

# Innst. S. nr. 225.

(1998-99)

## Innstilling fra samferdselskomiteen om en del saker under Luftfartsformål og Vegformål.

St.prp. nr. 68 (1998-99).

Til Stortinget.

Samferdselsdepartementet legger i proposisjonen fram en del saker under programkategoriene 21.2 Luftfartsformål og 21.3 Vegformål.

### 1. PROGRAMKATEGORI 21.2 LUFTFARTSFORMÅL

#### 1.1 Flysikkerheten på norsk kontinentalsokkel

##### *Sammendrag*

Status for arbeidet med å bedre flysikkerheten på kontinentalsokkelen omtales med bakgrunn i Stortingets behandling av Dokument nr. 8:88 (1997-98), jf. Innst. S. nr. 207 (1997-98).

For å kunne gi Stortinget en helhetlig og best mulig oppdatert vurdering av flysikkerheten på norsk kontinentalsokkel ønsker Samferdselsdepartementet å avvente bl.a. resultatene av en studie under arbeid av SINTEF, samt en endelig konsekvensutredning i Luftfartsverkets regi vedrørende flykontrolltjenesten.

##### *Komiteens merknader*

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sigrun Eng, Eirin Faldet, Sverre Myrli, Gunn Olsen, Ola Røtvei og Karl Eirik Schjøtt-Pedersen, fra Fremskrittspartiet, Thore Aksel Nistad og Christopher Stensaker, fra Kristelig Folkeparti, Rigmor Kofoed-Larsen og Jan Sahl, fra Høyre, Ellen Gjerpe Hansen og lederen Oddvard Nilsen, fra Senterpartiet, Jorunn Ringstad, fra Sosialistisk Venstreparti, Inge Myrvoll, og fra Venstre, Thorbjørn Merkesdal, har ingen merknader.

### 2. PROGRAMKATEGORI 21.3 VEGFORMÅL

#### 2.1 Rv 862 Tromsdalen x E6 - Bakkejord bru (Sentrumstangenten)

##### *Sammendrag*

Det foreslås i proposisjonen at selskapet Tromsø Veg AS får øke låneopptaket med inntil 21 mill. kroner utover tidligere tillatt låneopptak i forbindelse med rv 862 Tromsdalen x E6 - Bakkejord bru (Sentrumstangenten), jf. forslag til vedtak. Departementet vil komme tilbake til den endelige fordelingen mellom statlige midler og drivstoffbidrag i budsjettet for 2000.

Prosjektet som sist er omtalt i St.prp. nr. 1 (1998-99), inngår i planene for hovedvegutbyggingen i Tromsø og omfatter bygging av 1,6 km riksveg i tunnel i Tromsø sentrum, og skal åpnes for trafikk sommeren 1999. Kostnadsoverslaget for prosjektet har økt med 37 mill. kroner (44 pst.) i forhold til opprinnelig overslag.

For å kunne åpne anlegget for trafikk som planlagt, ønsker Tromsø Veg AS å øke låneopptaket. Samferdselsdepartementet ser svært liten risiko forbundet med at selskapet får tillatelse til å øke låneopptaket med inntil 21 mill. kroner.

##### *Komiteens merknader*

Komiteen slutter seg til at Tromsø Veg AS får tillatelse til å øke låneopptaket med inntil 21 mill. kroner utover tidligere tillatt låneopptak.

#### 2.2 E18 i Kristiansand - utvidet bompengoordning

##### *Sammendrag*

Det fremmes forslag om utvidelse av bompengoordningen for utbygging av E18 i Kristiansand, jf. St.prp. nr. 69 (1996-97) Om delvis bompengefinansiering av E18 i Kristiansand i Vest-Agder.

Utvidelsen omfatter tre nye bomstasjoner på sidevegsystemet. I dag foretas bompengeneinnkreving fra to bomstasjoner på E18 ved Bjørndalssletta og på E39 ved Falconbridge ved innkjøringen til Kristiansand. Innkrevingen startet 1. desember 1997, samtidig med anleggsarbeidene.

Etter åpningen av bomstasjonene har de kommunale omkjøringsvegene Tretjønneveien og Tinnheiveien fått økt trafikk på 30-50 pst. i retning mot byen. Det er målt en nedgang på 2-3 pst. i trafikken forbi bomstasjonene.

Det legges opp til at dagens takstnivå, abonnementsordning og billettsystem videreføres. Innkrevingen skal etter planen kunne starte ved årsskiftet 1999-2000.

I St.prp. nr. 69 (1996-97) var årlig bompengbidrag anslått til ca. 65 mill. kroner fram til avvikling i 2004. Utvidet bompengordning er beregnet å gi en årlig netto merinntekt på ca. 12 mill. kroner. Planleggings- og byggekostnadene på ca. 10 mill. kroner for bomstasjonene finansieres i sin helhet av bompengemidlene.

Samlet sett medfører økte bompenginntekter i 2000-2003 en forventet nedkorting i innkrevingsperioden på ca. 8 måneder og forsering av veganlegget på ca. 3 måneder. Bompengeneinnkrevingen avvikles ved årsskiftet 2003-2004 og prosjektet ferdigstilles sommeren 2004.

Revidert investeringsplan går fram av tabell 3.1 i proposisjonen.

Utvidet bompengordning er behandlet i Kristiansand kommune, nabokommunene Vennesla og Iveland, samt Vest-Agder fylkeskommune. Nabokommunene Vennesla og Iveland er imot utvidet bompengordning.

En del av de som kommer til å betale bompenger på de nye bomstasjonene vil ikke benytte det nye vegsystemet direkte, f.eks. hvis de skal inn til Kristiansand sentrum. Dette er problematisk i forhold til ett av hovedprinsippene for bompengeprojekter, nemlig at bare de som benytter anlegget skal betale bompenger. I Kristiansand vil imidlertid de som betaler bompenger, men bare skal inn til sentrum, nyte godt av bedre fremkommelighet og dermed oppnå fordeler ved utbyggingen. Med de nye bomstasjonene vil man få redusert trafikken på sidevegnettet og dermed få en forbedring av bomiljøet. Samferdselsdepartementet vil ut fra disse vurderingene anbefale at de tre nye bomstasjonene blir opprettet.

#### *Komiteens merknader*

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, finner det uheldig at det ikke er lokal enighet om utvidet bompengordning. Det vises til at nabokommunene Vennesla og Iveland er imot utvidelsen i Kristiansand.

Flertallet legger fortsatt til grunn at som hovedprinsipp skal det fortsatt være lokal enighet før saker om bompengefinansiering kan legges fram for Stortinget.

Dette er et prinsipp som må vektlegges i arbeidet med slike spørsmål.

Flertallet legger vekt på at det etableres innkrevingsystemer som virker rettferdig på brukerne av vegsystemene og som samtidig gir nødvendig inntektsgrunnlag som forutsatt i finansieringsplanene.

Flertallet har registrert at en del av trafikantene som kommer til å betale bompenger på de nye bomstasjonene i Kristiansand, ikke vil benytte de nye vegsystemene direkte, for eksempel hvis de skal inn til Kristiansand sentrum.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, vil likevel gå inn for denne utvidelsen med tre nye bomstasjoner, utfra bedre framkommelighet for dem som skal inn til sentrum og at trafikken reduseres på sidevegnettet som skaper en forbedring av bomiljøet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sitt tidligere vedtak der de gikk imot bompengordningen for Kristiansand og vil derfor gå imot en utvidelse av bompengeneinnkrevingsområdet. Disse medlemmer vil derfor stemme imot pkt. 2 og 3 i forslag til vedtak.

Disse medlemmer viser til at det er statens ansvar å sørge for finansiering av veier og viser til at statens inntekter på bil og bilbruk nå har kommet opp i hele 38 mrd. kroner. Statens utgifter til drift, vedlikehold og investeringer er kun 9,6 mrd. kroner, noe som er et stort misforhold mot hva som innbetales og hva bilister får tilbake.

Disse medlemmer er også betenkt over den stadig økende bompengeneinnkreving som staten legger opp til.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til at utvidelsen av bompengordningen i Kristiansand mangler lokalpolitisk enighet og at utvidelsen innebærer at trafikanter som ikke skal benytte vegstrekningen pålegges å betale bompenger.

Disse medlemmer vil med bakgrunn i disse forhold gå imot utvidelsen og stemme imot pkt. 2 og 3 i forslag til vedtak.

### **2.3 E134 Hegstad - Damåsen i Buskerud – forskottering**

#### *Sammendrag*

Det foreslås i proposisjonen at Buskerud fylkeskommune og kommunene Øvre Eiker og Kongsberg får anledning til å forskottere videreføring av E134 fra Hegstad mot Damåsen.

Ny E134 på strekningen mellom Torespæren og Damåsen har vært under bygging siden 1995. Veggen fra Torespæren til Hegstad på 5,6 km ble nesten ferdig bygd i 1995-97.

I St.meld. nr. 37 (1996-97) er utbygging av E134 fra Hegstad mot Kongsberg vurdert som aktuell for perioden 2002-2007. I forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 64 (1997-98), jf. Innst. S. nr. 229 (1997-98), gikk Stortinget inn for at det ikke skulle bygges en midlertidig nedføring på E134 ved Hegstad slik planen opprinnelig var. I stedet ønsket Stortinget å nytte udisponerte midler på prosjektet Torespæren - Hegstad til videreføring av E134 mot Kongsberg.

Kostnadsoverslaget for parsellen Hegstad - Damåsen er beregnet til om lag 220 mill. 1999-kroner. Det står igjen 27 mill. kroner fra Torespæren - Hegstad til disposisjon for videreføringen.

Tabell 3.2 i proposisjonen viser en finansieringsplan for rasjonell anleggsgjennomføring. Planen innebærer at totalt forskotteringsbeløp blir 90 mill. kroner, fordelt på 2000 og 2001. Dette refunderes i 2003 og 2004. Løsningen legger til grunn at staten i sin helhet dekker finansieringsbehovet for 2002 (103 mill. kroner).

Det forutsettes tilslutning fra fylkeskommune og kommuner til det skisserte finansieringsopplegget før anleggsstart.

#### *Komiteens merknader*

Komiteen viser til merknader i Innst. S. nr. 229 (1997-98), og behandling av denne hvor Stortinget stilte seg positiv til en eventuell kommunal/fylkeskommunal forskottering med refusjon tidlig i perioden 2002-2005.

Komiteen slutter seg til at Buskerud fylkeskommune, Øvre Eiker kommune og Kongsberg kommune får anledning til å forskottere til sammen 90 mill. kroner i 2000 og 2001 til videreføring av E134 fra Hegstad mot Damåsen og at beløpet refunderes, uten kompensasjon for renter og prisstigning, i 2003 og 2004.

### **2.4 Delvis bompengefinansiert utbedring av trafikkforholdene i Hareid sentrum, Møre og Romsdal**

#### *Sammendrag*

Det foreslås i proposisjonen at et lokalt bompengeselskap får kreve inn bompenger på ferja mellom Hareid og Sulesund på rv 61 i Møre og Romsdal til delvis finansiering av utbedring av trafikkforholdene i Hareid sentrum.

Det er i dag problemer med trafikken i Hareid sentrum, noe som i betydelig grad er knyttet til trafikken til og fra ferja.

Prosjektet omfatter ombygging av ferjekaiområdet med ny kryssløsning og utbedring av riksvegen gjennom Hareid sentrum. Det er utarbeidet to alternative løsninger for riksvegutbedringen med henholdsvis lang (110 m) og kort (60 m) miljøtunnel.

Årsdøgntrafikken på ferjesambandet Hareid - Sulesund var i 1998 på 1490. Andel tunge kjøretøy utgjorde 11 pst. På riksvegen gjennom sentrum av Hareid var årsdøgntrafikken 6 200, med en andel av tunge kjøretøy på 7 pst.

I bompengesøknaden ble kostnadsrammen satt til 31 mill. 1999-kroner. Et oppdatert overslag viser imidlertid

tid at kostnadene for prosjektet (alternativ med lang miljøtunnel) er økt til om lag 37 mill. 1999-kroner. Usikkerheten ved kostnadsanslaget er +/-10 pst.

Det forutsettes at Statens vegvesen Møre og Romsdal og Hareid kommune i fellesskap vurderer omfanget av prosjektet for om mulig å kunne holde seg innenfor den fastsatte kostnadsrammen (31 mill. kroner). Samferdselsdepartementet forutsetter at en eventuell økning i kostnadsoverslaget sammenliknet med den opprinnelige kostnadsrammen dekkes av bompenger, begrenset oppad til 6 mill. kroner.

I tillegg til de tiltakene som inngår i bompengesøknaden kommer opprustning av ferjekaiene i Hareid og Sulesund. Arbeidet vil bli utført i 1999-2000 og kostnadene er anslått til om lag 10,5 mill. kroner. Opprustning av ferjekaiene forutsettes finansiert over den fylkesfordelte riksveggrammen til Møre og Romsdal.

Finansieringsplanen for bompengeprojektet vil bestå av 25-31 mill. kroner i bompenginntekter, 3 mill. kroner i statlige midler og 3 mill. kroner i midler fra Hareid kommune.

Det er lagt opp til for- og etterskuddsinnkreving av bompenger.

Med forutsetningene som ligger til grunn for beregning av inntektsgrunnlaget, er innkrevingsperioden beregnet til om lag 6 år. Det er lagt opp til at innkrevingen av bompenger starter 1. juli 1999.

Hareid kommune stiller seg positiv til prosjektet. Av de øvrige kommunene som har uttalt seg, går Sula, Ulstein, Herøy og Sande imot. Deler av næringslivet og andre interessegrupper i området er også kritisk til innføring av bompenger på ferjesambandet.

Fylkestinget har fattet positivt vedtak til oppkreving av bompenger, jf. vedtak som er tatt inn i proposisjonen.

Departementet ser positivt på at prosjektet kan la seg realisere med en stor andel bompenger og vil tilrå at det blir godkjent.

Det vil bli inngått avtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med gjeldende standardavtale og de forutsetninger som er lagt til grunn i proposisjonen.

#### *Komiteens merknader*

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, slutter seg til at det blir gitt tillatelse til å kreve inn bompenger på ferjesambandet Hareid-Sulesund for å finansiere utbedringen av trafikkforholdene i Hareid sentrum.

Flertallet forutsetter at det omforente kostnadsoverslag blir kvalitetssikret før avtale inngås og byggingen starter. Flertallet har sett det som ønskelig at prosjektet kunne vært holdt innenfor den opprinnelige kostnadsramme på 31 mill. kroner og som også lå til grunn for bompengesøknaden.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre viser til at bompengene skal innkreves på fergestrekningen Hareid-Sulesund, men skal brukes i Hareid sentrum. Disse medlemmer er uenig i en slik bruk av bompengesystemet. Disse medlemmer vil videre peke på manglende lokalpolitisk enighet om denne bompengeordningen.

Disse medlemmer er med bakgrunn i nevnte forhold uenig i forslaget og vil stemme imot pkt. 5 og 6 i forslag til vedtak.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil vise til at staten tar inn 38 mrd. kroner i avgifter på bil og bilbruk, mens kun 9,6 mrd. kroner brukes på vedlikehold, drift og investeringer av veier.

Disse medlemmer mener at dette skal bygges ut for statlige midler og ikke innkreves som en ny skatt pålagt bilbrukerne.

## **2.5 Bruk av overskuddsmasse fra Trekantsambandet til delprosjekt ny rv 546 Huftarøy - Hundvåkøy i Austevoll kommune, Hordaland**

### *Sammendrag*

I forbindelse med at Trekantsambandet mellom Bømlo, Fitjar, Stord og Sveio i Hordaland nå bygges ut, er det tilgjengelig overskuddsmasse fra tunnelen mellom Føyeno og Sveio.

Samferdselsdepartementet har mottatt søknad fra Austevoll Bruselskap AS om å få benytte overskuddsmasse fra Trekantsambandet til delprosjekt på den planlagte vegforbindelsen mellom Huftarøy og Hundvåkøy. Selskapet ønsker å finansiere plassering av massen ved å kreve inn bompenger på ferjene til Austevoll. Prosjektet har en kostnadsramme på 8 mill. kroner.

Departementet finner det vanskelig å anbefale innkreving av bompenger til dette, siden det er usikkert om vegforbindelsen faktisk vil bli realisert.

Med bakgrunn i at det ikke finnes gode alternative dumpingplasser, synes det naturlig at massen legges ut mellom Huftarøy og Hundvåkøy, og at Trekantsambandet bærer kostnadene ved dette. Departementet legger til grunn at merkostnadene ved slik plassering blir små. Eventuelle merkostnader for Trekantsambandet dekkes innenfor det ordinære riksvegbudsjettet for Hordaland.

### *Komiteens merknader*

Komiteen har merket seg at siden det ikke finnes gode alternative dumpingplasser for steinmassene fra tunnelen mellom Stord og Sveio, synes det naturlig at massene legges ut mellom Huftarøy og Hundvåkøy i Austevoll kommune.

Komiteen slutter seg til departementets vurdering om at det er naturlig at massene fra Trekantsambandet legges ut mellom Huftarøy og Hundvåkøy, slik at de vil komme til nytte på et senere tidspunkt.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til at prosjektet ny rv 546 Huftarøy - Hundvåkøy ligger inne i NVVP 1998-2007, hvor det vises til at det vil være aktuelt å starte opp prosjektet i perioden 2002-2007, og at prosjektet forutsettes delvis bompengefinansiert.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet og Høyre, vil ut fra at prosjektet ny rv 546 er omtalt i vegplanen og forutsatt delvis bompengefinansiert, tilrå at kostnadene med denne masseplasseringen kan dekkes inn ved innkreving av bompenger. Flertallet vil be departementet komme tilbake til dette.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre viser til at det er mange eksempler på forhåndsinnkreving av bompenger før endelig vedtak om utbygging er fattet, men at det i dette tilfellet er snakk om også å ta i bruk bompenger før endelig vedtak om utbygging. Disse medlemmer mener det er problematisk å åpne for at bompenger brukes før endelig vedtak om utbygging av prosjektet er gjort. Disse medlemmer vil vise til at prosjektet ny rv 546 er omtalt i vegplanen og forutsatt delvis bompengefinansiert.

Disse medlemmer viser til at deponering av masse fra utbyggingen av Trekantsambandet er Trekantsambandets ansvar, også økonomisk. Disse medlemmer viser videre til at deponeringen av massen pga. manglende egnede alternativer, vil skje mellom Hundvåkøy og Huftarøy, slik det er ønske om lokalt, og slutter seg til departementets forslag.

## **2.6 E18 Gutu - Kopstad i Vestfold**

### *Sammendrag*

Det pågår nå utbygging av E18 til firefelts motorveg på strekningen Gutu - Kopstad i Vestfold ved hjelp av statlige midler og bompengemidler, jf. St.prp. nr. 1 (1998-99) og St.prp. nr. 57 (1997-98).

Bompengebidraget i 1999-2001 skjer gjennom låneopptak, da bommene først skal settes opp i 2002.

Samferdselsdepartementet foreslår at bompengeselskapet får øke låneopptaket med 100 mill. kroner i 1999 og 54 mill. kroner i 2000, mot tilsvarende reduksjon i låneopptaket på 143 mill. kroner i 2001 og 11 mill. kroner i 2002.

Økt låneopptak medfører effektivisert utbygging. I 2001 kan det åpnes firefelts veg fra Gutu til Island og tofelts veg fra Island til Kopstad. Den opprinnelige finansieringsplanen var basert på åpning av tofelts veg fra Gutu til Helland i 2001 og firefelts veg fra Gutu til Kopstad i 2002. Økt låneopptak medfører at innkrevingsperioden på ca. 11 år forlenges med ca. to måneder.

*Komiteens merknader*

Komiteen har merket seg at økt låneopptak medfører effektivisert utbygging.

Komiteen slutter seg til at bompengeselskapet får øke låneopptaket med 100 mill. kroner i 1999 og 54 mill. kroner i 2000, mot tilsvarende reduksjon i låneopptaket på 143 mill. kroner i 2001 og 11 mill. kroner i 2002.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, legger til grunn at økt låneopptak vil ha liten betydning for lengden på innkrevningsperioden.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet slutter seg til at bompengeselskapet får øke låneopptaket med 100 mill. kroner i 1999 og 54 mill. kroner i 2000, under den forutsetning at innkrevningsperioden på ca. 11 år ikke blir forlenget med ca. to måneder.

Disse medlemmer mener at bompengeinnkrevningen avsluttes når prosjektet er nedbetalt.

### **2.7 Prioritering av prosjekter innenfor øvrige riksveger**

#### *Sammendrag*

På bakgrunn av merknad i Budsjett-innst. S. nr. 13 (1998-99) blir det gitt en orientering om prioritering av prosjekter innenfor øvrige riksveger.

Det har ikke vært flertall i Stortinget for økt satsing til vegformål. Store bindinger og kostnadsøkning for flere igangsatte prosjekter gir heller ikke rom for start av mange nye prosjekter i perioden 1998-2001. Dette er i all hovedsak grunnen til at flere av de vegstreknin-gene som Stortinget tidligere har gitt uttrykk for skal prioriteres, likevel ikke er gitt høy prioritet i handlingsprogrammet for perioden 1998-2007. Eksempler på prosjekter som Stortinget har prioritert er listet opp i proposisjonen (pkt. 3.7). Departementet vil komme tilbake til flere av prosjektene i forbindelse med budsjettproposisjonen for 2000.

Samferdselsdepartementet har ikke fått opplyst at det er prosjekter eller tiltak som er prioritert fra fylkeskommunenes side på bekostning av prosjekter eller tiltak som er gitt prioritet av Stortinget i forbindelse med behandlingen av St.meld. nr. 37 (1996-97) eller tidligere behandling.

*Komiteens merknader*

Komiteen viser til Budsjett-innst. S. nr. 13 (1998-99) hvor en enstemmig komité ba departementet vurdere forholdene rundt ny innfartsveg til Kragerø, og at det redegjøres for dette senest i budsjettet for 2000. Komiteen forutsetter at departementet følger opp dette.

Komiteen viser til at rv 671 til Todalen i Møre og Romsdal har vært omtalt en rekke ganger fra Stortingets side. Dette prosjektet ble omklassifisert til riksveg etter anmodning fra Stortinget, og det har videre vært

lagt til grunn at det skulle tilføres midler for opprustning av vegen.

Komiteen har registrert at arbeidet med parsellen Haugen-Åsebø på rv 671 er fullført, og at gjenstående opprustning er av stor betydning for at industrimiljøet inne i Todalsfjordbotn kan nyttiggjøre seg den opprustningen som er gjennomført. Komiteen vil be om at departementet vektlegger dette, og legger opp til at gjenstående arbeid blir gjennomført fortløpende slik at arbeidet ikke stopper opp.

### **2.8 Overgangen til 2000 - kostnader for Statens vegvesen**

#### *Sammendrag*

Statens vegvesen har på grunnlag av kartlegging og analyse av IT-systemer samt risiko- og sårbarhetsanalyse av tekniske overvåkings- og styresystemer kommet fram til at kostnadene vedrørende overgangen til 2000 vil bli om lag 50 mill. kroner. Saken er tidligere omtalt i St.prp. nr. 45 (1998-99).

Vegdirektoratet har anslått at usikkerheten ligger innenfor 10 pst. av kostnadsanslaget.

Utgiftene i forbindelse med overgangen til 2000 vil bli belastet kap. 1320 Statens vegvesen post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m. Den økte belastning på post 23 som følge av overgangen til 2000 vil i utgangspunktet måtte dekkes gjennom redusert vedlikeholdsinn-sats.

*Komiteens merknader*

Komiteen har ingen merknader.

### **2.9 Gassferjer**

#### *Sammendrag*

Det orienteres i proposisjonen om status for gassferjeprosjektene.

I St.prp. nr. 1 (1998-99) ble det redegjort for gassferjeprosjektene, ett i Romsdal og ett i Boknafjorden. Ingen av disse hadde på dette tidspunktet ført til kontrahering av ferjer.

Regelverket for bygging og drift av gassdrevne ferjer er ferdig utviklet. Også de tekniske utfordringene ved gassdrevne ferjer synes langt på veg å være løst. I januar 1999 ble det inngått kontrakt med norsk verksted om bygging av gassdrevet ferje til Møre og Romsdal Fylkesbåtar AS. Forsøket er basert på flytende gass (LNG), levert på tankbil fra Statoils anlegg på Tjeldbergodden på Nordmøre til die-selekvivalent pris og dekning av deler av transportkostnadene for gassen.

Ferja forutsettes brukt i sambandet Åfarnes - Søsnes i Romsdal. Investeringskostnadene vil bli om lag 30 mill. kroner (ca. 30 pst.) høyere enn for en tilsvarende dieseldrevet ferje, og inngår i grunnlaget for tilskuddet som dekkes innenfor vegetatens ordinære bevilgninger. Dette blir verdens første passasjerskip bygd etter eget regelverk for bygging og drift av slike skip. Nybygget anses som et pionérprosjekt.

Som opplyst i St.prp. nr. 1 (1998-99), synes det ikke praktisk mulig å bygge ei ferje for sambandet Mortavika - Arsvågen i Boknafjorden basert på forsøksdrift på komprimert gass (CNG). I den videre planleggingen forutsettes drift basert på LNG.

Samferdselsdepartementet vil arbeide videre for å avklare finansielle og andre forhold vedrørende gassdrevet ferje til Boknafjorden.

#### *Komiteens merknader*

Komiteen viser til høring med representanter fra Norsk Gassforum om prosjektet "Naturgassveien".

Komiteen viser til at Stortinget ved flere anledninger har uttalt seg positivt om statlig medvirkning til en rekke tiltak for bygging av infrastruktur for distribusjon og bruk av gass i transportsektoren og annen næringsvirksomhet.

Komiteen er kjent med at Norsk Gassforum gjennom prosjektet "Naturgassveien" har satt i gang en kartlegging og analyser for bruk av naturgass på et bredere område enn bare transportsektoren. Komiteen er videre kjent med at det er søkt departementet om midler til dette arbeidet. Komiteen legger til grunn at dette arbeidet vil ha verdi for behandlingen av Nasjonal transportplan. Komiteen vil derfor be departementet følge opp og bidra til at dette arbeidet blir gjennomført.

### **2.10 Fastsettelse og ikrafttredelse av forskrift om gebyr for bruk av piggdekk og tilleggsgebyr**

#### *Sammen drag*

Det orienteres i proposisjonen om forskrift om gebyr for bruk av piggdekk og tilleggsgebyr som ble fastsatt 7. mai 1999.

Stortinget har i Innst. S. nr. 273 (1996-97) og Innst. O. nr. 6 (1997-98) lagt til grunn at det skal være mulig å innføre en gebyrordning for bruk av piggdekk fra høsten 1999, hvis en piggfriandel på i størrelsesorden 80 pst. i de fire største byene ikke kan nås innen 2002. Bakgrunnen for dette er de betydelige miljø- og helseproblemer knyttet til høye svevestøvskonsentrasjoner. Vegdirektoratet har foretatt beregninger som tyder på at flere av de aktuelle bykommunene vil være langt fra å nå en piggfriandel av trafikkarbeidet på 80 pst. innen 2002. Det må imidlertid understrekes at denne type beregninger er beheftet med usikkerhet.

Forskriften trer i kraft straks. Forskriften legger opp til at de fire største kommunene må søke Vegdirektoratet om samtykke til innføring av ordningen. Øvrige kommuner må ha samtykke fra Samferdselsdepartementet.

#### *Komiteens merknader*

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, viser til at Vegdirektoratet har foretatt beregninger om piggfriandelen på 80 pst. i de fire stør-

ste byene kan nås innen 2002. Flertallet har merket seg at beregningene viser at flere av de aktuelle bykommunene ikke vil nå målet innen 2002.

Flertallet har videre merket seg at det understrekes at denne type beregninger er beheftet med stor usikkerhet.

Flertallet viser derfor til sine merknader i Innst. S. nr. 273 (1996-97) og i Innst. O. nr. 6 (1997-98), og forutsetter at departementet følger opp dette i arbeidet med en frivillig overgang til piggfrie dekk. Flertallet forutsetter også i denne sammenheng at departementet fortsatt følger opp det arbeidet som Statens vegvesen og andre organisasjoner har gående for å få flere til å kjøre piggfritt slik at en forsøker å unngå å ta lov-hjemmelen og gebyr i bruk ved at piggfriandelen i storbyene er 80 pst. i 2002.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre viser til sine merknader i Innst. O. nr. 6 (1997-98) Om lov om endring i vegtrafikkloven av 18. juni 1996 nr. 4, hvor Fremskrittspartiet og Høyre gikk imot å innføre gebyr for bruk av piggdekk.

### **3. KOMITEENS TILRÅDING**

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

vedtak:

Stortinget samtykker i at:

1. Tromsø Veg AS får tillatelse til å øke låneopptaket med inntil 21 mill. kroner utover tidligere tillatt låneopptak.
2. Bompengeselskapet får rett til utvidet bompengesinnkreving for utbygging av E18 i Kristiansand i henhold til vilkårene i St.prp. nr. 68 (1998-99) og Innst. S. nr. 225 (1998-99).
3. Vegdirektoratet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet (i Kristiansand) i henhold til vilkårene i St.prp. nr. 68 (1998-99) og Innst. S. nr. 225 (1998-99), jf. pkt. 2.
4. Buskerud fylkeskommune, Øvre Eiker kommune og Kongsberg kommune får anledning til å forskottere til sammen 90 mill. kroner i 2000 og 2001 til videreføring av E134 fra Hegstad mot Damåsen. Beløpet refunderes - uten kompensasjon for renter og prisstigning - i 2003 og 2004.
5. Bompengeselskapet får tillatelse til å kreve inn bompenger på ferjesambandet Hareid - Sulesund for å finansiere utbedring av trafikkforholdene i Hareid sentrum.
6. Vegdirektoratet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet (i Hareid) og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen, jf. pkt. 5.

Oslo, i samferdselskomiteen, den 10. juni 1999.

**Oddvard Nilsen,**  
leder.

**Ola Røtvei,**  
ordfører.

**Thorbjørn Merkesdal,**  
fung. sekretær.