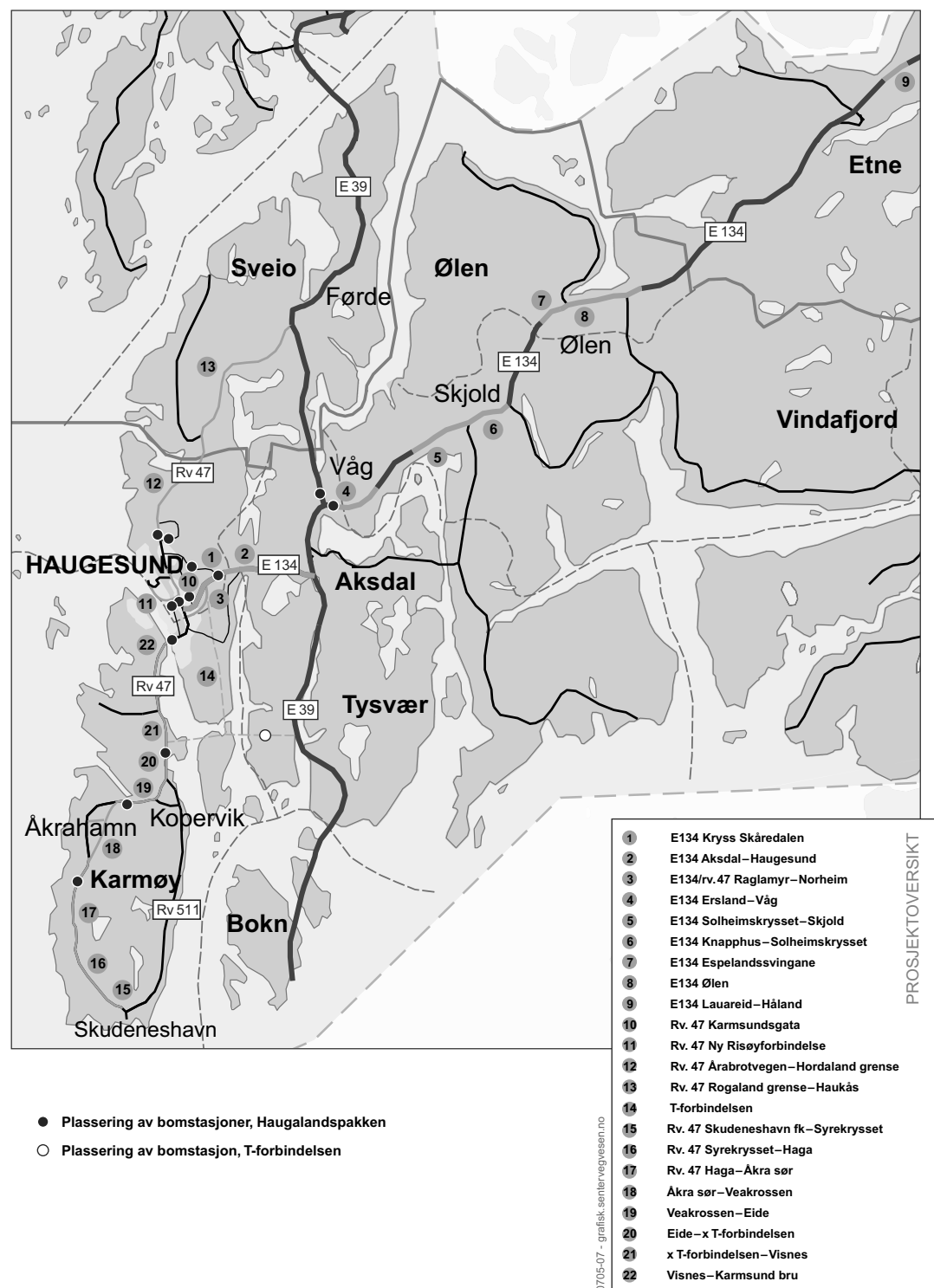
Det er lagt til grunn følgjande føresetnader for den samla Haugalandspakka:

- Som basis er det nytta trafikktejingar frå 2004, ev. trafikkdata frå andre år som er rekna om til 2004-nivå. Vidare er trafikkdata framskrivne til innkrevjinga startar opp.
- Det er lagt til grunn at innkrevjinga i alle bomstasjonane for Haugalandspakka, inkl. stasjonane i Karmøy, vil starte opp i 2008, og at T-forbindelsen vil bli opna for trafikk i 2012.
- Det er rekna med at trafikken i bomstasjonsnittet for Haugalandspakka blir redusert med 15 pst. når innkrevjinga startar opp.
- Det er lagt til grunn at trafikken aukar utover i bompengeperioden i samsvar med prognosane for Rogaland som er nytta i arbeidet med Nasjonal transportplan for perioden 2006–2015.
- I St.prp. nr. 57 er det rekna med at trafikkgrunnlaget for Haugalandspakka blir redusert med 2 000 kjøretøy (ÅDT) når T-forbindelsen blir opna for trafikk. I tillegg blir det rekna med at 800 kjøretøy blir overførte frå rv 47 på Nord-Karmøy til T-forbindelsen. Det er etter dette rekna med at trafikkgrunnlaget for Haugalandspakka blir redusert med totalt 2 800 kjøretøy (ÅDT) når T-forbindelsen blir opna for trafikk.
- Det er tatt omsyn til effekten av timesregel og passeringstak på 75 passeringar pr. månad. Det er rekna med at effekten av timesregelen vil bli sterkare for bomstasjonane på Karmøy enn i resten av Haugalandspakka.
- Det er lagt til grunn innkrevjing i berre ei retning for dei seks bomstasjonane i Haugesund sentrum. For bomstasjonane på E39/E134 og på Karmøy er det lagt til grunn tovegsinnkrevjing.
- Det er rekna med ein reduksjon i trafikkgrunnlaget fordi fv 832 Skrevegen og rv 511 blir moglege omkøyringsruter ved oppstart av bompenginnkrevjinga.

Det er etter dette lagt til grunn eit trafikkgrunnlag på om lag 90 000 kjøretøy (ÅDT) ved starten av innkrevjinga.

Haugalandspakken inkludert Karmøy

OVERSIKTSKART



Figur 2.1 Kartskisse

Forslag til utbyggings- og finansieringsplan

Haugalandspakka er føresett finansiert med statlege midlar, fylkeskommunale midlar og bompengar.

Førebelse kostnader ved gjennomføring av dei prosjekta og tiltaka som ligg inne i handlingsplanen for transportsystemet på Haugalandet frå 2004, inkl. prosjekt og tiltak i Karmøy, er om lag 2 760 mill. kr omrekna til 2008-prisnivå. Tabellen nedanfor viser forslag til fordeling på dei ulike prosjekta og tiltaka inkl. finansiering i det opplegget som er behandla lokalt. Kostnader på om lag 80 mill. kr til bygging av bomstasjonar og kjøp av Autopasssbrikker kjem i tillegg. Desse kostnadene, som er føresett finansierte med bompengar, er blitt auka samanlikna med handlingsplanen.

Etter at føresetnadene for trafikkgrunnlag og inntekter er rekna gjennom på nytt og sett i samanheng med T-forbindelsen, er forventta netto bompengainntekter justerte ned frå 1 940 mill. kr til om lag 1 900 mill. kr i 15-årsperioden. Det er derfor lagt til grunn ei totalramme for den reviderte Haugalandspakka på 2 720 mill. kr. Ramma er basert på same nivå på statlege og fylkeskommunale midlar som i det lokalt behandla opplegget. Som i St.prp. nr. 57 føreset Samferdselsdepartementet at utbygging og framdrift blir tilpassa tilgjengelege midlar.

Førebels er det lagt til grunn at innkrevjinga i bomstasjonane for Haugalandspakka, utanom dei i Karmøy, vil starte opp sommaren 2008 og at innkrevjinga i stasjonane i Karmøy vil starte opp hausten 2008. Det er rekna med at netto årlege bompengainntekter for den samla Haugalandspakka vil utgjere om lag 120 mill. kr pr. år det første året med alle bomstasjonane i drift. Det er lagt til grunn at

innkrevjingskostnader og kostnader til drift av bompengeselskapet vil bli 27 mill. kr pr. år. Med 15 års bompengainnkrevjing vil innkrevjingskostnader og kostnader til drift av bompengeselskapet utgjere om lag 400 mill. kr. Dette utgjør om lag 17 pst. av dei samla bompengainntektene. Bompengetakstane i 2008-prisnivå er avrunda til 12 kr for lette køyretøy og 24 kr for tunge køyretøy.

I St.prp. nr. 57 er det føresett at det blir oppretta ei politisk samordningsgruppe og ei administrativ koordineringsgruppe som får ein sentral plass i arbeidet med dei årlege budsjettprioriteringane før fylkeskommunal behandling.

Samferdselsdepartementet legg til grunn at Karmøy kommune blir representert i desse gruppane saman med dei andre kommunane. Departementet legg også til grunn at bompengeselskapet Haugalandspakken AS blir utvida med Karmøy kommune.

I St.prp. nr. 57 er det planlagt å ta opp eit lån på om lag 60 mill. kr til etablering av bomstasjonar og kjøp av Autopasssbrikker. Det blir no lagt opp til å auke låneopptaket til om lag 80 mill. kr. I Statens vegvesen sitt handlingsprogram for perioden 2006–2009 er det lagt til grunn om lag 150 mill. kr av statlege midlar til prosjekt og tiltak i Haugalandspakka inkl. Karmøy. Av dette er om lag 105 mill. kr av ramma til øvrige riksvegar og om lag 45 mill. kr av stamvegramma. Endeleg tildeling vil skje gjennom dei årlege budsjetta. Det er lagt opp til at vidare prioriteringar og omfanget av statlege midlar skal vurderast i samband med Nasjonal transportplan for perioden 2010–2019 med seinare revisjonar og påfølgjande handlingsprogram.

Tabell 2.2 Førebelse kostnader og forslag til finansieringsplan for den samla Haugalandspakka i lokalt behandla opplegg

					Mill. 2008-kr
Prosjekt/tiltak	Kostnader	Finansiering			Sum
		Statlege midler	Bom- pengar	Fylkes- kommunale midlar	
Stamvegar:					
- Prosjekt	550	220	330		550
- Mindre investeringstiltak	550	80	120		200
Øvrige riksvegar:					
- Prosjekt	1 240	140	1 100		1 240
- Mindre investeringstiltak	480	230	250		480
Fylkesvegar	290		140	150	290
Sum	2 760	670	1 940	150	2 760

Mill. 2008-kr

Bomstasjonar

Det er planlagt 4 bomstasjonar i Karmøy kommune. I handlingsplanen frå 2004 var det berre lagt opp til to bomstasjonar. Det er planlagt å plassere bomstasjonane på følgjande stader:

- Rv 47 sør for Åkra (ved Liknes)
- Rv 47 ved Brekke
- Rv 47 ved Bygnes
- Rv 47 ved Norheim

Det er lagt opp til innkrevjing i begge retningar. Som i resten av Haugalandspakka er det lagt opp til å etablere automatiske bomstasjonar med innkrevjing heile døgnet alle dagar. Totalt blir det 13 bomstasjonar for Haugalandspakka.

I Innst. S. nr. 214 (2006–2007), side 3, har eit fleirtal i transport- og kommunikasjonskomiteen peika på at bomstasjonen ved Skre, som i St.prp. nr. 57 er omtalt som E134 ved Toskatjørn, bør vurderast flytta, slik at ikkje trafikantane nyttar ein omkøyringsveg med for dårleg standard mot Norheim (fv 832 Skrevegen). Komiteen har vidare peika på at bomstasjonen bør leggjast til rette teknisk, slik at opplegget ikkje fører til ekstra ulempe lokalt.

Vegdirektoratet viser til at bompenggeopplegget i St.prp. nr. 57 fører til at det vil vere mogleg å køyre til Karmøy via m.a. Skrevegen utan å betale bompengar. Med opplegget i denne proposisjonen vil ikkje det vere mogleg. Vegdirektoratet viser vidare til at det tidlegare i den lokale prosessen blei vurdert å plassere bomstasjonen på E134 aust for kryset med Skrevegen. Det har vore lokal semje om å plassere bomstasjonen lenger vest, ved Toskatjørn nær kommunegrensa mellom Karmøy og Hauge-sund. Ei plassering av bomstasjonen lengre aust vil føre til at nokre husstandar i Tysvær kommune (om lag 25 bustader) må betale bompengar for å kome til kommunesentret i Aksdal. Vidare vil bomstasjonen bli plassert på ei mindre oversiktleg strekning enn i området ved Toskatjørn. Teknisk sett vil det vere mogleg å leggje til rette for ei fritaksordning for innbyggjarar i Tysvær som bur i dette området. Ei slik fritaksordning har ikkje vore drøfta i samband med innføringa av bompenggeordninga. Det må kunne påreknast at innføring av eit slikt opplegg kan føre til at også andre kommunar i Haugesundsområdet vil kunne krevje same opplegg ved bomstasjonar i deira kommunar.

Ut frå ei samla vurdering der det er lagt vekt på dei lokale vedtaka, tilrår ikkje Statens vegvesen å flytte bomstasjonen på E134 til aust for fv 832 Skrevegen. Samferdselsdepartementet er samd i dette. Dersom det viser seg at det blir stor trafikkauke på rv 511 og fv 832 Skrevegen, meiner Samferdselsde-

partementet at det også kan bli etablert bomstasjonar på desse vegane i tråd med Karmøy kommune sitt vedtak. Stortinget vil ev. bli orientert om dette.

Samferdselsdepartementet si vurdering

Samferdselsdepartementet viser til at når Karmøy kommune blir tatt inn i bompenggeordninga for Haugalandspakka, er det i samsvar med fylkesdelplanen for areal og transport på Haugalandet. Tilhøva ligg dermed til rette for å utvikle transportsystemet i tråd med intensjonane i fylkesdelplanen.

I St.prp. nr. 57 (2006–2007) peika Samferdselsdepartementet på at det er stor uvisse i mange av kostnadsoverslaga for prosjekt og tiltak i Haugalandspakka, og dette vil vere situasjonen for ei pakke med mange mindre prosjekt og tiltak som skal gjennomførast over 15 år. Dette gjeld også prosjekt og tiltak i Karmøy der m.a. strekningsanalysen for rv 47 vil danne grunnlag for planprosessar etter plan- og bygningslova. Den samla Haugalandspakka blir ein finansieringsplan der omfanget av utbygginga må tilpassast den økonomiske ramma. Samferdselsdepartementet føreset at prosjekt og tiltak i Karmøy kommune blir prioritert som ein del av den samla Haugalandspakka og på lik linje med prosjekt og tiltak i dei andre kommunane. Samtidig må det leggjast til grunn at ein stor del av bompenggeinntektene vil kome frå bomstasjonane i Karmøy. Jf. vedtak i Karmøy formannskap 3. mars 2008.

I St.meld. nr. 12 (2006–2007) Regionale fortrinn – regional framtid har Regjeringa foreslått at det framtidige offentlege vegnettet vil bestå av stamvegar, regionale vegar (øvrige riksvegar og fylkesvegar) og kommunale vegar. Samferdselsdepartementet legg til grunn at det statlege ansvaret for investeringar i øvrig riksvegnett blir overført til regionane (fylka) når forvaltningsreforma trer i kraft i 2010.

Avtale

Etter at Stortinget har gjort vedtak om å utvide bompenggeordninga for Haugalandspakka med Karmøy kommune, vil Vegdirektoratet og bompengeselskapet Haugalandspakken AS inngå ein tilleggsavtale i tråd med føresetnadene som er lagt til grunn i denne proposisjonen.

2.4 E134 Haukelitunnelane i Telemark og Hordaland – status for arbeidet

Prosjektet er sist omtalt i St.prp. nr. 1 (2007–2008), side 75.

Prosjektet omfattar tiltak for å auke frihøgda til

4,2 m i tunnelane på E134 over Haukelifjell. Frihøgda i Vågslid tunnelen i Telemark vart utbetra til 4,2 m i 2005–2006. I tillegg vart det gjennomført enkle tiltak for å auke frihøgda til minimum 4,1 m i Haukeli-, Røldals- og Seljestadtunnelen i Hordaland. Det vart ikkje gjennomført tiltak i dei tre andre tunnelane i Hordaland, då Svandalsflonatunnelen hadde 5,5 m køyrebane med 4,2 m frihøgde og Horda- og Austmannalitunnelen er bygde med 4,5 m frihøgde.

Våren 2006 vart det lyst ut ein ny konkurranse for å auke frihøgda til 4,2 m i alle tunnelane på E134 over Haukelifjell. I tillegg vart det lagt opp til ei generell oppgradering av tunnelane. Statens vegvesen fekk inn eitt tilbod, og dette gav ein kostnad som braut med tidlegare økonomiske føresetnader for utbetringa. Samferdselsdepartementet ba derfor Statens vegvesen om å gå gjennom prosjektet på nytt for å vurdere reduksjonar i omfanget av dette.

Statens vegvesen utarbeidde etter dette eit nytt konkurransegrunnlag der arbeida vart avgrensa til følgjande tiltak i Haukeli-, Røldals-, Seljestad- og Svandalsflonatunnelen:

- Auke av frihøgda frå 4,1 m til 4,2 m i 6 m køyrebane.
- Generell reinsk og bergsikring.
- Reparasjon, supplering og brannsikring av eksisterande vass- og frostsikring.
- Utsifting av lysanlegg i Haukeli- og Røldalstunnelen. I ettertid har det vist seg at det i tillegg var nødvendig å skifte ut viftene i Røldalstunnelen.
- Bygging av ny portal i den austlege enden av Røldalstunnelen.
- Reparasjon av vegdekke på strekningar med spesielt dårleg dekkestandard.

Kontrakt med entreprenøren vart inngått i april 2007 med planlagt oppstart like etterpå. På grunn av verforholda med mykje snø på fjellet, vart anleggsstart om lag fem veker forseinka. Som omtalt i St.prp. nr. 1 (2007–2008) vart det likevel avtalt å forsere arbeida slik at desse kunne fullførast i løpet desember 2007, som tidlegare føresett.

Frihøgda er no auka til 4,2 m i Haukeli-, Røldals- og Seljestadtunnelen, men det står att å montere og brannsikre PE-skum i delar av Haukeli- og Røldalstunnelen. Vidare står det att å brannsikre noko PE-skum i Seljestadtunnelen. I Svandalsflonatunnelen er det ikkje utført arbeid enno. Forseinkingane skuldast at omfanget av fjellsikring og nedtaking av PE-skum vart større enn opphavleg føresett.

Ved nedtaking av PE-skum i Haukelitunnelen viste det seg at stabilitetsforholda for berget var så dårleg at det var naudsynt å demontere alt gamalt

PE-skum. Dette førte til stor auke i arbeidet med fjellsikring og vass- og frostsikring i denne tunnelen. I Røldalstunnelen har også desse arbeida fått større omfang enn venta. Statens vegvesen har derfor opplyst Samferdselsdepartementet om at det er naudsynt å forlenge arbeidsperioden inn i 2008.

Det auka omfanget av fjellsikring og nedtaking av PE-skum har ført til auka kostnader. Kompensasjon for forseinka oppstart og forseringsarbeid for å ta igjen forseinkinga har også ført til kostnadsauke. I tillegg går Samferdselsdepartementet av omsyn til tryggleiken inn for utskifting av installasjonar for styring og overvaking av Haukeli- og Røldalstunnelen. Det finst ikkje reservedelar til det eksisterande styringssystemet. Utsiftinga vil kome på om lag 10 mill. kr. Det samla kostnadsoverslaget vert då på om lag 320 mill. 2008-kr, inkl. dei arbeida som står att på Haukeli-, Røldals- og Seljestadtunnelen. Når det gjeld Svandalsflonatunnelen vil Samferdselsdepartementet ev. kome tilbake til denne seinare.

Statens vegvesen legg opp til å fullføre attståande arbeid i Haukeli-, Røldals- og Seljestadtunnelen i 2008. Haukelitunnelen må stengjast for trafikk store delar av sommaren 2008. I stengingsperioden vert det organisert kolonnekøyning på gamlevegen (over Dyrskard). Opplegg for omkøyning, skilting m.v. skal gjennomgåast fullstendig for å sikre ei betre gjennomføring enn i 2007.

Samferdselsdepartementet sluttar seg til det skisserte opplegget for slutføring av arbeida med oppgradering av tunnelane på E134 over Haukelifjell. Det er til no løyvd 220 mill. kr til prosjektet. I 2008 er det behov for ytterlegare 95 mill. kr. Departementet vil komme tilbake til finansiering av tiltaka i 2008 i samband med revidert nasjonalbudsjett.

2.5 Forlenging av eksisterande bompengoordning i Kristiansand i Vest-Agder

Bompengoordninga i Kristiansand er lagt fram for Stortinget ved fleire høve. Finansieringa av prosjektet E18 Bjørndalssletta – Gartnerløkka vart vedteken ved behandlinga av St.prp. nr. 69, jf. Innst. S. nr. 232 (1996–97) og St.prp. nr. 68, jf. Innst. S. nr. 225 (1998–99). Ved behandlinga av St.prp. nr. 76, jf. Innst. S. nr. 327 (2000–2001) vart ordninga utvida til også å omfatte finansiering av ny hovudtilkomst til Høgskolen i Agder (HiA-sambandet). Ved behandlinga av St.prp. nr. 68, jf. Innst. S. nr. 274 (2006–2007) vart ordninga ytterlegare utvida for å finansiere tiltak som inngår i eit samanhengande gang- og sykkelvegnett i Kristiansand.

Aust-Agder og Vest-Agder fylkeskommunar og kommunane i Kristiansandsregionen har slutta seg

til eit opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging av fase 1 av ei ny samferdselspakke for Kristiansandsregionen. Fase 1 omfattar utbygging av prosjekt og tiltak innafor ei samla kostnadsramme på 1,5 mrd. 2006-kr. Pakka omfattar mellom anna ei rekke mindre og målretta investeringstiltak for å styrke trafikktryggleiken og betre tilhøva for kollektivtrafikken og gåande og syklande i regionen.

I dei lokalpolitiske vedtaka er det føresett at bompengeinnkrevjinga til den planlagde pakka blir starta opp så snart dagens bompengeordning med vedtekne utvidingar er avslutta. Sidan dei samla investeringane i pakka er av ein slik storleik at vedtaksgrunnlaget frå Statens vegvesen må gjennom ekstern kvalitetssikring (KS2), vil det ikkje vere mogleg å leggje saka fram for Stortinget før tidlegast hausten 2008.

I St.prp. nr. 68 (2006–2007) vart det lagt til grunn at dagens bompengeinnkrevjing skulle avsluttast i april 2008. Innkrevjinga er no venta avslutta rundt 1. juli 2008. Forlenginga skuldast at det ikkje var teke tilstrekkeleg høgde for avviklingskostnadene. Framlegging av den nye samferdselspakka for Stortinget hausten 2008/våren 2009 vil føre til eit opphald i bompengeinnkrevjinga. Fleire av dei mindre tiltaka som inngår i fase 1 har godkjende planar, og det er ønskeleg å komme i gang med tiltaka så snart som mogleg.

Statens vegvesen viser til at det er lokal semje om eit opplegg for framleis bompengeinnkrevjing i Kristiansand og tilrår difor at eksisterande bompengeordning blir forlenga i påvente av Stortingets behandling av den nye samferdselspakka.

Samferdselsdepartementet er positiv til at eksisterande bompengeordning blir forlenga for å komme i gang med nokre av dei mindre investeringstiltaka som inngår i fase 1 av den nye samferdselspakka. Ein mellombels stopp i innkrevjinga frå 1. juli 2008 og fram til Stortinget har behandla den nye samferdselspakka hausten 2008/våren 2009 er uheldig. Ein slik stopp vil medføre mykje ekstra arbeid og store kostnader. Ei forlenging av innkrevjinga i til dømes perioden april 2008 til utgangen av 2008, vil gi ei brutto bompengeinntekt på 60 mill. kr og eit netto bompengebidrag på 50 mill. kr. Framlegget om å forlengje bompengeinnkrevjinga betyr at det ikkje blir avviklingskostnader no.

Departementet tilrår difor at bompengeselskapet får høve til å forlenge dagens innkrevjingsordning ut 2008, eventuelt til den nye samferdselspakka er behandla av Stortinget. Dersom dette går ut over vårsesjonen 2009, vil departementet kome tilbake til saka. Det er ein førersetnad at bompengemidlane blir nytta til mindre investeringstiltak i tråd med prioriteringane ved den lokalpolitiske behand-

linga av Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 1.

2.6 Rv 45 i Gjesdal kommune i Rogaland – løyve til låneopptak for gjennomføring av planlagte tiltak

Utbygginga er m.a. omtalt i St.prp. nr. 67 (2002–2003) og i St.prp. nr. 1 (2007–2008), side 84.

Stortinget slutta seg til delvis bompengefinansiering av prosjekt og tiltak på rv 45 i Gjesdal kommune ved behandlinga av St.prp. nr. 67 (2002–2003), jf. Innst. S. nr. 272 (2002–2003). I St.prp. nr. 67 (2002–2003) var kostnadene ved utbygginga rekna til 140 mill. kr, omrekna til 2008-prisnivå. Av dette er 111 mill. kr (80 pst.) føresett bompengefinansiert. Det er lagt til grunn at omfanget av delprosjekt og utbyggingstakten blir tilpassa totalramma på 140 mill. kr. Det er berre lagt til grunn lånefinansiering for bygginga av bomstasjonen.

Utbygginga av rv 45 i Gjesdal omfattar 7 delprosjekt. Til no er delprosjekta Utbetring gjennom Oltedalsbakkane og Utbetring langs Ragsvatn gjennomførte.

Statens vegvesen har fått inn tilbod på bygging av delprosjekta Omlegging gjennom Giljajuvet og Utbetring nord for Byrkjedal. Omlegging gjennom Giljajuvet omfattar mellom anna ein tunnel, og massar frå tunnelen skal nyttast ved utbetring av rv 45 nord for Byrkjedal. Basert på lågaste tilbod er revidert kostnadsoverslag for dei to delprosjekta på til saman 75 mill. kr, fordelt med 60 mill. kr på Giljajuvet og 15 mill. kr på Byrkjedal. I St.prp. nr. 67 (2002–2003) var det lagt til grunn kostnadsoverslag på høvesvis 26 mill. kr og 10 mill. kr for dei to prosjekta, til saman 36 mill. kr. Årsaka til kostnadsauken er i hovudsak høge marknadsprisar. I tillegg er det gjennomført planendringar som følgje av nye vegnormalar.

For å kunne gjennomføre omlegginga gjennom Giljajuvet som planlagt, er det utarbeidd eit forslag til finansieringsopplegg basert på at fullføringa av den planlagde utbetringa nord for Byrkjedal blir utsett. Berre utlegging av massar frå tunnelen blir gjennomført i denne omgangen. I tillegg er det lagt til grunn at fylkeskommunen prioriterer om lag 3 mill. kr frå ramma til øvrige riksvegar til prosjektet i 2009 og at bompengeselskapet søker Vegdirektoratet om å auke takstane i samsvar med auken i konsumprisindeksen. Ut over desse tiltaka vil det vere behov for eit låneopptak på i storleiksorden 10 mill. kr i 2009.

Gjesdal kommune og Rogaland fylkeskommune har slutta seg til det skisserte opplegget; kommunen i møte i Plan- og økonomiutvalet 24. januar

2008 og fylkeskommunen i møte i Utval for samferdsle 21. januar 2008. Statens vegvesen har derfor tilrådd at bompengeselskapet får høve til å ta opp lån til gjennomføring av den planlagde omlegginga av rv 45 gjennom Giljajuvet.

Samferdselsdepartementet har slutta seg til dette, slik at anleggsarbeida kan starte som planlagt vinteren/våren 2008. Departementet vil kome tilbake til den vidare utbygginga av rv 45 i Gjesdal når det ligg føre nærare avklaringar av kostnadsoverslag, finansiserings- og framdriftsplan.

2.7 Rv 658 Ellingsøy- og Valderøytunnelane i Møre og Romsdal – status for arbeidet med oppgradering

Som omtalt i St.prp. nr. 24 (2006–2007) vart arbeidet med oppgradering av tunnelane mellom Ålesund og Ellingsøy og mellom Ellingsøy og Valderøy på rv 658 i Møre og Romsdal stansa i desember 2006, etter at Arbeidstilsynet fatta vedtak om at arbeid ikkje kan utførast samstundes med at tunnelane er opne for vanleg trafikk.

Det er derfor utarbeidd eit nytt arbeidsopplegg der oppgraderinga skal gjennomførast som kvelds- og nattarbeid med stengde tunnelar og ferjesamband mellom Ålesund og Valderøy i stengingsperioden. Dette har ført til at kostnadene har auka kraftig, og kostnadsoverslaget for det reviderte prosjektet er no rekna til om lag 430 mill. 2008-kr. Overslaget er inkl. erstatningskostnadar til den tidlegare entreprenøren og kostnader ved etablering av ferjesamband mellom Ålesund og Valderøy. Eventuelle erstatningskrav frå bompengeselskapet på grunn av reduserte inntekter i anleggsperioden inngår ikkje i overslaget.

Det må etablerast ferjesamband mellom Ålesund og Valderøy. Det er derfor henta inn tilbod både på bygging av ny ferjekai på Flatholmen i Ålesund og drift av ferjesambandet. Til ferjekaien på Valderøy skal det nyttast reservekaimateriell. Arbeidet med etablering av ferjekaiane vil starte i løpet av våren 2008, og det er venta at ferjesambandet vil vere klart for drift i løpet av september 2008.

Samferdselsdepartementet sluttar seg til det skisserte opplegget for oppgradering av tunnelane. Anleggsarbeida kan tidlegast starte i oktober 2008, når ferjesambandet er etablert. Det er lagt til grunn at oppgraderinga blir slutført i løpet av 2009.

2.8 E6 Trondheim – Stjørdal – behov for bompengar til innløyasing av bustader på Møllenberg i Trondheim

Gjennom behandlinga av St.prp. nr. 24 (2007–2008), jf. Innst. S. nr. 96 (2007–2008) slutta Stortinget seg til at Trøndelag Bomvegselskap A/S kunne stille 20 mill. kr i bompengar til disposisjon frå innkrevjingsordninga på E6 Trondheim – Stjørdal. Midlane skulle nyttast til førebuaende arbeid på parsellane Nidelv bru – Grillstad i Trondheim kommune og parsellen Værnes – Kvithammar i Stjørdal kommune.

Statens vegvesen går inn for å rekvirere 40 mill. kr i bompengar frå eksisterande innkrevjingsordning på E6 mellom Trondheim og Stjørdal i tillegg til dei 20 mill. kr som blei stilt til disposisjon gjennom behandlinga av St.prp. nr. 24 (2007–2008). Midlane skal mellom anna nyttast til å løyse inn bustader som blir fråflytta.

Det er lokalpolitisk tilslutnad til å vidareføre innkrevjinga av bompengar på prosjektet E6 Trondheim – Stjørdal for å byggje endeparsellane Nidelv bru – Grillstad i Trondheim kommune og Værnes – Kvithammar i Stjørdal kommune. Ekstern kvalitetsikring (KS2) av prosjektet er starta og departementet vil så snart det let seg gjere fremme ein proposisjon om saka.

I samband med utbygginga av parsellen Nidelv bru – Grillstad er det planlagt å bygge ein tunnel under bustadområdet Møllenberg i Trondheim. Trondheim kommune har gått inn for at heile bydelen skal bevarast mest mogleg slik den er. Husa som blir råka av anleggsarbeidet, står i eit område med lausmassar og kvikkleire, og det må derfor byggast ein lausmassetunnel. Dette let seg ikkje gjere utan å flytte husa. Trehusa vil bli flytta og mellomlagra i nærleiken, og murhusa vil bli rivne og bygde opp att etter at anlegget er ferdig.

Statens vegvesen har lagt opp til at prosessen med utflytting frå området skal skje i nært samarbeid med bebruarane. I august 2007 blei det undertekna ein ramme- og samarbeidsavtale mellom Statens vegvesen og 74 bustadeigarar på Møllenberg som blir råka av utbygginga. Avtalen skal vere eit grunnlag for individuelle avtalar og sikre at bebruarane sine interesser blir tekne omsyn til under utbygginga. Som ein del av avtalen er det lagt opp til at dei bebruarane som blir mest råka av utbygginga, kan velje om dei vil selje bustaden til Statens vegvesen eller få erstatning for dei ulempene anleggsarbeida vil føre med seg. Dei bustadene som Statens vegvesen skaffar seg, vil bli lagt ut for sal når utbygginga er gjennomført.

Mange av bebruarane i området er unge og mo-

bile, og fleire er interesserte i å selje husværet og flytte. Det er i dag ikkje mogleg å omsetje bustadene på vanleg måte.

Prosjektet Nidelv bru – Grillstad er særskild komplisert. Mellom anna er grunnforholda vanskelegare enn tidlegare vurdert. Det har derfor vore meir tidkrevjande enn føresett å få på plass eit godt nok plangrunnlag for ekstern kvalitetssikring og ein bompengeproposisjon. Prosjektet er av den grunn ikkje lagt fram for Stortinget enno. Statens vegvesen har derfor ikkje midlar til å gjennomføre innløysinga av hus på Møllenberg i tråd med det som var lagt til grunn for avtalen med bebuarane. Dette har skapt problem for dei av bebuarane som har kjøpt nye bustader, i den tru at Statens vegvesen kunne løyse ut bustadene når dei var klare til å flytte ut.

Trondheim kommune har teke saka opp med Statens vegvesen. For å kunne finansiere innløysing av bustader etter kvart som bebuarane flytter ut har Statens vegvesen gått inn for å rekvirere bompengar frå eksisterande innkrevjingsordning på E6 mellom Trondheim og Stjørdal. Samferdselsdepartementet sluttar seg til det skisserte opplegget.

Saka er lagt fram for Nord-Trøndelag og Sør-Trøndelag fylkeskommunar og Trondheim, Malvik og Stjørdal kommunar som behandla saka i oktober og november 2007. Kommunane og fylkeskommunane har gjennom denne behandlinga slutta seg til at Trøndelag Bomvegselskap A/S stiller til disposisjon bompengar frå innkrevjingsordninga på E6 Trondheim – Stjørdal til mellom anna innløysing av bustader og til førebuande arbeid på parsellen Nidelv bru – Grillstad i Trondheim kommune og parsellen Værnes – Kvithammar i Stjørdal kommune.

3 Programkategori 21.50 Jernbaneformål

3.1 Ekstern gjennomgang av jernbaneprosjekta dobbeltspor Sandnes – Stavanger og fjernstyring Mosjøen – Bodø

Bakgrunn

Utbygging av dobbeltspor Sandnes – Stavanger (Dobbeltsporet) og fjernstyring Mosjøen – Bodø (Fjernstyringa) er omtala i St.prp. nr. 1 (2007–2008) og Stortinget vart orientert om monalege kostnadsauker på grunn av prispress i anleggsmarknaden, jf side 103 og 104. Det er opplyst at Samferdselsdepartementet vil gjennomføre ein ekstern gjennomgang av dei nye kostnadsoverslaga, og at Stortinget vil verte orientert på ein eigna måte. Stortinget hadde ikkje merknader til dette.

Gjennomgangen er no gjennomført. Den eksterne vurderinga er i hovudsak avgrensa til kostnadsoverslaga for prosjekta. Den svarar difor ikkje fullt ut til den kvalitetssikringa som vert utført under rammeavtale som Finansdepartementet har med ei rekkje konsulentformaer. Vurderinga er likeveil basert på metodikken som gjeld for ekstern kvalitetssikring. Samferdselsdepartementet legg til grunn konsulenten si tilråding om nye kostnadsoverslag i det vidare arbeidet med begge prosjekta.

Den eksterne gjennomgangen

Tabellen under gir ei samanlikning av kostnadsutviklinga for prosjekta i St.prp. nr. 1 (2005–2006) «oppstartsåret», St.prp. nr. 1 (2007–2008) og nye kostnadsoverslag basert på konsulenten sine tilrådingar om nye kostnads- og styringsrammer for prosjekta. Kostnadane for fjernstyring Mosjøen – Bodø har ikkje tidlegare vore ekstern kvalitetssikra då det opphavlege kostnadsoverslaget var lågare enn grensa for ekstern kvalitetssikring på 500 mill. kr og det er difor presentert eitt kostnadsoverslag i tidlegare stortingsframlegg.

Tabell 3.1 Kostnadsutvikling

	i mill. kr (løpande prisar)		
	St.prp. nr. 1 (2005–2006)	St.prp. nr. 1 (2007–2008)	Nye kostnads- overslag
<i>Fjernstyringa</i>			
Kostnadsoverslag	313	597	–
Styringsramme	–	–	611
Kostnadsramme	–	–	641
<i>Dobbeltsporet</i>			
Styringsramme	1 344	1 901	2 167
Kostnadsramme	1 517	2 040	2 497

Begge prosjekta er i full drift og for Fjernstyringa er det inngått kontraktar for om lag 395 mill. kr og det er utbetalt om lag 215 mill. kr, medan det for Dobbeltsporet er inngått kontraktar for om lag 1 071 mill. kr, og det er produsert for 539 mill. kr. For begge prosjekta er det stor usikkerheit knytta til Jernbaneverket sitt arbeid med godkjenninga av det nye sikringsanlegget Merkur som mellom anna inngår i begge prosjekta. Det blir arbeidd med godkjenning av sikringsanlegget i samband med den nye godsterminalen på Ganddal. Denne godkjenninga er grunnlaget for seinare godkjenning av andre anlegg bygd på Merkur og dermed Fjernstyringa og Dobbeltsporet. Jernbaneverket si interne godkjenning skal etter planen vere på plass i april/mai 2008 og usikkerheita vert då redusert. Jernbaneverket legg opp til at den interne godkjenninga av Merkur skal vere på plass innan den planlagde tidsfristen. Ei forseinka godkjenning kan gi forlengja byggjetid for prosjekta. For Fjernstyringa kan ei forlengja byggjetid medføre noko auka kostnader i storleiken 6–7 pst. For Dobbeltsporet kan ei utsett godkjenning av Merkur utløyse eitt år forlengja byggjetid og innebere opp til 182 mill. 2008-kr i auka kostnader på grunn av ei slik forseinking. For begge prosjekta kan tilgangen på og styringa av kritisk kompetanse, ikkje minst Jernbaneverket sin eigen signalkompetanse, også vere ei usikkerheit for ferdigstillinga av prosjekta.

For fjernstyringa Mosjøen – Bodø legg Jernbaneverket opp til at prosjektet vert bygd på tradisjonell (eksisterande) kabel som sambandsløysing og dette er teke omsyn til i det nye kostnadsoverslaget. Jernbaneverket arbeider samstundes med utviklinga av GSM-R/GPRS som mogeleg framtidig sambandsløysning for slike anlegg. Dette blir vidareført som eit eige prosjekt uavhengig av utbygging av fjernstyringa mellom Mosjøen og Bodø.

Kostnadsrammer og vidare framdrift

For Dobbeltsporet er det rekna med to ulike scenarie på grunn av usikkerheita som er knytt til godkjenninga av Merkur. Scenario 1) med ei framdrift slik som prosjektet opphavleg er planlagd, dvs. at Merkur kan godkjennast i samsvar med planen. Scenario 2) som inneber at godkjenninga av Merkur vert forseinka og gjennomføringa av prosjektet tek eitt år lengre tid enn planlagd. I scenario 1 legg Samferdselsdepartementet opp til etter tilråding frå konsulenten, å auke styringsramma (P 50 = 50 pst. sannsynleg at styringsramma vil halde) med 266 mill. kr til 2 167 mill. kr og kostnadsramma (P85 = 85 pst. sannsynleg at styringsramma vil halde) med

275 mill. kr til 2 315 mill. kr i forhold til St.prp. nr. 1 (2007–2008). Oppdateringa av kostnadsoverslag er i hovudsak bygd på faktiske priser for inngådde kontraktar. I scenario 2 legg Samferdselsdepartementet opp til etter tilråding frå konsulenten, ei styringsramme på 2 336 mill. kr og ei kostnadsramme på 2 497 mill. kr. Samferdselsdepartementet legg opp til at Jernbaneverket skal styre prosjektet etter styringsramma i scenario 1 for å halde framdrifta i prosjektet og at Samferdselsdepartementet disponerer kostnadsramma i scenario 2 fram til godkjenninga av Merkur vert avklart. Samferdselsdepartementet legg opp til å justere endeleg kostnadsramme og styringsramme for prosjektet avhengig av resultatet av godkjenning av Merkur utan det dette på nytt må leggjast fram for Stortinget. Ei justering i samsvar med scenario 2 vil berre verte gjort etter framlegg frå Jernbaneverket. Ein viktig føresetnad for at scenario 1 kan haldast er at Jernbaneverket og Jernbanetilsynet, som skal godkjenne ibrukta-king av Merkur, avset tilstrekkeleg med ressursar for å sikre naudsynt godkjenning. Samferdselsdepartementet vil følgje opp dette.

Det er her snakk om to viktige prosjekt som er i full gang og som det er viktig å gjennomføre, mellom anna for å unngå ytterlegare kostnadsauke. Prosjekta er dessutan viktige både lokalt og regionalt og med store verknader for resten av det nasjonale jernbanenettet. På grunn av at Jernbaneverket var avhengig av å kunne inngå nye kontraktar for Dobbeltsporet seinast i siste veka av februar d.å. for å kunne halde den planlagde framdrifta i utbyggingsarbeidet, har Samferdselsdepartementet gitt sitt samtykke til at Jernbaneverket fekk høve til å inngå to kontraktar for jernbanetekniske anlegg på til saman om lag 317 mill. kr før nytt kostnadsoverslag kunne leggjast fram for Stortinget. Den planlagde framdrifta heng mellom anna saman med den planlagde togfrie perioden i 2009 for å kunne ha mest mogleg rasjonell framdrift og som inngår som ein viktig føresetnad i kostnadsoverslaget. Kostnadene for desse 2 kontraktane ligg isolert sett innafor kostnads-/styringsrammene som vart lagde fram for Stortinget i 2008-budsjettet. Inngåing av desse kontraktane vart difor gjort med atterhald om Stortinget si seinare handsaming og på ein slik måte at kontraktane, om nødvendig, kan stoppast. Å stanse arbeidet med prosjektet fram til godkjenninga av Merkur er avklart, vil dessutan innebere store negative ringverknader for heile prosjektet.

Samferdselsdepartementet

tilrår:

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

Vi **HARALD**, Noregs Konge,

stadfester:

Stortinget blir bedt om å gjere vedtak om nokre saker som gjeld veg og jernbane i samsvar med eit vedlagt forslag.

Forslag

til vedtak om nokre saker som gjeld veg og jernbane

I

Stortinget samtykkjer i at:

1. bompengeselskapet får høve til å endre opplegget for delvis bompengefinansiering av Rv 108 Ny Kråkerøyforbindelse i Fredrikstad kommune. Vilååra framgåå av denne proposisjonen. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå ein tilleggssavtale med bompengeselskapet og fastsetje nærare reglar for finansieringsordninga for Rv 108 Ny Kråkerøyforbindelse i Fredrikstad.
2. bompengeselskapet får høve til å utvide opplegget for delvis bompengefinansiering av prosjekt og tiltak i Haugesundområdet (Haugalandspakka) med prosjekt og tiltak i Karmøy kommune. Vilååra framgåå av denne proposisjonen. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå ein tilleggssavtale med bompengeselskapet og fastsetje nærare reglar for finansieringsordninga.
3. bompengeselskapet får høve til å forlengje eksisterande bompengeordning i Kristiansand for å finansiere mindre målretta investeringstiltak for å styrke trafikktryggleiken og betre tilhøva for kollektivtrafikken og gåande og syklande i Kristiansandsregionen. Vilååra framgåå av denne proposisjonen.



Trykk: A/S O. Fredr. Arnesen. Mars 2008