

Innst. S. nr. 246

(1999-2000)

Innstilling frå samferdselskomiteen om ein del saker på Samferdselsdepartementets område

St.prp. nr. 60 (1999-2000)

Til Stortinget

1. SAMANDRAG

I Finansdepartementets proposisjon om omprioriteringar og tilleggsløyvingar på statsbudsjettet for 2000 jf. St.prp. nr. 61 (1999-2000), er det gjort framlegg om endringar av løyvingar på Samferdselsdepartementets budsjett for 2000. Desse gjeld programkategoriane 21.1 Administrasjon m.m., 21.2 Luftfartsformål, 21.3 Vegformål, 21.4 Særskilte transporttiltak, 21.5 Jernbaneformål og 22.1 Post.

Endringane blir nærare omtalte i Samferdselsdepartementets proposisjon. Her blir det også gjort framlegg om vedtak for Vegformål.

Omtalen i proposisjonen gjeld saker under 21.1. Administrasjonen m.m., 21.2 Luftfartsformål, 21.3 Vegformål, 21.4 Særskilte transporttiltak, 21.5 Jernbaneformål, 22.1 Post og 22.2 Telekommunikasjon.

Merknader frå komiteen

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 finanskomiteens innstilling i forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 61 (1999-2000) Omprioriteringer og tilleggsbevilgninger på statsbudsjettet 2000, Innst. S. nr. 220 (1999-2000), når det gjelder forslag til vedtak vedrørende bevilgninger.

2. PROGRAMKATEGORI 21.1 ADMINISTRASJON M.M.

Kap. 1300 Samferdselsdepartementet (jf. kap. 4300)

Samandrag

Post 01 Driftsutgifter

Det blir gjort framlegg om å redusere løyvinga på driftsbudsjettet med 200 000 kroner mot tilsvarende auke på Nærings- og handelsdepartementets budsjett for å styrkje Nærings- og handelsdepartementets ansvar for IT-samordning. Dette utgjør 400 000 kroner på årsbasis tilsvarende eit årsverk. På dette grunnlag gjer ein framlegg om å redusere løyvinga på kap. 1300 Samferdselsdepartementet post 01 Driftsutgifter, med 200 000 kroner, jf. kap. 900 Nærings- og handelsdepartementet.

Når det gjeld forslag til vedtak, viser departementet til Finansdepartementets proposisjon i samband med Revidert nasjonalbudsjett for 2000.

Merknader frå komiteen

Komiteen viser til finanskomiteens innstilling i forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 61 (1999-2000) Omprioriteringer og tilleggsbevilgninger på statsbudsjettet 2000, Innst. S. nr. 220 (1999-2000).

Kap. 1301 Forsking og utvikling mv.

Samandrag

Post 70 Tilskot til rasjonell og miljøvennleg transport

Som ein del av Regjeringa sitt finanspolitiske opplegg, gjer departementet framlegg om å redusere posten med 5 mill. kroner, frå 28,9 mill. kroner til 23,9 mill. kroner. Departementet legg til grunn at reduksjonen vil få små verknader for planlagde prosjekt i 2000.

Når det gjeld forslag til vedtak, viser departementet til Finansdepartementets proposisjon i samband med Revidert nasjonalbudsjett for 2000.

Merknader frå komiteen

Komiteen viser til finanskomiteens innstilling i forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 61 (1999-2000) Omprioriteringer og tilleggsbevilgninger på statsbudsjettet 2000, Innst. S. nr. 220 (1999-2000).

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til at det i budsjettet for 1999 var avsatt 40 mill. kroner til posten tilskudd til rasjonell og miljøvennlig drift. I budsjettet som ble vedtatt for 2000 var dette redusert til 28,9 mill. kroner. I revidert blir dette redusert med 5 mill. kroner. Dette innebærer en dramatisk reduksjon i satsinga på et viktig felt i miljøarbeidet i Norge, som dette medlem ikke mener er ansvarlig miljøpolitikk. Sosialistisk Venstreparti vil derfor gå mot denne reduksjon.

3. PROGRAMKATEGORI 21.2 LUFTFARTSFORMÅL

Kap. 1311 Tilskot til regionale flyplassar

Samandrag

AFIS-tilskot til Lista Lufthavn AS. Sak til orientering

Departementet har informert Lista lufthavn AS om at AFIS-tilskotet (tilskotet til flygeinformasjonstenesta) kan behaldast i ein overgangperiode, men avgrensa til ut 2000. Frå 2001 vil det ikkje bli ytt AFIS-tilskot dersom det ikkje blir etablert rutetrafikk på lufthamna.

Tilskotet er løyvd over kap. 1311 Tilskot til regionale flyplassar post 60 Tilskot til ikkje-statlege flyplassar.

Merknader frå komiteen

Komiteen har merket seg departementets vurderinger og har for øvrig ingen merknader.

Kap. 1313 Luftfartstilsynet

Post 01 Driftsutgifter

Bemannings situasjonen i Luftfartstilsynet. Sak til orientering

Samandrag

Det blir orientert om behovet for å auke bemanninga i Luftfartstilsynet.

Luftfartstilsynet blei oppretta som ordinært forvaltingsorgan 1. januar 2000. Luftfartstilsynet har sidan opprettinga arbeidd med å byggje opp sentrale administrative og økonomiske funksjonar. Ein del av desse funksjonane er førebels dekte med innleige og mellombels arbeidskraft. Behovet for arbeidskraft for å ta hand om administrative funksjonar er no klarlagt, og innleidde ressursar vil bli gjort om til faste stillingar.

Luftfartstilsynet meiner det vil vere behov for om lag 140 stillingar ved slutten av 2000. Departementet slutter seg til at Luftfartstilsynet kan auke bemanninga i 2000 ut over det opphavlege nivået på 120 årsverk. Føresetnaden er at auken skjer innafor vedteken løyving til Luftfartstilsynet i 2000.

Ein gjer framlegg om å auke løyvinga på kap. 1314 Havarikommisjonen for sivil luftfart post 01 Driftsutgifter, med 1 mill. kroner mot tilsvarande reduksjon av kap. 1313 Luftfartstilsynet post 01 Driftsutgifter, sjå omtale under kap. 1314. Departementet legg til grunn at denne reduksjonen ikkje skal gå ut over kompetanseoppbygginga i Luftfartstilsynet eller andre føresetnader frå Stortinget og vilkår for Luftfartstilsynet.

Når det gjeld forslag til vedtak, viser departementet til Finansdepartementets proposisjon i samband med Revidert nasjonalbudsjett for 2000.

Merknader frå komiteen

Komiteen viser til finanskomiteens innstilling i forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 61 (1999-2000) Omprioriteringer og tilleggsbevilgninger på statsbudsjettet 2000, Innst. S. nr. 220 (1999-2000).

Kap. 1314 Havarikommisjonen for sivil luftfart

Post 01 Driftsutgifter

Samandrag

Ein gjer framlegg om å auke løyvinga til Havarikommisjonen for sivil luftfart med 1 mill. kroner mot tilsvarande reduksjon i løyvinga til Luftfartstilsynet.

Det er tidlegare løyvd 8,5 mill. kroner på posten. Den daverande Luftfartsinspeksjonen i Luftfartsverket har tidlegare distribuert rapportar med undersøkingsresultat til nasjonale og internasjonale fagmiljø. Frå og med 1. januar 2000 skal Havarikommisjonen for sivil luftfart sjølv distribuere desse rapportane og dekkje kostnadene ved distribusjonen. Ein gjer derfor framlegg om å auke løyvinga på kap. 1314 Havarikommisjonen for sivil luftfart post 01 Driftsutgifter, med 1,0 mill. kroner til 9,5 mill. kroner, mot tilsvarande reduksjon på kap. 1313 Luftfartstilsynet post 01 Driftsutgifter.

Når det gjeld forslag til vedtak, viser departementet til Finansdepartementets proposisjon i samband med Revidert nasjonalbudsjett for 2000.

Merknader frå komiteen

Komiteen viser til finanskomiteens innstilling i forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 61 (1999-2000) Omprioriteringer og tilleggsbevilgninger på statsbudsjettet 2000, Innst. S. nr. 220 (1999-2000).

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil vise til Dokument nr. 8:59 (1999-2000) Forslag fra stortingsrepresentantene Thore Aksel Nistad, Christopher Stensaker, Lodve Solholm og Per Roar Bredvold om å opprette en felles ulykkeskomisjon for alle større ulykker innen transportsektoren.

Kap. 2450 Luftfartsverket (jf. kap. 5450)

Post 24 Driftsresultat

Samandrag

Det er budsjettert med eit driftsresultat på 104 mill. kroner. Som ein del av Regjeringa sitt finanspolitiske opplegg gjer ein framlegg om å auke driftsresultatet med 80 mill. kroner, frå 104 mill. kroner til 184 mill. kroner. Auka overskot vil bli teke ut ved å auke trekket på reguleringsfondet i Luftfartsverket.

Departementet legg til grunn at reduksjonen ikkje vil få verknader for Luftfartsverkets planlagde investeringar i 2000.

Når det gjeld forslag til vedtak, viser departementet til Finansdepartementets proposisjon i samband med Revidert nasjonalbudsjett for 2000.

Merknader frå komiteen

Komiteen viser til finanskomiteens innstilling i forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 61 (1999-2000) Omprioriteringer og tilleggsbevilgninger på statsbudsjettet 2000, Innst. S. nr. 220 (1999-2000).

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre går imot at reguleringsfondet til Luftfartsverket skal tappes for 80 mill. kroner. En slik økning i uttaket vil svekke Luftfartsverkets muligheter til å foreta nødvendige investeringer i landets flyplasser i årene som kommer. Det vil føre til et forringet flytilbud, med de negative konsekvenser det vil ha for næringslivet og distriktene.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til svar fra Samferdselsdepartementet hvor det heter at det økte trekket isolert sett vil "reducere rommet for framtidige investeringar tilsvarende". Det er ikke konkretisert hvor de reduserte investeringer vil komme, men i media har representanter for Luftfartsverket vist til at det bl.a. ikke blir rom for rullebaneforlengelser på de regionale flyplassene. Dette medlem vil advare mot å prioritere ned den teknisk-operative oppgraderingen av kortbanenettet som Stortinget tidligere har behandlet og gitt klarsignal for. Dette medlem vil komme tilbake til prioriteringen ved behandlingen av budsjett for 2001.

Post 92 Lån til Sandefjord Lufthavn AS

Samandrag

I samsvar med inngått låneavtale går ein inn for å løyve dei resterande 7,5 mill. kroner til Sandefjord Lufthavn AS til bygging av nytt kontrolltårn på Sandefjord Lufthavn, Torp.

Ved handsaminga av St.prp. nr. 67/Innst. S. nr. 236 (1998-1999) vedtok Stortinget å løyve 15,0 mill. kroner på kap. 2450 Luftfartsverket post 92 Lån til Sandefjord Lufthavn AS. Løyvinga blir dekkja ved at trekket på Luftfartsverkets reguleringsfond blir auka tilsvarende. På grunn av sjølvfinansieringa av Luftfartsverkets verksemd blir dermed også underposten Til investeringsformål på kap. 2450 Luftfartsverket post 24, og inntektskapittelet 5450 Luftfartsverket post 35 Til investeringsformål, begge auka med 7,5 mill. kroner.

Når det gjeld forslag til vedtak, viser departementet til Finansdepartementets proposisjon i samband med Revidert nasjonalbudsjett for 2000.

Merknader frå komiteen

Komiteen viser til finanskomiteens innstilling i forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 61 (1999-2000) Omprioriteringer og tilleggsbevilgninger på statsbudsjettet 2000, Innst. S. nr. 220 (1999-2000).

Kap. 5450 Luftfartsverket (jf. 2450)

Post 35 Til investeringsformål

Samandrag

Det blir gjort framlegg om å auke løyvinga med 7,5 mill. kroner, frå 350,4 mill. kroner til 357,9 mill. kroner, som følgje av endringar på kap. 2450 post 92 jf. omtale under denne posten.

Når det gjeld forslag til vedtak, viser departementet til Finansdepartementets proposisjon i samband med Revidert nasjonalbudsjett for 2000.

Merknader frå komiteen

Komiteen viser til finanskomiteens innstilling i forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 61 (1999-2000) Omprioriteringer og tilleggsbevilgninger på statsbudsjettet 2000, Innst. S. nr. 220 (1999-2000).

Bestillingsfullmakt for rullande materiell i Luftfartsverket

Samandrag

Bestillingsfullmakta for rullande materiell til Luftfartsverket blir tilrådd auka frå 50 til 100 mill. kroner.

Bestillingsfullmakta for rullande materiell til Luftfartsverket er i 2000 som tidlegare år sett til 50 mill. kroner. I samband med Luftfartsverkets planar for oppgradering av det rullande materiellet ved lufthamnene er det nødvendig å auke fullmakta for 2000.

Når det gjeld forslag til vedtak, viser departementet til Finansdepartementets proposisjon i samband med Revidert nasjonalbudsjett for 2000.

Merknader frå komiteen

Komiteen viser til finanskomiteens innstilling i forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 61 (1999-2000) Omprioriteringer og tilleggsbevilgninger på statsbudsjettet 2000, Innst. S. nr. 220 (1999-2000).

Kapitalutviding i Oslo Lufthavn AS.

Sak til orientering

Samandrag

Departementet orienterer om at Luftfartsverket har konvertert ansvarleg lånekapital i Oslo Lufthavn AS til egenkapital i selskapet og om korleis dette er gjort i statsrekneskapen for 1999.

Riksrevisjonen orienterte i Dokument nr. 3:2 (1999-2000) om kapitalsituasjonen i Oslo Lufthavn AS i forhold til krav i aksjeloven om forsvarleg egenkapital og handleplikt for styret i samband med dette. Årsrekneskapen for 1998 viste at aksjekapitalen på 210 mill. kroner var tapt, og at selskapet hadde ein negativ egenkapital på 354 mill. kroner.

På ekstraordinær generalforsamling i Oslo Lufthavn AS 8. desember 1999 blei det vedteke å auke aksjekapitalen i selskapet med 40 mill. kroner til 250 mill. kroner, ved at Luftfartsverket som eineaksjonær teikna seg for 40000 nye aksjar à kr 1000,-. Dette skjedde til kurs kr 17 500,- pr. aksje, til saman 700 mill. kroner. Differansen mellom dette beløpet og auken i aksjekapitalen på 660 mill. kroner er tilført overkursfondet, som er ein del av den bundne egenkapitalen i selskapet. Auken i egenkapital har skjedd ved konvertering av 700 mill.

kroner av den ansvarlege lånekapitalen som Luftfartsverket har skote inn i Oslo Lufthavn AS.

Departementet vil presisere at den negative egenkapitalen som oppstod i 1998 heng saman med at Oslo Lufthavn AS dette året hadde vesentlege driftsinntekter først etter at hovudflyplassen blei teken i bruk 8. oktober 1998, medan det var store utgifter heile året til utbygging og drift. Den spesielle situasjonen for 1998 gir ikkje grunn til uro over økonomien i Oslo Lufthavn AS eller endringar i føresetnadene for finansieringa av hovudflyplassen.

Merknader frå komiteen

Komiteen tar departementets orientering til etterretning og har ingen merknader.

Helikoptertryggleiken på norsk kontinentalsokkel. Sak til orientering

Samandrag

I samband med handsaminga av Dokument nr. 8:88 (1997-1998), jf. Innst. S. nr. 207 (1997-1998), bad Stortinget Regjeringa vurdere flytryggleiken og moglege tiltak på norsk kontinentalsokkel og leggje dette fram for Stortinget på eigna måte.

Luftfartsverket har laga ei konsekvensutgreiing om etablering av kontrollert luftrom for undervegsflygingar mellom fastlandet og oljeinstallasjonar. Luftfartsverket vil sende si vurdering til departementet i mai 2000.

Departementet vil setje ned eit offentleg utval som skal vurdere organiseringa av ansvar og roller for styremaktene når det gjeld helikopterverksemda på norsk kontinentalsokkel, og utarbeide konkrete mål/tiltak for å fremje flytryggleiken. Dette arbeidet er rekna å ta om lag to år.

Departementet legg opp til å kome tilbake med framlegg for Stortinget i 2002.

Merknader frå komiteen

Komiteen har merket seg at departementet vil sette ned et offentlig utvalg som skal vurdere organiseringen av ansvar og roller for myndighetene når det gjelder helikoptervirksomheten på norsk kontinentalsokkel, og vidare at det skal utarbeides konkrete mål og tiltak for å fremme flysikkerheten. Komiteen legger til grunn at dette arbeidet har høy prioritet og at det legges frem konkrete forslag for Stortinget så raskt som mulig.

Nytt økonomisystem i Luftfartsverket.

Sak til orientering

Samandrag

Riksrevisjonen tok i Dokument nr. 1 (1999-2000) opp innføringa av nytt økonomisystem i Luftfartsverket. Saka blei satt "Til observasjon". Luftfartsverket har orientert Samferdselsdepartementet om ytterlegare forseiningar og kostnadsauke i samband med dette tiltaket. Departementet vil kome tilbake til saka i samband med framlegg til statsbudsjett for 2001.

Merknader frå komiteen

Komiteen har merket seg de betydelige kostnadene i samband med omlegging til nye økonomisystem i flere av statsbedriftene. Komiteen stiller spørsmål ved om det ikke er/har vært mulig å opparbeide en statlig kompetanse som kan bistå statsetatene i dette arbeidet.

4. PROGRAMKATEGORI 21.3 VEGFORMÅL

Kap. 1320 Statens vegvesen (jf. kap. 4320)

Samandrag

For å dekkje meirbehovet til drift av riksvegar og ferjedrift blir det gjort framlegg om omdisponeringar på vegbudsjettet. Vidare blir det gjort framlegg om å redusere vegbudsjettet med netto 73,5 mill. kroner.

Post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehald av riksvegar m.m.

Det er løyvd 5496 mill. kroner på posten. Etter at budsjettet for 2000 blei vedteke har ein del budsjettføresetnader endra seg for ferjedrift og drift av riksvegnettet. For ferjedrift gjeld dette m.a. prisen på røalje.

Endringane for drift av riksvegnettet gjeld i vesentleg grad vinterdrift med brøyting, strøing og salting.

Meirkostnadene er rekna ut til totalt 340 mill. kroner, fordelte med 145 mill. kroner til ferjedrift og 195 mill. kroner til drift av vegnettet. Det er noko uvisse om storleiken på meirbehovet. Samferdselsdepartementet legg opp til å finansiere meirbehovet på 340 mill. kroner på post 23 gjennom følgjande tiltak/omdisponeringar innafor vegbudsjettet:

	Mill. kroner
5 pst. auke i ferjetakstane frå 1. mai	35
Omdisponering på post 23 Post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehald av riksvegar m.m.	105
Omdisponering frå post 30 Riksveginvesteringar	110
Omdisponering frå post 32 Legging av fast dekke på riksvegar	50
Omdisponering frå post 60 Tilskot til fylkesvegformål	40
Sum	340

På grunn av auka utgifter i samband med dagprøvekjennemerke, gjer departementet framlegg om ein parallell auke av utgifts- og inntektskapitlet med 8,5 mill. kroner, jf. omtale av kap. 4320. Netto gjer ein framlegg om å auke posten med 208,5 mill. kroner, frå 5 496,0 mill. kroner til 5 704,5 mill. kroner.

Når det gjeld forslag til vedtak, viser departementet til Finansdepartementets proposisjon i samband med Revidert nasjonalbudsjett for 2000.

Post 30 Riksveginvesteringar

Det er løyvd 4154,6 mill. kroner på posten. Det er gjort framlegg om å omdisponere 110 mill. kroner til post 23. Som ein del av Regjeringa sitt finanspolitiske opplegg, gjer ein framlegg om å redusere posten med enda 20 mill. kroner. Innsparinga vil bli gjennomført ved å utsetje arbeid på større igangsette prosjekt og redusere utbygginga av mindre investeringstiltak.

Ein gjer framlegg om å redusere posten med 130 mill. kroner, frå 4 154,6 mill. kroner til 4 024,6 mill. kroner.

Når det gjeld forslag til vedtak, viser departementet til Finansdepartementets proposisjon i samband med Revidert nasjonalbudsjett for 2000.

Post 32 Legging av fast dekke på riksvegar

Det er løyvd 100 mill. kroner på posten. Det er gjort framlegg om å omdisponere 50 mill. kroner til post 23. Ein gjer framlegg om å redusere posten med 50 mill. kroner, frå 100 mill. kroner til 50 mill. kroner.

Samferdselsdepartementet vil understreke at målsettinga om fast dekke på alle riksvegar innan 2003 står ved lag.

Når det gjeld forslag til vedtak, viser departementet til Finansdepartementets proposisjon i samband med Revidert nasjonalbudsjett for 2000.

Post 60 Tilskot til fylkesvegformål

Det er løyvd 250,9 mill. kroner på posten. Det er gjort framlegg om å omdisponere 40 mill. kroner til post 23. Som ein del av Regjeringa sitt finanspolitiske opplegg, gjer ein framlegg om å redusere posten med enda 62 mill. kroner. Grunna plansituasjonen reknar Statens vegvesen ikkje med å kunne bruke alle disponible midlar i 2000 som til saman er på vel 190 mill. kroner for tilskotsprogram.

Ein gjer framlegg om å redusere posten med 102 mill. kroner, frå 250,9 mill. kroner til 148,9 mill. kroner.

Når det gjeld forslag til vedtak, viser departementet til Finansdepartementets proposisjon i samband med Revidert nasjonalbudsjett for 2000.

Merknader frå komiteen

Komiteen viser til finanskomiteens innstilling i forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 61 (1999-2000) Omprioriteringer og tilleggsbevilgninger på statsbudsjettet 2000, Innst. S. nr. 220 (1999-2000).

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre kan ikke akseptere at bevilgningen til riksveginvesteringer (post 30) skal reduseres med 130 mill. kroner. Bevilgningene til riksveginvesteringer er fra før utilstrekkelige og en reduksjon vil føre til dårligere rammevilkår for næringslivet og true bosettingen i distriktene. Fremskrittspartiet og Høyre vil derfor opprettholde det vedtatte bevilgningsnivå for riksveginvesteringer.

Disse medlemmer kan ikke akseptere at bevilgningen til legging av fast dekke på riksveger (post 32) skal reduseres med 50 mill. kroner. Dette er et kutt som vil ramme Distrikts-Norge sterkt. Fremskrittspartiet og Høyre vil derfor opprettholde det vedtatte bevilgningsnivå for legging av fast dekke på riksveger.

Disse medlemmer kan ikke akseptere at bevilgningen til fylkesveger (post 60) skal reduseres med 102 mill. kroner. Bevilgningene til fylkesveger er fra før utilstrekkelige og en reduksjon vil føre til dårligere rammevilkår for næringslivet og true bosettingen i distriktene. Fremskrittspartiet og Høyre vil derfor opprettholde det vedtatte bevilgningsnivå for fylkesveger.

Disse medlemmer kan heller ikke akseptere at ferjetaksten øker med 5 pst. utover den økningen på 3,5 pst. som allerede har funnet sted i 2000. En slik takstøkning rammer næringsliv og befolkning langs kysten, og svekker grunnlaget for bosettingen i distriktene. Fremskrittspartiet og Høyre øker derfor bevilgningen til ferjesektoren med 35 mill. kroner i stedet for å øke kostnadene for brukerne av ferjene.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre viser til at sentrumspartiene har foreslått en økning på 120 mill. kroner til vegformål i forhold til Regjeringens forslag i revidert nasjonalbudsjett. I Innst. nr. 220 (1999-2000) foreslår Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre 80 mill. kroner mer til drift og vedlikehold. Dette vil gi rom for å opprettholde ferjetilbudet. Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre foreslår også 20 mill. kroner mer til fast dekke på riksveger og 20 mill. kroner mer til fylkesveger. 20 mill. kroner til fast dekke på riksveger retter opp noe av reduksjonen i Regjeringens forslag. 20 mill. kroner til fylkesveger innebærer at disponible midler i år blir om lag som forutsatt i budsjettet, i og med at det er overført 79 mill. kroner fra 1999. Disse medlemmer er fornøyd med at disse forslagene har fått tilslutning i Innst. S. nr. 220 (1999-2000).

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ser med bekymring på Regjeringens forslag om reduksjoner i bevilgningene til vegsektoren. Disse medlemmer viser til at bevilgningene allerede lå langt under det som var forsvarlig, og en ytterligere reduksjon vil forsterke problemene i fremtiden ytterligere.

Disse medlemmer viser til at etterslepet på vedlikehold allerede har kommet opp i 8 mrd. kroner, samt

at midler til riksveginvesteringer allerede lå på et lavmål.

Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets forslag, budsjettet for 2000, hvor Fremskrittspartiets bevilgninger var en økning på vedlikeholdssektoren på 200 mill. kroner, riksveginvesteringer på 1,7 mrd. kroner og fylkesvegformål 150 mill. kroner utover Regjeringens forslag.

Disse medlemmer viser for øvrig til Fremskrittspartiets merknader og forslag under kap. 1320 post 23, jf. Innst. S. nr. 220 (1999-2000) Omprioriteringer og tilleggsbevilgninger på statsbudsjettet 2000. Disse medlemmer støtter økningen i bevilgningen for å hindre at merforbruket innen ferjesektoren og brøyting av veger går utover drift og vedlikehold av vegnettet. Fremskrittspartiet foreslår i Innst. S. nr. 220 (1999-2000) at kap. 1320 post 23 forhøyes med 340 mill. kroner.

Komiteens medlemmer fra Høyre støtter økningen i bevilgning på post 23 for å hindre at merforbruket innen ferjesektoren og brøyting av veger går utover drift og vedlikehold av vegnettet.

Disse medlemmer støtter at 105 mill. kroner dekkes ved omdisponering internt på denne posten, men disse medlemmer kan ikke akseptere at 282 mill. kroner skal tas fra veginvesteringer. Bevilgningene til veginvesteringer er fra før utilstrekkelige og en reduksjon vil føre til dårligere rammevilkår for næringslivet og distriktene.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti støtter den økte bevilgning for å dekke inn merforbruket innen ferjedrift samt de økte brøytekostnadene som en snørrik vinter på Vestlandet og i Nord-Norge har medført. Dette medlem kan imidlertid ikke støtte den inndekning som Regjeringa har foreslått og viser i den forbindelse til Sosialistisk Venstrepartis merknader og forslag i finanskomiteen vedrørende Revidert nasjonalbudsjett 2000.

Dette medlem kan ikke støtte en økning av ferjetakstene da det medfører økte kostnader, som spesielt vil ramme distriktene som fra før av har høye transportkostnader.

Dette medlem viser til at reduksjonen av riksveginvesteringer ikke blir konkretisert i svar fra Samferdselsdepartementet, og en støtte til en slik reduksjon innebærer at en ikke vet resultatet av reduksjonen.

Omposteringene og reduksjonene av tilskudd til tilskudd til fylkesvegformål og legging av fast dekke på riksveger er særdeles negative signal til distriktene, som fra før av har blitt rammet av redusert andel av investeringsmidler på samferdselssida. Dette dreier seg også om bevilgninger til de deler av vegnettet som har svært dårlig standard.

Kap. 4320 Statens vegvesen (jf. kap. 1320)

Post 02 Diverse gebyr

Samandrag

Det er løyvd 219,9 mill. kroner på posten. Dei to siste åra har det har vore ein sterk nedgang i utlånet av dag-

prøvekjennermerke. Det er for 2000 budsjettet med 37,4 mill. kroner i inntekter frå dagprøvekjennermerke, basert på eit gebyr på 100 kroner pr. lånedag og 374 000 lånedagar.

For å dekkje inn auka utgifter, gjer departementet framlegg om å auke gebyret for dagprøvekjennermerke frå kr 100 til kr 150.

Ein gjer framlegg om å auke posten med 8,5 mill. kroner, frå 219,9 mill. kroner til 228,4 mill. kroner, jf. også omtale av kap. 1320, post 23.

Når det gjeld forslag til vedtak, viser departementet til Finansdepartementets proposisjon i samband med Revidert nasjonalbudsjett for 2000.

Merknader frå komiteen

Komiteen viser til finanskomiteens innstilling i forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 61 (1999-2000) Omprioriteringer og tilleggsbevilgninger på statsbudsjettet 2000, Innst. S. nr. 220 (1999-2000).

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet går imot å øke dagprøvekjennermerke (prøveskiltavgift) med 50 pst. Disse medlemmer viser til at avgiftene allerede for kort tid siden ble økt betraktelig. Disse medlemmer mener at Statens vegvesen heller bør gå inn og se på sine egne rutiner og drift istedenfor å lesse alt over på bileierne.

E39 Rennfasttunnelane i Rogaland - forskotering av brannsikringstiltak

Samandrag

Samferdselsdepartementet tilrår at bompengeselskapet får høve til å forskotere inntil 13,3 mill. kroner i 2000 til brannsikring av Rennfasttunnelane (Byfjordtunnelen og Mastratunnelen) på E39. Beløpet skal betalast tilbake, utan kompensasjon for renter og pristiging, ved at gjelda på 31 mill. kroner som bompengeselskapet har til staten blir redusert tilsvarende.

Kostnadene for brannsikring av tunnelane er rekna til om lag 22 mill. kroner. Etter tilråding frå Statens vegvesen vedtok styret i Tungenes Ferjeterminal AS i desember 1999 å gå inn for å forskotere midlar til brannsikring.

Rogaland fylkeskommune slutta seg til forskoteringssøknaden i møte i utval for samferdsel i januar 2000.

Tidspunktet for resten av brannsikringa må vurderast i samband med handlingsprogrammet for perioden 2002-2011. Samferdselsdepartementet føresett at kostnadene blir dekte innafor fylkesfordelt ramme til Rogaland.

Merknader frå komiteen

Komiteen har ingen merknader.

E39 Solasplittkrysset i Rogaland - forskotering

Samandrag

Samferdselsdepartementet går inn for at finansieringsselskapet Motorveien Stavanger Sandnes AS får høve til å forskotere inntil 43 mill. kroner til bygging av Solasplittkrysset på E39. Summen blir refundert,

utan kompensasjon for renter og prisstiging, i 2003 og 2004.

Prosjektet Solasplitten er omtalt i St.prp. nr. 14 (1998-1999) Om delvis bompengefinansiering av prosjekter og tiltak på Nord-Jæren i Rogaland.

Ny rv 510 Solasplitten vil utgjere hovudsambandet mellom E39 (Stavanger) og Stavanger lufthamn, Sola. Kostnadsoverslaget er 39 mill. kroner, og uvisse i overslaget er +/- 10 pst.

Finansieringsselskapet Motorveien Stavanger Sandnes AS har søkt om å forskotere utbygginga av krysset slik at anleggsarbeidet kan starte i 2000, og anlegget opne for trafikk i 2001.

Ved ein eventuell kostnadsauke på inntil 10 pst. vil forskoteringa frå selskapet auke tilsvarande. Ein slik auke er det lagt opp til å få refundert i 2004. Selskapet har sagt seg villig til å forskotere inntil 43 mill. kroner. Eventuelle kostnadsreduksjonar kjem til fråtrekk i forskotet.

Forskoteringssøknaden er tilrådd av Rogaland fylkeskommune i møte i Utval for samferdsel 4. mai 2000.

Merknader frå komiteen

Komiteen har ingen merknader.

Rv 94 Skaidi x E6 - Hammerfest - forskotering

Samandrag

Samferdselsdepartementet går inn for at Hammerfest kommune, Kvalsund kommune og Finnmark fylkeskommune får høve til å forskotere 40 mill. kroner til bygging av tunnelen gjennom Stallogargoflågan på rv 94 i 2001. Forskoteringsbeløpet blir refundert, utan kompensasjon for renter og prisstiging, i januar 2002.

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37 (1996-1997), St.prp. nr. 64 (1997-1998) og St.prp. nr. 1 (1999-2000). Prosjektet omfattar bygging av 2,3 km tunnel forbi ei rasfarleg strekning, samt opprusting av eksisterande veg over ei 0,7 km lang strekning.

Merknader frå komiteen

Komiteen viser til tidlegare merknader om dette prosjektet, samt at dette prosjektet er prioritert i NVVP 1998-2007. Komiteen slutter seg til departementets vurderinger og opplegget for forskoteringa.

Delvis bompengefinansiering og forskotering av ny veg ved Stokkajuvet på rv 542 i Hordaland

Samandrag

Samferdselsdepartementet tilrår at Sunnhordland Bru- og Tunnelselskap A/S får løyve til å utvide bompengeperioden på Trekantsambandet med om lag 3 månader for å finansiere 50 pst. av dei planlagte omleggingane på rv 542 Stokkajuvet i Bømlo kommune.

Samferdselsdepartementet tilrår vidare at Bømlo kommune får høve til å forskotere 15 mill. kroner som blir refundert, utan kompensasjon for renter og prisstiging, innafor den fylkesfordelte ramma til Hordaland i løpet av perioden 2002-2011.

Riksvegstrekinga ved Stokkajuvet på rv 542 i Hordaland har lite tilfredsstillande standard. Dette vil bli enno dårlegare når Trekantsambandets arm til Bømlo blir opna for trafikk våren 2001. Prosjektet er sist omtalt i St.prp. nr. 1 (1999-2000), jf. og Budsjett-innst. S. nr. 13 (1999-2000). Kostnadene for prosjektet er rekna til 30 mill. kroner.

Sunnhordland Bru- og Tunnelselskap A/S søker om å utvide bompengeorordninga på E39/rv 542 Trekantsambandet med 15 mill. kroner, medan Bømlo kommune vil forskotere staten sin del på 15 mill. kroner.

Reguleringsplan for prosjektet blei godkjend i oktober 1996. Eksisterande veg skal erstattast med ein 1740 m lang parsell, der 300 m er i tunnel. Etter at den nye vegen er ferdig, vil den eksisterande vegen fungere som gang- og sykkelveg og lokalveg. Byggjstart er planlagt straks etter at prosjektet er vedteke, eller så snart det er rasjonelt ut i frå samla anleggsaktivitet på Trekantsambandet.

Vanskelege stigingsforhold, smal vegbane og dårlege siktilhøve gjer at strekinga er ein flaskehals på vegenettet på Bømlo.

I St.prp. nr. 36 (1995-1996) om Trekantsambandet er det føresett 15 år med etterskotsvis bompengerevling frå opningsåret. Ved å auke kostnadsramma med 15 mill. kroner for å finansiere ei omlegging ved Stokkajuvet, er det venta at nedbetalingstida vil auke med 3 månader. Det er såleis forventa at Trekantsambandet vil bli nedbetalt i 2016, noko som er innafor ramma av det Stortinget har lagt til grunn.

Samferdselsdepartementet meiner at fordelane med prosjektet er større enn dei relativt små ulempene ein noko lengre bompengeperiode på Trekantsambandet utgjær, og vil tilrå at Trekantsambandet blir utvida med dei nemnde tiltaka på rv 542.

Samferdselsdepartementet føreset at prosjektet blir gjennomført innafor kostnadsramma på 30 mill. 2000-kroner. Omfanget av prosjektet må om nødvendig avgrensast slik at kostnadsramma ikkje blir overskriden. Om det likevel skulle bli overskridingar i høve til kostnadsoverslaget, skal dette dekkjast på vanleg måte i samsvar med standardavtalen.

Merknader frå komiteen

Komiteen viser til flertallets merknader i Budsjett-innst. S. nr. 13 (1999-2000). Komiteen slutter seg til departementets vurderinger og tilrådingar i delvis bompengefinansiering og forskotering av ny veg ved Stokkajuvet på rv 542 i Hordaland.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre har merket seg at departementet på flere punkter i proposisjonen henviser til standardavtalen med hensyn til at staten skal dekke overskridelser ut over 10 pst. Disse medlemmer mener dette kan gi utilstrekkelige incentiver til å holde kostnadsrammen, samt stimulere til underbudsjettering. Disse medlemmer ber derfor departementet legge fram en vurdering av hensikts-

messigheten av denne delen av standardavtalen i Nasjonal transportplan.

Bompengefinansiering av delprosjekt på ny rv 546 Huftarøy - Hundvåkøy i Hordaland

Samandrag

For å finansiere utlegging av overskotsmassar frå E39 Trekantsambandet ved Hundvåkøy/Huftarøy gjer departementet framlegg om at Austevoll Bruselskap AS får høve til å krevje inn bompengar på ferjesambanda Krokeide - Hufthamar, Krokeide - Austevollshella og Husarvik - Savikvåg.

Austevoll Bruselskap AS har søkt om å få krevje inn bompengar på ferjene til Austevoll i ein periode på tre år for å finansiere eit delprosjekt på det planlagde brusambandet mellom Huftarøy og Hundvåkøy. Bompengeneinntektene skal finansiere frakt og utlegging av steinmasse som er lagt ut i fyllingar mellom Huftarøy og Hundvåkøy. Hovudprosjektet som dette prosjektet er ein del av, omfattar ny veg mellom Huftarøy og Hundvåkøy med ei total lengd på om lag 3,8 km. Tiltaket omfattar m.a. tre bruar og to steinfyllingar i sjø.

Prosjektet er m.a. omtalt i St.prp. nr. 68/Innst. S. nr. 225 (1998-1999) og St.prp. nr. 1/Budsjett-innst. S. nr. 13 (1999-2000). Departementet har tidlegare lagt til grunn at kostnadene ved deponering av masse frå E39 Trekantsambandet må dekkjast av E39 Trekantsambandet. Eventuelle meirkostnader ved å leggje ut massane mellom Huftarøy og Hundvåkøy må dekkjast innafør det ordinære riksvegbudsjettet til Hordaland. Fleirtalet i samferdselskomiteen har i handsaming av saka tilrådd at utlegging av overskotsmasse i fyllingar mellom Hundvåkøy og Huftarøy kan dekkjast av bompengar, jf. m.a. Budsjett-innst. S. nr. 13 (1999-2000).

Både fylkestinget og Austevoll kommune har vedteke finansieringsordninga for prosjektet.

Departementet legg til grunn at ei godkjenning av bompengefinansiering av steinfyllingane ikkje er bindande for den framtidige prioriteringa av bru-prosjektet. Proposisjonen gir Austevoll Bruselskap AS berre løyve til å krevje inn 8 mill. kroner, noko som vil gi ei innkrevjingstid på om lag 3 år. Det vil ikkje bli tatt stilling til bompengefinansiering av hovudprosjektet før det eventuelt ligg føre ein ny søknad om slik finansiering. Ein slik søknad må ein sjå i samheng med korleis prosjektet blir prioritert i Nasjonal transportplan og påfølgjande handlingsprogram for perioden 2002-2011.

Merknader frå komiteen

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet og Høyre, viser til flertallets merknader om denne saken og sist i Budsjett-innst. S. nr. 13 (1999-2000). Flertallet er tilfreds med at departementet følger opp flertallets tilrådingar om at utlegging av overskuddsmasse i fyllingar mellom Hundvåkøy og Huftarøy kan dekkjes med bompengar.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, viser til sine merknader i Innst. S. 225 (1998-1999) der overskuddsmasser fra tunnelen mellom Føyno og Sveio, del av Trekantsambandet, var diskutert.

Disse medlemmer viste til at deponering av masse fra utbyggingen av Trekantsambandet er Trekantsambandets ansvar, også økonomisk.

Disse medlemmer vil derfor gå imot den foreslåtte forhåndsinnkreving av bompengar, og vil stemme imot punktene 7 og 8 i forslag til vedtak.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet er betenkt over den stadige økende avgiftslegging av bilistene. Disse medlemmer viser til at staten i dag tar inn om lag 40 mrd. kroner fra bilistene årlig, derav hele 2,2 mrd. kroner i bompengeneinntekter.

Disse medlemmer viser til at statens utgifter til vedlikehold, drift og nyinvesteringer i veg ikke er på mer enn om lag 10 mrd. kroner årlig. Disse medlemmer vil derfor gå imot en ytterligere skjerpelse av avgiftslegging av bilistene.

Disse medlemmer viser også til at bompengeneinnkreving var opprinnelig tenkt å være for å bygge ut en bestemt vegstrekning og innkreving av bompengar skal være i etterkant av fullført utbygging.

Disse medlemmer kan derfor i visse tilfeller godta bompengeneinnkreving på nye vegprosjekter, men ikke som forhåndsinnkreving.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til at partiet i Hordaland har vært mot prosjektet.

Bompengefinansiering av Hannisdalslinja på rv 566 i Osterøy kommune i Hordaland

Samandrag

Samferdselsdepartementet tilrår at Osterøy Bruselskap A/S får høve til å finansiere vegparsellen Hannisdalslinja på rv 566 i Osterøy kommune, med bompengar. Det skal skrivast ein tilleggsavtale til gjeldande bompengearvtale.

Osterøy Bruselskap A/S har søkt om å få finansiere bygginga av Hannisdalslinja på rv 566 med ei utviding av bompengearordninga på Osterøybrua.

Hannisdalslinja var saman med Tiråstunnelen ein del av opplegget for bompengefinansiering av Osterøybrua - Kvisti bru med tilstøytande vegar - som Stortinget handsama i 1990, jf. St.prp. nr. 5/Innst. S. nr. 78 (1989-1990). Totalkostnaden for heile prosjektet var i utgangspunktet 340 mill. kroner (2000-kroner), og 80 pst. skulle dekkjast med bompengar. På grunn av auka kostnadsoverslag og reduserte trafikkprognosar blei det i 1992 lagt fram ein proposisjon basert på stegvis utbygging av prosjektet, jf. St.prp. nr. 37/Innst. S. nr. 110 (1992-1993). Stortinget vedtok at første byggjesteget skulle omfatte kryss på Herland, brukonstruksjonen og kryss på Kvisti.

Økonomien i selskapet utvikla seg vesentleg betre enn venta som følgje av redusert rentenivå. Andre byggjesteg i prosjektet, Tiråstunnelen, blei vedteke ved handsaming av St.prp. nr. 1 (1996-1997), jf. Budsjettinnst. S. nr. 14 (1996-1997).

Osterøybrua stod ferdig i oktober 1997 og Tiråstunnelen i mars 1998. Sluttkostnaden for første og andre byggjesteg var til saman 420 mill. kroner (2000-kroner), og bompengar har dekt rundt 40 pst. av kostnadene.

Hannisdalslinja er ein del av tilførselsvegssystemet til Osterøybrua. Prosjektet omfattar bygging av 6,1 km ny veg langs Hannisdalen mellom Rolland og Hauge i Osterøy kommune. Prosjektet har tilgjengelege overskotsmassar frå bygging av Tiråstunnelen. Byggjearstart er planlagt sommaren/hausten 2000. Det er lagt opp til ei byggjetid på 1,5 år.

Kostnadsoverslaget for prosjektet er 100 mill. kroner (2000-kroner) og har ei uvisse på +/- 10 pst.

I NVVP 1998-2007 er det ikkje lagt opp til statlege løyvingar til parsellen i planperioden. Osterøy Bruselskap A/S ønskjer derfor å ta opp eit lån for å dekkje anleggskostnadene slik at prosjektet kan byggjast før 2002. Det er vidare lagt til grunn at heile lånet skal betalast med bompengar som er kravde inn på Osterøybrua.

Normalt skal ein innkrevjingsperiode ikkje vere på lenger enn 15 år, jf. St.meld. nr. 46 (1990-1991) Om endrede rammebetingelser for bompengeprojekter. Dersom Osterøybrua med tilførselsveger blir definert som eitt prosjekt, vil innkrevjingsperioden bli 17 år frå Osterøybrua blei opna til Hannisdalslinja er føreset nedbetalt.

Departementet vurderer føresetnadene i finansieringsanalysen som nøkterne.

Departementet ser positivt på at utbygginga skal finansierast fullt ut med bompengar. Den samla bompengedelen på heile prosjektet (Osterøybrua med kryss, Tiråstunnelen, og Hannisdalslinja) vil dermed bli i overkant av 50 pst. Departementet ser det som viktig at Hannisdalslinja som er ein del av kommunikasjonssystemet på Osterøy og som vil forsterke verdien av Osterøybrua, no kan realiserast. Departementet legg vidare vekt på at prosjektet ikkje fører til takstauke. Eventuelle overskridingar i høve til kostnadsoverslaget for Hannisdalslinja skal dekkjast på vanleg måte i samsvare med standardavtalen.

Merknader frå komiteen

Komiteen slutter seg til at prosjektet kan finansieres fullt ut med bompengar.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre viser til at prosjektet er kostnadsberegnet til 100 mill. kroner. Disse medlemmer mener prinsipielt at prosjekter av en slik størrelse burde legges ut på anbud.

Forsert utbygging av arm til rv 159 samleveg Lørdagsrud - Strømmen kirke. Sak til orientering

Samandrag

Det blir orientert om forsert utbygging av arm til rv 159 samleveg Lørdagsrud - Strømmen kyrkje.

Samlevegen ved Strømmen er ein del av vegprosjektet rv 159 Knatten - Vigernes x rv 22. Vegen skal klassifiserast som fylkesveg. Det er lagt opp til å finansiere heile prosjektet gjennom bompengordninga i Oslo og Akershus.

Vegprosjektet rv 159 Knatten - Vigernes x rv 22 blei opna i juli 1998. Det opphavlege kostnadsoverslaget for dette prosjektet var 679 mill. 2000-kroner. Den endelege sluttsummen for prosjektet blei 906 mill. 2000-kroner.

Målet med prosjektet, inkludert samlevegen ved Strømmen, er å avlaste eksisterande vegnett i Strømmen-/Lillestrømområdet og å oppnå vesentlege positive verknader både for trafikkavvikling, trafikktryggleik og miljø.

Samlevegen ved Strømmen er siste etappe av prosjektet. Parsellen har ei lengd på 2,8 km, der 0,8 km er tunnel.

Kostnadsoverslaget er 248 mill. kroner. Av dette er alt 17 mill. kroner finansiert ved at avrampe frå rv 159 til tunnel under Blåkollen blei utført saman med hovudanlegget. Restbehovet er etter dette 231 mill. kroner.

Etter initiativ frå Skedsmo kommune og Thongruppen har det vore drøftingar med Statens vegvesen Akershus med sikte på å framskande utbygginga i høve til eventuell prioritering i perioden 2002-2005. Etter drøfting med AS Fjellinjen og orientering i Samferdselsstyret i Akershus fylkeskommune var det lokal semje om eit opplegg der midlar til gjennomføringa blir lånte opp av AS Fjellinjen innafor avtalt lånetak for selskapet.

Forseringa blir finansiert ved at AS Fjellinjen tek opp lån ut over tidlegare godkjent låneramme og mot at renter for det ekstra låneopptaket blir dekt og forskotsbetalt av Skedsmo kommune og Thongruppen før anlegget startar. Departementet føreset at lånet vil bli nedbetalt i åra 2003-2005 med bompengar frå Oslo-pakke 1. Refusjonen vil skje innafor Akershus sin del av bompengane som blir delt etter den etablerte delingsnøkkelen mellom Oslo og Akershus.

Merknader frå komiteen

Komiteen tar departementets orientering til etterretning og har for øvrig ingen merknader.

Nord-Jærenpakken i Rogaland - etablering av bomstasjonar. Sak til orientering

Samandrag

Det blir orientert om etablering av 3 ekstra bomstasjonar på Nord-Jæren i Rogaland i samband med Nord-Jæren-pakken.

I St.prp. nr. 14 (1998-1999) Om delvis bompengefinansiering av prosjekt og tiltak på Nord-Jæren i Roga-

land, var det lagt opp til 17 bomstasjonar, eventuelt supplert med 1-2 stasjonar dersom det oppstår problem i forhold til omkøyning. Lokalt er det no semje om eit opplegg som fører til at det blir oppretta til saman 20 bomstasjonar. Bakgrunnen for å etablere nok ein bomstasjon, er å få til eit best mogleg innkrevjingssystem, særleg for å unngå problem med omkøyning. Ein av dei tre nye bomstasjonane ligg på fylkesvegnettet, medan to ligg på kommunale vegar.

Da Nord-Jærenpakken blei lagt fram, blei kostnadene ved etablering av innkrevjingssystemet oppgitt til om lag 40 mill. kroner, jf. St.prp. nr. 14 (1998-1999). Totalt er det no aktuelt for bompengeselskapet å ta opp inntil 74 mill. kroner i lån i samband med etableringa av innkrevjingssystemet for Nord-Jærenpakken.

Merknader frå komiteen

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, har merket seg departementets orientering om utvidelse av antall bomstasjoner i forbindelse med Nord-Jæren-pakken og har i denne sammenheng ingen merknader.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine merknader i Innst. S. nr. 151 (1998-1999) om delvis bompengeneinnkreving av prosjekter og tiltak på Nord-Jæren i Rogaland:

”Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Thore A. Nistad og Christopher Stensaker, viser til at statens inntekter på bil og bilbruk i dag er oppe i hele 38 mrd. kroner, mens bevilget på statsbudsjettet for 1999 til vegdrift, vedlikehold og investeringer kun er 9,5 mrd. kroner.

Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiets alternative budsjett for vegvedlikehold, drift, investeringer og tilskudd til fylkesvegformål lå på 1,7 mrd. kroner over Regjeringens forslag.

Disse medlemmer viser til at avgiftene til staten stadig øker for bilbrukerne, samtidig som det reduseres på vegbevilgningene.

Disse medlemmer viser til det stadig økende omfanget av bompengeneinnkreving og at denne avgiften nå er oppe i hele 2 mrd. kroner pr. år.

Disse medlemmer er meget betenkt over denne akserlerende utviklingen i å bygge veg med bompenger og at bompengeneinnkreving fra bilister brukes til andre formål enn veginvesteringer og vedlikehold.

Disse medlemmer mener at bygging av turveger, sykkelveger m.m. ikke skal finansieres av bompengeneinnkreving fra bilistene.

Disse medlemmer er imot at områder lukkes totalt med bomring, uten at det finnes et alternativ med gratis omkjøringsveg.

Disse medlemmer er betenkt over de store beløp som i dag går med til bygging og drift av bomstasjoner og viser til at denne bomringen vil bestå av hele 17 bomstasjoner, noe som medfører store tilleggsutgifter for bilistene.

På grunn av en stadig økende utvikling i å bygge veger med bompenger, er disse medlemmer betenkt over å starte opp nye prosjekter basert på bompengeneinnkreving og vil stemme imot forslag til vedtak.”

Rv 580 Midtun - Hop i Bergen kommune

Samandrag

Departementet tilrår at prosjektet rv 580 Midtun - Hop i Bergen kommune kan starte opp for bompengemidler i 2000.

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37 (1996-1997), St.prp. nr. 45 (1998-1999) og St.prp. nr. 1 (1999-2000). Prosjektet inngår som ein del av utbygginga av hovudvegnettet i Bergensområdet, jf. St.prp. nr. 118 (1984-1985), og er føresetts delvis bompengefinansiert. Det er kostnadsrekna til 296 mill. kroner, som er i tråd med St.prp. nr. 1 (1999-2000).

I St.prp. nr. 1 (1999-2000) gjekk Samferdselsdepartementet inn for å utsetje anleggsstart til etter 2000. Samferdselskomiteen hadde ingen merknader til dette.

Samferdselsdepartementet vil peike på at prosjektet Midtun - Hop vil avlaste Nesttun sentrum for gjennomgangstrafikk, og føre til at problema med miljø- og trafikktryggleik i sentrumsområda blir reduserte. Prosjektet vil også ha positiv effekt for trafikkavviklinga i området ved at gjennomgangstrafikken og lokaltrafikken blir skild.

På bakgrunn av vedtak i Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune legg Samferdselsdepartementet til grunn at prosjektet blir tildelt midlar innafor dei om lag 70 mill. kroner som er føresetts til Bergen over kap. 1320 post 30, i 2001, jf. St.prp. nr. 45 (1998-1999). Omdisponeringa er endeleg. Samferdselsdepartementet tilrår at prosjektet Midtun - Hop blir starta opp for bompengemidler i 2000. Endeleg tildeling i 2001 vil bli avklart i samband med budsjettet for 2001.

Med ein anleggsperiode på knapt tre år kan prosjektet opnast for trafikk rundt årsskiftet 2002/2003.

Merknader frå komiteen

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmet fra Sosialistisk Venstreparti, viser til omtale av prosjektet i budsjettet for 2000, og slutter seg til at prosjektet kan startes opp med bompengemidler i 2000.

Komiteen viser til svar fra Samferdselsdepartementet på spørsmål fra komiteen, og der det heter:

”Anleggsarbeida vil merkast godt for elevar og tilsette ved skulen. Statens vegvesen vil gjere alt som er praktisk mogleg for å redusere ulempene mest mogleg i anleggsfasen.”

Komiteen forutsetter at dette følges opp.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til at partiet i tidligere innstillinger har gått mot oppstart av prosjektet.

Samanslåing av postar. Saker til orientering

Samandrag

Post 31 Tilskot til rassikring

Departementet orienterer om samanslåing av postar under kap. 1320 frå og med budsjettet for 2001.

Ved handsaminga av St.prp. nr. 1 (1997-1998) blei det vedteke å opprette ein ny post på kap 1320 Statens vegvesen - post 31 Tilskot til rassikring. Midlane på posten kan nyttast til tiltak innafor rassikring både på riks- og fylkesvegnettet.

Samferdselsdepartementet legg opp til at kap. 1320 post 31, blir innlemma som ein del av ordinære riksveg-løyvingar frå og med statsbudsjettet for 2001. Departementet meiner det er ein føremon å iverksetje tiltaket frå og med 2001 og vil vise til at post 31 heller ikkje ligg inne som ein eigen post i Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998-2007. I dei årlege budsjettproposisjonane vil det bli gitt ein samla omtale og oversikt over rassikringsinnsatsen.

Post 32 Legging av fast dekke på riksvegar

Kap. 1320 Statens vegvesen post 32 Legging av fast dekke på riksvegar, blei oppretta i statsbudsjettet for 2000. Formålet med posten er å finansiere legging av fast dekke på alle riksvegar som framleis har grusvegstandard, over ein periode på fire år, med unntak av dei riksvegstrekingane som har kulturhistorisk verdi.

Samferdselsdepartementet legg opp til at kap. 1320 post 32 Legging av fast dekke på riksvegar, blir ein del av kap. 1320, post 30 Riksveginvesteringar, frå og med statsbudsjettet for 2001. Grunnen til ei slik omlegging er at legging av fast dekke på riksvegar er ein aktivitet innafor riksveginvesteringar på lik linje med ei rekkje andre tiltak. Samferdselsdepartementet vil understreke at målsettinga om fast dekke på alle riksvegar innan 2003 står ved lag. Departementet legg opp til å rapportere om framdrifta i dekkeleggingsprogrammet i dei årlege budsjettproposisjonane.

Merknader frå komiteen

Post 31 Tilskot til rassikring

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Høyre og Sosialistisk Venstreparti, viser til flertallets merknader i Budsjett-innst. S. nr. 13 (1999-2000) og slutter seg til at post 31 blir lagt inn som en del av de ordinære riksvegbevilgningene fra og med statsbudsjettet for 2001.

Komiteen vil be om at det blir gitt en samlet omtale og oversikt over rassikringsinnsatsen i de årlige budsjettproposisjonene.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre viser til Budsjett-innst. S. nr. 13 (1998-1999). Disse medlemmer mener det er viktig at rassikringen i størst mulig grad blir synliggjort. Disse medlemmer mener derfor det er viktig at det er en egen post for rassikringstiltak. Disse medlemmer vil understreke at det er viktig at posten forbeholdes tiltak for rassikring, og at ny utbygging og kapasitetsøkning fortrinnsvis ikke skal finansieres med rassikringsmidler.

Post 32 Legging av fast dekke på riksvegar

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Høyre og Sosialistisk Venstreparti, slutter seg til at post 32, Legging av fast dekke på riksveger, blir en del av kap. 1320 Riksveginvesteringer, fra og med statsbudsjettet for 2001.

Komiteen understreker at målsettingen om fast dekke på alle riksveger innen 2003 ligger fast. Komiteen ber departementet legge opp til en grundig beskrivelse av framdrifta i dekkeleggingsprogrammet i de årlige budsjettproposisjoner.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre viser til St.prp. nr. 1 (1999-2000). Disse medlemmer viser til at det er planlagt å legge fast dekke på de resterende riksveger med grusdekke innen 2003. Disse medlemmer finner det derfor uheldig å kutte ut legging av fast dekke på riksveger som egen post i budsjettet.

5. PROGRAMKATEGORI 21.4 SÆRSKILTE TRANSPORTTILTAK

Kap. 1330 Særskilte transporttiltak. Saker til orientering

Samandrag

Fordelingsprinsipp for avgiftskompensasjon for rutebilar

Det blir orientert om nytt fordelingsprinsipp for avgiftskompensasjon for rutebilar, samt gjort framlegg om at kap. 1330 post 60, får føydd til stikkordet "kan overførast".

Fritaket for autodieselavgift for bussar blei oppheva frå 1999. I den samanhengen blei det innført ei kompensasjonsordning for rutebilar. Løyvinga for 2000 er på 464 mill. kroner.

Kompensasjonen for 1999 blei fordelt ut frå historisk drivstofforbruk.

Ved handsaminga av samferdselsbudsjettet for 2000 uttalte samferdselskomiteen i Budsjett-innst. S. nr. 13 (1999-2000):

"Komiteen legger til grunn Stortingets forutsetninger om kompensasjon etter antall kilometer det er gitt løyve for, blir gjennomført. Komiteen ber Regjeringen redegjøre for oppfølgingen i Revidert nasjonalbudsjett."

Kompensasjon basert på faktisk køyrde km i budsjettåret i staden for historisk drivstofforbruk synest å vere ei naturleg tolking av intensjonane til samferdselskomiteen. Ei nøyaktig avstemming basert på produksjon i budsjettåret gjer det nødvendig å halde av ein del av løyvinga til etter årsslutt for ei nøyaktig avrekning. Samferdselsdepartementet vil halde av 90 mill. kroner

av løyvinga for 2000 til ei slik avstemming. Å konto utbetalingane i 2000 blei av praktiske årsaker baserte på literforbruk, men ved avstemming etter årsslutt vil det bli teke utgangspunkt i utkøyrde km. Frå 2001 vil også konto utbetalingane i året byggje på utkøyrde km.

Endring av fordelingsprinsipp frå 1999 til 2000 gjer det nødvendig å føye stikkordet "kan overførast" til posten.

På grunnlag av ei utgreiing om rapportert drivstofforbruk pr. km i fylka for perioden 1997-1999 har departementet gruppert fylkeskommunane i tre grupper. Ei tredeling tek omsyn til ufrivillige skilnader i kostnadene mellom fylka, samstundes som det gir ei praktisk kompensasjonsordning.

Ei kompensasjonsordning som både byggjer på ufrivillige skilnader i kostnadene og på utkøyrde km, vil verke rettfærdig og samstundes stimulere til å spare drivstoff.

Når det gjeld forslag til vedtak vedr. å føye til stikkordet kan overførast på posten, viser departementet til Finansdepartementets proposisjon i samband med Revidert nasjonalbudsjett for 2000.

Dieselskompensasjon til ekspressbussruta frå Finnmark til Oslo

Departementet legg opp til at det ikkje blir gitt kompensasjon for autodieselavgift for ekspressbussruta frå Finnmark til Oslo.

Med bakgrunn i Budsjett-innst. S. nr. 13 (1999-2000) har Samferdselsdepartementet vurdert kompensasjon for heile ruta i lys av internasjonale reglar på konkurranseområdet.

Det må konkluderast med at det ikkje kan bli gitt kompensasjon for autodieselavgift til ekspressbussruta mellom Finnmark og Oslo via Finland og Sverige ut frå internasjonale reglar på konkurranseområdet. Ruta kan heller ikkje få kompensasjon for autodieselavgift for køyring på norsk område, da ho ikkje har lokale rettar på norsk område.

Merknader frå komiteen

Komiteen viser til finanskomiteens innstilling i forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 61 (1999-2000) Omprioriteringer og tilleggsbevilgninger på statsbudsjettet 2000, Innst. S. nr. 220 (1999-2000) når det gjelder fordelingsprinsipp for avgiftskompensasjon for rutebiler.

Komiteen har for øvrig ingen merknader.

6. PROGRAMKATEGORI 21. 5 JERNBANEFORMÅL

Kap. 1350 Jernbaneverket

Post 30 Investeringar i lina

Samandrag

Det er løyvd 1 189 mill. kroner på posten. Som ein del av Regjeringa sitt finanspolitiske opplegg, gjer ein framlegg om å redusere post 30 med 30 mill. kroner frå 1 189,1 mill. kroner til 1 159,1 mill. kroner.

Departementet legg til grunn at investeringar i krengetiltak, store anlegg og tryggingstiltak blir skjerma frå reduksjonen.

Når det gjeld forslag til vedtak, viser departementet til Finansdepartementets proposisjon i samband med Revidert nasjonalbudsjett for 2000.

Merknader frå komiteen

Komiteen viser til finanskomiteens innstilling i forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 61 (1999-2000) Omprioriteringer og tilleggsbevilgninger på statsbudsjettet 2000, Innst. S. nr. 220 (1999-2000).

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre viser til at Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre i Innst. S. nr. 220 (1999-2000) har gått imot å redusere bevilgningen til investeringer i jernbane med 30 mill. kroner. Disse medlemmer mener investeringsbehovet innenfor jernbaneområdet er omfattende. Det er spesielt viktig at investeringer knyttet til økt sikkerhet har høy prioritet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet legger til grunn at nærtrafikkbanene og Intercity-banene (Oslo-Lillehammer/Skien/Gjøvik/Halden), samt tryggingstiltak, blir skjermet fra reduksjonen.

Komiteens medlemmer fra Høyre har merket seg Samferdselsdepartementets brev om at den reduserte bevilgningen ikke vil få konsekvenser for jernbanens sikkerhet og støtter på den bakgrunn forslaget til redusert bevilgning.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti vil understreke at Jernbaneverket er sultefora på investeringsmidler. Den siste tids ulykker og hendinger viser at i stedet for kutt er det påkrevet med økt innsats. Dette medlem vil derfor gå mot reduksjonen på 30 mill. kroner.

Post 90 Kapitalinnskott i egne aksjeselskap (ny post) Jernbaneverket - oppretting av aksjeselskap

Samandrag

Departementet gjer greie for at Jernbaneverket har danna eit aksjeselskap i samband med oppdrag i tilknytning til Øresundsambandet. Ein gjer framlegg om å løyve midlar til aksjekapitalen i selskapet.

Jernbaneverket har som statleg forvaltningsorgan ikkje fullmakt til å opprette egne aksjeselskap og treng derfor Stortingets samtykke til ei slik etablering. Samferdselsdepartementet ser klårt at saka burde vært lagt fram for Stortinget før aksjeselskapet blei oppretta. Departementet legg opp til at slike saker i framtida skal leggast fram for overordna styremakt. Det blir foreslått at Jernbaneverket får fullmakt til å opprette aksjeselskap med aksjekapital tilsvarende minimumskravet

i aksjelova (100 000 kroner), og at det blir oppretta ein ny post på kap. 1350 - post 90 Kapitalinnskot i egne aksjeselskap.

Når det gjeld forslag til vedtak, viser departementet til Finansdepartementets proposisjon i samband med Revidert nasjonalbudsjett for 2000.

Merknader frå komiteen

Komiteen viser til finanskomiteens innstilling i forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 61 (1999-2000) Omprioriteringer og tilleggsbevilgninger på statsbudsjettet 2000, Innst. S. nr. 220 (1999-2000).

Styrking av jernbanetilbudet mellom dei skandinaviske landa. Sak til orientering

Samandrag

Jernbanetilbudet mellom dei skandinaviske hovudstadene har på 1990-tallet blitt sterkt redusert, samstundes som reiseaktiviteten generelt har vore aukande i denne marknaden.

Med utgangspunkt i tilrådingane frå ei arbeidsgruppe inngjekk dei tre transportministrane i februar 2000 ein intensjonsavtale om saman å medvirke til å leggje tilhøva til rette for ein konkurransedyktig persontransport med jernbane mellom Stockholm, Oslo og København. Regjeringa legg opp til å følgje opp dette i samband med statsbudsjettet for 2001, m.a. med nødvendige forslag til infrastrukturtiltak på norsk side.

For å samordne utviklinga av togtilbudet har NSB BA og SJ blitt samde om å skipe eit felles selskap som skal drive togtrafikk på strekningane Oslo - Göteborg - København og Oslo - Stockholm. Selskapet er under etablering. Målsettinga er å introdusere eit tilbudskonsept i løpet av 2000/2002.

Merknader frå komiteen

Komiteen tar departementets orientering til etterretning.

Kap. 1354 Statens jernbanetilsyn

Post 01 Driftsutgifter

Samandrag

Det er løyvd 10,1 mill. kroner på posten. På bakgrunn av Åsta-ulykka og den alvorlege togbrannen på Lillestrøm ønskjer Samferdselsdepartementet å setje ytterlegare fokus på tryggleiken rundt jernbanedrifta. Ein gjer derfor framlegg om å auke budsjettet for Statens jernbanetilsyn med 1,5 mill. kroner, m.a. for å styrkje bemanninga, slik at tilsynet kan gjennomføre nødvendige revisjonar for å sikre at jernbanen blir driven i samsvar med fastsett regelverk.

Når det gjeld forslag til vedtak, viser departementet til Finansdepartementets proposisjon i samband med Revidert nasjonalbudsjett for 2000.

Merknader frå komiteen

Komiteen viser til finanskomiteens innstilling i forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 61 (1999-

2000) Omprioriteringer og tilleggsbevilgninger på statsbudsjettet 2000, Innst. S. nr. 220 (1999-2000).

7. PROGRAMKATEGORI 22.1 POST

Kap. 1370 Kjøp av posttenester

Post 70 Betaling for ulønsame posttenester

Samandrag

Det er løyvd 730 mill. kroner på posten. Ein gjer framlegg om å redusere løyvinga til betaling for ulønsame posttenester med 190 mill. kroner.

I samband med fusjonen mellom Den norske Bank ASA og Postbanken AS blei det lagt til grunn at 150 mill. kroner av utdelinga frå Postbanken skulle brukast til statleg kjøp av posttenester.

Etter framlegg frå styret for Posten har departementet godkjend nye portosatsar for A-post innanlands frå 1. juni 2000. Inntektsverknaden av portoauken vil redusere behovet for statleg kjøp av posttenester i 2000 med 90 mill. kroner.

Ein gjer framlegg om å redusere løyvinga til betaling for ulønsame posttenester med ytterlegare 100 mill. kroner. Dette må sjåast i samanheng med Regjeringa sitt samla finanspolitiske opplegg. Løyvinga på kap. 1370 post 70, blir dermed redusert med 190 mill. kroner, frå 730 til 540 mill. kroner.

Når det gjeld forslag til vedtak, viser departementet til Finansdepartementets proposisjon i samband med Revidert nasjonalbudsjett for 2000.

Merknader frå komiteen

Komiteen viser til finanskomiteens innstilling i forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 61 (1999-2000) Omprioriteringer og tilleggsbevilgninger på statsbudsjettet 2000, Innst. S. nr. 220 (1999-2000).

Komiteen viser til svar på spørsmål 7 til departementet om kjøp av posttjenester. Komiteen er også i likhet med Posten opptatt av at kravene til samfunnspålagte tjenester i konsesjonen til Posten må være i tråd med viljen fra staten til å betale for disse tjenestene.

Komiteen legger til grunn at departementet kommer tilbake til dette i forbindelse med framleggelsen av melding om Posten Norge BAs virksomhet høsten 2000. Komiteen vil peke på at en modell kan være den som brukes i forbindelse med statens kjøp av tjenester av NSB BA.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til svar fra Samferdselsdepartementet vedr. kuttet på betaling for ulønnsomme posttjenester hvor det heter at det "på heilt kort sikt vil reduksjonen ikke få verknader på tilbudet av posttjenester", men hvor det sies at "Posten kan likevel ikkje gå med underskot i tenesteproduksjonen sin over tid". Departementet viser til at reduksjon i statlig betaling "aukar behovet for ei rask omstilling, jamfør mellom anna planane om ei omstilling i ekspedisjonsnettet".

Dette medlem ser det som ønskelig at i denne omstilling blir tid nok til å opprette alternative ekspe- disjonsformer som for eksempel offentlige servicekon- torer før vi får nedlegging av postkontorer. Derfor er det ikke ønskelig med en tempoplan som reduserer ser- vicenivået, og det er derfor uforsvarlig med en reduk- sjon på 100 mill. kroner som er foreslått av Regjeringa.

Kap. 1371 Etablering av Posten Norge BA

Tilskot til restrukturering ved etablering av Posten Norge BA

Samandrag

Fram til no er det løyvd i alt 1 140 mill. kroner over kap. 1371 Etablering av Posten Norge BA post 70 Til- skot til restrukturering, av ei forplikting som er rekna til 1340 mill. kroner.

Regjeringa er samd i at forpliktinga overfor Posten må oppfyllest i tråd med det som var føreset med opp- retting av selskapet. I tråd med dette gjer Regjeringa framlegg om at den gjenstående summen på 200 mill. kroner blir løyvd over kap. 1371 post 70.

Når det gjeld forslag til vedtak, viser departementet til Finansdepartementets proposisjon i samband med Revidert nasjonalbudsjett for 2000.

Merknader frå komiteen

Komiteen viser til finanskomiteens innstilling i forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 61 (1999-2000) Omprioriteringer og tilleggsbevilgninger på statsbudsjettet 2000, Innst. S. nr. 220 (1999-2000).

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre vil vise til at Fremskrittspartiet og Høyre gikk imot å omdanne Posten til BA. Fremskrittspartiet og Høyre ønsket å omdanne Posten til aksjeselskap.

Disse medlemmer vil derfor gå imot bevilgningen på 200 mill. kroner til omstrukturingskostnader i Posten Norge BA.

Kap. 5618 Innskotskapital i Posten Norge BA

Utbytte frå Posten Norge BA

Samandrag

Det er budsjettert med 86 mill. kroner i utbytte frå Posten Norge BA for 1999. Utbyttet skal reknast som 30 pst. av årsresultatet etter skatt. På bakgrunn av eit urevidert årsresultat på rundt 600 mill. kroner, har Posten med utgangspunkt i den vedtekne utbyttepolitikken lagt til grunn at generalforsamlinga gjer vedtak om eit utbytte for 1999 på 131 mill. kroner. Dette er ein auke på 45 mill. kroner i høve til det vedtekne budsjettet.

Ein gjer etter dette framlegg om at løyvinga på kap. 5618 post 80 Utbytte, blir auka med 45 mill. kroner, frå 86 til 131 mill. kroner. Generalforsamlinga i Posten Norge BA fastset det endelege utbyttet.

Når det gjeld forslag til vedtak, viser departementet til Finansdepartementets proposisjon i samband med Revidert nasjonalbudsjett for 2000.

Merknader frå komiteen

Komiteen viser til finanskomiteens innstilling i forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 61 (1999-2000) Omprioriteringer og tilleggsbevilgninger på statsbudsjettet 2000, Innst. S. nr. 220 (1999-2000).

Orientering om nytt prissystem for brevpost

Samandrag

Styret for Posten Norge BA vedtok 4. november 1999 eit nytt prissystem for innanlandsk brevpost. Det er planlagt å ta systemet i bruk frå 2. januar 2001. Posten ønskjer i større grad enn tidlegare å få eit prissys- tem for brevpost som tar utgangspunkt i faktiske kost- nader for Posten, og med klarare reglar for bruk av systemet. Det er lagt til grunn at prinsippet om like sat- sar over heile landet innafor einerettsområdet skal først vidare, slik som det er gjort vedtak om i postlo- ven.

Den nye prisstrukturen har følgjande element:

- Pris etter frankeringsmåte (frimerke (dyrast), fran- keringsmaskin, frankopåtrykk (billigast)).
- Vektintervall blir vidareført for frimerke og fran- keringsmaskin.
- I staden for dei noverande vektintervalla for fer- digtrykt frankering (store kundar) vil ein få jamt stigande prisskala for kvart gram i auka vekt.
- Det vil bli prisar med utgangspunkt i talet på brev for masseinnlevert brevpost.
- Det blir tillegg for uhandterlege sendingar.

Det noverande lukka rabattsystemet vil gå ut og bli erstatta av ein open og fleksibel prisstruktur. Av omsyn til marknaden, kvalitet og kostnader blir det lagt opp til at ein etter kvart skal få to hovudkategoriar av tilbud, prioritet og økonomi.

Det ser ikkje ut til at det nye prissystemet isolert sett vil føre til auka behov for statleg kjøp av posttenester. Dei konkrete løyvingane vil departementet kome til- bake til i samband med statsbudsjettet for 2001.

Merknader frå komiteen

Komiteen har ingen merknader og forutsetter at departementet vil komme nærmere tilbake til saken i forbindelse med statsbudsjettet for 2001.

Samarbeid mellom dei nasjonale postselskapa i Noreg, Sverige og Danmark. Sak til orientering

Samandrag

For å møte den omfattande konkurransen på lett- gods- og ekspressmarknaden i Norden og internasjonalt, danna dei nasjonale postselskapa i Noreg, Sverige og Danmark 1. januar 2000 selskapet Pan Nordic Logistics (PNL). Dei tre postselskapa eig kvar N av selskapet. PNL er ei vidareføring av det nordiske sam- arbeidet gjennom NordPack. Stortinget blei orientert om samarbeidet mellom dei nordiske postselskapa i

St.meld. nr. 16 (1998-1999) Om virksomheten til Posten Norge BA.

Samferdselsdepartementet legg til grunn at Posten, så lenge dei samfunnsplåagte oppgåvene blir oppfylte, har stor fridom til å inngå alliansar og samarbeidsavtalar for å utvikle betre og meir kostnadseffektive løysingar i tenesteproduksjonen sin, jf. St.meld. nr. 16 (1998-1999). Med dei utfordringane Posten står overfor, har departementet derfor ingen merknader til at postselskapa Noreg, Sverige og Danmark vidarefører samarbeidet gjennom PNL for å kunne møte dei skjerpa kundekrava og den sterke konkurransen frå andre nordiske og internasjonale postoperatørar.

Merknader frå komiteen

Komiteen slutter seg til at postselskapene i Norge, Sverige og Danmark kan vidareføre samarbeidet gjennom PNL. Komiteen leggjer også til grunn at Posten Norge BA, så lenge de samfunnsplåagte oppgåvene blir oppfylt, har frihet til å inngå allianser og samarbeidsavtalar for å utvikle bedre og mer kostnadseffektive løysningar innenfor posttjenesten.

8. PROGRAMKATEGORI 22.2 TELEKOMMUNIKASJONAR

Tildeling av nye mobilkonsesjonar - eingongsavgift

Samandrag

Regjeringa gjer framlegg om å innføre ei eingongsavgift for dei som får konsesjon for etablering og drift av tredje generasjon mobilsystem i Noreg.

Det blir vist til St. meld. nr. 24 (1999-2000) om tilgang til mobilnett og om innføring av tredje generasjon system for mobilkommunikasjon (m.a. UMTS). I samband med Stortingets handsaming av meldinga slutta fleirtalet seg til framlegget frå Regjeringa om å nytta tilbodsinnbyding, og ikkje auksjon, som tildelingsmekanisme ved tildeling av konsesjonar for tredje generasjon mobilsystem.

Med bakgrunn i røynsleane frå andre land som har nytta auksjon som tildelingsmekanisme og som på denne måten har drege inn store inntekter til fordel for staten, ønskjer Regjeringa i tillegg å gjere framlegg om innføring av ei eingongsavgift som blir pålagt dei som blir tildelt konsesjon for etablering og drift av tredje generasjon mobilsystem i Noreg. Denne tildelingsavgifta blir føreslått sett til 100 mill. kroner pr. konsesjon. Staten vil på denne måten samla kunne få inn 400 mill. kroner ved konsesjonstildelinga i haust.

Når det gjeld forslag til vedtak, viser departementet til Finansdepartementets proposisjon i samband med Revidert nasjonalbudsjett for 2000.

Merknader frå komiteen

Komiteen viser til finanskomiteens innstilling i forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 61 (1999-2000) Omprioriteringer og tilleggsbevilgninger på statsbudsjettet 2000, Innst. S. nr. 220 (1999-2000).

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at man skal følge Storbritannias eksempel og sette UMTS (Universal Mobile Telecommunication System) ut på auksjon.

Disse medlemmer viser til Regjeringens forslag om å ta inn 400 mill. kroner i tildelingskonsesjon og en årlig avgift frekvensavgift.

Disse medlemmer mener at dette bør erstattes med å auksjonere ut de fire konsesjonene innenfor EØS-området.

Disse medlemmer viser til den store interessen for UMTS etter de første auksjonene i Storbritannia viser at det er auksjonsprinsippet som er det beste for å få en hurtig og effektiv utbygging av mobilnettet på kommersielt grunnlag i Norge. Det er tydelig at Storbritannias auksjoner har vært en suksess.

Disse medlemmer forutsetter at Samferdselsdepartementet ved innføringen av tredje generasjon mobil system UMTS på forhånd klarlegger kriterier for utbyggingsgrad og utbyggingshastighet m.m.

Disse medlemmer viser til at Norge har både på operatør og brukersiden ligget i forkant når det gjelder å ta i bruk mobilkommunikasjon, og det er utviklet en høy kompetanse på utbygging av nett og tjenester i dag.

Disse medlemmer mener at selv om prisene har gått ned, kan man ikke si at konkurransen i dagens nett er tilfredsstillende, da det i dag er kun to hovedoperatører som stort sett følger hverandre på pris og tilbud.

Disse medlemmer mener at ved å auksjonere bort fire lisenser i det nye systemet og også tillate integrasjon i det eksisterende, så skulle det ligge godt til rette for økt konkurranse og lavere priser.

Disse medlemmer mener at det vil være mer forutsigbart for utbyggerne at auksjonsprinsippet benyttes.

Disse medlemmer er uenig med flertallet som i tillegg til en inngangsbillett pr. konsesjon på 100 mill. kroner også vil ha en årlig frekvensavgift, noe som vil fordyre bruken av mobiltelefon i Norge.

Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet i Innst. S. nr. 220 (1999-2000) Omprioriteringer og tilleggsbevilgninger på statsbudsjettet 2000, foreslår at de fire nye mobilkonsesjoner UMTS (Universal Mobile Telecommunication System) tildeles ved auksjon.

9. KOMITEEN SI TILRÅDING

Komiteen har elles ingen merknader, viser til proposisjonen og rår Stortinget til å gjere slikt

vedtak:

Stortinget samtykkjer i at:

1. Bompengeselskapet får høve til å forskotere inntil 13,3 mill. kroner i 2000 til brannsikring av Byfjordtunnelen og Mastrafjordtunnelen på E39. Beløpet

- blir refundert - utan kompensasjon for renter og prisstiging - ved at gjelda på 31 mill. kroner som bompengeselskapet har til staten blir redusert tilsvarende.
2. Finansieringsselskapet Motorveien Stavanger Sandnes AS får høve til å forskotere inntil 43 mill. kroner til E39 Solasplittkrysset. Beløpet blir refundert - utan kompensasjon for renter og prisstigning - i 2003 og 2004.
 3. Hammerfest kommune, Kvalsund kommune og Finnmark fylkeskommune får høve til å forskotere 40 mill. kroner i 2001 til bygging av tunnelen gjennom Stallogargoflågan på rv 94. Beløpet blir refundert - utan kompensasjon for renter og prisstiging - i 2002.
 4. Bompengeselskapet får høve til å utvide bompengordninga på E39/rv 542 Trekantsambandet, inkl. arm til Bømlo, for å delfinansiere omlegging av rv 542 ved Stokkajuvet i samsvar med vilkåra i St.prp. nr. 60 (1999-2000) og Innst. S. nr. 246 (1999-2000).
 5. Vegdirektoratet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsetje nærare regler for finansieringsordninga, jf. pkt. 4.
 6. Bømlo kommune får høve til å forskotere 15 mill. kroner til omlegging av rv 542 ved Stokkajuvet mot refusjon - utan kompensasjon for renter og prisstiging - innafor den fylkesfordelte rammen til Hordaland i løpet av perioden 2002-2011.
 7. Bompengeselskapet får høve til å krevje inn om lag 8 mill. kroner i bompengar på ferjesambanda Krokeide - Hufthamar, Krokeide - Austevollshella og Husavik - Sandvikvåg for å finansiere utlegging av overskotsmassar frå E39 Trekantsambandet ved Hundvåkøy/Huftarøy.
 8. Vegdirektoratet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsetje nærare regler for finansieringsordninga, jf. pkt. 7.
 9. Bompengeselskapet får høve til å finansiere rv 566 Hannisdalslinja i Osterøy kommune i Hordaland med bompengar i samsvar med føresetnaden i St.prp. nr. 60 (1999-2000) og Innst. S. nr. 246 (1999-2000).
 10. Vegdirektoratet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsetje nærare regler for finansieringsordninga, jf. pkt. 9.

Oslo, i samferdselskomiteen, den 9. juni 2000

Oddvard Nilsen
leiar

Ola Røtvei
ordførar

May Britt Vihovde
sekretær