



DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 110 S

(2018–2019)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

Nokre saker om veg, jernbane og post

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet 10. mai 2019,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Solberg)*

1 Innleiing

Samferdseldepartementet legg i denne proposisjonen fram nokre saker som gjeld vegformål, jernbaneformål og oppfølging av eit oppmødingsvedtak om posttenester. Det blir fremma forslag om kostnadsrammer i tre vegprosjekt og to jernbaneprosjekt. Det blir òg fremma forslag om vedtak om å forlenge bompengeinnkrevjinga i fase 1 av Samferdselspakke for Kristiansandsregionen.

2 Vegformål

2.1 E39 Betna–Vinjeøra–Stormyra i Møre og Romsdal og Trøndelag – kostnadsramme

Prosjektet er m.a. omtalt i Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029*, side 290, og Prop. 1 S (2018–2019), side 119.

Store delar av strekninga har til dels svært låg standard med smal veg utan gul midtlinje, mange krappe svingar og mange direkte avkøyrslar. Strekninga er ein flaskehals for tungtrafikken.

Prosjektet omfattar ombygging av tre delstrekningar på til saman om lag 30 km på ei om lag 50 km lang strekning av E39 i Halså kommune i Møre og Romsdal og Hemne kommune i Trøndelag. Strekninga blir bygd som tofelts veg, dels i eksisterande trasé og dels i ny trasé.

I Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* er det opplyst at prosjektet har eit kostnadsoverslag på 2,1 mrd. 2017-kr. I Prop. 1 S (2018–2019) er det opplyst at det skal gjennomførast ekstern kvalitetssikring (KS2) av prosjektet, og at Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til saka på eigna måte.

Den eksterne kvalitetssikringa av prosjektet er no gjennomført. Kvalitetssikrar foreslår ei styringsramme på 2 150 mill. 2018-kr og ei kostnadsramme på 2 430 mill. 2018-kr. Statens vegvesen foreslår ei styringsramme på 2 100 mill. 2018-kr og ei kostnadsramme på 2 400 mill. 2018-kr. Skilnaden mellom konsulenten og etaten er ulik vurdering av marknadsuvissa. Rekna om til 2019-kroner er etatens forslag til styringsramme 2 150 mill. kr og kostnadsramme 2 460 mill. kr.

Etter ei samla vurdering legg Samferdselsdepartementet til grunn Statens vegvesen sitt forslag, og tilrår ei styringsramme på 2 150 mill. kr og ei kostnadsramme på 2 460 mill. kr, jf. forslag til romartalsvedtak.

Det er lagt opp til anleggsstart på prosjektet våren 2020, og det er venta opna for trafikk i 2024.

2.2 Rv. 706 Nydalsbrua med tilknytingar, i Trøndelag – kostnadsramme m.m.

Prosjektet er m.a. omtalt i Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029*, side 303, Prop. 36 S (2017–2018) *Miljøpakke Trondheim trinn 3 – forlenga innkrevjingsperiode og*

endringar i takst- og rabattsystemet og Prop. 1 S (2018–2019), side 126. Prosjektet er tidlegare omtalt som Sluppen bru med tilknytingar.

Prosjektet omfattar bygging av ny firefelts bru over Nidelva med tilknytingar til vegnettet på begge sider av elva. I tillegg skal gang- og sykkelvegnettet i området byggast om til betre standard der eksisterande bru (Sluppenbrua) skal byggast om til gang- og sykkelvegbru. Prosjektet inngår i utbygginga av ringvegssystemet rundt Trondheim.

I Nasjonal transportplan 2018–2029 er det lagt til grunn 800 mill. 2017-kr i statlege midlar til prosjektet, fordelt med 100 mill. kr i første del av planperioden og 700 mill. kr i andre del av planperioden. Ved behandlinga av Meld. St. 33 (2016–2017), peika eit fleirtal i transport- og kommunikasjonskomiteen på at det er mogeleg å forskotere bygging av strekninga innanfor Miljøpakke Trondheim, viss dette er ønskeleg lokalt, jf. Innst. 460 S (2016–2017), side 93.

Samferdselsdepartementet har i Prop. 36 S (2017–2018) opna for å forskotere dei statlege midlane til rv. 706 Nydalsbrua med tilknytingar med bompengar frå Miljøpakke Trondheim. Stortinget har opna for at det ved behov kan søkast om utvida låneramme ut over 1 mrd. kr for å unngå at forskotering av Nydalsbrua fører til store ulemper for gjennomføringa av andre viktige prosjekt, jf. Innst. 157 S (2017–2018).

Eit forslag til opplegg for finansiering av prosjektet, inkludert føresett forskotering, blei behandla av lokale styresmakter i juni 2018.

Trondheim kommune fatta dette vedtaket i møte i formannskapet 26. juni 2018:

«Formannskapet gir sin tilslutning til Miljøpakkenes innspill til statsbudsjett 2019, herunder forskuttering av Nydalsbrua.

Formannskapet støtter en finansieringsplan og plan for fordeling av kostnad som muliggjør at Nydalsbrua kan forskutteres innenfor Miljøpakkenes låneramme med den statlige finansiering av Nydalsbrua som fremgår av Statens vegvesens handlingsprogram 2018–23 (NTP 2018–2029).»

Trøndelag fylkeskommune fatta dette vedtaket i møte i fylkesutvalet 19. juni 2018:

«Fylkesutvalget gir med dette tilslutning til Miljøpakkens innspill til statsbudsjett 2019, herunder forskottering av Nydalsbrua.

Fylkesutvalget støtter en finansieringsplan og plan for fordeling av kostnad som muliggjør at Nydalsbrua kan forskutteres innenfor Miljøpak-

kens låneramme med den statlige finansiering av Nydalsbrua som fremgår av Statens vegvesens handlingsprogram 2018–23 (NTP 2018–2029).»

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2) av prosjektet. Samferdselsdepartementet legg etter kvalitetssikringa til grunn ei styringsramme på 1 188 mill. 2018-kr og ei kostnadsramme på 1 342 mill. 2018-kr. Rekna om til 2019-prisnivå er styringsramma 1 220 mill. kr og kostnadsramma 1 380 mill. kr, jf. forslag til romartalsvedtak.

Dette inneber ein auke i styringsramma på om lag 40 mill. kr samanlikna med kostnadsoverslaget i Nasjonal transportplan 2018–2029.

Som det går fram over, har Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune slutta seg til å forskotere prosjektet med bompengar innanfor låneramma til Miljøpakke Trondheim. I Nasjonal transportplan 2018–2029 er det lagt til grunn 855 mill. 2019-kr i statleg finansiering av prosjektet. Med ei styringsramme på 1 220 mill. 2019-kr, inneber dette at 365 mill. kr må dekkast med bompengar, etter refusjon av forskoterte midlar. Samferdselsdepartementet sluttar seg til at føresett statleg bidrag blir forskotert med bompengar. Forskoteringa vil bli refundert i perioden 2024–2029 utan kompensasjon for renter og prisstiging.

Prosjektets samfunnsøkonomiske netto nytte er rekna til om lag 40 mill. kr. Netto nytte over totale kostnader er rekna til 0,04. Utan bompengar er netto nytte og netto nytte over totale kostnader rekna til høvesvis 10 mill. kr og 0,01.

Det er lagt opp til anleggsstart tidleg i 2020, og prosjektet er venta opna for trafikk i 2022/2023. I 2019 blir det gjennomført førebuaende arbeid, m.a. omlegging av ein høgspenteleidning.

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

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 17 S (2018–2019) *Endringar i statsbudsjettet 2018 under Samferdselsdepartementet*, der det blei foreslått ei kostnadsramme på 685 mill. 2018-kr. Rekna om til 2019-prisnivå er dette 701 mill. kr. Ved en feil var ikkje Tømmernestunnelen inkludert i prosjektnamnet i Prop. 17 S (2018–2019), sjølv om denne er ein del av prosjektet og inngår i kostnadsramma.

Anleggsarbeida starta i 2017, og prosjektet er venta slutført i løpet av 2019.

I samband med førebuing av utbetringa av den siste av dei seks tunnelane, Forsåtunnelen, er det avdekt at behovet for tiltak i denne tunnelen er

større enn tidlegare pårekna. Dette kjem m.a. av at det ikkje vil vere mogeleg å utbetre vass- og frostsikringa utan utstrossing av tunnelen. Prognosen for sluttkostnad er no 745 mill. 2019-kr. Prosjektet er i sluttfasen, og det har ikkje vore mogeleg å finne innsparingar for å dekke kostnadsauken.

Samferdselsdepartementet foreslår at kostnadsramma for prosjektet blir auka til 765 mill. 2019-kr, jf. forslag til romartalsvedtak.

2.4 E6 Megården–Mørsvikbotn i Nordland

Prosjektet er omtalt i Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029*, side 313–314, men har ikkje vore omtalt i statsbudsjettet.

Prosjektet omfattar ombygging av E6 på ei 53 km lang strekning i Sørfold kommune i Nordland. Strekninga har 16 tunnelar. Korkje tunnelane eller strekningane i mellom tilfredsstillar noverande krav til tryggleik og standard. Mellom Sommerset og Mørsvikbotn skal vegen leggest i heilt ny trasé, inkl. kryssing av Leirfjorden med ei om lag 800 meter lang hengebru. På resten av strekninga skal E6 byggast ut i dagens korridor med nye tunnelar.

I Nasjonal transportplan 2018–2029 er det føresett statlege midlar til anleggsstart på prosjektet i perioden 2018–2023. I perioden 2016–2018 er det brukt om lag 50 mill. kr til å prosjektere ei ny bru over Leirfjorden. Dette er ikkje omtalt i budsjettproposisjonane dei aktuelle åra. Utgiftene er dekte innanfor budsjettamma til Statens vegvesen.

2.5 Utvida portefølje til Nye Veier AS

Nye Veier AS fekk ved behandlinga av Meld. St. 25 (2014–2015) *På rett vei*, ein utbyggingsportefølje som inneber ansvar for å bygge ut strekningsar på E39, E18 og E6 i Rogaland, Aust-Agder, Vest-Agder, Telemark, Hedmark, Oppland og Trøndelag fylke. Da Nye Veier tok over porteføljen i 2016, var han rekna til å koste 148 mrd. 2016-kr. Den statlege finansieringa er på 5 mrd. 2016-kr årleg i 20 år.

Nye Veier ligg an til å slutføre prosjekta i porteføljen mykje tidlegare, til ein lågare kostnad og med ei høgare samfunnsøkonomisk lønnsemd enn føresett. Samferdselsdepartementet meiner derfor det vil vere gunstig å utvide porteføljen slik at selskapet kan nytte erfaringane sine i fleire prosjekt. Samstundes vil ei utviding av porteføljen gi selskapet betre høve til å vurdere dei ulike prosjekta opp mot kvarandre og rekkefølga for utbygginga av prosjekta.

Samferdselsdepartementet legg derfor opp til at Nye Veier skal få overført ansvaret for desse strekningane:

- E6 Øyer–Otta i Oppland
- E16 Kløfta–Kongsvinger i Akershus og Hedmark
- E6 Kvæangsfjellet i Troms.

Strekningane inneheld fleire prosjekt som ligg inne i Nasjonal transportplan 2018–2029. Status for prosjekta er ulik, og det er planlagt å gjennomføre dei på ulike tidspunkt. I Nasjonal transportplan 2018–2029 har m.a. prosjektet E6 Sjøa–Otta oppstart i første del av planperioden medan prosjektet E6 Ringeby–Frya har oppstart i andre del av planperioden. E6 Kvæangsfjellet er føresett gjennomført i første del av planperioden og E6 Kvæangsfjellet sør (rassikring) i andre del av planperioden. På strekninga E16 Kløfta–Kongsvinger er det føresett at prosjektet E16 Nybakk–Herbergåsen–Slomarka startar opp i andre del av planperioden.

Den utvida porteføljen er føresett finansiert innanfor uendra årleg løyving og gjeldande fullmakt til å pådra staten forpliktingar for seinare budsjettår.

I Meld. St. 25 (2014–2015) var det lagt opp til at Nye Veier AS berre skulle få ansvar for riksvegstrekingar som var ein del av Trans-European Transport Network (TEN-T). Ved å ta inn E16 Kløfta–Kongsvinger i porteføljen til selskapet, går departementet no bort frå denne føresetnaden. I tråd med regjeringas politiske plattform blir det lagt opp til at Nye Veier skal ha ansvar på dei viktigaste statlege vegane.

For å følge opp porteføljeutvidinga, vil Samferdselsdepartementet utvide og vidareutvikle dei avtalene departementet har med Nye Veier AS.

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til andre eventuelle endringar i portefølje og finansiering i samband med rulleringa av Nasjonal transportplan.

2.6 Regionreformen – sams vegadministrasjon

Den delen av sams vegadministrasjon som gjeld fylkesveg, skal overførast til fylkeskommunane, jf. Prop. 1 S (2018–2019) for Samferdselsdepartementet. Oppdatert gjennomgang frå 2018 viser at oppgåvene Statens vegvesen utfører for sams vegadministrasjon utgjer om lag 1 850 heile stillingar. Overføring av tilsette vil bli gjennomført etter dialog og gjennom avtale mellom Statens vegvesen og fylkeskommunane. Statens vegvesen

reknar med at endeleg tal for tilsette som ein tek sikte på å overføre, i all hovudsak vil vere på plass våren 2019. Det er opp til den einskilde medarbeidar å søke stilling i fylkeskommunane. Oversikt over denne delen av prosessen vil vere klar først i september. Det er lagt opp til at overføringa kan skje 1. januar 2020.

I Meld. St. 6 (2018–2019) *Oppgaver til nye regioner* er det konkludert med at fylkeskommunane skal få overført budsjettmidlar for det talet på tilsette som dei faktisk får overført frå Statens vegvesen, og som Statens vegvesen dekkjer lønnskostnader mv. for i dag. Dette ligg til grunn for det arbeidet Statens vegvesen og fylkeskommunane no gjer med overføring av tilsette.

Forslag til lovendringar som følgjer opp avgjerda om å overføre fylkesvegadministrasjonen blei lagt fram 5. april 2019, jf. Prop. 79 L (2018–2019) *Endringar i veglova mv. (overføring av fylkesveiadministrasjon)*. I proposisjonen foreslår departementet endringar i veglova som opphevar føresegnene om sams vegadministrasjon for riksvegane og fylkesvegane. Det blir i denne samanhengen foreslått endringar i vedtaksføsegner, føresegnene om delegasjon mellom vegstyremaktene og nokre andre endringar. I tillegg foreslår departementet ei ny føresegn om ansvaret for samfunnstryggleik og beredskap, det nasjonale registeret for vegdata og ansvaret for informasjon om offentleg veg. I matrikkelova og plan- og bygningslova foreslår departementet endringar som vil forenkle endringar av eigedomstilhøve i grunnboka og matrikkelen.

Overføringa av tilsette i Statens vegvesen som ikkje er omfatta av føresegnene om verksemdoverdraging etter arbeidsmiljølova, er foreslått regulert i eigne overgangsføresegner i endringslova. I tillegg blir det foreslått eigne overgangsføresegner om kontraktpossisjonar og arkiverte dokument. Utover dette foreslår departementet òg å endre føresegnene om organiseringa av Statens vegvesen i regionar i veglova og andre lover som nyttar regionvegkontora i Statens vegvesen som nemning, til gjennomgåande å nytte etatsnamnet Statens vegvesen, jf. pkt. 2.7.

Departementet kjem tilbake til overføringa av fylkesdelen av sams vegadministrasjon, m.a. om budsjettoverføring, i statsbudsjettet for 2020.

2.7 Ny organisering av Statens vegvesen

Som omtalt i Prop. 1 S (2018–2019) for Samferdselsdepartementet står Statens vegvesen overfor store endringar, m.a. på grunn av avviklinga av sams

vegadministrasjon, områdegjennomgangen av etaten og reform av trafikant- og køyretøyområdet.

På oppdrag frå Samferdselsdepartementet har Statens vegvesen vurdert ny organisering. I rapporten *«Fra regioner til divisjoner. Utredning om organisering av Statens vegvesen fra 1. januar 2020»* foreslår vegvesenet å gå frå noverande regionmodell til ein funksjonsbasert modell med divisjonar. Denne modellen vil gi klårare resultatansvar, enklare og betre styring, og meir effektiv drift. Vidare vil modellen legge til rette for gode tenester for brukarane og at etaten når måla om meir veg for pengane og reduksjon av interne kostnader.

Samferdselsdepartementet har gitt Statens vegvesen i oppdrag å gjennomføre omorganisering i tråd med dette og med hovudstruktur som foreslått i rapporten. Arbeidet skal vidareførast med sikte på at den nye organisasjonsmodellen kan ta til å gjelde når sams vegadministrasjon blir avvikla.

I tillegg har Statens vegvesen fått i oppdrag å foreslå lokalisering av einingar og tenestestader i ny organisasjonsmodell. Løysingar for å ivareta regionalt behov for samhandling skal vurderast som ein del av dette. Vegvesenet skal utføre oppdraget i samband med oppdraget om å utarbeide forslag til ny tenesteleveransemodell og -struktur for trafikant- og køyretøyområdet som etaten fekk hausten 2018. Kommunal- og moderniseringsdepartementets retningslinjer om lokalisering av statlege arbeidsplassar og tenesteproduksjon ligg til grunn for arbeidet med lokalisering.

Statens vegvesen vil òg framover ha sterk lokal forankring og fleire av divisjonane vil ha regional organisering. Etaten skal framleis vere til stades rundt i landet, slik at brukarane får utført dei tenestene dei treng. For å oppretthalde eit godt tenestetilbod på trafikant- og køyretøyområdet skal Statens vegvesen derfor foreslå kompenserande tiltak for dei tenestene som krev fysisk oppmøte, viss ny struktur inneber vesentlege endringar i reiseveg for publikum.

Statens vegvesen skal levere forslag til lokalisering av einingar og tenestestader i mai i år. Departementet vil vurdere forslaget når det ligg føre og orientere Stortinget om status i statsbudsjettet for 2020.

2.8 Bypakke Nord-Jæren – mellombels stans i innkrevjinga av rushtidsavgift

Gjennom behandlinga av Prop. 47 S (2016–2017) *Finansiering av Bypakke Nord-Jæren i Randaberg, Sandnes, Sola og Stavanger kommunar i Rogaland* slutta Stortinget seg til bompengepoepplet for

Bypakke Nord-Jæren («Bymiljøpakken»), jf. Innst. 214 S (2016–2017).

Bompengelopplegget inneber innkrevjing av bompengar i til saman 38 bomstasjonar. I tråd med dei lokalpolitiske vedtaka er det føresett tidsdifferensierte takstar med dobbel takst i rushtidsperiodane på kvardagar, og ein timesregel der bileigarar berre blir belasta for første passering innanfor ein time.

Bompengennkrevjinga starta 1. oktober 2018. Bompengeselskapet Ferde AS, som driftar anlegget, oppdaga at ein unormalt høg del av passeringane ikkje blei registrerte slik dei skulle. Viss trafikantane passerte ein bomstasjon før rushtidsperioden utan at dette blei registrert og deretter passerte ein ny bomstasjon i rushtida, blei dei belasta med den høgaste taksten der dei ut frå timesregelen skulle ha vore belasta for den lågaste. Vegdirektoratet avgjorde derfor at ordninga med tidsdifferensierte takstar skulle stansast frå 10. desember 2018 og inntil vidare. Dei som blei belasta for rushtidsavgift i perioden 1. oktober – 9. desember 2018, har fått refundert denne avgifta.

Frå slutten av november 2018 arbeidde Statens vegvesen, Ferde AS og leverandøren av vegkantutstyret med å rette opp feil ved anlegget. Dette arbeidet gjekk etter planen, og innkrevjinga av rushtidsavgift starta opp att 25. mars 2019.

Utsett innkrevjing av rushtidsavgift har ført til lågare inntekter enn det som blei føresett i Prop. 47 S (2016–2017). I tillegg viser førebelse trafikktal at elbilar utgjer ein vesentleg større del av trafikken enn føresett. Timesregelen ser òg ut til å gi eit større inntektstap enn føresett. I samband med utarbeiding av handlingsprogrammet for Bymiljøpakken 2020–2023 vil styringsgruppa for Bypakke Nord-Jæren vurdere nærare kva konsekvensar dei lågare inntektene vil få for framdrift og prosjektportefølje.

2.9 Bypakke Bergen og Oslopakke 3 trinn 2 – utsetting av nytt opplegg for bompengennkrevjing

Gjennom behandlinga av Prop. 11 S (2017–2018) *Finansiering av Bypakke Bergen i Hordaland*, slutta Stortinget seg til bompengelopplegget for Bypakke Bergen, jf. Innst. 90 S (2017–2018). Bompengelopplegget inneber m.a. at det skal krevjast inn bompengar i 15 nye bomstasjonar. Denne innkrevjinga skulle etter ha planen starta opp 1. januar 2019.

Gjennom behandlinga av Prop. 69 S (2017–2018) *Oslopakke 3 trinn 2*, slutta Stortinget seg til bompengelopplegget for Oslopakke 3 trinn 2, jf.

Innst. 295 S (2017–2018). Bompengelopplegget inneber m.a. å krevje inn bompengar i til saman 53 nye bomstasjonar og tilhøyrande endringar i takst- og rabattsystemet. Lokale styresmakter tok sikte på å sette det nye systemet i drift frå 1. mars 2019.

Statens vegvesen valde ein ny leverandør av vegkantutstyr til Bypakke Bergen og Oslopakke 3 trinn 2. På grunn av at ein av underleverandørane ikkje leverte rett utstyr, blei heile leveransen forseinka. I tillegg viser erfaringar frå Bypakke Nord-Jæren at det er behov for ein lengre periode med testing av det nye vegkantutstyret enn tidlegare lagt til grunn. Dei respektive styringsgruppene avgjorde derfor å utsette innkrevjinga i dei nye anlegga i Bergen og Oslo.

I Bergen starta drifta av anlegget 6. april 2019. I Oslo er anleggsarbeida i rute med sikte på start 1. juni 2019. Det blir fortløpande gjennomført risikovurderingar av arbeidet.

Både i Bergen og Oslo er timesregelen sett opp slik at det i første omgang vil vere første registrerte passering som blir belasta. Etter nødvendige tilpassingar i ny, teknisk systemløysing, er det føresett at det er høgaste takst innanfor ein time som blir belasta, jf. omtale i Prop. 11 S (2017–2018) og Prop. 69 S (2017–2018).

2.10 Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 1 i Vest-Agder – forlenging av bompengoordninga

Samferdselspakke for Kristiansandsregionen, fase 1, blei vedtatt av Stortinget i 2009, jf. St.prp. nr. 98 (2008–2009) *Om utbygging og finansiering av Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 1*, og Innst. nr. 82 S (2009–2010). Gjennom behandlinga av Prop. 156 S (2012–2013) *Ein del saker på Samferdselsdepartementets område*, slutta Stortinget seg i 2013 til å innføre tidsdifferensierte bompengetakstar, jf. Innst. nr. 434 S (2012–2013). Denne innkrevjingsordninga blei forlenga med inntil to år, til tidleg i 2020, jf. Prop. 134 S (2016–2017) *Samferdselspakke for Kristiansandsregionen i Vest-Agder, fase 1 – forlenging av bompengoordninga*, og Innst. 470 S (2016–2017). I tillegg blei takst- og rabattstrukturen justert.

Kristiansand kommune og Vest-Agder fylkeskommune gjekk hausten 2018 inn for å avgrense fase 2 av samferdselspakken til å vidareføre noverande bompengelopplegg for å delfinansiere prosjektet E18/E39 Gartnerløkka–Kolsdalen og nokre programområdetiltak i Kristiansandsregionen. Arbeidet med ekstern kvalitetssikring (KS2) av prosjektet E18/E39 Gartnerløkka–Kolsdalen er i startfasen. Samferdselsdepartementet

vil eventuelt komme tilbake til Stortinget med eiga sak om fase 2 når det ligg føre tilstrekkelege avklaringar.

Føresette midlar til planlegging og prosjektering av prosjektet E18/E39 Gartnerløkka–Kolsdalen frå forlenginga av fase 1, er alt nytta. Det er ikkje løyvd statlege midlar til dette formålet i 2019. For å sikre vidare framdrift i dei førebuande arbeida, har Kristiansand kommune og Vest-Agder fylkeskommune tatt initiativ til å forlenge innkrevjinga av bompengar med inntil tre månader, til april/mai 2020. Det er rekna med at ei slik forlenging vil gi eit bompengedrag til førebuande arbeid for prosjektet E18/E39 Gartnerløkka–Kolsdalen på om lag 55 mill. kr.

Kristiansand kommune behandla saka i møte i bystyret 20. mars 2019 og fatta dette vedtaket:

«1. Kristiansand bystyre anmoder om at rammen for bompengeneinnkrevning i inneværende bompengordning for Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 1 utvides med 50 mill. kr til finansiering av forberedende arbeider for E18/E39 Gartnerløkka – Kolsdalen i 2019.

2. Garantien om 50 prosent av bomselskaps gjeld i henhold til bystyrets vedtak av 23. mai 2007 og 22. juni 2016 videreføres med selvskyldnerkausjon for inntil tre måneders forlengelse av Samferdselspakkens fase 1 utover inneværende innkrevingsperiode for fase 1.»

Vest-Agder fylkeskommune behandla saka i møte i fylkestinget 29. april 2019 og fatta dette vedtaket:

«1. Vest-Agder fylkeskommune anmoder om at rammen for bompengeneinnkrevning i inneværende bompengordning for Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 1, utvides med 55 mill. kr. Midlene skal gå til finansiering av forberedende arbeider for E18/E39 Gartnerløkka – Kolsdalen som er planlagt i 2019.

2. Garantien om 50 prosent av bomselskaps gjeld i henhold til fylkestingets vedtak av 18. juni 2007 og 21. juni 2016 videreføres med selvskyldnerkausjon for inntil tre måneders forlengelse av Samferdselspakkens fase 1 utover inneværende innkrevingsperiode.»

Samferdselsdepartementet tilrår at bompengeselskapet får løyve til å forlenge dagens innkrevjingsordning for Samferdselspakke for Kristiansandsregionen, fase 1, med inntil tre månader for å finansiere førebuande arbeid for prosjektet E18/E39 Gartnerløkka–Kolsdalen.

3 Jernbaneformål

3.1 IC Vestfoldbanen: Drammen–Kobbervikdalen – kostnadsramme

I Prop. 1 S (2018–2019) er det sett av 602 mill. kr til byggestart for prosjektet Drammen–Kobbervikdalen i 2019, jf. side 176. Samferdselsdepartementet varsla samstundes at før oppstart ville departementet komme tilbake til Stortinget med vurdering av prosjektet og ev. forslag til kostnadsramme.

Prosjektet omfattar om lag 10 km dobbeltspor mellom Drammen og Kobbervikdalen og tre km sporsystem mellom Drammen stasjon og Gulskogen stasjon. Dobbeltsporet mot Tønsberg går i ein 6,8 km lang tunnel, der størstedelen går gjennom fjell og om lag ein km går i lausmassar og kulvert. Arbeida mellom Drammen og Gulskogen stasjonar omfattar nye spor mellom dei to stasjonane, oppgradering av fleire kulvertar/undergangar og tilpassingar til eksisterande infrastruktur. Begge stasjonane skal utvidast og byggast om med nye plattformer, tilkomstar og spor.

Prosjektet har vore til ekstern kvalitetssikring i regi av Bane NOR SF si eiga ordning med kvalitetssikring. Jernbanedirektoratet tilrår ei kostnadsramme på 14 645 mill. kr og ei styringsramme på 12 723 mill. kr, som er i tråd med tilrådinga frå Bane NOR. Dette er om lag 1 845 mill. kr høgare enn kostnadsanslaget i Nasjonal transportplan 2018–2029. For å vurdere mogelege innsparingar, har Bane NOR omarbeidd og optimalisert prosjektet vesentleg i detalj- og reguleringsplanarbeidet. Trass i innsparingar er kostnadene høgare enn lagt til grunn i tidlegare fasar. Dette gjeld auka grunnverv, auka kompleksitet i anleggsteknisk gjennomføring for kulvert og lausmassetunnel, krevjande grunntilhøve og den jernbanetekniske anleggsgjennomføringa. I kvalitetssikringa er det ikkje avdekt eller tilrådd ytterlegare kutt med bakgrunn i kompleksiteten, grensesnitta og uvissa som gjennomføringa av dette prosjektet vil ha.

Anleggsgjennomføringa, særleg for ombygginga av Drammen stasjon som skal gjerast i to etappar, er utfordrande, og trafikktilbodet vil i periodar måtte reduserast både for person- og godstransporten. I samråd med togselskapa legg Bane NOR planar for korleis denne reduserte kapasiteten skal kunne handterast og gjennomførast.

Dagens signalanlegg kan ikkje handtere ei etappevis utbygging kombinert med trafikk gjennom byggeperioden. Det er derfor nødvendig å installere eit mellombels signalanlegg før ERTMS

blir installert som permanent anlegg på strekninga. Det mellombelse anlegget, som er planlagt å vere i bruk i 3–4 år, har ein kostnad på om lag 500 mill. kr. Nokre delar av det mellombelse anlegget vil truleg òg kunne nyttast i ERTMS-anlegget.

Bygging av hensettingsanlegg ved Drammen stasjon og godsterminaltiltak er eigne tilgrensande tiltak som ligg utanfor prosjektet Drammen–Kobbervikdalen, men er nødvendige for nytt rutetilbod. Desse tiltaka vil bli følgde opp som eigne prosjekt/tiltak.

Reguleringsplanen blei vedtatt i Drammen bystyre 24. april 2018, med seinare endring i reguleringsplan for Kobbervikdalen og Gulskogen stasjon.

I 2019 blir det gjennomført førebuande anleggsarbeid og grunnerverv i tillegg til at det blir inngått kontraktar for hovudarbeida. Hovudarbeida tek etter planen til hausten 2019, med sikte på at spor og stasjonar kan takast i bruk i desember 2025.

Samferdselsdepartementet foreslår at prosjektet startar opp i 2019 innanfor ei styringsramme på 12 723 mill. kr og ei kostnadsramme på 14 645 mill. kr, jf. forslag til romartalsvedtak.

3.2 IC Vestfoldbanen: Nykirke–Barkåker – kostnadsramme

I Prop. 1 S (2018–2019) er det sett av 376 mill. kr til å fullføre planlegginga av prosjektet Nykirke–Barkåker og starte bygginga i 2019, jf. side 176–177. Samferdselsdepartementet varsla samstundes at før oppstart ville departementet komme tilbake til Stortinget med vurdering av prosjektet og ev. forslag til kostnadsramme.

Prosjektet omfattar 13,6 km dobbeltspor mellom dei eksisterande dobbeltsporstrekningane Holm–Holmestrand–Nykirke og Barkåker–Tønsberg. Omfanget inkluderer i hovudsak tre bergtunnelar, betongtunnel under E18, to jernbanebruer, ny stasjon sør for Skoppum med tre spor og 250 meter lange plattformer, og innfartsparkering ved stasjonen. Dimensjonerande fart for strekninga er 250 km/t. Prosjektet er planlagt bygd ut med signalanlegget ERTMS, og framdriftsplanen for prosjektet er koordinert mot nasjonal signalplan. Tiltaket inkluderer å bygge ei avgreining frå dobbeltsporet til ein ev. framtidig Kopstad godsterminal.

Prosjektet har vore til ekstern kvalitetssikring i regi av Bane NOR SF si eiga ordning med kvalitetssikring. Ekstern kvalitetssikrar tilrår ei kostnadsramme på 7 576 mill. kr, og ei styringsramme

på 6 567 mill. kr. Jernbanedirektoratet og Bane NOR er samd i kvalitetssikringa si tilråding om styringsramme, men meiner at den har overvurdert uvisse i marknaden, og tilrår ei noko lågare kostnadsramme på 7 267 mill. kr. Den tilrådde styringsramma er om lag 982 mill. kr lågare enn kostnadsanslaget i Nasjonal transportplan 2018–2029.

Bygging av hensettingsanlegg ved Tønsberg stasjon og forsterking av straumforsyninga er eigne tilgrensande tiltak som ligg utanfor prosjektet Nykirke–Barkåker, men som er nødvendige for nytt rutetilbod. Desse tiltaka vil bli følgde opp som eigne prosjekt/tiltak.

Reguleringsplanane blei vedtekne i juni 2018 i kommunane Horten, Re og Tønsberg. I 2019 blir planlegginga fullført, og det skal gjerast førebuande anleggsarbeid og grunnerverv i tillegg til at det blir inngått kontraktar for hovudarbeida. Hovudarbeida tek etter planen til hausten 2019, med sikte på at spor og stasjon kan takast i bruk i desember 2024.

For å ha rom til å handtere marknadsuvisse som kvalitetssikringa viser, foreslår Samferdselsdepartementet at prosjektet startar opp i 2019 med ei kostnadsramme på 7 576 mill. kr, jf. forslag til romartalsvedtak. Samferdselsdepartementet legg samstundes opp til at Jernbanedirektoratet får delegert ei styringsramme på 6 567 mill. kr og ei kostnadsramme på 7 267 mill. kr i tråd med etaten sitt forslag.

4 Oppmodingsvedtak

Vedtak nr. 80 (2016–2017), 29. november 2016

Ved behandlingen av Meld. St. 31 (2015–2016) *Postsektoren i endring*, jf. Innst. 76 S (2016–2017), vedtok Stortinget 29. november 2016:

«Stortinget ber regjeringa finne gode alternative løysningar for sending av biologiske preparater, medisiner, aviser og forhåndsstemmer før én brevstrøm blir iverksatt. Stortinget orienteres om dette arbeidet i revidert budsjett 2017 og statsbudsjettet for 2018.»

Den delen av anmodningsvedtaket som gjelder medisiner og aviser, er fulgt opp i Prop. 131 S (2016–2017) *Nokre saker om administrasjon, veg, jernbane og post og telekommunikasjonar*, jf. Innst. 472 S (2016–2017).

Videre er den delen av anmodningsvedtaket som gjelder biologiske preparater, fulgt opp gjennom Sykehusinnkjøp HF's kjøp av transporttjenes-

ter fra 1. januar 2018, jf. Prop. 1 S (2017–2018) for Samferdselsdepartementet og Innst. 13 S (2017–2018), samt Prop. 1 S (2017–2018) for Helse- og omsorgsdepartementet og Innst. 11 S (2017–2018).

Omleggingen til én brevstrøm vil ikke ha konsekvenser for sending av forhåndsstemmer før kommunestyre- og fylkestingsvalget høsten 2019. Valgmyndighetene har vurdert at det er behov for å finne en løsning utenom den ordinære poststrømmen for et begrenset antall forhåndsstemmer som sendes de siste to ukedagene før valg-

dagen. Valgdirektoratet har startet en anskaffelsesprosess med det formål å sikre fremsending av disse forhåndsstemmene.

Samferdselsdepartementet

tilrår:

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

Vi **HARALD**, Noregs Konge,

stadfester:

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

Forslag

til vedtak om nokre saker om veg, jernbane og post

I

Fullmakt til å pådra staten plikter for investeringsprosjekt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2019 kan:

1.

Starte opp desse investeringsprosjekta:	innanfor ei kostnadsramme på:
E39 Betna–Vinjeøra–Stormyra	2 460 mill. kroner
Rv. 706 Nydalsbrua med tilknytningar	1 380 mill. kroner
IC Vestfoldbana: Drammen–Kobbervikdalen	14 645 mill. kroner
IC Vestfoldbana: Nykirke–Barkåker	7 576 mill. kroner

2.

Gjennomføre dette tidlegare godkjende investeringsprosjektet	innanfor ei endra kostnadsramme på:
E6 Tømmernes- Forså, Fagernes-, Larsberg-, Skardal- og Isfjelltunnelane	765 mill. kroner

Fullmaktene over om å forplikte staten i desse investeringsprosjekta gjeld òg forplikningar som blir inngåtte i seinare budsjettår, innanfor kost-

nadsramma for det einssilde prosjekt. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å prisjustere kostnadsramma seinare år.

II

Innkrevjing av bompengar

Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får løyve til å krevje inn bompengar i ytterlegare tre månader til Samferdselspakke for Kristiansands-

regionen, fase 1. Villkåra går fram av denne proposisjonen.

=====

