



**DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Dykkar ref

Vår ref

Dato

18/2190-

6. november 2018

**Svar på spørsmål 1-3 og 5-7 til Prop. 1 S (2018–2019)
Samferdselsdepartementet**

Eg viser til komiteen sine spørsmål til Prop. 1 S (2018–2019) for Samferdselsdepartementet. Under følger svar på spørsmåla 1-3 og 5-7. Svaret på spørsmål 4 vil eg komme tilbake til så snart det lar seg gjere.

Spørsmål 1

Hvor mye er satt av til vidare planlegging av dobbeltspor Tønsberg-Larvik i 2019?

Svar på spørsmål 1

Det er ikkje satt av øyramerka midler til vidare planlegging av dobbeltspor Tønsberg–Larvik i 2019. Samferdselsdepartementet har i 2019 prioritert prosjekter som er kommet lenger i planlegginga. Arbeida med kommunedelplan gjennom Hamar og Tønsberg blir vidareført for traséavklaring gjennom byområda, innanfor den samla planleggingsportefølja til Bane NOR.

Spørsmål 2

Med de planene som nå foreligger, når er det forutsatt at dobbeltspor står ferdig til henholdsvis Fredrikstad (Seut), Hamar, Tønsberg, Hønefoss, Halden, Lillehammer og Skien?

Svar på spørsmål 2

Med framdrifta som følgjer av og er skissert i Prop. 1 S (2018–2019) for Samferdselsdepartementet, legg regjeringa opp til å realisere eit styrka togtilbod til Tønsberg i 2025, Hamar i 2026, Hønefoss og Bergen med Ringeriksbanen i 2029, og Sarpsborg i løpet av planperioden for Nasjonal transportplan 2018–2029. For dobbeltspor til Seut ved

Fredrikstad er det behov for noko meir planarbeid før endeleg tidspunkt for slutføring kan fastsetjast.

Utbygginga av dobbeltspor mellom Hamar og Lillehammer på Dovrebanen, Sarpsborg og Halden på Østfoldbanen og Tønsberg og Larvik på Vestfoldbanen vil ev. bli ferdigstilt etter 2029. Den vidare utbygginga av InterCity på Vestfoldbanen frå Tønsberg til Larvik skal etter Nasjonal transportplan 2018-2029 stå ferdig i 2032, medan utbygginga mellom Hamar og Lillehammer på Dovrebana og Sarpsborg og Halden på Østfoldbana er foreslått ferdigstilt til 2034.

Spørsmål 3

Hvor mye er satt av til elektrifisering av Trønderbanen og Meråkerbanen i 2019?

Svar på spørsmål 3

Som omtala i Prop. 1 S (2018-2019) for Samferdselsdepartementet, side 178-179, er det ikkje satt av midlar til elektrifisering av Trønder- og Meråkerbana i 2019. Elektrifisering åleine gir ikkje moglegheit for auka frekvens mellom Trondheim og Steinkjer. Regjeringa har derfor beslutta at ulike tiltak for kapasitetsutviding og tidsinnsparing skal utgreiast nærmare, herunder alternativ som kombinerer tiltak for auka frekvens med full og delvis elektrifisering. Det er satt av 10 mill. kr til slike utgreiinger i 2019.

Spørsmål 5

Hva er utredet hva gjelder å fjerne hele eller deler av kvikksølvlasten om bord i ubåten U-864 utenfor Fedje før vraket tildekkes?

Svar på spørsmål 5

Etter at vraket av U-864 blei funne i 2003 er det vurdert ulike alternativ for handtering av kvikksølvforureininga i og ved vraket. Alternativet med å heve kvikksølvlast frå vraket er vurdert i ei konseptvalutgreiing i 2010/2011, i den eksterne kvalitetssikringa i 2012 av konseptvalutgreiinga, samt i Kystverket sitt forprosjekt frå 2014.

På bakgrunn av handsaminga av Prop. 81 S (2009-2010) *Håndtering av ubåten U-864* i Stortinget, gjennomførte Kystverket i 2010/2011 ei konseptvalutgreiing (KVU) av ulike alternativ for miljøtiltak. Eit av konseptane som blei vurdert, var heving av last og etterfølgjande tildekking. Eit anna konsept var heving av last og mudring av forureina sediment. Med grunnlag i vurderingar av miljørisiko på kort og lang sikt ved dei ulike alternativa, tilrådde Kystverket tildekking av både vrak og forureina havbotn.

Den eksterne kvalitetssikringa (KS1) frå 2012 slutta seg til tilrådinga i konseptvalutgreiinga. Ekstern kvalitetssikrar (EKS) uttala mellom anna at konseptvalutgreiinga "har krevd stort faglig mangfold. EKS mener arbeidet er gjort med grundighet og stor faglig tyngde". Ekstern kvalitetssikrar uttalar òg om Kystverket si tilråding i konseptvalutgreiinga at "Anbefalingene baseres på et meget omfattende utredningsgrunnlag. EKS er den klare oppfatning at dette grunnlaget er tilstrekkelig til å fatte beslutning om konseptvalg. Videre utredning frarådes."

I handsaminga av revidert nasjonalbudsjett for 2012 slutta Stortinget seg til at ein skulle forprosjektare to av alternativa som var vurdert i konseptvalutgreiinga frå 2010/2011. Dette var alternativet med tildekking av vraket og forureina havbotn og alternativet med heving av last og etterfølgjande tildekking.

Kystverket la i arbeidet med forprosjekta for dei to alternativa i 2012-2014 stor vekt på å få ny og betre kunnskap om vraket og lasta. Ein tilsvarande ubåt som er utstilt i Liverpool (U-534), blei undersøkt for å studere detaljar i konstruksjonen av den ytre kjølkassen, der kvikksølvbeholdarane i U-864 var lasta. Det blei gjort nye og meir detaljerte kartleggingar av vrakdelar og av området kring vraket. Ein mudra tilgang til styrbord side av kjølen på akterseksjonen av U-864 for å undersøkje tilstanden til kvikksølvbeholdarane. Dei to romma i kjølen ein fekk tilgang til, var tomme for kvikksølvlast. Det blei òg tatt materialprøver for styrkeberekningar frå trykkskroget og sideplatene til kjølkassa på U-864. Kystverket la òg vekt på å nytte kompetansen i offshore-/subsea-miljøet for å vurdere metodar og utstyr for heving av last. Basert på ny og betre kunnskap om vraket og lasta, og om operasjonelle utfordringar ved ei heving av last, blei det gjort nye og grundigare vurderingar av kor mykje av lasta ein kan forventa å heva. Tidlegare var det i konseptvalutgreiinga frå 2010/2011 vurdert at så mykje som 70-90 % kunne hevast, medan forprosjekta vurderer at ein kan forventa å få heva 25-45 % av lasta.

Kystverket leverte forprosjekta for dei to alternativa tildekking og heving av last med etterfølgjande tildekking, samt si faglege tilråding om miljøtiltak våren 2014. Kystverket si faglege tilråding er tildekking av både vraket med last og forureina havbotnen kring vraket, og med denne tilrådinga har Kystverket lagt avgjerande vekt på miljørisiko. Kystverket vurderer at tildekking har lågast miljørisiko under gjennomføringa av tiltaket og at ho vil sikra like god miljøkvalitet ved vraket som det typiske for nordlege del av Nordsjøen.

Grunnlaget for at regjeringa foreslår tildekking i budsjettforslaget for 2019 er både at dei aller siste faglege undersøkingane viser at støttefyllinga frå 2016 no er stabil, og undersøkinga frå 2014 som viste at ei eventuell heving av lasta vil vera ein svært risikabel operasjon. Om ein skal heve last frå kjølen til vraket, må ein gjere arbeid på og nede i den sterkt forureina havbotnen tett ved vraket. Erfaringane frå undersøkingane av vraket i 2014 viste at dette vil føre til at ein virvlar opp og spreier forureina sediment utanfor det allereie forureina området kring vraket. Arbeida i 2016 med støttefyllinga viste på den andre sida at ein kan etablere ei tildekking med kjend og vel utprøvd teknologi, og utan spreining av forureininga.

Spørsmål 6

Det er en betydelig reduksjon i bevilgningene til «Tiltak for gående og syklende» fra 2018 til 2019. Betyr det at behovet i 2019 er mindre?

Svar på spørsmål 6

Samla sett er det ei auke i løyvingane til gåande og syklande frå 2018 til 2019.

I 2018-budsjettet var 296,2 mill. kr satt av til programområdetiltak for gåande og syklende på post 30 Riksveginvesteringar. I forslaget til budsjettet for 2019 er det satt av 257 mill. kr, det vil seia ein liten reduksjon. I forslaget til 2019-budsjett er det i tillegg lagt opp til ei vesentleg auka satsing på mellom anna gang- og sykkelvegtiltak gjennom det statlege bidraget til bymiljø-/byvekstavtalar. Store delar av ramma på om lag 660 mill. kr til tiltak innanfor byvekst-/bymiljøavtalar over post 30 blir nytta til tilrettelegging for gåande og syklende. I 2018 var løyvingane til bymiljøavtalar og byvekstavtalar 300 mill. kr.

Spørsmål 7

Kap. 1320, post 63: Hva er grunnen til at forbruket på posten over år har vært lavere enn bevilgningen, til tross for at det er stort behov for bygging av gang- og sykkelveger?

Svar på spørsmål 7

Det har vist seg at det er krevjande for mottakarane av tilskot å bli ferdig med prosjekta sine innanfor tildelingsåret. I praksis har tilskotsmottakar (kommunar/fylkeskommunar) rundt 8-10 månader frå tildelinga blir gjort offentleg til prosjektet skal vere avslutta. Prosessen med grunnnerverv for dei større prosjekta er omfattande og tar tid. Kombinert med regelverket for offentlege anskaffingar fører dette til at det blir svært krevjande å få gjennomført heile prosjektet innanfor tildelingsåret. Mindre tiltak, som til dømes sykkelparkering, er enklare å realisere, mellom anna sidan det blir bygd på eigen grunn.

På bakgrunn av mindreforbruket i 2017 har Samferdselsdepartementet vurdert tiltak som kan bidra til at løyvingane blir nytta som føresette i budsjettåret. Eit viktig tiltak er å tillate bindingar ut over tilskotssåret gjennom ei tilsagnsfullmakt, slik at tilskot kan brukast over fleire år. Dette vil kunne sikre at det blir tildelt midlar etter det reelle årlege behovet, men det vil føre til statlege pliktingar med å løyve nødvendige midlar ut over budsjettåret. Det er i Prop. 1 S (2018–2019) fremma forslag om ein tilsagnsfullmakt for post 63 Tilskot til gang- og sykkelvegar på 40 mill. kr. Det blir vidare lagt opp til at tildeling av midlar skal bli gjort tidlegare i budsjettåret enn før, at prosjekta skal følgast opp betre slik at midlar kan omdisponerast til andre tiltak om eitt tiltak blir forsinka, og at midlane kan brukast til andre tiltak dersom nokre prosjekt blir kansellert.

Med helsing



Jon Georg Dale