

Innst. S. nr. 180

(2001-2002)

Innstilling frå samferdselskomiteen om løyvingsendringar m.v. for 2002 på Samferdselsdepartementets område

St.prp. nr. 50 (2001-2002)

Til Stortinget

1. SAMANDRAG

Samferdselsdepartementet legg i proposisjonen fram ein del saker under programkategoriane 21.20 Vegformål, 21.40 Særskilde transporttiltak, 21.60 Samferdselsberedskap og 22.10 Post og telekommunikasjonar.

1.1 Generelle merknader frå komiteen

Komiteen sitt fleirtal, medlemene frå Høgre, Framstegspartiet og Kristeleg Folkeparti, Anne Berit Andersen, Sverre J. Hoddevik, Odd Holten, Hans R. Kjæstad og leiaren Petter Løvik, Thore A. Nistad, Jan Sahl og Kenneth Svendsen, vil vise til at Stortinget og regjeringa har det overordna ansvaret for riksvegnettet.

Fleirtalet vil peike på at fylkeskommunane si rolle består i komme med forslag til prioriteringar av dei statlege midlane til stamvegane og dei øvrige riksvegane, og særleg for dei øvrige riksvegane blir det lagd vekt på fylkeskommunane sine prioriteringar. Også ved søknad om bompengeprojekt spelar fylkeskommunane ei viktig rolle. Like fullt er det nødvendig at Storting og regjering har moglegheit til å føreta prioriteringar mellom ulike vegstrekningar og ulike bompengeprojekt for å sikre ei formålstenleg prioritering av vegstrekningar og plassering bompengeprojekt rundt om i fylka.

Fleirtalet vil derfor vidareføre eksisterande prosedyrar for godkjenning av bompengeprojekt.

Komiteen sine medlemmer frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, Sigrun Eng, Bjørgulv Froyn, Geir-Ketil Hansen, Jorunn Ringstad, Oddbjørg Ausdal Starrfelt, Tor-Arne Strøm og Heidi Sørensen, stiller seg noko kritisk til at såpass store saker som omlegging av produk-

sjonen til Statens vegvesen samt tre til dels kontroversielle bompengeprojekt er samla i ein proposisjon.

Når det gjeld haldninga til nye bomprosjekt, syner desse medlemene til Innst. S. nr. 134 (2001-2002) der eit fleirtal ber om ein gjennomgang av bompengeprojekt med sikte på å koma fram til klårare rammer og retningslinjer for slike prosjekt.

2. PROGRAMKATEGORI 21.20 VEGFORMÅL

2.1 Omorganisering av produksjonsverksemda i Statens vegvesen til aksjeselskap - oppretting av eit interimsselskap

2.1.1 Samandrag

Det kan visast til St.prp. nr. 1. Tillegg nr. 4 (2001-2002) der det blei lagt fram eit forslag om omorganisering av produksjonsverksemda i Statens vegvesen til statsaksjeselskap. Stortinget slutta seg til dette ved handsaminga av budsjettet.

Samferdselsdepartementet gjer i proposisjonen framlegg om endring i løyvingar som følgje av oppretting av eit interimsselskap for å førebu omorganiseringa av produksjonsverksemda i Statens vegvesen.

Det vert gjort framlegg om fullmakt til å utgiftsføre driftsutgifter for interimsselskapet på nytt kap. 1321 Oppretting av selskap for vegproduksjon post 70 Tilskott til drift, mot tilsvarende reduksjon av kap. 1320 post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehald av riksvegar m.m. Departementet gjer også framlegg om å løyve kr 100 000 i eigenkapital til interimsselskapet.

Departementet tek sikte på å opprette det permanente selskapet med verknad frå 1. januar 2003. Departementet arbeider med å opprette eit styre for interimsselskapet som også vil inngå i styret for det permanente selskapet.

2.1.2 Merknader frå komiteen

Komiteen sitt fleirtal, medlemene frå Høgre, Framstegspartiet og Kristeleg Folkeparti, sluttar seg til forslaget til løyving og har elles ingen merknader.

Komiteen sine medlemmer frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet er svært kritisk til at ei så stor og omfattande sak som omdanning av Statens vegvesen vert handsama stykkevis og delt utan at Stortinget som besluttsame organ har oversikt over totale kostnader og totale konsekvensar.

Desse medlemene syner til vedlagde spørsmål og svar der det heller ikkje tyder på at statsråden har den naudsynte oversikten. Desse medlemene vil koma tilbake til meir konkrete merknader i samband med handsaming av St. prp. nr. 60 (2001-2002) som omhandlar fleire element av omdanningsprosessen. For ikkje å seinka prosessen ytterlegare, finn desse medlemene likevel at ein ikkje vil gå i mot forslag til løyving av eigenkapital med kr 100 000.

2.2 Rv 9 Setesdalen - delvis bompengefinansiering

2.2.1 Samandrag

Rv 9 er eit viktig samband mellom Agderfylka og indre delar av Rogaland, Hordaland og Telemark. Vegen knyter saman kystvegen E18/E39 med ferjeterminalen i Kristiansand til vegnettet i indre delar av nabofylka via E134 ved Haukeligrend.

Delar av rv 9 oppfyller ikkje krava til standard, særleg når det gjeld vegbreidd.

Det blir tilrådd i proposisjonen at bompengeselskapet får høve til å krevje inn bompengar til delvis finansiering av utbygging av rv 9 Setesdalen i Aust-Agder.

Aust-Agder fylkeskommune har søkt om at det blir innført bompengeneinnkrevjing på rv 9 for å oppnå måla

som er lagde til grunn i St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011.

Både Aust-Agder fylkesting, vertskommunane for bomstasjonane Bygland og Valle, og Bykle kommune har slutta seg til bompengefinansiert utbygging.

Vilkåra går nærare fram av proposisjonen. Det vil bli lagt vekt på den lokale prioriteringa av utbyggingsstrekningar og tiltak, og på dei prioriteringane som fylket har gjort, når det gjeld midlar til rv 9 i fylkesfordelt riksvegamme til Aust-Agder.

Samferdselsdepartementet har merka seg at kostnadsoverslaga har stor uvisse, da berre nokre av parsellane har reguleringsplan. Det er lagt til grunn at omfanget av utbygginga blir tilpassa ramme på 206 mill. kroner. Dersom det ser ut til å bli kostnadsoverskriding ut over dette, står finansieringsplanen fast og innhaldet i pakken må takast opp til ny vurdering.

Trafikkmengda på rv 9 varierer frå om lag 700 ÅDT på dei lågast trafikkerte strekningane til over 4 500 ÅDT ved Evje sentrum. Sommarvegtrafikken er om lag 50 pst. høgare enn årsdøgntrafikken. I perioden 1992-2001 var det 166 trafikkulykker med personskade på rv 9.

Utbygginga har som hovudmål å forbetre framkomsten og redusere trafikkulykkene ved å utbetre dei smalaste vegpartia til tofelts vegstandard. I dag står det igjen totalt 58 km som ikkje er tofelts veg. Det blir sett av inntil 22 mill. kroner til miljø- og trafikktryggleikstiltak i områda Moisund, Evje nord, Byglandsfjord og Harstadberget. I denne summen inngår også refusjon av 4 mill. kroner til Valle kommune for forskottering av gang- og sykkelveg på strekninga Rysstad S - Rysstad som blei bygd i 2000.

Nytte-kostnadsanalysen med delvis bompengefinansiering av prosjektet viser ei netto nytte (NN) på -33 mill. kroner (2002-kroner). Netto nytte over totale kostnader (NN/K) er rekna ut til -0,18.

Tabell 2.2 i proposisjonen viser finansieringsplanen til Samferdselsdepartementet.

Tabell 2.2 Finansieringsplan i mill. 2002-kroner

	2002-2005	2006-2011	Sum	Pst.
Statlege midlar	16,0	15,0	31,0	14,0
Bompengar til investering	56,5	84,0	140,5	69,0
Refusjon, Bykle kommune	10,0	12,0	22,0	11,0
Lokale tilskott	9,5	3,0	12,5	6,0
Sum	92,0	114,0	206,0	100,0

I tillegg til statlege midlar blir det lagt til grunn at ei forskottering på 22 mill. kroner frå Bykle kommune til tiltak på rv 9 blir refundert i løpet av tiårsperioden. Forskotteringa medverka til ferdigbygging av delar av rv 9 i Bykle. Lokale tilskott ut over dette utgjør 12,5 mill. kroner. Resten blir finansiert gjennom bompengeneinnkrevjing i 15-årsperioden.

Bompengeneinnkrevjinga skjer gjennom to ubetente bomstasjonar på rv 9, ein i Bygland på grensa til Evje og Hornnes og ein i Valle på grensa til Bygland. Bommen i Bygland har einvegs innkrevjing for nordgåande trafikk i ein femårsperiode. Deretter blir innkrevjinga i denne bommen avvikla. Bommen i Valle har einvegs innkrevjing for sørgåande trafikk i første femårsperiode. I den neste tiårsperioden skjer innkrevjinga i

begge retningar. Det blir kravd inn bomavgift heile døgnet i begge stasjonane.

Det er oppretta eit lokalt bompengeselskap som er fylkeskommunalt. Bompengeselskapet kan etter avtale med Vegdirektoratet forlengje innkrevingsperioden med inntil 5 år og/eller auke taksten med inntil 20 pst. dersom bompengeinntektene blir lågare enn føresett. Vegdirektoratet vil inngå avtale med selskapet i tråd med standardavtalen.

Aust-Agder fylkesting har vedteke å stille fylkeskommunal garanti for eventuelle låneopptak på inntil 60 mill. kroner.

Av proposisjonen går det fram at det ikkje er full lokal semje om at rabattsystemet i takstretningslinene skal følgjast. Bygland kommune ønskjer eit betalings- tak på 1 000 kroner pr. år for dei lokale trafikantane. Samferdselsdepartementet vil peike på at ei ordning med eit slikt betalingstak ikkje vil vere i tråd med takstretningslinene. Departementet er no kjent med at det lokalt vil bli lagt fram eit forslag om å finansiere den foreslåtte ordninga med eit betalingstak på 1 000 kroner med kommunale midlar. Dette er tenkt gjort ved å redusere det lokale tilskottet til finansieringsplanen med 2,5 mill. kroner og å bruke desse midlane til å finansiere ordninga. Dette inneber at rabattordninga ikkje vil belaste inntektsgrunnlaget for bompengoordninga. Ordninga er ikkje i strid med takstretningslinene. Departementet legg til grunn at Bygland kommune tek den økonomiske risikoen med kostnaden ved ordninga og at rabattordninga blir administrert av kommunen heilt uavhengig av bompengeselskapet. Vidare legg Samferdselsdepartementet til grunn at tilleggsfinansieringa på 2,5 mill. kroner til utbygging av rv 9 Setesdalen kan dekkjast innafor fylkesfordelt riksvegramme i perioden 2002-2011 og at dette eventuelt blir godkjent av fylkeskommunen.

2.2.2 Merknader frå komiteen

Komiteen sitt fleirtal, alle unnateke medlemene frå Framstegspartiet, har merka seg den støtta prosjektet og delvis bompengefinansiering av prosjektet har både i dei aktuelle kommunane og i Aust-Agder fylkeskommune.

Fleirtalet ber om å verta halden informert om prosjektet på eigna måte, og har elles ingen kommentarar.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til merknader i Nasjonal transportplan 2002-2011.

Disse medlemmer viser til at statens inntekter på bil og bilbruk i dag er oppe i over 40 mrd. kroner, mens bevilget til riksveger over statsbudsjettet til vegdrift, vedlikehold og investeringer er på kun om lag 10 mrd. kroner.

Disse medlemmer viser også til Fremskrittspartiets forslag om en økning i Nasjonal transportplan til vegsektoren for perioden på 46 mrd. kroner utover Regjeringens forslag.

Disse medlemmer viser til at nåværende rv 9 allerede er betalt av bilistene gjennom altfor høye drivstoffavgifter og bilkostnader.

Disse medlemmer viser også til at bom på nåværende rv 9 vil medføre ytterligere høye transportutgifter for næringslivet og private, samtidig som vegen har stor betydning for å knytte sammen Agderfylkene og indre deler av Rogaland, Hordaland og Telemark.

Disse medlemmer er enig i de utbyggingsplanene som proposisjonen tar for seg, men er negativ til at utbyggingen skal finansieres ved innkreving av bompenger.

2.3 Rv 70 Nordsundbrua - Løkkemyra, ny innfartsveg til Kristiansund i Møre og Romsdal - delvis bompengefinansiering

2.3.1 Samandrag

Med den utviklinga Kristiansund står overfor, er det rekna med høgare trafikkvekst i Kristiansund enn i resten av Møre og Romsdal. Problema i Dalegata bør derfor løysast snarast råd. På delar av strekninga er det særleg viktig å rydde opp i trafikktilhøva. Dette gjeld særleg trafikktryggleik og miljø for dei som bur langs vegen. Ved å føre trafikken gjennom eit mindre utbygd område og ved å leggje delar av vegen i tunnel, vil mykje av oppryddingstiltaka i Dalegata kunne bli unn-gåtte.

Departementet tilrår i proposisjonen at bompengeselskapet får høve til å krevje inn bompengar til delvis finansiering av utbygging av rv 70 Nordsundbrua - Løkkemyra, ny innfartsveg til Kristiansund i Møre og Romsdal.

Prosjektet omfattar bygging av ny veg frå Løkkemyra til Nordsundbrua med ei lengd på 1 930 m, fordelt på 2 byggjetrinn. Tunnelen er regulert med eit tunnellaup. Det er lagt opp til anleggsstart tidleg i 2003 og at prosjektet skal vere ferdig i 2005.

Det ligg føre godkjend reguleringsplan for heile prosjektet frå mai 2001. Innafor ei uvisse på +/- 10 pst. har vegkontoret rekna kostnaden til 140 mill. kroner (2002-kroner) fordelt med 115 mill. kroner for byggjetrinn 1 og 25 mill. kroner for byggjetrinn 2.

Nytte-kostnadsanalysen viser ein netto nytte (NN) på 77,6 mill. kroner. Netto nytte over totale kostnader (NN/K) er utrekna til 0,42.

Det er føresett at prosjektet blir finansiert med 15 mill. kroner i statlege midlar og 125 mill. kroner i bompengar. Dette gir ein bompengedel på 89 pst.

Dersom det ikkje blir gjort snarlege tiltak på innfartsvegen til Kristiansund, vil trafikkveksten dei næraste åra føre til framkomstvanskar og auka problem i høve til trafikktryggleik og miljø. Bompengeprojektet gjer det mogeleg å løyse dette problemet tidlegare enn med statlege midlar åleine. Prosjektet har ein svært høg bompengedel og ei nedbetalingstid som er mykje kortare enn det som er vanleg.

Samferdselsdepartementet har merka seg at det er oppnådd lokal støtte til prosjektet ved å leggje opp til

kort nedbetalingstid. Departementet tilrår derfor at det blir gitt løyve til å starte innkrevjing av bompengar i 2002 for å finansiere ny innfartsveg til Kristiansund.

Finansieringsplanen går fram av tabell 2.3 i proposisjonen.

Tabell 2.3 Finansieringsplan i mill. 2002-kroner

	2002-2005	2006-2011	Sum
Statlege midlar			
- ordinær løyving	10		10
- refusjon		5	5
Bompengar	125		125
Sum	135	5	140

Det skal etablerast bomstasjonar i begge endar av prosjektet; den eine bomstasjonen om lag 300 m aust for rundkøyringa på Løkkemyra og den andre ved Nordsundbrua. Dette inneber at alle som har nytte av prosjektet, vil betale bomavgift.

Det er lagt opp til eit takst- og rabattsystem i samsvar med gjeldande retningsliner.

Basert på tidleg oppstart av innkrevjinga, vil alle lån vere nedbetalte innan 6 år. Dersom kostnaden aukar med 10 pst., betalande trafikk blir 10 pst. mindre enn rekna med og lånerenta aukar med 2 pst., vil innkrevjingstida auke med om lag 2 år.

Vilkåra går elles fram av proposisjonen.

2.3.2 Merknader frå komiteen

Komiteen sitt fleirtal, medlemene frå Høgre, Sosialistisk Venstreparti, Kristeleg Folkeparti og Senterpartiet, er positive til søknaden som ligg føre om bompengefinansiering av ny innfartsveg til Kristiansund.

Fleirtalet registrerer at det er oppstått ein ny situasjon etter bystyremøtet i Kristiansund den 7. mai i år, samtidig som vedtaket i Møre og Romsdal fylkesting ligg fast.

Fleirtalet vil på bakgrunn av dette avvente ei vurdering av prosjektet frå Regjeringa si side og ber Regjeringa komme tilbake med ei orientering til Stortinget på ein eigna måte.

Komiteen sine medlemmer frå Arbeiderpartiet har merka seg den sterke motstanden det er mot sjølv prosjektet, særleg i Kristiansund kommune. Desse medlemene er gjort kjent med at saka vart handsama på nytt i bystyret 7. mai 2002. Eit fleirtal (24 mot 21) gjekk då imot prosjektet og gjorde følgjande vedtak:

- "1. Vedtak i bystyresak PS 01/53 oppheves.
- 2. Innkreving av bompenger til ny innfartsvei utsettes.
- 3. Saken vurderes på ny når Krifast er nedbetalt."

Desse medlemene har forståing for protestane mot dette prosjektet, under dette val av vegtrasé og val

av plassering av bom, og vil på denne bakgrunn av dette gå imot prosjektet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til merknader i Nasjonal transportplan 2002 - 2011.

Disse medlemmer viser til at statens inntekter på bil og bilbruk i dag er oppe i over 40 mrd. kroner, mens bevilget til riksveger over statsbudsjettet til vegdrift, vedlikehold og investeringer er på kun om lag 10 mrd. kroner.

Disse medlemmer viser også til Fremskrittspartiets forslag om en økning i Nasjonal transportplan til vegsektoren for perioden på 46 mrd. kroner utover Regjeringens forslag.

Disse medlemmer viser til at nåværende rv 70 allerede er betalt av bilistene gjennom altfor høye drivstoffavgifter og bilkostnader.

Disse medlemmer viser også til at bom på nåværende rv 70 vil medføre ytterligere høye transportutgifter for næringslivet og private i et fylke som allerede har alt for store transportkostnader på grunn av bomprosjekter og lange transportveger.

Disse medlemmer er enig i de utbyggingsplanene som proposisjonen tar for seg, men er negativ til at utbyggingen skal finansieres ved innkreving av bompenger.

Disse medlemmer går inn for at utbyggingen foretas med statlige midler og at prosjektet får oppstart i henhold til proposisjonen.

2.4 Rv 661 ny bru over Straumen i Skodje kommune i Møre og Romsdal - delvis bompengefinansiering

2.4.1 Samandrag

Samferdselsdepartementet legg i proposisjonen fram forslag om løyve til å krevje inn bompengar for delvis bompengefinansiering av rv 661 ny bru over Straumen i Skodje kommune i Møre og Romsdal. Behovet for bygging av ny bru og delvis bompengefinansiering av prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011.

Eksisterande Skodje bru er i så dårleg stand at det er innført restriksjonar for trafikken over brua. Tungra-

fikken, inkludert rutebussane, må derfor køyre gjennom Skodje sentrum. Dette aukar veglengda mellom områda nord for eksisterande Skodjebru og Ålesund med om lag ei mil. I tillegg til å påføre trafikantane ekstra køyring, fører dette til at Skodje sentrum blir unødig tyngd med gjennomgangstrafikk. Ei ny bru vil gi langt mindre trafikk gjennom Skodje sentrum og gi betre vilkår for heile bustad- og arbeidsmarknadsregionen. Departementet tilrår at delvis bompengefinansiering av prosjektet blir godkjent, og at innkrevjinga tar til når brua er ferdig, etter planane i 2004.

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget i dei årlege budsjetta med forslag til endeleg prioritering av prosjekta med anleggsstart og kostnadsoverslag.

Det vil bli inngått avtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med gjeldande standardavtale og dei føresetnader som er lagde til grunn i proposisjonen.

Prosjektet er delt i fire byggjetrinn for å spreie finansieringa over tid. Det er ikkje noko til hinder for at nokon av dei kan gjennomførast som ein kontrakt.

Reguleringsplanen for prosjektet blei vedteken av Skodje kommunestyre 26. september 2000. Innafor ei uvisse på +/-10 pst. har vegkontoret rekna ut kostnadene til 224 mill. kroner (2002-kroner).

Prosjektet blir etter planen starta opp tidleg i 2003, med fullføring av byggjetrinn 1 innan utgangen av 2004.

Nytte-kostnadsanalysen med delvis bompengefinansiering av prosjektet viser ei netto nytte (NN) på 33 mill. kroner (2002-kroner). Netto nytte over totale kostnader (NN/K) er rekna til 0,23.

Av kostnadsramma på 224 mill. kroner er om lag 50 pst. er planlagt finansiert med bompengar. Det vil bli teke opp eit bompengelån som skal dekkje kostnadene til bygging og finansiering av bru og vegar på 143 mill. kroner. Av dette skal 30 mill. kroner refunderast over fylkesfordelt ramme i siste del av tiårsperioden, dvs. 2006-2011.

Dersom økonomien i prosjektet skulle bli betre enn det som er lagt til grunn, kan selskapet AS Skodjebrua etter søknad få forskottene så mykje av den statlege løyvinga som økonomien i prosjektet tillet.

Møre og Romsdal fylkesting har i sak T-39/01 vedteke å stille simpel garanti for bompengelånet for å oppnå gunstigast mogelege lånevilkår.

Den lokale handsaminga i kommunane Skodje, Haram, Ålesund og Sandøy og i Møre og Romsdal fylkesting går elles fram av proposisjonen.

Det er ein føresetnad at bomstasjonen blir plassert rett sør for Straumsholmen og opparbeidd med to felt i begge retningar. Innkrevjing vil skje i begge køyreretningane.

Ut frå føresetnadene som går fram av proposisjonen og med oppstart av innkrevjinga når brua er ferdig i 2004, er bompengerperioden utrekna til 15 år. Ein kostnadsauke på 10 pst. vil auke bompengerperioden til 17,5 år, ein trafikkreduksjon på 10 pst. vil forlengje

bompengerperioden til 18 år, og ein renteauke på 1 pst. vil auke bompengerperioden til 17,5 år.

2.4.2 Merknader frå komiteen

Komiteen sitt fleirtal, alle unnateke medlemene frå Framstegspartiet, har merka seg den støtta prosjektet og delvis bompengefinansiering av det, har i dei aktuelle kommunane og i fylkeskommunen. Fleirtalet støttar ut frå dette prosjektet, og ber om å verta halden informert om utviklinga på eigna måte. Fleirtalet har elles ingen merknader.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil vise til at bilistene i form av forskjellige bilrelaterte avgifter årlig betaler inn over 40 mrd. kroner, mens bevilgningene i statsbudsjettet for vegdrift, vedlikehold og investeringer er på om lag 10 mrd. kroner. Dette viser at bilistene betaler ca. 30 mrd. kroner inn i statskassen som en ren fiskal avgift. I tillegg til dette må de betale store summer i bompengavgift.

I tilfeller der det ikke finnes fornuftige muligheter til avgiftsfri omkjøring, er disse medlemmer prinsipielt imot etablering av bompengefinansierte vegar.

Disse medlemmer konstaterer at i dette tilfelle vil det være muligheter for omkjøring uten at en er nødt til å betale bomavgift, og på den bakgrunn finner disse medlemmer å kunne støtte prosjektet.

3. PROGRAMKATEGORI 21.40 SÆRSKILDE TRANSPORTILTAK

3.1 Etteroppgjer kompensasjon autodieselavgift for bussdrift med tilskott frå fylkeskommunane

3.1.1 Samandrag

Departementet gjer i proposisjonen greie for opplegg for etteroppgjer til fylkeskommunar som har fått ein relativt stor nedgang i kompensasjon for autodieselavgift til bussdrift med tilskott frå fylkeskommunane.

Ut frå ei vurdering av kva som er rimeleg, vil regjeringa i ein omgrupperingsproposisjon i samband med revidert nasjonalbudsjett for 2002 gjere framlegg om eit etteroppgjer til dei aktuelle fylkeskommunane som svarer til nominell nedgang i kompensasjon frå 1999 til 2000, på i alt 10,8 mill. kroner.

Av praktiske årsaker vil framlegget om eit etteroppgjer bli postert på kap. 572 Rammetilskott til fylkeskommunar post 60 Innbyggjartilskott.

Når det gjeld inndekking, vil Regjeringa i samband med framlegget om auke i rammetilskottet til fylkeskommunane i omgrupperingsproposisjonen for 2002 gjere framlegg om ein reduksjon i løyvinga på 10,8 mill. kroner over kap. 1330 post 71 Tilskott til ekspressbussar.

3.1.2 Merknader frå komiteen

Komiteen sine medlemmer frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet føreset at departementet har kome fram til

framlegg til kompensasjon for autodieselavgifta i eit tett samarbeid med dei fylkeskommunane som meiner dei har kome urettferdig ut. Under føresetnad av at framlegg til kompensasjon er akseptabelt for fylkeskommunane, gjev desse medlemmene sin tilslutnad til framlegget og har elles ingen merknad.

Komiteen sine medlemmer frå Høgre og Kristeleg Folkeparti støttar Regjeringa sitt forslag og har elles ingen merknader.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til budsjettavtalen mellom regjeringspartiene og Fremskrittspartiet som sikret økte tilskudd til drift av ekspressbussrutene. Disse medlemmer registrerer at regjeringen foreslår et etteroppgjør til fylkeskommuner som har fått en relativ stor nedgang i kompensasjonen for autodieselavgift til bussdrift.

Disse medlemmer vil vise til at ekspressbussruter som ikke kommer inn under den fylkeskommunale ordningen, har hatt en betydelig reduksjon i autodieselavgifts refusjonen de senere år.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen i forbindelse med framlegging av statsbudsjettet for 2003 sørge for at refusjon av autodieselavgiften for ekspressbusser etableres slik at det dekker det reelle behovet."

Disse medlemmer har for øvrig ingen merknader.

3.2 Status for ny hurtigruteavtale

3.2.1 Samandrag

I proposisjonen blir det orientert om status for ny hurtigruteavtale.

EFTAs overvakingsorgan (ESA) vedtok i brev av 19. desember 2001 ikkje å reise innvendingar mot at staten kjøper transporttenester frå hurtigruteselskapa. Vedtaket er i tråd med ein ny hurtigruteavtale mellom hurtigruteselskapa og Samferdselsdepartementet for perioden 2002 til og med 2004.

Regjeringa har godteke at avtaleperioden blir redusert til 3 år, med rett til forlenging med inntil eitt år dersom ei eventuell konkurranseutsetjing fører til at ein ny operatør blir vald og at ein samstundes treng lengre tid til bygging av nye skip. Eventuelle kjøp av transporttenester etter 2004 skal konkurranseutsetjast med utlysing av anbod.

I brev av 22. mars 2002 frå Samferdselsdepartementet v/statsråden til samferdselskomiteen blir det gitt følgjande orientering:

"HURTIGRUTEAVTALEN - ESA BER OM YTTERLIGERE INFORMASJON I ANLEDNING FUSJON MELLOM REDERIENE"

Jeg viser til omtalen av status for den nye hurtigruteavtalen i St.prp. nr. 50 (2001-2002).

Etter at St.prp. nr. 50 (2001-2002) er blitt trykket og mangfoldiggjort, er det oversendt et brev datert 20. mars 2002 fra ESA om ytterligere informasjon. Grunnen til dette skyldes bl.a. tidligere omtale i media i slutten av 2001 om fusjonsplanene som forelå mellom begge hurtigruteselskapene. Denne fusjonen ble godkjent i rederienes generalforsamlinger 8. mars d.å.

ESA reiser derfor spørsmål om den innsparing denne fusjonen medfører, burde vært tatt hensyn til dersom disse planene var blitt kjent før ESA sin endelige vurdering og godkjenning i brev av 19. desember av gjeldende avtale for 2002-2004.

ESA ber derfor Samferdselsdepartementet om ytterligere spørsmål knyttet til denne fusjonen og har bedt om svar innen 15. april d.å.

Samferdselsdepartementet vil arbeide videre med denne saken og vil besvare brevet innen fristen etter først å ha innhentet uttalelser fra hurtigruterederiene."

3.2.2 Merknader frå komiteen

Komiteen tek saka til orientering.

4. PROGRAMKATEGORI 21.60 SAMFERDSELSBEREDSKAP

4.1 Kap. 1360 Samferdselsberedskap post 1 Driftsutgifter

4.1.1 Samandrag

Samferdselsdepartementet gjer framlegg om å redusere løyvinga på kap. 1360 post 1 Driftsutgifter med 1,2 mill. kroner frå 4,9 mill. kroner til 3,7 mill. kroner, jf. omtalen under kap. 1380 Post- og teletilsynet i proposisjonen.

4.1.2 Merknader frå komiteen

Komiteen føreset at Post- og teletilsynet kan ivareta oppgåvene sine på ein tilfredsstillande måte etter budsjettendringane, og sluttar seg på denne bakgrunn til framlegget.

5. PROGRAMKATEGORI 22.10 POST- OG TELEKOMMUNIKASJONAR

5.1 Kap. 1380 Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380)

5.1.1 Samandrag

Utgifter til teletryggleik og -beredskap

På grunn av at Post- og teletilsynet skal ha eit særskilt ansvar for teletryggleik og -beredskap, jf. St.meld. nr. 47 (2000-2001) Telesikkerhet og -beredskap i et telemarked med fri konkurranse og Innst. S. nr. 329 (2000-2001), gjer departementet framlegg om å auke løyvinga på kap. 1380 post 1 Driftsutgifter med 1,2 mill. kroner mot tilsvarende reduksjon på kap. 1360 post 1 Driftsutgifter.

Comlab - overdraging av verksemd frå Post- og teletilsynet til eit nytt aksjeselskap

Samferdselsdepartementet gjer i proposisjonen framlegg om endringar i løyvingane på kap. 1380 og 4380 som følgje av at laboratorieverksemda i Post- og

teletilsynet blir skilt ut i eit aksjeselskap eigd av Post- og teletilsynet og Nemko AS.

Comlab har i dag 15 tilsette. Det nye selskapet, Nemko Comlab AS, vil vere operativt seinast frå 1. juni 2002. Post- og teletilsynet og Nemko AS vil kvar eige 50 pst. av aksjeselskapet. Bakgrunnen for etableringa av selskapet er m.a. at ein ønskjer eit klarare skilje mellom oppgåvene som styresmakt og utføring av måleoppdrag i ein konkurransemarknad.

Post- og teletilsynet tek sikte på å overdra heile selskapet til Nemko etter 2 års drift.

I samband med etableringa gjer departementet framlegg om å auke løyvinga på kap. 1380 Post- og teletilsynet post 1 Driftsutgifter, med 1,2 mill. kroner. Departementet gjer også framlegg om å redusere løyvinga på kap. 1380 post 1 Driftsutgifter med 0,5 mill. kroner som følgje av utskiljinga av Comlab. Netto vil dette medføre ein auke av kap. 1380 post 1 Driftsutgifter med 0,7 mill. kroner. Vidare gjer departementet framlegg om å redusere kap. 1380 post 45 Større utstyrskjøp og vedlikehald med 0,7 mill. kroner og redusere kap. 4380 post 1 Diverse avgifter og gebyr med 1,2 mill. kroner.

I tillegg vil eigenkapitalinnskottet og overføringa av anleggsmiddel på 4 mill. kroner måtte løyvast på respektive kap. 1380 ny post 90 Innskott eigenkapital i Nemko Comlab AS og kap. 4380 ny post 90 Overføring av eigedelar til Nemko Comlab AS.

5.1.2 Merknader frå komiteen

Utgifter til teletryggleik- og beredskap.

Komiteen tek den nye organiseringa til orientering og føreset at endra løyvingar gjer det mogleg å etablere og driva det nye systemet på ein tilfredsstillande måte.

Comlab - overdraging av verksemd frå Post- og Teletilsynet til eit nytt aksjeselskap.

Komiteen sitt fleirtal, medlemene frå Høgre, Framstegspartiet og Kristeleg Folkeparti, støttar Regjeringa sitt forslag og har elles ingen merknader.

Komiteen sine medlemmer frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet saknar ei vurdering av føremoner og ulemper av overgang til aksjeselskap og seinare overdraging av heile selskapet til Nemko etter 2 års drift. Desse medlemene har elles ingen merknader til framlegget.

5.2 Orientering om anbudsutsetjing av tungtransporten i Posten

5.2.1 Samandrag

I proposisjonen blir det orientert om anbudsutsetjing av tungtransporten i Posten. Formålet for Posten med å setje tungtransporten ut på anbod er å få ein meir effektiv transport, redusere transportkostnadene og betre

utnytte drifta i Postens heileigde dotterselskap Wajens AS og Nettlast AS.

Det var berre transportverksemda til Posten som etter utløp av anbudsfristen hadde lagt inn eit totaltilbod. I tillegg hadde 23 aktørar lagt inn bod på mindre oppdrag. For å oppnå reell konkurranse om totaloppdraget, har Posten vedteke å avlyse første anbudsrunde. Selskapet vil lyse ut anbodet på nytt i løpet av våren 2002.

Posten har opplyst at anbudsutsetjinga kan få følgjer for om lag 225 tilsette i Posten.

5.2.2 Merknader frå komiteen

Komiteen sitt fleirtal, medlemene frå Høgre, Framstegspartiet og Kristeleg Folkeparti, meiner at Posten Norge BA må ha fri-dom til å organisere si drift på ein kostnadseffektiv måte og er positive til at Posten sitt kjøp av tungtransporttenester blir sett ut på anbod.

Komiteen sine medlemmer frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet saknar også her ei vurdering av føremoner og ulemper ved omgjeringa av systemet. Desse medlemene føreset at det vert lagt til rette for at Posten sine dotterselskap Wajens AS og Nettlast AS kan konkurrere med private aktører på like vilkår, og at det i prosessen er eit nært samarbeid med leiing og tilsette i Posten sine dotterselskap.

5.3 Orientering om sal av Posten Servicepartner AS

5.3.1 Samandrag

Departementet orienterer i proposisjonen om sal av Posten Servicepartner AS.

Posten har forhandla ferdig ein avtale med ISS Norge om sal av Posten sin gjenverande eigardel på 51 pst. i Posten Servicepartner AS.

Posten Servicepartner AS leverer tenester som reinhald, kantine og bygningstenester (drift og vedlikehald) til heile postkonsernet. Posten ønskjer å selje selskapet for å fokusere drifta i konsernet om hovudverksemda.

I dag er det 922 tilsette i Posten Servicepartner AS. Bemanninga vil etter Posten si mening i alle høve bli redusert til om lag 380 i løpet av 2002. Dei tilsette frå Posten Servicepartner AS vil ha rett til ein omstillingspakke dersom ISS Norge ikkje kan tilby dei tilsette høveleg arbeid.

5.3.2 Merknader frå komiteen

Komiteen sitt fleirtal, medlemene frå Høgre, Framstegspartiet og Kristelig Folkeparti, meiner at Posten Norge BA må ha fri-dom til å organisere si drift på ein kostnadseffektiv måte for å nå målet om at heile landet skal ha gode og rimelege posttenester.

Fleirtalet konstaterer at verksemda i Posten Servicepartner AS ikkje går inn i Posten Norge BA sin

kjerneverksemd. Fleirtalet har difor ikkje innvendingar mot at Posten Norge BA vil selje sin gjenverande eigardel på 51 pst. i Posten Servicepartner AS.

Komiteen sine medlemmer frå Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet saknar også her ei nærare vurdering av føremoner og ulemper ved endringa. Desse medlemmene har merka seg at det her dreier seg om 922 tilsette i dag, og at talet på tilsette vil verta redusert til 380 i løpet av 2002. Desse medlemmene ser på dette som ganske dramatisk for dei tilsette, og føreset at arbeidsgjevar på ein anstendig måte tek ansvar for

dei som mistar arbeidet som fylgje av dette. Desse medlemmene finn på desse vilkår å kunne godta endringa.

6. FORSLAG FRÅ MINDRETAL

Forslag frå Framstegspartiet:

Stortinget ber Regjeringen i forbindelse med framlegging av statsbudsjettet for 2003 sørge for at refusjon av autodieselavgiften for ekspressbusser etableres slik at det dekker det reelle behovet.

7. TILRÅDING FRÅ KOMITEEN

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

vedtak:

I

I statsbudsjettet for 2002 blir det gjort følgjande endringar:

Kap.	Post	Formål:	Kroner
Utgifter:			
1321 (ny)		Oppretting av selskap for vegproduksjon	
	70 (ny)	Tilskott til drift, blir løyvd med	0
	90 (ny)	Innskott egenkapital, blir løyvd med	100 000
1360		Samferdselsberedskap	
	1	Driftsutgifter, blir redusert med	1 200 000
		frå kr 4 900 000 til kr 3 700 000	
1380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380)	
	1	Driftsutgifter, blir auka med	700 000
		frå kr 145 100 000 til kr 145 800 000	
	45	Større utstyrskjøp og vedlikehald, <i>kan overførast</i> , blir redusert med ..	700 000
		frå kr 24 200 000 til kr 23 500 000	
	90 (ny)	Innskott egenkapital i Nemko Comlab AS, blir løyvd med	4 000 000
Inntekter:			
4380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 1380)	
	1	Diverse avgifter og gebyr, blir redusert med	1 200 000
		frå kr 159 300 000 til kr 158 100 000	
	90 (ny)	Overføring eigedelar til Nemko Comlab AS, blir løyvd med	4 000 000

II

Samferdselsdepartementet får fullmakt til å utgiftsføre driftsutgifter som gjeld interimsselskapet for vegproduksjon på kap. 1321 post 70 Tilskott til drift, mot tilsvarende reduksjon av kap. 1320 post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehald av riksvegar m.m., *kan overførast, kan nyttast under post 30 og post 72*.

III

Stortinget samtykkjer i at bompengeselskapet får høve til krevje inn bompengar til:

1. Delvis bompengefinansiert utbygging av delar av rv 9 i Aust-Agder. Vilkåra går fram av St.prp. nr. 50 (2001-2002) og Innst. S. nr. 180 (2001-2002). Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå

- avtale med bompengeselskapet og fastsetje nærare reglar for finansieringsordninga.
2. Utbygging av rv 661 Ny bru over Straumen i Skodje kommune i Møre og Romsdal. Vilkåra går fram av St.prp. nr. 50 (2001-2002) og Innst. S. nr.

180 (2001-2002). Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsetje nærare vilkår for finansieringsordninga.

Oslo, i samferdselskomiteen, den 14. mai 2002

Petter Løvik
leiar

Oddbjørg A. Starrfelt
ordførar

Geir-Ketil Hansen
sekretær

Vedlegg 1**Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til Arbeidarpartiets stortingsgruppe med svar på spørsmål i samband med handsaminga av St.prp. nr. 50 (2001-2002), datert 29. april 2002****Spørsmål vedrørende St.prp. nr. 50 (2001-2002)**

Jeg viser til brev av 19. april 2002 fra Arbeiderpartiets stortingsgruppe med spørsmål vedrørende omorganiseringen av Statens vegvesens produksjonsvirksomhet.

I den nedenstående følger svar på deres spørsmål :

1. Hva har statsråden så langt gjort for å følge opp Stortingets vedtak?
Samferdselsdepartementet arbeider intensivt for å følge opp Stortingets vedtak om å organisere Statens vegvesens produksjonsvirksomhet som et statsaksjeselskap. Departementet samarbeider med Vegdirektoratet i denne saken, samtidig som ekstern ekspertise benyttes for å bistå i sentrale spørsmål. Det foregår et kontinuerlig og konstruktivt arbeid som ennå ikke er ferdigstilt. Eksempler på noen problemstillinger det arbeides med er knyttet til fastsettelse av åpningsbalanse, konkurranseutsetting etc. Det vil i nærmeste fremtid bli opprettet et interimsselskap som vil ha som oppgave å forbedre selskapsetableringen og representere selskapet frem til det permanente selskapet blir opprettet.
2. Hvilken fremdrift legger statsråden opp til?
Som kjent tar departementet sikte på å opprette det permanente selskapet med virkning fra 1. januar 2003. Jeg er opptatt av å jobbe målrettet og finne frem til gode løsninger. Jeg vil informere Stortinget om fremdriften i saken både i forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett nå i vår og til høsten.
3. Hvilke forhold i saken vil statsråden legge fram for Stortinget?
Jeg vil påpeke at flere viktige problemstillinger er til behandling og dermed ikke ferdig avklart. Sakene vil bli fremmet for Stortinget på en helhetlig og egnet måte. Saker som krever Stortingsvedtak er åpningsbalansen med bevilgningsmessige konsekvenser og omdanningslov.
4. Hvordan er de ansattes organisasjoner trukket med i omstillingsprosessen?
Samarbeidet mellom de ansattes organisasjoner og ledelsen i Vegvesenet skjer med utgangspunkt i Hovedavtale i staten, gjennom utveksling av informasjon, drøftinger og forhandlinger. Vegdirektoratet har opplyst at organisasjonene senest 25. april i år har gitt uttrykk for at de ikke hadde innsigelser til den måten medbestemmelsen etter Hovedavtalen er gjennomført på. I tillegg har sentrale tillitsvalgte vært invitert til ledersamlinger der bl.a. produksjonssiden har vært tema. Gjennom sin deltakelse i det såkalte Produksjonsrådet, gis også sentrale tillitsvalgte anledning til uformell medvirkning innen sentrale problemstillinger i forhold til produksjonsselskapet.

Jeg er også opptatt av at departementet skal ha god dialog med representanter for de ansatte og vil i den sammenheng bl.a. vise til at det er fastsatt et møte med relevante organisasjoner primo mai der særlig personalmessige ordninger er tema.

5. Hvor mange arbeidstakere berøres av omstillingen, og hvor mange blir overtallige?

Omstillingen i Statens vegvesen er en stor prosess, og omfatter både forvaltningsdelen og produksjonsvirksomheten. Det er i dag om lag 10 000 arbeidstakere totalt i Statens vegvesen. Forvaltningsdelen omfatter 5 000 av disse, og jf. statsbudsjettet for 2002 er det anslått at ca. 1 000 av disse vil bli overtallige. Produksjonsvirksomheten omfatter om lag 4 800. Det nye selskapet må operere som en effektiv aktør i markedet for å kunne hevde seg i konkurransen med de private aktørene. Å gjøre selskapet best mulig rustet til å være konkurransedyktig er en av kjerneproblemstillingene i arbeidet departementet for tiden utfører. Jo bedre man lykkes jo flere ansatte vil man trenge, men en må regne med et betydelig antall overtallige i produksjonsvirksomheten. Jeg er selvfølgelig opptatt av å håndtere forholdet til de ansatte på en best mulig måte, jf. nedenfor.

6. Hva vil staten som arbeidsgiver tilby de overtallige i form av nye oppgaver og/eller tilbudspakker?

For å få riktig bemanningsnivå i selskapet, er det nødvendig både å redusere bemanningen i forhold til dagens nivå og å rekruttere ny kompetanse for å stå best mulig rustet til å møte konkurransen i markedet.

Samferdselsdepartementet vurderer i samråd med øvrige berørte departementer mulige tiltak for å få redusert bemanningen på en akseptabel måte, herunder bruk av tidlig pensjonering.

De som blir overført til forvaltningssiden (en del ledere, teknisk og merkantilt støttepersonale m.v.), vil måtte vurderes sammen med øvrig personale på forvaltningssiden i forhold til innplassering i arbeidsområder, avgangsstimulerende tiltak m.v. og vil være en tilleggsutordning for bemanningsomstillingen der.

Det satses videre på kompetanseoppbygging rettet inn mot potensielt overtallige på områdene trafiksikkerhet og byggherrekompetanse. Dette er satsingsområder for Vegvesenet og der omskolert personale kan gjøre god nytte. I forhold til å bistå potensielt overtallige over i andre prioriterte yrker, har Vegdirektoratet i samarbeid med skoleverket utviklet et to-årig utdanningsløp for yrkeskompetanse innen helseadministrasjon.

Samferdselsdepartementet vurderer i samråd med øvrige berørte departementer en overgangsordning

med ventelønn og fortrinnsrett etter tjenestemannsloven for de som er tilsatt i selskapet på etableringstidspunktet.

7. Vil alle dagens ansatte beholde nåværende pensjonsordninger og -rettigheter som er opptjent i tjenesten?

Når det gjelder valg av pensjonsordning i selskapet, vil dette i likhet med andre sentrale spørsmål angående selskapets rammebetingelser, være en sak styret - der de ansatte vil være representert - må ta stilling til. Samferdselsdepartementet har imidlertid avklart med Arbeids- og administrasjonsdepartementet at selskapet om ønskelig kan inngå pensjonsavtale med Statens pensjonskasse. I så fall vil de ansatte i Vegvesenet ta med seg de rettigheter de har opparbeidet, og fortsette og opparbeide pensjonsrettigheter i selskapet på samme måte som om de fremdeles var statstjenestemenn. Dersom styret nå eller senere i stedet skulle velge å inngå pensjonsavtale med et privat livsselskap, vil de ansattes opparbeidede rettigheter i Statens pensjonskasse være sikret ved såkalt "oppsatt pensjonsrettighet". Som overgangsordning er det dessuten mulighet for at pensjonsordningen i Statens pensjonskasse "lukkes" dvs. at medlemskap i Statens pensjonskasse kan opprettholdes for medlemmer på lukkingstidspunktet. Samferdselsdepartementet legger i alle tilfelle til grunn at styret velger en pensjonsordning som både ivaretar de ansattes behov for gode pensjonsvilkår og selskapets behov

for en ordning der kostnadene ligger innenfor en forsvarlig ramme.

8. Hva anslår statsråden at omorganiseringen totalt sett vil koste?

Som nevnt tidligere er omorganiseringen en omfattende prosess, og den skiller seg fra tidligere selskapsdannelser på Samferdselsdepartementets ansvarsområde med at det her er en forvaltningsenhet som skal skilles i to, hvor den ene skal organiseres som et statsaksjeselskap. Denne omorganiseringen og effektiviseringen vil naturligvis koste penger. Jeg kan imidlertid ikke anslå et konkret beløp på det nåværende tidspunkt. Kostnadene vil bl.a. avhenge av hva slags ordninger som blir innført for de overtallige. Effektiviseringen og kostnadene ved denne skal gi et mer produktivt vegvesen, "mer veg for pengene".

9. Hvordan vil statsråden sikre at den nye virksomheten gis reelle muligheter til å konkurrere med private entreprenører?

Jeg er opptatt av at det nye selskapet skal få mest mulig like rammebetingelser som det private aktører opererer under, og at dette bør skje allerede fra det tidspunkt selskapet blir etablert. Selskapet vil møte sterk konkurranse fra de private aktørene i markedet fra første dag, og like rammevilkår er en av forutsetningene for at selskapet skal kunne hevde seg i konkurransen. Jeg vil bl.a. komme tilbake til dette i Revidert nasjonalbudsjett.

Vedlegg 2

Brev frå Samferdselsdepartementet v/statsråden til komiteen med svar på spørsmål i samband med handsaminga av St.prp. nr. 50 (2001-2002), datert 8. mai 2002

Spørsmål vedrørende St.prp. nr. 50 (2001-2002)

Jeg viser til brev av 30. april 2002 og 2. mai 2002 fra Stortingets samferdselskomite med spørsmål vedrørende omorganiseringen av Statens vegvesens produksjonsvirksomhet.

I det nedenstående følger svar på spørsmål 10-13:

Spørsmål 10:

I statsrådets svar av 29. april på spørsmål 4 opplyses det at samarbeidet mellom ansattes organisasjoner og ledelsen i Vegvesenet skjer "gjennom utveksling av informasjon, drøftinger og forhandlinger." Statsråden skriver videre at hun "... er opptatt av at departementet skal ha en god dialog med representanter for de ansatte ...".

Vi er imidlertid blitt gjort kjent med at arbeidstakerorganisasjonene i møte med Vegdirektoratet 25. april stoppet forhandlingene.

Hvordan forholdt denne informasjonen seg til statsrådets svar av 29. april?

Jeg vil understreke at de ansattes organisasjoner i følge opplysninger fra Vegdirektoratet, ikke har hatt innsigelser mot den måten samarbeidet etter Hovedavtalen i staten har fungert på mellom partene i henhold til denne avtalen. Den betydelige omstillingsprosess Vegvesenet er inne i, er imidlertid en utfordring både for den enkelte medarbeider, de tillitsvalgte, etatens ledelse og overordnet myndighet.

Organisasjonene har ment at det har tatt lang tid å få avklart hvilke virkemidler som kan benyttes ved den forestående omdanningen av produksjonsvirksomheten til aksjeselskap. På møte i Samferdselsdepartementet 2. mai fikk organisasjonene og Vegdirektoratet tilbagemelding på sentrale punkter mht. framtidige personalmessige forhold. Fra departementets side ble det på møtet gitt uttrykk for følgende:

- De ansatte i det nye selskapet vil med forbehold om Stortingets samtykke, få beholde rett til vente-

lønn og fortrinnsrett i en periode på tre år fra 01.01.2003.

- Selskapet kan inngå pensjonsavtale med Statens Pensjonskasse. Valg av pensjonsordning er en sak for styret i selskapet hvor de ansatte vil være representert.
- Selskapet kan tilby førtidspensjon over driften. Samferdselsdepartementet går i egenskap av eier av selskapet inn for at det skal kunne tilbys avgang ved fylte 60 år i en periode på tre år regnet fra 01.01.2003. Ordningen skal benyttes etter individuell vurdering i de tilfeller en ansatt ikke vil ha krav på ordinær tjenstepensjon eller avtalefestet pensjon.

Både når det gjelder ventelønnskostnader og kostnader til førtidspensjonering, vil det måtte avsettes midler i selskapets åpningsbalanse til å dekke den forpliktelse ordningene medfører.

Ovennevnte signaler fra departementet til organisasjonene på sentrale personalmessige temaer innebærer iflg. organisasjonenes brev av 6. mai 2002 til vegdirektøren, imidlertid ikke tilfredsstillende avklaring for organisasjonene som dermed har krevd at kartleggings-, fristillings- og tilsettingsprosessen på produksjon og forvaltning stoppes.

Departementet har slik jeg vurderer det, gitt de signaler til organisasjonene som det er mulig å gi på nåværende tidspunkt og uten å forskottere beslutninger som tilligger Stortinget eller styret for selskapet.

Samferdselsdepartementet er åpen for dialog med organisasjonene når dette måtte være ønskelig, og har for øvrig tillit til at organisasjonene fortsetter samarbeidet internt i virksomheten.

Spørsmål 11:

Hvordan er det mulig for statsråden å hevde at omstillingen vil gi "mer veg for pengene", når hun ikke kan anslå hva prosessen vil koste?

Effektiviseringen vil først og fremst komme gjennom konkurranseutsetting av vegvesenets produksjon, men også gjennom å lage en mer effektiv organisasjonsform. Omdanning til selskap er også nødvendig for at produksjonsvirksomheten skal få like gode konkurransebetingelser som konkurrentene. Jeg legger opp til full konkurranse om alle nye oppdrag allerede fra etableringstidspunktet. Dette vil føre med seg effektiviseringsgevinster bl.a. fordi selve konkurranse-situasjonen virker skjerpende både for produksjonsvirksomheten og de private aktørene i markedet. Jeg er imidlertid forberedt på at selve omstillingen vil medføre store kostnader. Det nye selskapet må operere som en effektiv aktør i markedet for å kunne hevde seg i konkurransen med de private aktørene. Å gjøre selskapet best mulig rustet til å være konkurransedyktig vil innebære kostnader knyttet til nedbemanning og andre omstillingsvirkemidler. Det er imidlertid ikke mulig i dag å anslå hva prosessen totalt vil koste, men jeg vil i denne sammenhengen vise til kostnadsanslag for

omstillingen for hele Statens vegvesen i St.prp. nr. 60 (2001-2002). Kostnadene vil være avhengig av de strategiske valg som gjøres av selskapet og hvordan selskapet utvikler seg. Svært mye av kostnadene vil knytte seg til overtallighet og jeg legger til grunn at selskapet vil gjennomføre de omstillingstiltak som er lønnsomme for selskapet. Jeg vil komme tilbake til en detaljert fremstilling av hva omorganiseringen vil koste i forbindelse med statsbudsjettet for 2003.

Spørsmål 12:

Hvor mener statsråden at eierskapet til den nye virksomheten skal ligge?

Statens eierskap vil bli forvaltet av Samferdselsdepartementet. Regjeringen har i vurderingene lagt vekt på at selskapet først og fremst skal være en kompetent og konkurransedyktig aktør innen veg- og samferdselssektoren. Det er særlig i en startfase viktig at eieren av selskapet har stor interesse for selskapet og markedet det skal operere i. Det blir lagt opp til at alle nye oppdrag skal konkurranseutsettes allerede fra etableringstidspunktet. Det er derfor viktig at Samferdselsdepartementet i denne perioden står som eier av selskapet. Ved å legge selskapet til Samferdselsdepartementet og ikke til Vegdirektoratet oppnås avstand mellom eier og byggherre, samtidig som enkelte nødvendige sektorfaglige hensyn kan ivaretas. Samferdselsministeren har det konstitusjonelle ansvar for at riksvegnettet er tilgjengelig og åpent, jf. St.prp. nr. 60 (2001-2002).

Spørsmål 13:

Kan statsråden oversende konsulentrapporten til samferdselskomiteen i forbindelse med denne behandling av den foreliggende St.prp. nr. 50, og som en forberedelse til Stortingets behandling av åpningsbalanse og omdanningslov?

Rapporten fra Arthur Andersen er vedlagt. Jeg vil minne om at dette er en rapport utarbeidet med Statens vegvesen som oppdragsgiver. De deler av rapporten som omfatter åpningsbalansen og vurderinger knyttet til denne er av midlertidig karakter og er ikke ferdigstilt.

Rapporten beskriver bl.a. ulike scenario for selskaps utvikling. Jeg vil imidlertid poengtere at styrets strategivalg vil bestemme selskapets virkelige utvikling. Ansvarlige organer i selskapet må også ha oppfatninger ved bemanningsbehov og kostnader knyttet til dette. Samferdselsdepartementet vil i sitt arbeid bruke egen ekstern konsulent for å kvalitetssikre materialet som kommer fra Statens vegvesen og deres konsulent. Av hensyn til departementets arbeid med denne saken, og av hensyn til selskapet ber jeg om at innholdet i rapporten ikke offentliggjøres.

Hvordan forholder statsrådens opplysninger om at hun ikke kan anslå hvor mye organiseringen skal koste seg til eksistensen av konsulentrapporten?

Jeg forholder meg til konsulentrapporten fra Arthur Andersen som en rapport utarbeidet for Vegdirektora-

tet. Denne rapporten vil utgjøre en del av grunnlaget for åpningsbalansen som oversendes departementet. Departementet vil som nevnt kvalitetssikre dette arbeidet ved hjelp av en egen konsulent. Først i forbindelse med dette arbeidet vil jeg kunne forholde meg til reelle tall for hvor mye omorganiseringen vil koste. Samtidig vil selskapet selv, gjennom sine strategiske valg gi føringer for kostnader knyttet til omorganisering av produksjonsvirksomheten. Jeg vil komme tilbake til Stortinget med reelle tall for kostnader ved omorganiseringen i forbindelse med presentasjonen av forslag til åpningsbalanse i Statsbudsjettet for 2003.

Det bes om at statsråden oversender informasjon om foreløpige anslag for de ulike kostnadselementene slik de foreligger i Samferdselsdepartementet og Statens vegvesen pr. dags dato.

Jeg forutsetter at spørsmålet henviser til anslag for de ulike kostnadselementene knyttet til det som presenteres i St.prp. nr. 50 (2001-2002), nemlig driftskostnader i forbindelse med interimselskapet. Som nevnt i proposisjonen er dette driftskostnader som vil påløpe frem til selskapsdannelsen. Kostnadene vil i hovedsak knytte seg til interimselskapsopprettelsen, kontraktsinngåelser med bank og forsikringsselskap, styrehonorarer og lønning av topplederstillinger frem til 1.1.2003. Det foreligger ingen konkrete anslag for hvor store disse kostnadene vil komme til å bli. Dette er bl.a. fordi at en del av disse kostnadene vil bli fastsatt etter at forhandlinger med personer som skal representere selskapet er sluttført. Driftskostnadene vil også være et resultat av valg foretatt av personene som representerer selskapet.