

Innst. S. nr. 237

(1999-2000)

Innstilling fra samferdselskomiteen om NSB Gardermobanen AS og oppfølging av NOU 1999:28 Gardermoprojektet. Evaluering av planlegging og gjennomføring

St.prp. nr. 52 (1999-2000)

Til Stortinget

1. INNLEDNING

1.2 Sammendrag

Samferdselsdepartementet legger i proposisjonen fram

- a) en verdivurdering og forslag til endelig balanse i NSB Gardermobanen AS, og forslag om den framtidige organisasjonsform og eierstruktur for selskapet

I St.prp. nr. 39/Innst. S. nr. 156 (1997-1998) er det lagt til grunn at det skal foretas en vurdering av NSB Gardermobanen AS' balanse i forbindelse med regnskapsavleggelsen for 1999, dvs. våren 2000. Det ble bl.a. lagt til grunn at regnskapsmessige underskudd i 1998 og 1999 kunne dekkes ved tilsvarende reduksjon i statens lån til selskapet, og at likviditeten i selskapet ble sikret ved at betalingen av renter ble tilpasset dette. Forslagene innebar at NSB Gardermobanen AS' økonomi ble sikret fram til våren 2000.

Med bakgrunn i vurderinger og anbefalinger fra styret i NSB BA (NSB) vedr. grunnlagsmateriale for fastsetting av endelig balanse for NSB Gardermobanen AS og framtidig organisasjons- og eierstruktur for selskapet, engasjerte Samferdselsdepartementet et revisjonsfirma til å foreta en vurdering av NSBs anbefalinger, med spesiell vekt på verdivurdering som grunnlag for endelig balanse for NSB Gardermobanen AS.

- b) et sammendrag av høringsuttalelsene til NOU 1999: 28 Gardermoprojektet. Evaluering av planlegging og gjennomføring, med departementets forslag til videre oppfølging av tilrådingene i rapporten

Gardermoprojektet er et av de største landbaserte prosjekter i Norge gjennom tidene og hvor planleggin-

gen og utbyggingen har vært meget omfattende og kompleks. Regjeringen ønsket derfor en slik gjennomgang, som bl.a. klarlegger hvordan en kan nytte erfaringer fra denne utbyggingen ved andre større utbyggingsprosjekter.

1.2 Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sigrun Eng, Eirin Faldet, Gard Folkvord, Sverre Myrli, Gunn Olsen og Ola Røtvei, fra Fremskrittspartiet, Thore Aksel Nistad og Christopher Stensaker, fra Kristelig Folkeparti, Rigmor Koføed-Larsen og Jan Sahl, fra Høyre, Ellen Gjerpe Hansen og lederen Oddvard Nilssen, fra Senterpartiet, Jorunn Ringstad, fra Sosialistisk Venstreparti, Inge Myrvoll, og fra Venstre, May Britt Vihovde, viser til at det i proposisjonen foretas en verdivurdering og forslag til endelig balanse i NSB Gardermobanen AS, og forslag om den framtidige organisasjonsform og eierstruktur for selskapet, og videre en gjennomgang av NOU 1999:28 Gardermoprojektet – Evaluering av planlegging og gjennomføring.

Komiteen er svært opptatt av at en skal trekke lærdom av de feil som er gjort i prosessen med Gardermoprojektet.

Komiteen viser til at det i St.prp. nr. 39 (1997-1998) ble foreslått at verdsetting NSB Gardermobanen AS og fastsetting av balanse for selskapet skulle utsettes til selskapet hadde vært i drift i ett helt år.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti, Høyre, Senterpartiet og Venstre, vil vise til at på det tidspunkt St.prp. nr. 39 (1997-1998) ble lagt fram, var det meste av kostnadene knyttet til investerin-

ger i infrastruktur kjent. Etter ett år med drift av Flytoget er det blitt kjent at driftskostnadene ligger betydelig over opprinnelig anslag og at markedsandelen for Flytoget er lavere enn forutsatt. Sammen med de store overskridelsene knyttet til utbyggingen av infrastrukturen viser dette at hele Gardermobaneprosjektet har vært for dårlig planlagt.

Flertallet viser videre til at Gardermoprojektet har vært gjennomgått og evaluert flere ganger. Gardermoprojektet har også vært sak i kontroll og konstitusjonskomiteen, og Stortinget vedtok 9. mai 2000 å sette ned en granskningskommisjon som skal foreta en bred gjennomgang av utredning, planlegging, prosjektering og utbygging av ny hovedflyplass for Østlandet og Gardermobanen. Flertallet mener eventuelle konstitusjonelle konsekvenser av Gardermoprojektet må vurderes etter at Stortingets granskningskommisjon har avsluttet sitt arbeid.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti ser det som svært uheldig at stortingsflertallet på grunn av handlingslammelse har satt i gang en ny granskning som skal gjennomgå det som allerede er gjennomgått, og at en dermed må bruke tid og ressurser fra NSB Gardermobanen AS og NSB BA som burde brukes på framtidsette oppgaver.

Disse medlemmer vil videre understreke at Gardermobanen gir de reisende en punktlig og rask reisemåte av høy kvalitet. Disse medlemmer vil videre peke på den betydning det har at Gardermobanen og NSB avlaster vegnettet ved at de har over 40 pst. av de reisende. Det ville vært miljømessig uholdbart å bygge flyplassen uten jernbane som tilbringersystem.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet vil understreke at Gardermoprojektet med Gardermobanen er et av de største landbaserte utbyggingsprosjekter i Norge gjennom tidene og at planlegging og utbygging dermed har vært meget omfattende og kompleks.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til tidligere forslag fra Fremskrittspartiet i Stortingsforhandlingene sesjonen 1992-1993 om Gardermoen med tilhørende tilbringersystem der partiet gikk inn for en privatfinansiert flyplass og stemte imot Gardermoen og Gardermobanen.

Komiteens medlemmer fra Høyre vil vise til St. meld. nr. 90 (1991-92) der regjeringen Harlem Brundtland informerte Stortinget om at Gardermobanen ville være bedriftsøkonomisk lønnsom.

Disse medlemmer vil vise til Innst. S. nr. 156 (1997-98) der komiteens medlemmer fra Høyre skrev:

"Disse medlemmer vil gå imot Regjeringens opplegg om å overføre infrastrukturen og kostnadene ved byg-

gingen av strekningen Gardermoen-Eidsvoll til Jernbaneloverket. Det har vært stortingsflertallets intensjon at denne strekningen skulle være en del av Gardermobanen. En slik overføring vil innebære en gradvis sanering av gjelden i NSB Gardermobanen AS. Disse medlemmer er imot en gradvis gjeldssanering enten den skjer ved rentesubsidiering eller ved regulær gjeldssanering, fordi det er viktig å få presentert total kostnadene knyttet til prosjektet. Ved å få en samlet gjeldssanering vil man oppnå en sterkere synliggjøring av den alvorlige situasjonen som har utviklet seg."

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til at vi nå skal fastlegge rammebetingelsene for Gardermobanens framtidige drift ut fra det erfaringsgrunnlag vi sitter med i driftsfasen så langt, vurderinger av det forbedringspotensial som ligger på drift og vedlikehold, kundegrunnlag etc.

Dette medlem viser til de konklusjoner Sosialistisk Venstreparti trakk i Innst. S. nr. 143 (1999-2000) vedrørende utredning, planlegging og utbygging av Gardermobanen. Med bakgrunn i Riksrevisjonens rapport og en rekke rapporter og evaluering fra utvalg sitter vi med et bred gjennomgang av prosessen, og har reist kritikk mot klare svakheter i det materiale som lå til grunn for vedtaket om utbygging. Sosialistisk Venstreparti konkluderte i følgende forslag:

"Stortinget konstaterer at Samferdselsdepartementet i St.prp. nr. 90 (1991-92) ikke ga Stortinget dekkende informasjon når det gjaldt usikkerhet om forhold som var av betydning for å vurdere Gardermobanens lønnsomhet."

2. NSB GARDERMOBANEN AS

2.1 Sammendrag

Utbygging av Gardermobanen - kostnadsutvikling

Utbyggingen av Gardermobanen er finansiert ved at staten har tilført NSB Gardermobanen AS kapital i form av ordinære lån og ansvarlige lån.

Investeringskostnaden for utbyggingen av selve banen ble i St.prp. nr. 90 (1991-1992) anslått til 4 600 mill. 1992-kroner, med en usikkerhet på +/- 20 pst. I St.prp. nr. 1 (1997-1998) ble lånerammen for baneutbyggingen utvidet til 6 000 mill. kroner. Det innebar at en "tok ut" den opprinnelige usikkerhetsmarginen på 20 pst. Kostnader til kjøp av togmateriell og forberedelse av trafikk- og banedrift ble beregnet til 1 410 mill. 1995-kroner.

I St.prp. nr. 1 (1996-1997) og i St.prp. nr. 2 (1996-1997), jf. Innst. S. nr. 31 (1996-1997), ble det lagt til grunn at det integrerte bane- og trafikkselskapet NSB Gardermobanen AS skulle videreføres når banen åpner for trafikk, og at selskapet skulle fortsette som et heleid datterselskap av særlovselskapet NSB BA.

De totale prognostiserte kostnadene for selskapet NSB Gardermobanen AS ved utbygging av Gardermobanen er på 8 525,5 mill. kroner. Dette beløpet inklu-

derer kostnadene NSB Gardermobanen AS har hatt i forbindelse med ettertetting av Romeriksporten (1 233 mill. kroner), kostnadsoverskridelsene ved bygging av forbindelsessporet fra Hovedbanen til Gardermobanen (443 mill. kroner) samt finanskostnader, men ekskl. banestrekningen Gardermobanen-Eidsvoll (kostnad 1 500 mill. kroner).

Kostnadene framkommer i første tallkolonne i etterfølgende tabell. Andre tallkolonne viser tidligere opp-

gitte lånebehov. Kostnadsoppstillingen viser at de samlede prognostiserte utbyggingskostnadene, forberedelse bane- og trafikkdrift og kjøp av materiell beløper seg til 8 961,5 mill. kroner.

Grunnervervskostnader som ble dekket med ordinære bevilgninger over Jernbaneverkets budsjett (183 mill. kr) og økt merverdiavgiftsbelastning (747 mill. kr) er ikke medregnet i oversikten i tabellen.

NSB Gardermobanen AS - Sluttprognose samlede kostnader i mill. kroner i løpende priser

	Sum sluttprognose	Tidligere oppgitte lånebehov
Utbygging infrastruktur	5 772,5	6 000
hvorav utbygging Gardermoen-Eidsvoll	1 500,0	
Kostnader i forbindelse med ekstra tetting av Romeriksporten	1 233,0	1 300
Sum investeringskostnader infrastruktur Gardermobanen	7 005,5	7 300
Overskridelse - forbindelsesspor	443,0	443
Sum investeringskostnader infrastruktur	7 448,5	7 443
Forberedelse av bane- og trafikkdrift, herunder kjøp av materiell	1 513,0	1 410
Sum ekskl. finanskostnader	8 961,5	9 153
Finanskostnader (Påløpte renter)	1 244,0	
Sum inkl. finanskostnader	10 205,5	
Reduksjon ved overføring av traseen Gardermoen- Eidsvoll inkl. andel finanskost.	1 680,0	
Samlede kostnader for NSB Gardermobanen AS	8 525,5	
herav akkumulerte finanskostnader	1 064,0	
Samlede kostnader for NSB Gardermobanen AS, ekskl. finanskostnader	7 461,5	

For 1998 hadde NSB Gardermobanen AS et årsresultat på -139,3 mill. kroner, mens regnskapet for 1999 viser et årsresultat på -1 196 mill. kroner.

Selskapets samlede driftsinntekter i det første hele driftsåret 1999 var på 443 mill. kroner, hvorav billettinntektene var den største inntektskilden. Selskapets driftskostnader var på 387 mill. kroner, mens avskrivninger og nedskrivninger var på til sammen 269 mill. kroner. Selskapets netto rente- og finanskostnader i 1999 var på 249 mill. kroner.

Hovedårsaken til det store negative årsresultatet i 1999 skyldes ekstraordinære nedskrivninger på til sammen 734 mill. kroner. De ekstraordinære nedskrivningene er knyttet til kostnadsoverskridelsen i forbindelse med utbyggingen av forbindelsessporene mellom Hovedbanen og Gardermobanen for Jernbaneverket, nedskrivning av flytogterminalene på Oslo S og Oslo lufthavn, samt nedskrivning av driftsforberedelser og IT-investeringer.

Inntektsanslag

I St.prp. nr. 90 (1991-1992) var markedsandelen for flypassasjerene på tog i de bedriftsøkonomiske beregningene samlet satt til 53 pst. Dette var om lag 5 pst. lavere enn beregningene i transportanalysen skulle tilsi. For NSB Gardermobanen AS alene, dvs. uten at

NSB BAs trafikk er medregnet, var NSB Gardermobanen AS' mål i 1995 at flytogene skulle få en markedsandel på 42 pst. av flypassasjerene.

Flytogets gjennomsnittlige markedsandel av flypassasjerer til og fra Oslo lufthavn Gardermoen var omlag 34 pst. i 1999. Flypassasjerandelen har i løpet av perioden januar 1999 - februar 2000 variert fra 23 pst. til 43 pst. Flytoget ble satt i full drift fra 22. august 1999.

Gjennomsnittlig var markedsandelen for tog i 1999 på ca. 38 pst., hvorav 34 pst. for Flytoget. Totalt for tog og buss var markedsandelen i 1999 på ca. 58 pst.

Hoveddelen av veksten i antallet flyreiser i tiden fremover ventes å bli i ferie- og fritidssegmentet. Markedsundersøkelser viser at Flytoget ikke står spesielt sterkt i dette markedet.

Driftskostnader

Driftskostnadene for NSB Gardermobanen AS for 1999 på 386,7 mill. kroner er vesentlig høyere enn det som var forutsatt i de opprinnelige økonomiske beregningene, og som var lagt til grunn i St.prp. nr. 90 (1990-1991).

Det vises i proposisjonen bl.a. til innkjøp av flere tog, at selskapets IT systemer ble dyrere i drift enn forutsatt, at vedlikeholdskostnadene for togmateriellet har økt vesentlig sammenlignet med det som var opprinne-

lig planlagt, og at det ble nødvendig å øke antall servicepersonale fra 70 til nærmere 110.

NSB-konsernet uttaler at det er naturlig å anta at driftskostnadsnivået kan reduseres noe etter hvert som alle deler av driften blir bedre innarbeidet og en del engangs- og oppstartsvansker er tilbakelagt.

NSB - konsernstyrets vurderinger

I kap. 5.1 i proposisjonen omtales nærmere konsernstyrets forslag til organisasjons- og eierstruktur.

Styret peker på at det vil være i tråd med organiseringen av det øvrige nasjonale jernbanenett, og for øvrig også i tråd med det prinsipp som ble fulgt i og med delingen av den daværende forvaltningsbedriften NSB i 1996 om man overfører infrastrukturen til Jernbaneverket. Når utbyggingsfasen nå er over, ser styret det som naturlig at både Flytoget og Gardermobanen får anledning til å rendyrke seg innenfor sine respektive fagområder.

Flytoget anbefales videreført som et 100 pst. eid daterselskap innenfor NSB-konsernet. Styret peker spesielt på den betydningen Flytoget har for konsernet i den omstillingsprosessen som pågår innen morselskapet.

Jernbaneverket har kommet med uttalelse i saken og har sagt seg enig i konsernstyrets anbefaling om at det foretas et organisatorisk skille mellom selskapets kjøreveg og togdrift og at kjørevegen overføres til Jernbaneverket, herunder den garanti som NSB Gardermobanen AS og morselskapet NSB har avgitt overfor boligeiere på bl.a. Hellerud i Oslo.

Konsernstyret regner med at markedsandelen for flytoget vil øke til 36 pst. i 2000, og at det i 2001 vil skje en ytterligere økning til 37 pst. og at det deretter stabiliserer seg på dette nivået. I beregningene er det forutsatt at billettprisen ikke øker før i 2003.

Styret viser til at i prognosene som lå til grunn for budsjetteringen for NSB Gardermobanen AS' første hele driftsår - 1999 - ble Flytogets driftskostnader vesentlig undervurdert.

NSB-konsernet har lagt til grunn at konkurransesituasjonen mellom de ulike tilbydere av tilbringertjenester til Oslo Lufthavn ikke endres.

Videre legges til grunn at det innføres en ikke-diskriminerende kjørevegsavgift der Flytoget og NSBs tog belastes etter like prinsipper.

Punkt 5.6 i proposisjonen omtaler hhv. NSB-konsernets verdsettelsesberegninger og NSB styrets forslag til endelig balanse.

Til grunn for styrets vurdering er brukt en tradisjonell kontantstrømmetode for verdsettelsen av selskapet.

Basert på de forutsetninger som NSB-konsernet har lagt til grunn gir kontantstrømsmodellen følgende verdier:

- Flytoget: 1 774 mill. kroner
- Gardermobanen: -212 mill. kroner
- Flytogterminalene ved Oslo Lufthavn og Oslo S: -82 mill. kroner

Bokført verdi av disse er ca. 400 mill. kroner.

NSB-konsernet har også foretatt en analyse av risikoen i verdifastsettelsen i forhold til inntektsforutsetningene om markedsandel og vekstprosent p.a. flypassasjerer og vekstprosent p.a. togpris, og videre lagt fram en sensitivitetsanalyse med hhv. 10, 20 og 30 pst. endringer i sentrale parametre, jf. hhv. tabell 5.1 og 5.2 i proposisjonen. NSB styrets forslag til endelig balanse går fram av kap. 5.6 i proposisjonen.

NSB Gardermobanen AS har opplyst at selskapet vil ta initiativ til å få gjennomført en ny reisevaneundersøkelse sammen med Oslo Lufthavn AS og morselskapet NSB. Det er planlagt å gjennomføre denne i første halvår 2000.

Samferdselsdepartementets vurderinger

Samferdselsdepartementets vurdering tar utgangspunkt i følgende forhold:

- Det er viktig å sikre en høy samfunnsøkonomisk avkastning av de investeringer som er gjort.
- Det er viktig i størst mulig grad å holde fast ved miljømålsettingen om at en høy andel av flypassasjerene skal reise med tog til og fra flyplassen.
- Det må så langt som mulig opprettholdes krav om at en forrefter mest mulig av de nedlagte investeringer. Investeringer i baneinfrastruktur har lang levetid og den bedriftsøkonomiske avkastningen må ses i et langsiktig perspektiv.
- Organisasjon- og eierstruktur.

a) Infrastruktur

Valg av framtidig organisasjons- og eierstruktur for NSB Gardermobanen AS vil være av betydning for den økonomiske balanse som nå skal fastsettes for selskapet.

Samferdselsdepartementet foreslår at eierskap, forpliktelse og driftsansvar for infrastrukturen (Gardermobanen) overføres til Jernbaneverket, og inngår som en del av det statlige jernbanenettet. Dette vil etter Samferdselsdepartementets vurdering være den mest ryddige løsningen i forhold til den strukturen som er valgt for den statlige jernbanedriften i Norge for øvrig.

Dette innebærer at Jernbaneverket også overtar ansvaret for de ansatte knyttet til denne delen av virksomheten.

Det foreslås at garantiansvaret overfor boligeiere på Hellerud, Godlia og Ellingsrud følger eierskapet til infrastrukturen, dvs. Jernbaneverket. Dette er i tråd med den garantierklæring som er utstedet til om lag 1 000 boligeiere. Jernbaneverket vil således få fullt ansvar for å overvåke og følge opp hele influensområdet til Romeriksporten, herunder områdene i Østmarka. Dette er en forpliktelse som er anslått til om lag 3,5 mill. kroner årlig i de nærmeste årene.

b) Flytoget

Det foreslås videre å opprettholde det statlige eierskap til driftsselskapet (Flytoget). Med utgangspunkt i

dagens infrastrukturkapasitet i Oslo-området, fordeling av sporkapasitet og med en strategi om å utnytte Flytoget innen markedssegmentet av reisende med høy betalingsvillighet, vil Samferdselsdepartementet tilrå at Flytoget inntil videre forblir et eget selskap 100 pst. eid av NSB. Samferdselsdepartementet mener at i dagens situasjon vil denne løsningen være best med tanke på en kombinasjon av målene om høyest mulig markedsandel for togtransporten til og fra flyplassen på Gardermoen og samtidig ta i bruk størst mulig brukerfinansiering av infrastrukturen. Departementet har også lagt vekt på TØIs anbefalinger med hensyn til rekkefølgen av hvilke markedssegmenter som sportilgangen bør komme i. TØIs anbefaling er at godstransporten liberaliseres først, deretter bør statlig kjøpproduktene settes ut på anbud, mens liberalisering innen den kommersielle persontrafikken bør utestå til sist. Dersom Flytoget etableres som et eget selskap uavhengig av NSB-konsernet, vil en måtte åpne for den kommersielle persontogtrafikken først. Departementet vil videre vise til at verken NSBs eller departementets konsulenter har identifisert merverdier i selskapet som følge av at dette blir etablert som et selvstendig statlig selskap, uavhengig av NSB-konsernet.

Et organisatorisk skille mellom Flytoget og Gardermobanen vil medføre behov for forskriftsendringer for at selskapet skal kunne trafikere det statlige jernbaneliknet.

- Framtidig eierskap til NSB Gardermobanen AS' stasjoner og terminaler.

Flytogterminalen ved Oslo lufthavn er ny, og i tråd med eierskapet til andre nye stasjoner/terminaler legger departementet opp til at denne terminalen overføres Jernbaneverket. Flytogterminalen ved Oslo lufthavn er åpnet for andre tog enn Flytoget. Alle fjerntog og intercitytog på Dovrebanen stanser på denne stasjonen og denne inngår derfor som en viktig stasjon på det nasjonale jernbaneliknet som staten v/Jernbaneverket har forvaltningsansvaret for.

Når det gjelder flytogterminalen på Oslo S, er Samferdselsdepartementet av den oppfatning at denne bør eies av morselskapet NSB. Etter Samferdselsdepartementets vurdering vil et samlet eierskap av Oslo S under NSB være det beste for utviklingen av stasjonsområdet under nåværende grensesnitt for eierskap. Verdien på terminalene er anslått til hhv. 80 og 26 mill. kroner.

Standarden på flytogterminalene er av stor betydning for Flytogets merkevarebygging mot de reisende og det legges derfor til grunn at Flytoget skal ha rett til bl.a. å bestemme hva flytogterminalene skal tilby av tjenester. For at eierne av flytogterminalene på Oslo S og ved Oslo lufthavn skal ha motiv til at disse tilrettelegges med den profil Flytoget ønsker, mener Samferdselsdepartementet dette best kan sikres ved at Flytoget inngår avtaler med eierne om spesielle krav til leieforholdet og at Flytoget selv dekker evt. merutgifter.

- Forpliktende avtale om god kvalitet på drift og vedlikehold på Gardermobanen, herunder kjørevegsavgiften.

Etter Samferdselsdepartementets vurderinger bør det legges stor vekt på å ha et godt drifts- og vedlikeholdsopplegg på Gardermobanen i og med at Flytogets verdi i stor grad er knyttet til gevinsten av høy hastighet i forhold til andre typer transportmidler.

Samferdselsdepartementet mener i tråd med NSBs styre at uansett organisasjons- og eierstruktur for Gardermobanen skal operatørene betale for bruken av denne banestrekningen.

Det legges til grunn at drift- og vedlikeholdskostnadene knyttet til Gardermobanen dekkes av driftsoperatørene, dvs. Flytoget og NSB gjennom betaling av kjørevegsavgift og at det inngås en særskilt avtale mellom Jernbaneverket og driftsoperatørene om den årlige drifts- og vedlikeholdsstandard.

- Satsen på kjørevegsavgiften for bruk av Gardermobanen.

I Samferdselsdepartementets forslag til balanse for Flytoget er det lagt til grunn at selskapet skal betale en årlig avgift til staten på om lag 62 mill. kroner som utgjør en avgiftssats for bruken av Gardermobanen på om lag kr 15,50 pr. togkm. Avgiftssatsen er ment å dekke årlig kostnader til drift og vedlikehold av banen, herunder kostnadene knyttet drift og oppfølging av vanninfiltrasjonsanleggene og overvåking av hele influensområdet til Romeriksporten, herunder Østmarka. En slik sats innebærer en årlig kostnad for morselskapet NSB på til sammen om lag 19 mill. kroner. Til sammen utgjør dette en årlige kjørevegsavgift til staten på om lag 81 mill. kroner. Det legges til grunn at avgiften prisjusteres i forbindelse med det årlige statsbudsjettet.

For å kunne ivareta hensynet til behovet for standardmessig høy kvalitet på drift og vedlikehold av Gardermobanen foreslår Samferdselsdepartementet at kjørevegsavgiften inntektsføres på kap. 4350 Jernbaneverket (ny) post 07 Brukerfinansiering av Gardermobanen, og at det til denne betalingen knyttes en avtale mellom Jernbaneverket og operatørene Flytoget og NSB om standard på kjørevegen. Videre legges det opp til at drifts- og vedlikeholdskostnadene utgiftsføres på kap. 1350 Jernbaneverket (ny) post 25 Drift og vedlikehold av Gardermobanen, slik at utgiftene til denne banestrekningen blir synliggjort samtidig som det sikrer Gardermobanen uavhengighet i forhold til det årlige drift- og vedlikeholdsnivået for det øvrige jernbaneliknet.

I tillegg til ovennevnte kjørevegsavgift for bruken av Gardermobanen, er det i forslaget til balanse for Flytoget lagt opp til at selskapet skal dekke 424 mill. kroner av infrastrukturkostnadene. Dette er knyttet til at selskapet fortsatt gis fortrinnsrett ved ruteplanleggingen for Gardermobanen.

Verdivurdering

Med grunnlag i NSB-konsernets vurderinger og anbefalinger har Samferdselsdepartementet engasjert et konsulentfirma til å foreta en uavhengig verdivurdering som grunnlag for endelig balanse for NSB Gardermobanen AS, jf. kap. 7 i proposisjonen.

De prognostiserte kontantstrømmene, jf. tabell 7.1 side 29 i proposisjonen, viser at Flytoget de første årene vil gå med underskudd. Det legges derfor opp til en egenkapitalandel på 37 pst. for å kunne møte driftsperioden fram til selskapet begynner å generere overskudd. På dette grunnlag er det foreslått at Flytoget får en egenkapital på 670 mill. kroner og et statlig lån på 1 119 mill. kroner.

I forbindelse med verdivurderingen av NSB Gardermobanen AS er det gjennomført sensitivitetsanalyser som viser virkningen av 10, 20 og 30 pst. endring i pris og volum. Denne analysen gir et bilde av den usikkerhet som er knyttet til verdivurderingen av Flytoget.

Forslag til endelig balanse og kapitalstruktur

Det foreslås i proposisjonen at Flytoget etableres med verdi på anvendt kapital tilsvarende 1 714 mill. kroner. Verdien er basert på en prognostisert kontantstrøm og et nominelt avkastningskrav til totalkapitalen etter skatt på 7,5 pst. Dette er 424 mill. kroner utover selskapets bokførte verdi etter at infrastrukturen er overført til Jernbaneverket. Merverdien knyttes til at Flytoget gis prioritet i ruteplansammenheng på Gardermobanen. I tråd med EØS-bestemmelsene om like konkurransevilkår kan en slik bestemmelse om prioritet ikke være ekskluderende.

Ved prognostiseringen av fremtidige inntekter for Flytoget er det tre sentrale parametre. Dette er utvikling i flytrafikken, markedsandel, herunder andel forretningstrafikk og ferie- og fritidstrafikk og billettpris.

Samferdselsdepartementets forslag til en endelig balanse for Flytoget går fram av tabell 8.1 i proposisjonen.

Budsjettmessige konsekvenser

NSB Gardermobanen AS har totalt fått bevilget statlige lån på 7 636 mill. kroner, fordelt med 6 042 mill. kroner og 1 594 mill. kroner på henholdsvis ordinære og ansvarlige lån. Medregnet underskuddene i 1998 og 1999 på henholdsvis 139 og 1 196 mill. kroner og en akkumulert rentesaldo på 1 064 mill. kroner innebærer den foreslåtte kapitalstruktur for Flytoget at det er nødvendig å bevilge et samlet tilskudd til avskrivning av lån på 6 711,5 mill. kroner og en egenkapital på 669,5 mill. kroner.

På grunn av selskapets sterke likviditetssituasjon legges det opp til at Flytoget nedbetaler 200 mill. kroner av selskapets opprinnelige langsiktig gjeld til staten.

Oppgjør og nedbetalingen av utestående gjeld skjer fortløpende og det er derfor knyttet stor usikkerhet til det eksakte tallet for gjenstående gjeld på det tidspunktet Gardermobanen fysisk sett blir overført til Jernbaneverket. Samferdselsdepartementet legger opp til at

gjenstående midler til dette formålet ved overføringstidspunktet inntektsføres på kap. 4350 (ny) post 08 Til betaling av utestående forpliktelser på Gardermobanen. Budsjetteknisk legges det opp til at posten 0-budsjetteres og at det knyttes en romertallsfullmakt til posten der Jernbaneverket gis fullmakt i 2000 å overskrive bevilgningen på kap. 1350 postene 23 Drift og vedlikehold og 30 Investeringer i linjen, tilsvarende regnskapsført beløp på kap. 4350 (ny) post 08 Til betaling av utestående forpliktelser på Gardermobanen. Midlene er øremerket utgifter knyttet til Gardermobanen og det legges til grunn at evt. ubrukte midler i inneværende år i tråd med Jernbaneverkets generelle fullmakter, kan overføres til senere års budsjetter. På den måten vil utbyggingskostnadene for Gardermobanen, herunder avsetninger til evt. utbetalinger som følge av gitte garantier overfor boligeierne på Helle-rod, Godlia og Ellingsrud ivaretas fra Jernbaneverkets side.

Det er videre lagt til grunn at det skal foretas en tilbakebetaling av lån på 200 mill. kroner, hvorav 50 mill. kroner gjelder NSB Gardermobanen AS' låneopptak for midlertidig finansiering av Jernbaneverkets arbeider på forbindelsessporene mellom Hovedbanen og Gardermobanen. Midlene inntektsføres på kap. 4352 post 90 Nedbetaling av lån.

Samferdselsdepartementet legger til grunn at betingelsene for Flytogets statslån skal fastsettes etter de samme markedsmessige prinsipper som ved fastsettelse av betingelsene for NSBs statslån. I tråd med det som gjelder for det øvrige NSB-konsernet legger Samferdselsdepartementet opp til at Flytoget skal finansieres sin framtidige virksomhet i det private lånemarkedet. I tråd med lånevilkårene for NSB-konsernet for øvrig legges det i utgangspunktet opp til at det statlige lånet skal innfris og refinansieres i det private lånemarkedet innen 1. desember 2001.

2.2 Komiteens merknader

Utbygging av Gardermobanen - kostnadsutvikling

Komiteen viser til gjennomgangen av kostnadsutviklingen for utbyggingen av Gardermobanen slik den er presentert i proposisjonen. I det alt vesentlige er dette informasjon som en er kjent med fra tidligere proposisjoner. Det opprinnelige kostnadsoverslaget, eksklusive togmateriell og forberedelse for drift, var på 4 600 mill. kroner (1992-kroner), med en usikkerhet på +/- 20 pst. Kostnadsoverslagene ble første gang økt i St.prp. nr. 44 (1995-1996) med 650 mill. kroner og i St.prp. nr. 1 (1997-1998) ble lånerammen utvidet med ytterligere 750 mill. kroner, til totalt 6 000 mill. kroner. I tillegg er det i tidligere proposisjoner varslet kostnader knyttet til tetting av Romeriksporten på 1 300 mill. kroner.

I proposisjonen går det fram at de endelige kostnadene, eksklusive finanskostnader og kostnader knyttet til tetting av Romeriksporten, nå er anslått til 5 772,5 mill. kroner. Kostnadene til tetting av Romeriksporten er anslått til 1 233 mill. kroner. Proposisjonen oppgir

de totale kostnadene for NSB Gardermobanen AS ved utbygging av Gardermobanen til 8 525,5 mill. kroner, eksklusiv strekningen Gardermoen - Eidsvoll. Inkludert strekningen Gardermoen - Eidsvoll er kostnadene 10 205,5 mill. kroner. Av dette er 1 513 mill. kroner knyttet til forberedelse av bane- og trafikkdrift, og 443 mill. kroner overskridelser til bygging av forbindelsesspor mellom hovedbanen og Gardermobanen på Lillestrøm. De investeringer som opprinnelig var omfattet av kostnadsanslaget på 4 600 mill. kroner i St.prp. nr. 90 (1991-1992) er dermed kommet opp i 8 249,5 mill. kroner, inkl. finanskostnader.

Komiteen har merket seg at nåverdi av framtidig erstatningsansvar knyttet til setningsskader på Helle-
rud, Godlia og Ellingsrud utgjør 30 mill. kroner, jf. svar fra departementet.

Komiteen vil peke på at i proposisjonen omtales økningen av lånerammen til 6 000 mill. kroner som at sikkerhetsmarginen på 20 pst. var tatt ut. Videre er det kostnadene ut over 6 000 mill. kroner som omtales som overskridelser. Komiteen finner det imidlertid rimelig å anse alle kostnader ut over opprinnelig kostnadsoverslag som overskridelser, uavhengig av om de ligger innenfor eller utenfor usikkerhetsmarginen, men er samtidig innforstått med at overskridelser ut over usikkerhetsmarginen er mer alvorlig enn overskridelser innenfor opprinnelig oppgitt usikkerhetsmargin. Komiteen viser for øvrig til at det nå er en regel at usikkerheten skal bringes ned til +/- 10 pst. i kostnadsoverslag som legges fram til Stortinget.

Komiteen viser til St.prp. 39 (1997-1998) og Innst. S. nr. 156 (1997-1998) og de ulike partiers respektive merknader. I Innst. S. nr. 156 (1997-1998) sluttet flertallet seg til at verdivurderingen, herunder selskapets egenkapital, ble utsatt til våren 2000.

Komiteen har merket seg at NSB Gardermobanen AS i 1998 hadde et årsresultat på -139,3 mill. kroner og i 1999 på -1 196 mill. kroner.

Komiteen viser for øvrig til St.prp. 39 (1997-1998) og respektive merknader i Innst. S. nr. 156 (1997-1998) vedrørende overføring av strekningen Gardermoen - Eidsvoll fra NSB Gardermobanen AS til staten v/Jernbaneverket.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti, mener overskridelsene viser at planleggingen ikke har vært god nok, og viser til merknader knyttet til NOU 1999:28 (Evalueringegruppens rapport) i kap. 3.2.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at Stortinget ved behandlingen av St.prp. nr. 1 (1997-1998) sluttet seg til forslaget om at lånerammen for Gardermobanen ble utvidet til 6 000 mill. kroner ved at en tok ut den tidligere usikkerhetsmarginen på 20 pst. som Stortinget også hadde sluttet seg til. Kostnader til kjøp av tog og til forberedelse av trafikkdrift og bane-
drift ble samtidig beregnet til 1 410 mill. 1995-kroner

og ble lagt til NSB som på det tidspunkt var organisert som forvaltningsbedrift.

Disse medlemmer vil videre vise til at det ifølge St.prp. nr. 90 (1991-1992) var lagt til grunn at det var selve utbyggingen av banen som skulle organiseres som et eget aksjeselskap, heleid av NSB, men at Stortinget senere bestemte at NSB Gardermobanen AS, i tillegg til utbyggingsansvaret, også skulle ha ansvar for planlegging og tilrettelegging for trafikk på banen.

Disse medlemmer vil dessuten vise til at Stortinget etter dette også bestemte at NSB Gardermobanen AS skulle videreføres når banen ble åpnet for trafikk og at selskapet skulle fortsette som et heleid datterselskap av NSB BA.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre vil peke på at det så vel under behandlingen av St.prp. nr. 90 (1991-1992) og de årlige budsjettproposisjonene i 1994, 1995, 1996 og 1997 har vært understreket fra den daværende Arbeiderpartiregjering at den bedriftsøkonomiske lønnsomheten til NSB Gardermobanen AS er god og tilfredsstillende.

Disse medlemmer vil i denne sammenheng peke på at i St.prp. nr.1 (1994-1995) under "Videreføring til Eidsvoll" står det følgende:

"Samferdselsdepartementet vil peke på at utbygging av strekningen Gardermoen-Eidsvoll gir en marginal svekkelse av den bedriftsøkonomiske avkastningen. Totalt sett er avkastningen på strekningen Oslo-Eidsvoll svært god."

Disse medlemmer vil også peke på at i St.prp. nr.1 (1995-1996) under lønnsomhet for Gardermobanen står følgende:

"De ajourførte beregningene viser en totalavkastning for prosjektet fortsatt ligger i størrelsesorden 8 % over en 20 års periode. Inntjeningen av flytogene alene forrenter investeringen i Gardermobanen for hele strekningen Oslo-Eidsvoll med 6,7 %."

Disse medlemmer viser til St.prp. nr. 1 (1996-1997) under punktet om lønnsomhet for Gardermobanen hvor det står blant annet:

"Flytogene alene (dvs. ekskl. trafikkeringsavgiften fra NSB) er beregnet å gi en internrente på om lag 6,5 %."

Disse medlemmer viser videre til St.prp. nr. 2 (1996-1997) hvor det heter:

"Gardermobanens kjøreveg og trafikkdel finansieres i sin helhet ved lån fra staten og med krav om at investeringene skal forrentes og tilbakebetales via inntektene fra kundene."

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil peke på at i løpende priser har kostnadene økt fra de budsjetterte 4,6 mrd. kroner i 1992 til omkring 10 mrd. kroner i 2000.

Disse medlemmer vil vise til at i tillegg til byggingen av Gardermobanens infrastruktur skulle selskapet betjene rentene som påløp. Det ble videre forutsatt at NSB Gardermobanen AS skulle dekke kostnadene til tog- og vognmateriell. Alle disse kostnadene skulle selskapet dekke ved sine inntekter, i tillegg til å gi staten avkastning på investert kapital.

Disse medlemmer vil peke på at NSB Gardermobanen AS drives med store underskudd. Disse medlemmer har videre konstatert at kostnadene ved bygging av Gardermobanen langt overstiger det som var forutsetningen da Stortinget fattet utbyggingsvedtaket i 1992 og at selskapet ikke kan betjene utbyggingskostnadene slik som forutsatt. I tillegg har byggingen av Romeriksporten medført alvorlige miljøskader.

Disse medlemmer konstaterer at publikum har tatt godt imot flytoget, det er gledelig. Det må imidlertid understrekes de meget høye miljømessige og økonomiske kostnader byggingen av Gardermobanen har medført. NSB Gardermobanen AS nyter godt av økonomiske særordninger og de reisende er kraftig subsidiert. I forkant av åpningen av banen fikk selskapet NSB Gardermobanen AS avskrevet over 1,6 mrd. kroner.

Disse medlemmer mener at uansett prisstigning og forklaringer på kostnadsprekken, så fremstår Gardermobanen nå i et helt annet lys enn den gjorde da alt skulle legges til rette for et vedtak om utbygging av Gardermoen som hovedflyplass.

Disse medlemmer vil minne om at ifølge St.prp. nr. 90 (1991-1992) skulle Gardermobanen bli et meget lønnsomt prosjekt, mens i St.prp. nr. 39 (1997-1998) fremstår banen som et bedriftsøkonomisk usikkert prosjekt, og banestrekningen Gardermoen - Eidsvoll som en direkte økonomisk belastning for selskapet.

Disse medlemmer har hele tiden holdt fast på at Gardermobanen AS bør skaffe sin kapital fra det private marked. Gardermobanen AS er et aksjeselskap og bør innrette seg etter dette.

Disse medlemmer viser til de betydelige overskridelser i byggingen av Gardermobanen, og at man mener å oppnå en markedsandel på minst 50 pst. for all persontrafikk til og fra flyplassen og 8 pst. avkastning.

Disse medlemmer har imidlertid merket seg at de analyser som er gjennomført, viser at det kan være vanskelig å oppnå dette målet.

Disse medlemmer vil vise til at det går ikke an å bruke lønnsomhet, effektivitet eller miljøfortrinn i argumentasjon for jernbanen.

Disse medlemmer finner grunn til å kritisere styring, oppfølging av fremdrift og økonomi, samt oversikt og kontroll av prosjektet.

Disse medlemmer ser ikke på gjeldssanering som løsning for å få en riktig bedømmelse av de investeringene som er foretatt på Gardermoen.

Disse medlemmer finner på denne bakgrunn å stemme imot forslaget i proposisjonen om ytterligere tilskudd til Gardermobanen AS, eller ettergivelse av gjeld av offentlige midler. Selskapets styre må erklære selskapet for konkurs og et bostyre må overta på vanlig måte.

Disse medlemmer vil vise til at Arlanda Express som går mellom Stockholm og Arlanda er privat finansiert, og eierne har tro på god avkastning på de investerte midler.

Disse medlemmer mener at et bostyre vil kunne forhandle med Arlanda Express og eventuelt andre interesserte om overtakelse av boet til Gardermobanen AS.

Komiteens medlemmer fra Høyre vil vise til Innst. S. nr. 156 (1997-1998) der det heter:

"Komiteens medlemmer fra Høyre, Ellen Gjerpe Hansen og lederen Oddvard Nilsen, vil vise til at da Stortinget i 1992 vedtok å bygge Gardermoen var det en forutsetning at banen skulle være bedriftsøkonomisk lønnsom. I St.prp.nr. 90 (1991-1992) uttalte Regjeringen følgende om Gardermobanen:

"Investeringene i både kjøreveg og materiell kan i sin helhet tjenes inn via driftsoverskuddet. Realavkastningen er beregnet til 8 % for alternativet via Lillestrøm og Jessheim, mens direktelinje har en avkastning på 7,4 %. En løsning med utbygging av buttspor Oslo S - Jessheim - Gardermoen gir en forrentning på 9,9 %. Beregningene viser at Gardermobanen vil bli det mest lønnsomme jernbaneprojektet i Norge."

Det heter videre i St.prp. nr. 90 (1991-1992):

"Driften av Gardermobanen gir høy inntjening for NSB."

Disse medlemmer vil understreke at 4,6 mrd. kroner er den vedtatte kostnadsrammen for jernbaneprojektet. Kostnader utover inflasjonsjustering av denne summen er å betrakte som kostnadsoverskridelser. Kostnadsoverskridelser er å betrakte som kostnadsoverskridelser selv om de ikke overskrider 20 pst. av de planlagte kostnadene. Kostnadsrammen på 4,6 mrd. kroner skulle dekke byggingen av infrastrukturen både fra Oslo S til Gardermoen og fra Gardermoen til Eidsvoll.

Disse medlemmer vil peke på at Høyre gikk imot å fremskynde forlengelsen av Gardermobanen til Eidsvoll da spørsmålet ble behandlet av Stortinget i 1994, fordi Høyre på dette tidspunkt var tvilende til det positive bilde som ble skapt av Gardermobanens lønnsomhet. Høyre ønsket i den sammenheng å nytte prinsippet om "føre var" med sikte på å vente med videreføringen til Eidsvoll inntil lønnsomheten på strekningen Oslo S - Gardermoen var bekreftet gjennom drift.

Disse medlemmer vil i denne sammenheng peke på at i St.prp. nr. 1 (1994-1995) under "Videreføring til Eidsvoll" står det følgende:

"Samferdselsdepartementet vil peke på at utbyggingen av strekningen Gardermoen-Eidsvoll gir en marginal svekkelse av den bedriftsøkonomiske avkastning. Totalt sett er avkastningen for strekningen Oslo-Eidsvoll svært god."

Disse medlemmer viser i den sammenheng til følgende komitémerknad fra Høyres medlemmer i Budsjett-innst. S. nr.14 (1993-1994):

"Disse medlemmer viser til den lave bedriftsøkonomiske lønnsomhet for denne strekningen, og går på denne bakgrunn imot å forsere utbyggingen av strekningen Gardermoen-Eidsvoll."

Disse medlemmer kunne bare konstatere at komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, ikke delte Høyres bekymring for det driftsøkonomiske ved banen og fattet vedtak om forlengelsen, og hvor komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, begrunnet dette blant annet med at:

"... flertallet ser dette som et godt prosjekt med hensyn til miljømessig transport, næringsutvikling og økonomi."

Inntektsanslag

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti, vil understreke det store avviket mellom forventet markedsandel for tog i St.prp. nr. 90 (1991-1992) på 53 pst. og den markedsandel en har oppnådd i 1999, 38 pst. herav 34 pst. for Flytoget. Usikkerheten knyttet til markeds- og inntektsanalyser ble presentert i St.prp. nr. 39 (1997-1998).

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at forutsetningen for den forventede markedsandel i St.prp. nr. 90 (1991-1992) på 53 pst. var at flytoget ikke hadde konkurranse fra parallellkjørende flybusser og ekspressbusser. Disse medlemmer viser til at på det tidspunktet var det en restriktiv holdning til parallelle busskonsepsjoner, og at denne forutsetning ble endret i ettertid. Stortinget var klar over denne forutsetning, og godkjente også at den ble endret.

Det vil nå være ren gjetning å komme med en antakelse om hvor stor markedsandel flytoget ville hatt uten parallelle bussruter, men disse medlemmer vil peke på at den samlede kollektivandel er høyere enn det estimat som var gjort før byggevedtak.

Driftskostnader

Komiteen har merket seg at prognosene for vekst i flytrafikken inkluderer en større andel ferie- og fritidsreisende, og at Flytoget har en langt lavere markedsandel i dette markedssegmentet.

Komiteen viser til proposisjonens beskrivelse av driftskostnadene, hvor særlig tre forhold trekkes fram. Disse er høyere kostnader knyttet til drift av selskapets IT-systemer, økte vedlikeholdskostnader og økt antall servicepersonale.

Komiteen har merket seg at det etter noe over ett års drift viser seg at kostnadsanslagene for driftskostnader var for lave. I tillegg var anslagene for Flytogets markedsandel optimistiske.

Komiteen har merket seg at utgiftene til drift av IT-systemet er blitt dyrere enn planlagt, og at selve systemet er mer avansert enn nødvendig. Komiteen er kjent med at Flytoget arbeider med å få ned kostnadene knyttet til drift av IT-systemet. Komiteen forutsetter at selskapet har fokus rettet mot alle tiltak som kan redusere driftskostnader og øke lønnsomheten.

Komiteen har i svar på spørsmål til departementet fått opplyst at NSB Gardermobanen AS' vedlikeholdsutgifter er atskillig høyere enn hva NSB BA mener det er riktig å sammenlikne seg med. Komiteen forutsetter at selskapet arbeider videre for å få ned vedlikeholdskostnadene.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti, Høyre, Senterpartiet og Venstre, vil peke på at høyhastighetstog er i bruk i store deler av Europa og i andre deler av verden. Hastigheten på NSB Gardermobanen AS' tog er langt lavere enn hastigheter som er vanlig i mange andre land. Med tanke på de omfattende erfaringer som er tilgjengelig fra drift av høyhastighetstog i andre land, burde en ha et godt grunnlag for å beregne vedlikeholdskostnader for NSB Gardermobanen AS' tog. Flertallet finner det derfor høyst oppsiktsvekkende at vedlikeholdskostnadene er blitt så mye høyere enn forutsatt.

Flertallet viser til at komiteen i svar på spørsmål til departementet har fått opplyst at normal garantitid er 4-8 år. I dette tilfellet ble det inngått en avtale om kortere garantiperiode på 2 år som en del av totalløsningen for å få flytogene levert til åpningen av Oslo Lufthavn Gardermoen. Flertallet finner det oppsiktsvekkende at en var villig til å akseptere kortere garantiperiode for å få en rask levering av togene. Togene har en anslått levetid på minst 20 år. Flertallet finner grunn til å stille spørsmål ved en så kort garantiperiode for en investering av en slik verdi og med en slik levetid.

Flertallet vil peke på at den siste av de oppgitte kostnadsøkende faktorene er økt antall servicepersonell. En av de oppgitte grunner til økt bemanning er at myndighetene ikke har godkjent å kjøre tog uten servicepersonale om bord på avganger med svært liten trafikk. Flertallet finner det underlig at departementet som øverste myndighet ikke har reagert på kostnadsanslag der en slik lav bemanning har ligget til grunn for kostnadsberegningen. Dersom departementet har visst at en slik bemanning ikke ville bli godkjent, er det kritikkverdig at de samtidig har presentert

anslag for driftsutgifter for Stortinget der en slik lav bemanning har vært en del av grunnlaget.

Kjørevegsavgift

Komiteen har merket seg at konsernstyret har lagt til grunn innføring av en ikke-diskriminerende kjørevegsavgift idet Flytoget og NSB BAs tog belastes etter like prinsipper.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmet fra Sosialistisk Venstreparti, er enig i dette.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, har merket seg at det går fram av proposisjonen at kjørevegsavgiften for NSBs tog skal dekkes ved påslag i billettprisene for NSB BA. Flertallet viser til at den foreslåtte kjørevegsavgiften er lavere enn det NSB har betalt i 1999. Flertallet forutsetter derfor at det ikke er nødvendig å øke billettprisene.

Flertallet har merket seg at det av proposisjonen går fram at Jernbaneverket i sin høringsuttalelse har gått inn for at kjørevegsavgiften for persontrafikk settes til 0 slik den er på det øvrige jernbanenettet. Flertallet har merket seg at NSB og departementet foreslår innføring av kjørevegsavgift og at denne skal dekke drift og vedlikehold av banen. Flertallet slutter seg til forslaget.

Flertallet viser til behandlingen av statsbudsjettet for 2000 der komitéflertallet bestående av Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre i Budsjett-innst. S. nr. 13 (1999-2000) uttalte følgende:

"Flertallet viser til at etter åpningen av Romeriksporten 22. august 1999 kjører de fleste av NSB BA sine tog også gjennom Romeriksporten, i tråd med tidligere forutsetninger. Samtidig som Romeriksporten ble tatt i bruk, fikk reisende med NSB BA sine tog dyrere billetter fordi NSB BA sine tog også skal være med på å nedbetale NSB Gardermobanen AS sin gjeld.

Flertallet viser til tidligere forutsetninger om at de av NSB BA sine tog som skulle benytte Romeriksporten skulle få vesentlig kortere reisetid. Flertallet registrerer at mange av togene ikke har fått kortere reisetid, selv om togene nå benytter Romeriksporten. Likevel er billettprisene økt betraktelig.

Flertallet ser det som uheldig at pendlere og andre togreisende får dyrere billetter uten at tilbudet bedres. Flertallet minner om at økning i billettpris hele tiden er blitt sett i sammenheng med bedring av reisetilbud/reduksjon av reisetid.

Flertallet ber om at ordningen med påslag i billettprisene etter åpningen av Romeriksporten for de togene som ikke har fått vesentlig kortere reisetid, eksempelvis på Kongsvingerbanen, endres slik at pris står i forhold til tilbud.

Flertallet ber videre om at dette legges til grunn i departementets arbeid med de økonomiske rammebetingelsene for NSB Gardermobanen AS som Stortinget skal fastsette neste år."

Flertallet legger fortsatt dette til grunn.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre har merket seg Regjeringens opplegg i proposisjonen for kjørevegsavgift på Gardermobanen, der kjørevegsavgiften skal dekke drifts- og vedlikeholdskostnadene på banen.

Disse medlemmer forutsetter at alle jernbanselskap som trafikkerer banen skal betale kjørevegsavgift.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti ser det som et prinsipielt spørsmål å innføre kjørevegsavgift for persontransport på en kjøreveg eid av Jernbaneverket. Dette medlem mener dette kan åpne for strekningsvise vurderinger ut fra standard på drift og vedlikehold. For jernbanenettet for øvrig er det også differensierte drifts- og vedlikeholdsopplegg, tilpasset banens hastighet, tonnasje og frekvens. På krengetogstrekningene er det også et økt ressursbehov for å kunne ta ut hastighetspotensial. Å åpne for kjørevegsavgift ut fra standard på drift og vedlikehold, kan gi et helt feil signal til Jernbaneverket, og kan medføre økte kostnader for de reisende.

Dette medlem foreslår:

"Det innføres ikke kjørevegsavgift for persontransport på Jernbaneverkets infrastruktur."

Eierskap infrastruktur bane

Komiteen slutter seg til forslaget i proposisjonen om at NSB Gardermobanen AS' infrastruktur overføres til Jernbaneverket og at den inngår som en ordinær del av det statlige jernbanenettet.

Komiteen har merket seg at departementet foreslår at Jernbaneverket i tillegg til infrastrukturen også overtar garantiforpliktelsen knyttet til boligeiere på bl.a. Hellerud. Komiteen slutter seg til dette.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmet fra Sosialistisk Venstreparti, har merket seg at departementet bl.a. trekker fram at en organisering der NSB Gardermobanen AS' infrastruktur overføres til Jernbaneverket, gir staten større innflytelse på graden av brukerfinansiering av banen. En slik organisering gir anledning til å innføre kjørevegsavgift som kan dekke drifts- og vedlikeholdskostnader, men også noe av utbyggingskostnadene om trafikkutviklingen gir grunnlag for dette. Flertallet vil derfor understreke at satsen for kjørevegsavgiften ikke må låses fast til et gitt nivå som kun kan reguleres i tråd med prisstigningen.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Høyre, slutter seg til at det skal inngås en forpliktende avtale mellom Flytoget og Jernbaneverket for å sikre at banen holder en høy standard. Dette er en grunnleggende forutsetning for overføringen av infrastrukturen fra NSB Gardermobanen AS til Jernbaneverket. Det er svært viktig at det legges stor vekt på et godt drifts- og vedlikeholdsopplegg for Gardermo-

banen. Høy hastighet er et av Flytogets største fortrinn, og dette krever godt vedlikehold.

Flertallet er kjent med at NSB Gardermobanen AS i dag har et vedlikeholdsopplegg som fremmer preventivt vedlikehold, og forutsetter at dette blir videreført. Tillit i markedet er avgjørende for Flytogets markedsandel, ikke minst blant de forretningsreisende. Derfor er tillit også helt avgjørende for Flytogets inntekspotensial. Et fåtall av episoder med innstilte eller forsinkede avganger vil raskt få store konsekvenser for selskapet, langt ut over det beløp Flytoget betaler i årlig kjørevegsavgift.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre legger til grunn at avtalen om drift og vedlikehold blir evaluert etter ett driftsår.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre kan akseptere at infrastrukturen overføres til Jernbaneverket, men vil understreke at regularitet og punktlighet er avgjørende for Flytogets konkurranseevne og dermed for markedsandel og inntjening. Det krever infrastruktur av høy kvalitet. For å sikre en slik høy kvalitet bør Gardermobanen ha en spesiell status i forhold til Jernbaneverkets øvrige infrastruktur.

Komiteens medlemmer fra Høyre vil foreslå at Gardermobanen leies tilbake til Flytoget som på en langsiktig kontrakt har driftsansvaret for strekningen. Ved en slik organisering vil en sikre at kjørevegsavgiften går til Gardermobanen og ikke til Jernbaneverkets øvrige infrastruktur.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen leie ut Gardermobanens infrastruktur til Flytoget AS."

Eierskap stasjoner og terminaler

Komiteen slutter seg til at Flytoget får reell innflytelse over tilbud og utforming av terminalene på Oslo S og Oslo Lufthavn Gardermoen gjennom at Flytoget inngår avtaler med eierne. Flytoget forutsettes å dekke eventuelle merutgifter. Flytoget vil med en slik organisering også ha mulighet til markedsføring som et selvstendig tilbud til de reisende.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet og Høyre, viser til at det etter innføring av et skille mellom infrastruktur og togdrift er opprettet en samordningsgruppe som skal ivareta synergievinstene mellom infrastrukturforvalter og togoperatør. Flertallet forutsetter at Flytoget direkte blir representert i denne gruppen.

Flertallet har merket seg at departementet i proposisjonen foreslår at NSB Gardermobanen AS' stasjoner langs Hovedbanen overføres til Jernbaneverket sammen med terminalen på Oslo Lufthavn Garder-

moen, mens terminalen på Oslo Sentralstasjon overføres til NSB BA. Flertallet har videre merket seg at Jernbaneverket i utgangspunktet har foreslått at begge terminalene overtas av Jernbaneverket.

Flertallet slutter seg til forslaget om at Jernbaneverket overtar terminalen på Oslo Lufthavn Gardermoen, og at NSB BA overtar terminalen på Oslo S.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre vil peke på det urimelige i at ett av selskapene som skal trafikkere Gardermobanen skal sitte med kontrollen over en av stasjonene. Dette kan gi NSB BA et konkurransefortrinn i forhold til andre selskap som vil trafikkere banen.

Disse medlemmer deler Jernbaneverkets oppfatning av at alle stasjoner langs Hovedbanen, inkludert Flytogterminalen på Oslo S, skal overføres til Jernbaneverket.

Disse medlemmer mener at det er et generelt problem at NSB BA eier stasjoner. Vi står foran en liberalisering av jernbanen, der kjørevegen vil bli åpnet for andre aktører og NSB BA vil få konkurranse på sporet. Da vil NSB BA ha et urimelig konkurransefortrinn ved at de eier stasjoner.

Tar man en sammenlikning mellom luftfart og jernbane er det aksept for at staten ved Luftfartsverket og Jernbaneverket eier infrastrukturen, henholdsvis rullebane og skinnegang.

Det er vanskeligere å få aksept for at et flyselskap skal eie terminalbyggene. En slik ordning ville gitt dette selskapet et urimelig konkurransefortrinn. En slik situasjon har vi innen jernbanen ved at NSB BA eier stasjoner.

Disse medlemmer mener det er nødvendig å endre denne situasjonen før liberaliseringen av jernbanetrafikken kommer for fullt.

Komiteen vil be Samferdselsdepartementet i Nasjonal transportplan vurdere overføring av stasjoner som er i NSB BAs eie til Jernbaneverket.

Komiteen har merket seg at TØIs utredning om konkurranse på det norske jernbanenettet, og departementets oppfølging av denne, vil bli omtalt i Nasjonal transportplan.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine forslag i Dokument nr. 8:46 (1997-98).

Flytoget - organisering/eierskap

Komiteen vil peke på viktigheten av at Flytoget gis prioritet for hele strekningen Asker - Gardermoen. Prioritet kun på strekningen Oslo S - Gardermoen kan gjøre Flytoget til et mindre attraktivt tilbud for reisende fra stasjonene mellom Asker og Oslo S.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti, Høyre, Senterpartiet og Venstre, vil under-

streke at Flytoget er en del av tilbringersystemet til flyplassen og er starten/avslutning på flyreisen. Flytoget skal være en integrert del av flyplassen og flyreisen, og er ikke en del av det generelle kollektivtilbudet i Oslo-regionen.

Komiteen har merket seg at NSB BAs konsernstyre ser det naturlig at også Gardermobanen/Flytoget organiseres i tråd med det øvrige nasjonale jernbaneliknet.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, viser til departementets forslag om å opprettholde Flytoget som et statlig eid driftsselskap 100 pst. eid av NSB BA.

Flertallet forutsetter at Flytoget, innenfor en slik organisering, gis en svært stor grad av selvstyre og frihet til egen utvikling. Organiseringen av eierskapet må ikke være til hinder for at Flytoget kan markedsføres som et selvstendig tilbud. Organiseringen som datterselskap må heller ikke forhindre at Flytoget gis frihet til å foreta sine disposisjoner ut fra hva som tjener Flytoget, uavhengig av hva det betyr for NSB-konsernet. Flertallet legger til grunn at et eventuelt overskudd i Flytoget skal synliggjøres. Dette er ikke minst viktig på bakgrunn av den omfattende sletting av gjeld som er gjennomført. Flertallet forutsetter at Flytoget står fritt til å vurdere tilbud fra leverandører innen NSB-konsernet opp mot tilbud fra andre leverandører. Flertallet forutsetter også at Flytoget har frihet til å vurdere eventuelle konsernkontrakter opp mot andre tilbud. Flertallet legger vekt på at NSB BAs bruk av Flytoget i markedsføringen av NSB må skje i forståelse med Flytoget.

Flertallet viser til utredningen fra Deloitte & Touche der det framgår at:

"Vi vil derfor se det som naturlig at Flytoget som et eventuelt heleid datterselskap av NSB BA gis en tilstrekkelig grad av selvstendighet i sine operasjoner. I den sammenheng vil det være viktig å sikre Flytoget et profesjonelt og uavhengig styre i tiden framover. Gjennom regler for styreoppnevning kan Samferdselsdepartementet eksempelvis utpeke eksterne styremedlemmer."

Flertallet legger stor vekt på at styresammensetningen i selskapet også skal bestå av eksterne styremedlemmer. Dette skal sikre annen, ekstern profesjonell kompetanse. Flertallet forutsetter at departementet og NSB BA følger opp dette.

Flertallet viser videre til rapporten som er utarbeidet av Orkla Finans for NSB BA og NSB Gardermobanen AS, der det på side 14 framgår at

"Man bør ved etableringen av egenkapitalen etablere ordninger som kan sikre en større overføring til nedbetaling av kostnadene ved infrastrukturen dersom lønnsomheten skulle bli bedre enn forutsatt."

Flertallet mener et eventuelt overskudd, uansett størrelse, må kunne gå til nedbetaling av kostnadene. Flertallet forutsetter at departementet har lagt til rette for dette før transaksjonene knyttet til sletting av gjeld og etablering av egenkapital gjennomføres. Flertallet forutsetter at dette kan gjøres gjennom styring av NSB BA sin utbyttepolitikk i Flytoget AS, gjennom statens utbyttepolitikk i NSB BA og eventuelt ved justeringer i kjørevegsavgiften.

Flertallet fremmer følgende forslag:

"Flytoget AS organiseres som et datterselskap 100 pst. eid av NSB BA med en stor grad av frihet og selvstendighet i tråd med det som er skissert i Innst. S. nr. 237 (1999-2000). Organiseringen vurderes på nytt om to år."

Flertallet legger til grunn at det er mulig å endre eierskapet for Flytoget AS fra et datterselskap i NSB BA til et statlig eid selskap under Samferdselsdepartementet på et senere tidspunkt, uten at det har budsjettmessige konsekvenser.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti er prinsipielt enig i forslaget i proposisjonen om å opprettholde Flytoget som et statlig eid driftsselskap og at dette selskapet blir 100 pst. eid av NSB BA og dermed blir en del av NSB-konsernet. Disse medlemmer ser det som viktig at Flytoget forblir i NSB-konsernet som en av pilarene i den prosessen NSB BA nå har gått inn i med nye produkter og med stor satsing på nytt togmaterieell.

Disse medlemmer ser det som viktig at Flytoget internt i NSB-konsernet får stor grad av sjølstyre og frihet til egen utvikling. Disse medlemmer viser i så måte til hvordan NSB Biltrafikk AS er organisert som et datterselskap 100 pst. eid av NSB BA. NSB Biltrafikk AS opererer markedsmessig på mange måter uavhengig av morselskapet NSB BA. For å sikre dette, er styret for NSB Biltrafikk AS sammensatt med styrerepresentanter fra NSB BA og med eksterne styrerepresentanter.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre ønsker en profesjonell styring av Flytoget. Det er avgjørende for å oppnå så god lønnsomhet som mulig. For å få inn private eiere og redusere statens tap på prosjektet er det en forutsetning at selskapet er så lønnsomt som mulig.

Disse medlemmer ønsker derfor at eierskapet til Flytoget skal overføres til Næringsdepartementet slik at en framtidig avkastning går i statskassen og ikke blir borte i NSB-systemet. En slik overføring av eierskap vil også gjøre det lettere å privatisere Flytoget ved at selskapet blir løftet ut av NSB-sfæren.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen overføre aksjene i Flytoget AS til Næringsdepartementet."

Disse medlemmer ønsker at Flytoget AS bør privatiseres så raskt som det er økonomisk riktig.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget gir Regjeringen fullmakt til å privatisere Flytoget AS så raskt som det blir økonomisk gunstig."

Verdivurdering

Komiteen har merket seg at departementet legger til grunn andre verdier enn NSB BAs konsernstyre ved verdifastsettelsen av NSB Gardermobanen AS. Komiteen har merket seg de sensitivitetsanalysene som er gjengitt i proposisjonen. Disse viser at selv små endringer i en eller flere parametre gir store utslag for verdien av selskapet. I tillegg har de analyser som er pekt på i proposisjonen en stor svakhet i og med at analysene måler endringer i en av faktorene isolert, og ikke fanger opp effekten av endringer i flere av faktorene samtidig.

Komiteen har merket seg at verdivurderingen bygger på framtidig inntekspotensial. Verdifastsettningen og forslag til endelig balanse og kapitalstruktur er bygd på dette.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til at dersom Sosialistisk Venstrepartis politikk om ikke å innføre kjørevegsavgift hadde fått gjennomslag, ville det endret verdien på Flytoget. Ved å legge til grunn ingen kjørevegsavgift viser analysen ut fra framskriving av forventede driftsinntekter og kostnader at verdien av flytoget øker fra 1 714 mill. kroner til 2 718 mill. kroner.

Balanse og kapitalstruktur

Komiteen slutter seg til forslaget til endelig balanse og kapitalstruktur for selskapet Flytoget AS.

Komiteen viser til at ved overføringen av strekningen Gardermoen - Eidsvoll fikk NSB Gardermobanen AS slettet gjeld tilsvarende investeringskostnadene for denne strekningen.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti, vil peke på at en slik modell for overføringen av infrastrukturen mellom Gardermoen og Oslo S ikke er vurdert i proposisjonen.

Flertallet har merket seg at verdivurderingen som er gjort avviker fra de bokførte verdier i selskapet med 424 mill. kroner. Flertallet har videre merket seg at denne merverdien må knyttes til en immateriell rettighet, og at departementet foreslår at merverdien på 424 mill. kroner knyttes til at selskapet gis fortrinnsrett ved ruteplanleggingen for Gardermobanen og at rettigheten gjøres gjeldende i 30 år. Flertallet kan ikke se at det på noe sted er presentert en reell verdivurdering av denne rettigheten.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at det i proposisjonen foreslås at Flytoget etableres med verdi på anvendt kapital tilsvarende 1 714 mill. kroner og at denne verdien er basert på en prognostisert konstantstrøm og et nominelt avkastningskrav til totalkapitalen etter skatt på 7,5 pst. Videre vil disse medlemmer peke på at dette er 424 mill. kroner utover selskapets bokførte verdi etter at infrastrukturen er overført til Jernbaneverket og at denne merverdien skyldes at Flytoget gis prioritet i ruteplansammenheng på Gardermobanen.

Disse medlemmer vil videre understreke at de prinsipper som nå ligger til grunn ved den foreslåtte restruktureringen av NSB Gardermobanen AS, ved overføring av infrastrukturen til Jernbaneverket og videreføring av Flytoget som et eget aksjeselskap eid av NSB BA, er tilnærmet samme modell som ble valgt da Stortinget i 1998 besluttet å overføre strekningen Gardermoen-Eidsvoll fra NSB Gardermobanen AS til Jernbaneverket ved behandlingen av St. prp. nr. 39 (1997-98) Om NSB Gardermobanen AS' økonomi, jf. Innst. S. nr. 156 (1997-98).

Budsjettmessige konsekvenser

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti, har merket seg at Regjeringen i Revidert nasjonalbudsjett foreslår at bevilgningen på til sammen om lag 7,4 mrd. kroner skal holdes utenom beregningen av indikatorer for tilstanden i norsk økonomi.

Flertallet viser til at dette forslaget innebærer at investeringene i Gardermobanen kommer i en særstilling. Da investeringene ble gjort, ble det gjort gjennom låneopptak, og de ble derfor holdt utenom budsjettbalansen. Når gjelden nå slettes, holdes pengene utenom beregningen av indikatorene, med begrunnelse at investeringene som faktisk har effekt på økonomien allerede er gjort.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre viser til at forslaget om at bevilgningen på til sammen om lag 7,4 mrd. kroner skal holdes utenom beregningen av indikatorer for tilstanden i norsk økonomi, gir organisering av utbyggingsprosjekter som aksjeselskap en uheldig særstilling.

3. NOU 1999: 28 GARDERMOPROSJEKTET. EVALUERING AV PLANLEGGING OG GJENNOMFØRING -SAMFERDSELS-DEPARTEMENTETS OPPFØLGING

3.1 Sammendrag

Regjeringen oppnevnte ved kgl. res. 15. mai 1998 et utvalg (senere omtalt som evalueringsgruppen) til å foreta en bred gjennomgang av utbyggingen av Gardermobanen og Oslo Lufthavn Gardermoen.

I mandatet ble det presisert at evalueringen ikke skulle omfatte valget av geografisk lokalisering av hovedflyplass i Østlandsområdet og flyttingen av Forsvarets virksomhet. Hovedpunktene i mandatet ble gjengitt i St.prp. nr. 40 (1997-1998).

Evalueringsgruppen overleverte sin utredning til Samferdselsdepartementet 1. september 1999, jf. NOU 1999: 28. Utredningen ble sendt på høring ved Samferdselsdepartementets brev av 29. oktober 1999 med frist for å avgi uttalelse 31. desember 1999. I proposisjonen (kap. 10.2) er det gitt en kortfattet redegjørelse for enkelte sentrale temaer som tas opp av høringsinstansene.

Samferdselsdepartementet har merket seg høringsinstansenes merknader dels til selve Gardermoprosjektet og dels til evalueringsgruppens vurderinger av prosjektet. De anbefalinger og kritiske merknader som framkommer i utredningen og i høringsuttalelsene er av betydning gjennom den læringseffekt det gir for arbeidet med større utbyggingsprosjekter i framtiden. De lærdommer som kan trekkes av Gardermoprosjektet vil dermed ha nytte både for departementene og øvrige forvaltningsnivåer ved planleggingen og gjennomføringen av større prosjekter.

Evalueringsgruppens anbefalinger

Samferdselsdepartementet gjør i kap. 10.3 i proposisjonen nærmere rede for evalueringsgruppens anbefalinger og departementets oppfølging av disse.

– Organisering Anbefalinger

Samferdselsdepartementet er enig med evalueringsgruppen i at aksjeselskap også bør kunne benyttes i framtida ved store utbyggingsprosjekter. Dette er imidlertid avhengig av hvordan prosjektet finansieres. Ved bruk av aksjeselskapsformen bør prosjektet være klart avgrenset og ha en viss størrelse. Videre bør prosjektet ha klar politisk prioritet når det gjelder framdrift, gjennomføring og finansiering (privat og/eller offentlig).

Uavhengig av organisering bør offentlighetsloven komme til anvendelse så langt som mulig for store prosjekter, så lenge det dreier seg om utbyggingen av statlig infrastruktur og dette ikke berører eventuelle konkurransemessige forhold.

For prosjekter av betydelig størrelse og kompleksitet kan det være aktuelt å opprette en egen prosjektorganisasjon i departementet med forankring på høyt nivå, slik som for Gardermoutbyggingen. Det normale vil fortsatt være at Samferdselsdepartementets underliggende etater er tillagt ansvaret for gjennomføring av samferdselsprosjekter.

Gjennom OPS tar Regjeringen sikte på å prøve ut selskapsformen i utbygging ved større vegprosjekter. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til dette i Nasjonal transportplan.

– Beslutningsprosessen

Etter Samferdselsdepartementets vurdering var det plankonsept som ble benyttet for Gardermoprosjektet, det mest rasjonelle for et prosjekt av denne størrelse hvor mange virksomheter og flere forvaltningsnivåer var involvert.

Når det gjelder konsekvensutredningsbestemmelsene (KU), er disse innrettet på å sikre at hensynet til miljø, naturressurser og samfunn blir utredet som grunnlag for første tillatelse av eksempelvis et utbyggingsprosjekt. I de tilfellene lokalisering avgjøres ved vedtak i Regjering eller Storting, skal KU skje i forkant av dette vedtaket.

KU-regelverket er revidert, og legger nå større vekt på at konklusjonene i KU-rapporten følges opp i etterfølgende vedtak og gjennomføring. Bruk av faglig uavhengig ekspertise er omtalt i rundskriv for KU-bestemmelsene. KU er samtidig også koblet tettere til planleggingen etter plan- og bygningsloven.

Planlovutvalget har varslet at det vil se på et enhetlig system for KU for både planer og tiltak.

Med hensyn til forslag fra evalueringsgruppen om en trinnvis behandling av store utbyggingsprosjekter, vil Samferdselsdepartementet vise til at dette nå er hovedregelen ved vedtak og gjennomføring av store samferdselsprosjekter.

– Håndtering av kriser

Samferdselsdepartementet vil peke på at valg av organisasjon for identifisering og håndtering av kriser må vurderes særskilt for det enkelte prosjekt ved at det må ses i sammenheng med prosjektets størrelse, risiko-profil og organisasjonsform for øvrig. Departementet vil vurdere nærmere evalueringsgruppens innspill ved gjennomføring av framtidige store samferdselsprosjekter.

– Transportøkonomisk forskning og utredning

Det er evalueringsgruppens syn at kvaliteten på transportøkonomisk forskning og utredning bør heves.

Samferdselsdepartementet har gjennom 1990-tallet bl.a. hatt et kontinuerlig arbeid for å styrke kunnskapen om analyser av transportmiddelvalg.

Det bemerkes at erfaringer fra denne typen undersøkelser viser at det ofte er vanskelig å framskaffe tilfredsstillende standardisert datamateriale/statistikk innenfor transportfeltet. Det er derfor viktig at evalueringsgruppens anbefaling om ytterligere satsing på dette området ses i sammenheng med satsing på offentlig statistikk mer generelt.

– Produksjon og prising av tjenester som utnytter faste anlegg

Det er evalueringsgruppens syn at det bør utredes hvordan en bør organisere produksjon og prising av tjenester som utnytter faste anlegg.

Samferdselsdepartementet har fått utført et stort antall forskningsprosjekt og utredninger av problemstillinger rundt prising og organisering/styring i de ulike transportsektorene. Senest i 1999 ble det gjennomført utredninger knyttet til marginalkostnader i transportsektoren generelt og for jernbanens kjørevsavgift spesielt. I 1999 ble det også vurdert spørsmål knyttet til organisering av Statens vegvesens produksjonsvirksomhet.

I dag er ofte prisen som settes på f.eks. inngrep i og utslipp til natur i sterk grad varierende mellom sektorer, ofte avhengig av de ulike forsknings- og utredningsinstitusjonenes egne vurderinger av prisen på de eksterne virkningene. Det kan derfor være grunn til å vurdere å få fastsatt nasjonale standarder for prisen på disse kostnadene, dvs. standarder CO₂-utslipp, kø, tid etc.

- Kvalitetssikring av store offentlige prosjekter og håndtering av usikkerhet

Det er evalueringsgruppens syn at det bør opprettes en gruppe i Finansdepartementet eller lagt rett under statsministerens kontor som kan spille den rollen som ØKAN (Ekspertgruppen for økonomisk analyse) spilte i Gardermoprojektet.

I St.prp. nr. 1 (1999-2000) Gul bok kap. 7.4 er det redegjort for arbeidet med å forbedre styringen av statlige investeringer. Det er pekt på at statens apparat for prosjektstyring må profesjonaliseres, noe som innebærer organisatoriske tilpasninger, kompetanseoppbygging og regelendringer. Dette opplegget vil i stor grad være i tråd med Evalueringsgruppens anbefalinger.

Det vil bli arbeidet videre med ytterligere tiltak for å styrke styringen med statlige investeringer, og evalueringsgruppens anbefalinger vil bli vurdert i det videre arbeidet.

- Forhold ved utbyggingsprosessen

Samferdselsdepartementet mener at det på bakgrunn av erfaringene med Gardermoutbyggingen kan være grunn til å vurdere rapporteringen i forbindelse med store investeringsprosjekter uavhengig av hvordan selve utbyggingen er organisert, både på økonomiområdet og andre områder. Dette gjelder både internt i utbyggingsorganisasjonen og når det gjelder nødvendig rapportering til departementet. Hvordan rapporteringen skal foregå og hvordan innsamlet materiale skal bearbeides, herunder evalueringsgruppens forslag om en kompetent stabsenhet, må vurderes nærmere.

- Mangler ved lovverket

Evalueringsgruppen mener at Gardermoutbyggingen har avdekket visse mangler ved det eksisterende lovverk og det vises i denne forbindelsen til forhold vedr. plan- og bygningsloven, kommunehelsetjenesteloven, forurensningsloven og vassdragsloven.

Samferdselsdepartementet viser til at plan- og bygningsloven er nå under revisjon gjennom en prosess som gjennomføres av Planlovutvalget. Evalueringsgruppens merknader vil bli lagt fram for Planlovutvalget gjennom Samferdselsdepartementets representant i utvalgets referansegruppe.

Planlovutvalget har også et vidt mandat til å vurdere hvordan forskjellige sektorlover kan tilpasses planprosessene etter plan- og bygningsloven på en bedre måte. Dette gjelder også kommunehelsetjenesteloven og forurensningsloven.

Når det gjelder vassdragsloven, vises til Ot.prp. nr. 39 (1998-1999) Om lov om vassdrag og grunnvann (vannressursloven). Lovframlegget ligger våren 2000 til behandling i Stortinget.

- Mekanismer for å sikre at standarder og krav til flystøy overholdes

Forskrift om inn- og utflygingstraseer for Oslo Lufthavn AS ble fastsatt etter en omfattende offentlig prosess med sikte på å skulle oppnå en tilfredsstillende avveining mellom hensynet til trafikkavvikling og hensynet til miljø. Hensynet til sikkerhet ble ansett som absolutt. Flystøysonene ble beregnet med bakgrunn i traséforskriftens bestemmelser og retningslinjer gitt i Miljøverndepartementets rundskriv T-22/84.

Luftfartsverkets myndighets- og tilsynsoppgaver ble fra 1. januar 2000 skilt ut og lagt til et nyopprettet forvaltningsorgan, Luftfartstilsynet. Dette forvaltningsorganet er underlagt Samferdselsdepartementet, og vil utøve tilsyn med Luftfartsverket og andre operatører i luftfartssystemet. Det vil således være Luftfartstilsynet som vil ha ansvaret for å påse at Luftfartsverket etterlever traséforskriften samt har ansvaret for å gjennomføre evalueringen av denne. Det vil bli lagt opp til at berørte instanser deltar i evalueringsarbeidet.

3.2 Komiteens merknader

Komiteen viser til at regjeringen Bondevik i mai 1998 oppnevnte et utvalg som i mandatet bl.a. fikk til oppgave:

"Det skal foretas en bred gjennomgang av utbyggingen av Gardermobanen og Oslo Lufthavn Gardermoen. Arbeidet skal omfatte både planleggingsfasen og utbyggingsfasen med fokus på beslutningsprosesser, ansvarsforhold, organisering av arbeidet, økonomiske anslag, kostnadsstyring, kvalitetsrutiner og informasjonflyt. Miljøaspektene skal ha særlig oppmerksomhet."

Komiteen er kjent med at rapporten, NOU 1999:28, fra utvalget ble lagt fram 1. september 1999, og at departementet har gjennomført høringsrunde.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til at planleggingen og gjennomføringen av utbyggingen av Oslo Lufthavn Gardermoen og Gardermobanen har vært omfattet med svært stor interesse. Alt tyder på

en mangelfull og utilstrekkelig planlegging av Gardermobanen. Avvikene mellom kostnadsoverslagene som ble lagt fram for Stortinget da utbyggingsvedtaket ble gjort og de endelige kostnadstillene, er uakseptabelt store. Derfor var det en riktig og viktig beslutning å sette ned et slik utvalg.

Utvalgets rapport er en grundig gjennomgang av både planleggingen, organiseringen og gjennomføringen av utbyggingen. Flertallet mener det er viktig at en trekker lærdom fra de feil som er gjort og at det utvalget har lagt fram med hensyn til både planlegging og organisering, blir tillagt vekt. I framtidige prosjekt må en unngå å gjøre de samme feil om igjen.

Flertallet viser til at NOU 1999:28 allerede har vært en viktig del av grunnlaget for Innst. S. nr. 143 (1999-2000) om å sette ned en granskingskommisjon som skal foreta en bred gjennomgang av utredning, planlegging, prosjektering og utbygging av ny hovedflyplass på Østlandet og Gardermobanen. Flertallet viser videre til Stortingets vedtak om å sette ned en slik granskingskommisjon. Eventuelle konstitusjonelle konsekvenser av mulige feil vil bli vurdert når Stortinget får denne granskingskommisjonens rapport til behandling.

Flertallet har merket seg at Regjeringen finner det hensiktsmessig å avgrense sin omtale av høringsuttalelsene til NOU 1999:28, samt sine vurderinger av evalueringsgruppens anbefalinger, til 6 H sider i St.prp. nr. 52 (1999-2000). Dette til tross for rapportens omfang, og til tross for at det dreier seg om et prosjekt der overskridelsene er i størrelsesorden 2-4 mrd. kroner (Gardermobanen), der miljøproblemene som ble påført Østmarka var betydelige, der setningsskader og fare for slike har påført mange beboere i flere bydeler i Oslo store bekymringer, og der skadene som kan bli påført grunnvannet under Gardermoen er svært alvorlige. Flertallet registrerer at Arbeiderpartiregjeringen ikke er interessert i en grundig gjennomgang og drøfting av utvalgets rapport, NOU 1999:28.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet vil understreke at spørsmålet om bygging av ny hovedflyplass for Østlandsområdet med tilbringertjeneste har vært en av de aller heteste og tøffeste politiske debatter i Norge de siste tiårene.

Disse medlemmer vil videre peke på at det i et så stort og komplekst utbyggingsprosjekt, med så mange politiske tilknytningspunkter, vil være vanskelig i ettertid å trekke objektive slutninger av utbyggingsprosjektet. Disse medlemmer vil ta avstand fra dem som i ettertid kommer med enkle svar på de problemer som underveis i utbyggingsfasen kom opp. Disse medlemmer vil ikke bagatellisere de problemer som har funnet sted, men ser det nå som viktigst at en ved senere utbyggingsprosjekter har tatt lærdom av de feilskjær som ble tatt under Gardermoutbyggingen.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til at Mydske-utvalget i NOU 1999:22 legger til grunn et omfattende materiale til evaluering av forarbeidet og byggfasen for Gardermobanen, samt gir anbefalinger med tanke på framtidige prosjekt.

Dette medlem ser at det var klare mangler i forarbeidet som lå til grunn for vedtaket. Både i forkant for vedtaket og i anleggsfasen var det et klart tidspress samtidig som NSB hadde liten erfaring i bygging av nye jernbanestrekninger.

Gjennom utvalgets arbeid kombinert med rapporter fra Riksrevisjonen og en rekke andre utvalg avdekkes svakheter i prosessen.

Dette medlem ser det som det sentrale punkt at lærdommer med tanke på framtidige prosjekt blir trukket. Dette medlem vil samtidig understreke at dette prosjektet hadde sine særegenheter i organisasjonsformen, bl.a. som eget aksjeselskap og med målsetting om brukerbetaling av investeringskostnadene. Erfaringene kan derfor ikke allmenngjøres.

Dette medlem anser at mange av Mydskeutvalgets anbefalinger kan være interessante, men finner det vanskelig å foreta anbefalinger uten at det er gjennomført en grundig prosess med høringer osv. for å få belyst hvordan de vil fungere sett fra ulike ståsted. Uten videre å annektere et utvalgs konklusjoner er en for overfladisk behandling av omfattende problemstillinger. Dette medlem vil derfor avgrense sine merknader på dette området i denne innstilling.

Organisering

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Sosialistisk Venstreparti, viser til at evalueringsgruppen trekker fram en rekke punkter knyttet til organiseringen av arbeidet med planleggingen og utbyggingen av Oslo Lufthavn Gardermoen og Gardermobanen. Evalueringsgruppen framhever aksjeselskapsformen som gunstig, og peker ikke minst på den budsjettmessige frihet en slik organisering gir. De peker samtidig på de konstitusjonelle problemer med hensyn til statsrådets ansvar som følger av den frihet et aksjeselskap er nødt til å ha.

Flertallet viser til at departementet mener at aksjeselskapsformen også kan benyttes i framtida ved store utbyggingsprosjekter. Flertallet har merket seg at hovedbegrunnelsen for organisering som AS var finansieringsformen ved brukerbetaling og lån. Flertallet mener at aksjeselskapsformen bør vurderes i store utbyggingsprosjekt, også i prosjekt med delvis eller ingen brukerbetaling i finansieringsgrunnlaget.

Flertallet legger til grunn at den politiske prioriteringen mellom ulike prosjekt skjer uavhengig av organisasjonsform.

Flertallet har merket seg at evalueringsgruppen understreker at organiseringen balanserer på grensen for hva som er formelt akseptabelt. Gruppen konkluderer likevel med at balansegangen i dette tilfellet var vellykket, fordi fordelene med å organisere departemen-

tets kontroll på den måten det ble gjort med hensyn til Gardermoprojektet overskygger ulempene og at modellen derfor må kunne gjentas.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre har merket seg Mydskerapportens omtale av fordeler ved å organisere utbyggingsprosjekter som aksjeselskap.

Beslutningsprosessen

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til at evalueringsgruppen peker på en rekke uklarheter knyttet til planprosessen. Gruppens viktigste konklusjon er imidlertid en prosess fram mot endelig vedtak i tre trinn. Først bør Stortinget gjøre et prinsipielt utbyggingsvedtak basert på overordnede planer med kostnadsoverslag med relativt stor usikkerhet og på valg av framlagte alternativer. Deretter bør det gjennomføres mer detaljert planlegging, inkludert vedtak av kommunedelplaner. Til slutt bør så Stortinget få det konkrete prosjektet tilbake til ny behandling. Da skal usikkerheten ikke minst knyttet til kostnadsoverslag være langt mindre.

Flertallet har merket seg at departementet kun viser til at trinnvis behandling av store utbyggingsprosjekter nå er hovedregelen ved vedtak av store samferdselsprosjekter, uten å ta stilling til evalueringsgruppens konkrete forslag. Flertallet mener evalueringsgruppens forslag innebærer mange fordeler, ikke minst knyttet til redusert usikkerhet i kostnadsoverslag for prosjektet når Stortinget fatter endelige vedtak. Det er også positivt at en slik prosedyre i større grad involverer de berørte kommuner gjennom utarbeiding av kommunedelplaner som en del av grunnlaget for det endelige vedtaket. Flertallet mener en slik organisering av beslutningsprosessen bør legges til grunn for store utbyggingsprosjekter.

Håndtering av kriser

Komiteen viser til proposisjonen der det heter at:

"Samferdselsdepartementet vil peke på at valg av organisasjon for identifisering og håndtering av kriser må vurderes særskilt for det enkelte prosjekt ved at det må sees i sammenheng med prosjektets størrelse, risikoprofil og organisasjonsform for øvrig. Departementet vil vurdere nærmere evalueringsgruppens innspill ved gjennomføring av framtidige store samferdselsprosjekter."

Komiteen har merket seg at departementet vil vurdere nærmere evalueringsgruppens innspill ved gjennomføring av framtidige store prosjekter, og slutter seg til dette.

Transportøkonomisk forskning og utredning

Komiteen har merket seg at evalueringsgruppen anbefaler at kvaliteten på transportøkonomisk forskning og utredning bør heves. Komiteen registrerer at departementet kommenterer dette ved å peke på dagens

innsats for transportøkonomisk forskning, samt til at det ofte er vanskelig å framskaffe tilfredsstillende standardisert datamateriale. Komiteen mener det er behov for en mer grundig vurdering av behovet for å styrke den transportøkonomiske forskningen, og ber Regjeringen legge fram en grundigere vurdering av dette i Nasjonal transportplan.

Produksjon og prising av tjenester som utnytter faste anlegg

Komiteen viser til at evalueringsgruppen mener det bør utredes hvordan en bør organisere produksjon og prising av tjenester som utnytter faste anlegg. Departementet viser til utredninger som er gjort og grunnlaget for dagens ordning med en kjørevegsavgift for persontog satt lik 0.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Høyre og Fremskrittspartiet, har merket seg at departementet mener det kan være grunn til å vurdere å få fastsatt nasjonale standarder for prisen på kostnader som CO₂-utslipp, tid, kø, etc., og slutter seg til dette.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti, mener imidlertid det er grunnlag for en vurdering/utredning i tråd med evalueringsgruppens syn. Dagens organisering er utformet for å legge til rette for optimal bruk av jernbanens infrastruktur. Det kan imidlertid også være interessant å vurdere om vedlikehold, drift og nye investeringer prioriteres i tråd med togselskapenes og de togreisendes prioritering. Et alternativ til dagens organisering kunne være å innføre en støtte til NSB BA pr. passasjerkilometer, og samtidig innføre en reell kjørevegsavgift. Et slikt alternativ kunne endre Jernbaneverkets prioritering ved at de fikk en betydelig del av sine inntekter i form av kjørevegsavgift fra selskapene som driver togtrafikken.

Flertallet fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen legge fram en vurdering av hvordan en bør organisere produksjon og prising av tjenester som utnytter faste anlegg, med særlig vekt på jernbanesektoren."

Kvalitetssikring av store offentlige prosjekter og håndtering av usikkerhet

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til at evalueringsgruppen anbefaler at det foretas en grundig erfaringsmessig undersøkelse av håndteringen av usikkerhet i store offentlige prosjekter. Flertallet viser i denne forbindelse til arbeidet som er igangsatt, jf. St.prp. nr. 1 (1999-2000) (Gul bok).

Flertallet har videre merket seg at evalueringsgruppen peker på muligheten for strategisk budsjettering. Flertallet har merket seg at departementet ikke

har omtalt denne svært viktige problemstillingen i proposisjonen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti har merket seg at evalueringsgruppa mener at det bør foretas undersøkelser av håndteringen av usikkerheten i store statlige prosjekter. Disse medlemmer har videre merket seg at Samferdselsdepartementet i proposisjonen også mener at det er nødvendig å forbedre styringen av statlige investeringer. I den forbindelse vises det til St. prp. nr. 1 (1999-2000) Gul bok, kapittel 7.4, hvor det er en bred gjennomgang av arbeidet med å forbedre styringen av statlige prosjekter.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre har for øvrig merket seg de strengere krav til styring som regjeringen Bondevik satte i gang for å styrke den eksterne kvalitetssikringen ved alle investeringer med en kostnadsramme over 500 mill. kroner.

Disse medlemmer ber regjeringen komme tilbake til den videre oppfølging av styring med store offentlige prosjekt i Nasjonal transportplan.

Forhold ved utbyggingsprosessen

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til at evalueringsgruppen peker på at det må være en forutsetning at kompetansegrunnlaget for prosjekteringen er på plass før prosjekteringen starter opp, og at det skapte store problemer og ble kostbart for NSB Gardermobanen AS at det ikke fantes noe normalverk/standardbeskrivelse for høyhastighetsbaner da prosjekteringsarbeidet for banen startet opp. Flertallet har merket seg at departementet ikke har tatt med dette poenget i sin gjengivelse av evalueringsgruppens anbefalinger.

Mangler ved lovverket

Komiteen har merket seg de anbefalinger som foreslås av utvalget, og departementets omtale av oppfølgingen.

Mekanismer for å sikre at standarder og krav til flystøy overholdes

Komiteen viser til at evalueringsgruppen peker på Luftfartsverkets mange roller knyttet til flystøy, og anbefaler at Miljøverndepartementet/SFT får en mer

sentral posisjon slik at ikke et fagmiljø alene forvalter både premisser og oppfølging. Komiteen har merket seg at opprettelsen av Luftfartstilsynet har gjort problemstillingen mindre relevant. Komiteen vil likevel understreke Miljøverndepartementets overordnede ansvar med hensyn til støyforurensning.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Mydske-utvalgets rapport (NOU 1999:28) der det pekes på at Oslo Lufthavn Gardermoen AS er pålagt å utrede problemstillingen knyttet til sum støy.

Disse medlemmer viser til at i den reviderte rapporten fra 1995 er støy fra fly ved avgang, landing og taksing, samt støy fra jernbane- og vegtrafikk vurdert og summert.

Disse medlemmer har merket seg at resultatene av summeringen viste at det er flystøyen som er dominerende i disse områdene rundt Gardermoen. Innenfor flystøysonene IV, III og II var det kun ved fire boliger hvor sumstøyen ble høyere enn både gjennomsnitt- og maksimalstøynivå fra flytrafikken. Det var støyen fra vegtrafikken som ga utslag.

Disse medlemmer har merket seg at de ovennevnte fire boliger nå er støyoisoleret mot både flystøy og vegtrafikkstøy, og er tilfreds med dette.

4. FORSLAG FRA MINDRETALL

Forslag fra Fremskrittspartiet og Høyre:

Forslag 1

Stortinget ber Regjeringen overføre aksjene i Flytoget AS til Næringsdepartementet.

Forslag 2

Stortinget gir Regjeringen fullmakt til privatisere Flytoget AS så raskt som det blir økonomisk gunstig.

Forslag fra Høyre:

Forslag 3

Stortinget ber Regjeringen leie ut Gardermobanens infrastruktur til Flytoget AS.

Forslag fra Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 4

Det innføres ikke kjørevegsavgift for persontransport på Jernbaneverkets infrastruktur.

5. KOMITEENS TILRÅDING

Komiteen har ellers ingen merknader, viser til proposisjonen og rår Stortinget til å gjøre slikt

vedtak:

I

På statsbudsjettet for 2000 gjøres følgende endringer:

Kap.	Post	Formål	Kroner
Utgifter:			
1350		Jernbaneverket (jf. kap. 4350)	
	25	(ny) Drift og vedlikehold av Gardermobanen, <i>kan overføres</i>	81 000 000
1352		NSB Gardermobanen AS	
	71	(ny) Tilskudd til avskrivning av lån	5 787 284 677
	72	(ny) Tilskudd til avskrivning av ansvarlig lån	924 500 000
1353		NSB BA	
	90	Egenkapital	669 500 000
Inntekter:			
4350		Jernbaneverket (jf. kap. 1350)	
	07	(ny) Betaling for bruk av Gardermobanen	81 000 000
	98	(ny) Til betaling av utestående forpliktelser på Gardermobanen	0
4352		NSB Gardermobanen AS	
	90	Nedbetaling av lån	200 000 000
	92	(ny) Avskrivning av lån	5 787 284 677
	93	(ny) Avskrivning av ansvarlig lån	1 594 000 000

II

Stortinget samtykker i at:

1. Jernbaneverket overtar NSB Gardermobanen AS' infrastruktur, herunder flytogterminalen ved Oslo lufthavn, Gardermoen
2. Staten v/Jernbaneverket overtar fra NSB Gardermobanen AS alle forpliktelser knyttet til infrastrukturen og Romeriksporten, herunder ansvaret for eksisterende og eventuelle framtidige skader som oppstår på boligeiendommer som følge av arbeidet med Romeriksporten i samsvar med den garantierklæring som berørte boligeiere er tilbudt.
3. NSB Gardermobanen AS overfører likvider til staten v/Jernbaneverket for å dekke kortsiktig gjeld og gjenstående arbeider knyttet til infrastrukturen.
4. Jernbaneverket kan overskride bevilgningen for 2000 på kap. 1350 postene 23 Drift og vedlikehold

og 30 Investeringer på linjen, tilsvarende regnskapsførte merinntekter på kap. 4350 post 08 Til betaling av utestående forpliktelser på Gardermobanen.

III

Flytoget AS organiseres som et datterselskap 100 pst. eid av NSB BA med en stor grad av frihet og selvstendighet i tråd med det som er skissert i Innst. S. nr. 237 (1999-2000). Organiseringen vurderes på nytt om to år.

IV

Stortinget ber Regjeringen legge fram en vurdering av hvordan en bør organisere produksjon og prising av tjenester som utnytter faste anlegg, med særlig vekt på jernbanesektoren.

Oslo, i samferdselskomiteen, den 8. juni 2000

Oddvard Nilsen
leder

Rigmor Kofoed-Larsen
ordfører

May Britt Vihovde
sekretær