

Innst. S. nr. 227

(2001-2002)

Innstilling frå samferdselskomiteen om ein del saker på Samferdselsdepartementets område

St.prp. nr. 60 (2001-2002)

Til Stortinget

1. INNLEIING

I Finansdepartementets proposisjon om tilleggsøyvingar og omprioriteringar på statsbudsjettet for 2002 er det gjort framlegg om løyvingar på Samferdselsdepartementets budsjett for 2002. Desse gjeld programkategoriane 21.20 Luftfartsformål, 21.30 Vegformål, 21.40 Særskilde transporttiltak og 21.50 Jernbaneformål.

Endringane blir nærare omtala i Samferdselsdepartementets proposisjon.

Merknader frå komiteen

Komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Bjørgulv Froyn, Martin Kolberg, Oddbjørg Ausdal Starrfelt og Tor-Arne Strøm, frå Høgre, Anne Berit Andersen, Sverre J. Hoddevik, Hans R. Kjæstad og leiaren Petter Løvik, frå Framstegspartiet, Morten Ørsal Johansen og Kenneth Svendsen, frå Sosialistisk Venstreparti, Geir-Ketil Hansen og Heidi Sørensen, frå Kristeleg Folkeparti, Odd Holten og Jan Sahl og frå Senterpartiet, Jorunn Ringstad, viser til innstilling frå finanskomiteen i samband med behandlinga av St.prp. 63 (2001-2002) når det gjeld forslag til vedtak vedkomande løyvingane.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet stiller seg noe kritisk til at en så stor sak som omorganisering av Statens vegvesen, samt en del andre viktige saker, legges fram sammen med mange mindre orienteringssaker i en samleproposisjon.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti er tilfreds med at omstillin-

gen av Statens vegvesen nå er i gang og at Regjeringen vil komme tilbake til verdifastsettelsen og åpningsbalansen i det nye entreprenørselskapet i statsbudsjettet for 2003.

2. PROGRAMKATEGORI 21.20 LUFTFARTSFORMÅL

2.1 Kap. 1310 Flytransport

Post 70 Godtgjersle for innanlandske flyruter

Samandrag

Som følge av reforhandling av kontraktar på eksisterande flyruter og nye anbod på Værøy og Fagernes, er det behov for å auke løyvinga på kap. 1310 post 70, med 8 mill. kroner.

Når det gjeld forslag til vedtak, viser Samferdselsdepartementet til Finansdepartementets proposisjon i samband med revidert nasjonalbudsjett 2002.

Merknader frå komiteen

Komiteen viser til finanskomiteens innstilling i samband med behandlinga av St.prp. nr. 63 (2001-2002) Tilleggsbevilgninger og omprioriteringar i statsbudsjettet medregnet folketrygden 2002 når det gjeld forslag til løyving.

Komiteen har elles ingen merknader.

2.2 Kap. 1311 Tilskot til regionale flyplassar

Post 70 Tilskot til Luftfartsverkets regionale flyplassar

Samandrag

På bakgrunn av at Luftfartsverket har reduksjon i inntektene, er det behov for å auke løyvinga til Luftfartsverket på kap. 1311 post 70 med 100 mill. kroner inkl. overføring på 2 mill. kroner frå kap. 1311 post 71 som gjeld Brønnøysund lufthamn, og mot tilsvarande reduksjon av kap. 1311 post 71 Tilskot til ikkje-statlege flyplassar på 2 mill. kroner.

Når det gjeld forslag til vedtak, viser departementet til Finansdepartementets proposisjon i samband med Revidert nasjonalbudsjett 2002.

Merknader frå komiteen

Komiteen viser til finanskomiteens innstilling i samband med behandlinga av St.prp. nr. 63 (2001-2002) Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet medregnet folketrygden 2002 når det gjeld forslag til løyving.

Komiteen har elles ingen merknader.

**2.3 Kap. 2450 Luftfartsverket
(jf. kap. 5450, 5491 og 5603)**

Samandrag

Departementet gjer i proposisjonen greie for revidert budsjett for Luftfartsverket.

Når det gjeld forslag til vedtak på kap. 2450 Luftfartsverket og kap. 5450 Luftfartsverket, viser departementet til Finansdepartementets proposisjon i samband med revidert nasjonalbudsjett 2002.

Etter framlegget av budsjettet for Luftfartsverket sist haust har etterspurnaden etter Luftfartsverkets tenester, og derfor trafikkinntektene, blitt ytterlegare redusert. Inntektene frå luftfartsavgiftene på stamrutenettet og på dei regionale flyplassane er i forslag til revidert budsjett redusert med til saman 200 mill. kroner i forhold til føresetnaden i St.prp. nr. 1 (2001-2002). Dette har i hovudsak samband med den generelle nedgangen i trafikken og hendingane i USA 11. september 2001. Ruteendringane innanlands etter at SAS AB kjøpte Braathens er også rekna med å gi færre flyrørslar. Effekten på trafikktviklinga av fjerninga av flypassasjeravgifta frå 1. april 2002 er førebels uviss og er derfor ikkje rekna med.

Oppdaterte trafikkprognosar for 2002 viser ein nedgang i talet på passasjerar og flyrørslar (Luftfartsverkets flyplassar eksklusive OSL) på høvesvis 10 og 7 pst. i forhold til 2001.

Den negative utviklinga i talet på passasjerar er også rekna med å gi direkte effekt på dei kommersielle inntektene. Andre driftsinntekter er derfor justerte ned med til saman 26,5 mill. kroner for stamrutenettet og dei regionale flyplassane.

Avkastinga frå Oslo Lufthamn AS er oppjustert frå 205,5 mill. kroner til 212 mill. kroner på grunn av auka rentesats i forhold til føresetnaden i St.prp. nr. 1 (2001-2002).

Luftfartsverket reknar med ein samla reduksjon i driftsutgifter i 2002 på 43 mill. kroner.

På grunn av at det framleis er stor uvisse knytt til trafikktviklinga, blir det gjort framlegg om å auke reguleringsfondet med 24,9 mill. kroner.

Dei reduserte driftsinntektene på om lag 200 mill. kroner i 2002, blir delvis kompenserte av forslaget om auka løyving på kap. 1311 post 70 Tilskot til Luftfartsverkets regionale flyplassar, med 100 mill. kroner. Forslaget til revidert investeringsbudsjett på 500 mill. kroner for Luftfartsverket som er 98,4 mill. kroner lågare

enn i vedteke budsjett, er fordelt med 430 mill. kroner på stamrutenettet og 70 mill. kroner på dei regionale lufthamnene.

For stamruteplassane er dette ein reduksjon på 63,4 mill. kroner i forhold til St.prp. nr. 1 (2001-2002).

Samferdselsdepartementet vil kome tilbake til Stortinget med omtale av Stavanger lufthamn, Sola når revidert plan for utbygginga av terminalen ligg føre og Luftfartsverkets økonomiske situasjon gjer det mogleg å setje i gang tiltaket.

Departementet vil kome tilbake til saka om terminalspørsmål for Bardufoss lufthamn når ho er nærare avklara, men tek sikte på å finne ei snarleg løysing som er tenleg både for flypassasjerane og Forsvaret.

For dei regionale flyplassane utgjer framlegget 35 mill. kroner mindre enn vedteke budsjett for 2002. Reduksjonane har samband med behovet for m.a. å oppprioritere einskilte security-tiltak på stamruteplassane.

Tiltaka som må utsetjast er viktige tiltak som må gjennomførast så snart budsjettsituasjonen gjer det mogleg.

Merknader frå komiteen

Komiteen viser til finanskomiteens innstilling i samband med behandlinga av St.prp. nr. 63 (2001-2002) Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet medregnet folketrygden 2002 når det gjeld forslag til løyving,

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til Budsjett-innst. S. nr. 13 (2001-2002) der et flertall, alle unntatt medlemmene fra Sosialistisk Venstreparti, viser til planene om en utvidelse av ekspedisjonsbygget på Sola. Flertallet sier videre:

"Flertallet viser til at dette prosjektet er forventet å gi kommersiell inntjening til Luftfartsverket, og legger til grunn at en kritisk økonomisk situasjon i Luftfartsverket ikke bør forhindre investeringer som kan gi økonomisk inntjening i framtida. Flertallet forutsetter derfor at den videre behandling av dette prosjektet vil foregå som planlagt, og at investeringsbehovet ved flyplassene blir en del av departementets gjennomgang av Luftfartsverkets økonomi."

Disse medlemmer har merka seg at departementet fremdeles vil utrede saka nærmere, og at det ikke ligger inne forslag til oppstart av prosjektet i år. Disse medlemmer vil peke på at det til nå er utarbeidet 5 ulike planer med 5 ulike kostnadsoverslag, og at ytterligere utredning skulle være unødvendig.

Disse medlemmer viser til svar fra statsråden der det blir opplyst at det siste kostnadsanslaget er på 562,5 mill. kroner, men at det foreligger en grovkisse med en noe lavere kostnad som Luftfartsverkets styre ikke har slutta seg til.

Disse medlemmer har forståelse for behovet for å redusere kostnadene på grunn av Luftfartsverkets dårlige økonomi.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti vil vise til brev fra statsråden av 5. juni 2002 hvor det framgår at forutsetning for en utbyggingen av terminalbygg ved Stavanger Lufthavn, Sola er endret etter at SAS kjøpte Braathens. Blant annet er arealbehovet redusert og behovet for utbygging er ikke lenger like prekært. I brevet framgår det også at en framskyndelse av utbyggingen på Sola vil medføre betydelige økonomiske problemer for Luftfartsverket. Det er allerede et etterslep på om lag 200 mill. kroner til ulike myndighetskrav ved de regionale lufthavnene og en framskyndelse av utbyggingen på Sola vil fortrenge nødvendige sikkerhetsrelaterte investeringer ved andre lufthavner.

Disse medlemmer mener at utbyggingen av nytt terminalbygg på Sola er et godt og nødvendig prosjekt som må ha høy prioritet når Luftfartsverket får bedre tilgang på investeringsmidler.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at Stavanger Lufthavn er en av de tre flyplassene som går med overskudd, og mener det er avgjørende at flyplassen får den nødvendige utbedringa og utbygginga for å kunne gi inntekter også framover. Kapasiteten er sprengt med mange hundre tusen flere reisende enn det flyplassen er bygd for. Trafikken er nå i ferd med å stige igjen.

Disse medlemmer ber Regjeringa komme tilbake til Stortinget med forslag til startbevilgning med tanke på oppstart tidlig i 2003.

Disse medlemmer foreslår derfor:

"Stortinget ber Regjeringa komme tilbake til Stortinget med forslag til startbevilgning for utbygginga av Stavanger Lufthavn Sola i 2003."

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet finner det ikke forsvarlig å utsette investeringer for 98,4 mill. kroner til investeringer i flyplassanlegg. Investeringene skal blant annet gå til:

- Oppgradering av driftsbygninger, garasjer og sandlager
- Oppgradering av endefelt og reasfaltering
- Vedlikehold av bygninger og anlegg
- Utskifting av flynavigasjonsutstyr og utstyr til værtjenesten for flytrafikk
- Kjøp av kjøretøy og redningsbåter.

Disse medlemmer mener disse tiltakene er tvungende nødvendige, selv om flytrafikken er gått noe ned i det siste, og vil derfor foreslå at de 98,4 mill. kroner ikke strykes fra budsjettet.

Komiteen sin medlem frå Senterpartiet meiner det no må takast ei avgjerd om utvidinga av ekspedisjonsbygget på Sola.

Denne medlemmen forventar slik avklaring i budsjettet for 2003.

2.4 Etablering av treningscenter for brann- og redningsteneste i Tjeldsund i Nordland

Samandrag

Det blei sett av 3 mill. kroner til planlegging og prosjektering av tiltaket i budsjettet for 2002. Samferdsdepartementet foreslår at tiltaket blir gjennomført som føreset.

Samla investering ved etablering av nytt treningscenter i Tjeldsund er førebels kostnadsrekna til i overkant av 30 mill. kroner, som må finansierast av Luftfartsverket i 2003 og eventuelt seinare år. Det nye senteret kjem i tillegg til dagens verksemd på Trandum ved Gardermoen. Dei årlege driftsutgiftene for Luftfartsverket er rekna med å auke med om lag 4 mill. kroner i forhold til samla drift av treningsverksemda på Trandum.

Merknader frå komiteen

Komiteen viser til at Regjeringa gir ein orientering om fremdriften med å etablere et nytt treningscenter for Luftfartsverket i Tjeldsund. Det vises vidare til at Regjeringa arbeider med å omdanne Luftfartsverket til et aksjeselskap. Dette har skapt betydelig usikkerhet lokalt. Komiteen mener det er viktig å sikre at stortingsflertallets intensjoner vedrørende Tjeldsund settes ut i livet, og vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringa sørge for at nytt treningscenter for Luftfartsverkets brann- og redningsteneste snarlig etableres i Tjeldsund, uavhengig av den kommende selskapsdannelsen."

2.5 Omdanning av Luftfartsverket til aksjeselskap

Samandrag

Det blir i proposisjonen gjort greie for framdrifta i arbeidet med å omdanne Luftfartsverket til aksjeselskap, og orientert om nokre saker i samband med omdanninga.

Samferdsdepartementet tek sikte på å etablere Luftfartsverket som statleg aksjeselskap frå 1. januar 2003. M.a. på grunn av nedgangen i flytrafikken er Luftfartsverkets økonomi sterkt redusert i forhold til tidlegare år. Verksemda si evne til sjølv å finansiere viktige investeringar er blitt monaleg redusert i dei siste åra. For at Luftfartsverket skal kunne etablerast som aksjeselskap frå 1. januar 2003 med ein forsvarleg økonomi, meiner departementet at det kan vere nødvendig med meir omfattande statleg kjøp av flyplasstener.

Samferdsdepartementet legg til grunn at Luftfartsverket framleis skal ha ei samfunnsmessig rolle innanfor luftfarten. I dette ligg m.a. at luftfarten skal vere eit viktig distriktpolitisk verkemiddel.

Som for Posten og NSB tek ein sikte på å leggje fram ei melding om statsaksjeselskapet Luftfartsverket kvart anna år.

Merknader frå komiteen

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, er enig i at Luftfartsverket skal omdannes til AS og viser til Budsjett-innst. S. nr. 13 (2001-2002) hvor det heter:

"Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, vil vise til at Luftfartsverkets hovedoppgave er å bygge, eie og drive lufthavner og luftfartsanlegg, og på forretningsmessig grunnlag yte lufthavn- og flysikringstjenester til flyselskaper og andre brukere.

Luftfartsverket er i dag organisert som en forvaltningsbedrift. Flertallet mener at en slik organisering er problematisk for Luftfartsverket og ønsker å omgjøre Luftfartsverket til et aksjeselskap. En slik organisering som aksjeselskap vil medføre flere fordeler for Luftfartsverket. Blant annet vil Luftfartsverket få adgang til lånefinansiering i det private lånemarkedet og det vil bli større grad av langsiktighet og forutsigbarhet i den økonomiske planleggingen.

Flertallet vil på denne bakgrunn fremme forslag om at Stortinget ber Regjeringen sette i gang arbeidet med å omgjøre Luftfartsverket til aksjeselskap."

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet er imot omdanning av Luftfartsverket til aksjeselskap. Disse medlemmer mener at dagens tilknytningsform best ville sikre de nasjonale målsettinger som tilligger Luftfartsverket. Disse medlemmer er spesielt bekymret for distriktene fordi Regjeringen i denne saken legger opp til mindre politisk styring og ansvar. Regjeringen overlater i for stor grad til styre og ledelse i aksjeselskapet selv å foreta prioriteringer. Disse medlemmer er redd at dette vil føre til at rene økonomiske forhold blir for dominerende.

Disse medlemmer mener at Luftfartsverket iva- retar viktige samfunnsmessige oppgaver. Disse oppgavene tilligger det Stortinget å sørge for blir oppfylt, og det er derfor viktig at Stortinget jevnlig behandler utviklingen i Luftfartsverket. Dette er spesielt viktig når nå Luftfartsverket blir omgjort til aksjeselskap.

Disse medlemmer forutsetter at omdannelsen av Luftfartsverket til aksjeselskap skjer i godt og nært samarbeid med de ansatte og deres organisasjoner.

Disse medlemmer forutsetter at det også for Luftfartsverket AS blir slik at Stortinget skal behandle utskilling av basistjenester.

2.6 Disponering av Statens trafikkflygarskoles egedelar

Samandrag

Departementet gjer i proposisjonen greie for disponering av egedelar frå Statens trafikkflygarskole.

Stortinget vedtok 6. juni 1991 å leggje ned Statens trafikkflygarskole. Alle egedelane ved skolen blei overførte utan vederlag til Forsvarsdepartementet. Etter avtale mellom Forsvarsdepartementet og Sam-

ferdselsdepartementet blei undervisningsmateriell og utstyr m.m. som kunne vere aktuelt for eit trenings- og kompetansesenter, overførte frå skolen til Luftfartsverket.

I St.prp. nr. 29 (1993-1994) blei det tilrådd å etablere eit mindre kompetansesenter i regi av Luftfartsverket (seinare er denne verksemda lagt inn i dotterselskapet Nordic Aviation Resources, NAR).

Da det har vore dårleg økonomi ved trenings- og kompetansesenteret, har Samferdselsdepartementet ikkje innvendingar til at Luftfartsverket sel trenings- og kompetansesenteret. Saka har vore lagt fram for Forsvarsdepartementet som ikkje hadde merknader til salet.

Samferdselsdepartementet og Utdannings- og forskningsdepartementet arbeider med ein modell med tanke på å få ei kompetanseheving og offentleg godkjenning av trafikkflygarutdanninga.

Merknader frå komiteen

Komiteen sitt fleirtal, medlemene frå Arbeidarpartiet, Framstegspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, meiner at denne saka er dårleg utgreidd overfor Stortinget, og ser på det framlagde som rein informasjon og ikkje som forslag til å støtta dei foreslåtte endringane.

Fleirtalet har merka seg at Luftfartsverket har selt trenings- og kompetansesenteret, og føreset at vedtak om dette er gjort innafor vedtekne fullmakter, då sak om dette ikkje er lagt fram for Stortinget.

Fleirtalet er opptekne av at staten også framover tek ansvar for kompetanseutvikling på dette området, og ikkje overlet dette til private åleine. Fleirtalet ser positivt på samarbeidet mellom Samferdselsdepartementet og Utdannings- og forskningsdepartementet om kompetanseheving og offentleg godkjenning av trafikkflygarutdanning.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti har ingen merknader.

2.7 Mellombels statleg forsikringsansvar for norske luftfartøy og lufthamner ved skadar på tredjepart som følgje av krigs- og terrorhandlingar

Samandrag

Det blir i proposisjonen orientert om arbeidet med å finne andre ordningar til erstatning for mellombels statleg forsikringsansvar for norske luftfartøy og lufthamner ved skadar på tredjepart, som følgje av krigs- og terrorhandlingar.

Førebels kan Samferdselsdepartementet ikkje seie kor lenge det vil vere nødvendig for den norske stat å forlengje garantiordninga, men det blir arbeidd i fleire fora for å få avvikla dei statlege garantiordningane.

På denne bakgrunn tek Samferdselsdepartementet sikte på å forlengje den statlege garantien førebels ut mai 2002.

Merknader frå komiteen

Komiteen har ingen merknader.

3. PROGRAMKATEGORI 21.30 VEGFORMÅL**3.1 Kap. 1320 Statens vegvesen***Post 31 Rassikring**Samandrag*

Det blir foreslått å auke kap. 1320 Statens vegvesen post 31 Rassikring med 50 mill. kroner.

Når det gjeld forslag til vedtak, viser departementet til Finansdepartementets proposisjon i samband med Revidert nasjonalbudsjett 2002.

Heile beløpet skal nyttast til rassikringstiltak med fordelinga som vist i tabell 3.1. i proposisjonen. I tabellen er det lista opp fleire aktuelle prosjekt. Endeleg fordeling må skje i samråd med fylkeskommunane.

Når det gjeld oppstart av rv 651 Greifneset-Løvikneset i 2002, vil det føre til ei binding av nesten heile investeringsramma for Møre og Romsdal i 2004. Samferdselsdepartementet har derfor godkjent søknaden om forskottering (frå kommunane Volda og Ørsta) og oppstart av rv 651 Greifneset-Løvikneset i 2002 under føresetnad av at planlagt oppstart av rv 653 Eiksundsambandet med bompengar i 2003 blir utsett til seint i 2003 eller til 2004. Dette vil redusere behovet for statlege midlar til Eiksundsambandet i 2004.

Merknader frå komiteen

Komiteen viser til finanskomiteen si innstilling i samband med behandlinga av St.prp. nr. 63 (2001-2002) Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet medregnet folketrygden 2002 når det gjeld forslag til løyving.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, viser til at det i brev fra Møre og Romsdal fylkeskommune datert 23. mai 2002 ble stilt spørsmål om de foreslåtte tilleggsbevilgningene til rassikring av rv 651 og Møre og Romsdal fylkestings vedtak om forsering og forskuttering av dette rassikringsprosjektet vil virke inn på tidspunktet for oppstart av rv 653 Eiksundsambandet.

Disse medlemmer viser til brev om dette fra samferdselsministeren, datert 4. juni 2002, til Stortingets samferdselskomité der det går fram at hverken forskutteringen av tilleggsbevilgningene eller forskutteringen av rv 651 vil påvirke oppstartstidspunktet for Eiksundsambandet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine forslag i Nasjonal transportplan der Fremskrittspartiet la opp til en økning på 46 mrd. kroner på satsing innenfor veg og vegtrafikk.

Disse medlemmer viser også til budsjettbehandlinga høsten 2001 der Fremskrittspartiet ønsket å øke posten rassikring til 170,6 mill. kroner.

3.2 Kostnader ved omorganisering av Statens vegvesen og omdanning av produksjonsverksemda i Statens vegvesen*Samandrag**Kostnader ved omorganisering av Statens vegvesen*

Omorganiseringa av Statens vegvesen medfører tilleggskostnader, og det blir i proposisjonen gjort greie for korleis desse kostnadene vil bli dekte inn.

For å gjennomføre omorganiseringa og effektiviseringa i Statens vegvesen vil det påløpe betydelege omstillingskostnader i perioden 2002-2005. Over ein lengre periode vil venteleg gevinstane ved effektiviseringa bli vesentleg større enn dei totale kostnadene. Kostnadene har etter Vegdirektoratet sitt syn ein storleik på 680 mill. kroner.

Kostnadene for 2002 (255 mill. kroner) gjeld innanfor både forvaltning og produksjon i vegvesenet, medan kostnadene i perioden 2003-2005 berre gjeld forvaltning. Kostnadene til omorganisering av produksjonsverksemda vil ein kome tilbake til i samband med statsbudsjettet for 2003. Når tiltaka for omstillinga tek til å verke i 2003, vil også gevinsten ved effektiviseringa kome. Samla for åra 2003-2005 vil gevinsten dekkje dei ekstra kostnadene.

Departementet vil gjere merksam på at det er uvisse med omsyn til storleiken på tala og vil understreke at omstillinga må gjennomførast til lågast moglege kostnader.

Samferdselsdepartementet legg opp til at kostnadene i 2002 delvis vil bli dekt innanfor kap. 1320 postane 23 og 30. Vidare viser Samferdselsdepartementet til at løyvingreglementet § 11 femte ledd gir fullmakt til å overskride løyvingar med inntil 5 pst. til investeringsføremål mot tilsvarande innsparing neste budsjettermin. Departementet tek sikte på å nytte denne heimeleien til delvis finansiering av kostnadene til omdanninga i 2002.

Omdanning av produksjonsverksemda i Statens vegvesen

Det blir i proposisjonen gjort greie for nokre forhold i tilknytning til omdanninga av Statens vegvesens produksjonsverksemd til aksjeselskap.

Alle nye oppdrag som forvaltningsdelen set ut etter etableringstidspunktet, vil bli konkurranseutsette. Dette inneber at selskapet etter etableringa ikkje vil få oppdrag gjennom direkte tildeling. Departementet vil følgje opp merkna den frå Stortinget om storleiken på kontraktsvolumet som produksjonsverksemda inngår før selskapsetableringa. Produksjonsverksemda vil i 2002 halde fram med si normale verksemd, og ikkje inngå kontraktar ut over normal drift.

Når det gjeld investerings-/utbyggingsoppgåver, asfaltarbeid og vegmerking, vil avtaler som blir videreførte til selskapet ha ein kort nedtrappingsperiode i samband med at arbeidet blir slutført.

På drifts- og vedlikehaldssida vil lengda for kontraktane normalt vere 5 år. Dette er den mest tenlege

lengda for slike kontraktar. På bakgrunn av dette tilrår Vegdirektoratet at kontraktane for drifts- og vedlikeholdsoppgåvene får ei lengd på 1-5 år (frå og med 2003 til og med 2007). Det vil seie at over ein periode på opp til 5 år vil ein stadig større del av kontraktane ut på anbodskonkurranse, etter kvart som dei eksisterande kontraktane går ut.

Samferdselsdepartementet er oppteke av at konkurranseutsetjinga skal skje raskt for å hente ut gevinstar som kan kome brukarane av vegnettet til gode. Departementet meiner at innanfor ein noko kortare periode kan omsynet til kompetanseoppbygging hos vegvesenet og hos dei private aktørane bli ivareteke. Ei lengd på 4 år bør etter departementet si meining vere ein tilstrekkeleg periode for å oppnå dette. Dermed vil 25 pst. av funksjonskontraktane bli sette ut på anbod kvart år i åra 2003 til 2006.

Departementet meiner det er viktig at selskapet opererer under like konkurransevilkår som private aktørar allereie frå etableringstidspunktet. I perioden fram til alle overførte kontraktar er avvikla, vil det vere ei opptrapping i talet på konkurranseutsette oppdrag.

Som ein følgje av at selskapet skal konkurrere om alle nye oppdrag frå første stund, vil ikkje "forvaltningssida i Statens vegvesen" tildele oppdrag direkte til selskapet. Dette, kombinert med at formålet med selskapet først og fremst er forretningsmessig, medfører at selskapet ikkje vil vere omfatta av regelverket for offentlege kjøp. Selskapet vil også fritt kunne konkurrere i andre marknader.

Staten sitt eigarskap vil bli forvalta av Samferdselsdepartementet. Regjeringa legg vekt på å finne fram til gode ordningar for å handtere omstillingane som er nødvendige på personalområdet for å utvikle selskapet til å bli konkurransedyktig.

Samferdselsdepartementet kjem tilbake til Stortinget med ein omfattande omtale av saka og framlegg i samband med statsbudsjettet for 2003.

Komiteen sine merknader

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at Regjeringen i den foreliggende proposisjonen foreslår å ta 255 mill. kroner fra vegbudsjettet for å dekke omstillingskostnader i Statens vegvesen, jf. også forslag knyttet til opprettelse av interimsselskap i St.prp. nr. 50 (2001-2002).

Disse medlemmer viser til at omorganiseringen av Statens vegvesen er en svært omfattende sak, hvor Regjeringen i sitt arbeid så langt har valgt å legge fram flere mindre delsaker med budsjettvirkninger for Stortinget. Disse medlemmer mener Regjeringen burde startet dette arbeidet med å legge fram en helhetlig orientering til Stortinget om målsettinger og prinsipper for omorganiseringen, anslag for total kostnader, finansiering av omstillingskostnader og ivaretagelse av de om lag 10 000 ansatte i Statens vegvesen.

Disse medlemmer viser til at Regjeringens strategi om å behandle omorganiseringen gjennom flere

enkelt saker, har medført at komiteen allerede i forbindelse med arbeidet med St.prp. nr. 50 (2001-2002) ble nødt til å stille spørsmål knyttet til helheten i omorganiseringen av Statens vegvesen. Statsrådets håndtering av de første spørsmålene nødvendiggjorde nye runder med spørsmål, og måten det ble svart på totalt sett avstedkom at statsråden måtte møte til åpen høring i samferdselskomiteen. Disse medlemmer mener statsråden har utøvd dårlig politisk skjønn i forhold til den sterke informasjonsplikten hun har overfor Stortinget. Dette gjelder særlig i saker Regjeringen legger fram for Stortinget. Disse medlemmer forutsetter at statsråden i sitt videre virke viser vilje til å gi samferdselskomiteen all den informasjonen den trenger.

Disse medlemmer viser til at det som følge av komiteens arbeid med St.prp. nr. 50 (2001-2002) og St.prp. nr. 60 (2001-2002) er konstaterat at de foreløpige kostnadene for omorganiseringen av Statens vegvesen og anslått underskudd i det nye selskapet de første årene, til sammen kan beløpe seg til 3,8 mrd. kroner. Disse medlemmer konstaterer videre at summen kan øke bl.a som følge av utgifter til ventelønn og tidligpensjon etter 2003. Disse medlemmer konstaterer videre at statsråden ikke har kunnet garantere at omorganiseringskostnadene ikke vil bli overveltet det ordinære vegbudsjettet, tvert i mot er de første 255 mill. kroner som foreslås bevilget dekket inn fra vegbudsjettet. Disse medlemmer konstaterer videre at de ansattes organisasjoner er svært misfornøyd med måten omorganiseringen så langt har skjedd på, og at de som følge av dette på et tidspunkt stoppet samarbeidet om prosessen videre. Disse medlemmer konstaterer videre at det planlegges en betydelig overgang til ventelønn og tidligpensjon i en konjunktursituasjon hvor landet har en stor arbeidskraftsutfordring.

Disse medlemmer tar imidlertid til etterretning at stortingsflertallet allerede har vedtatt å omdanne produksjonsdelen av Statens vegvesen til aksjeselskap og konkurranseutsette det nye selskapet 100 pst. og vil derfor ikke gå imot bevilgningen som Regjeringen foreslår i denne saken. Disse medlemmer forutsetter imidlertid at Regjeringen i den videre omorganiseringsprosessen legger opp til at det nye selskapet gis reelle muligheter til å konkurrere med de private selskapene.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti vil understreke at omstillingen av Statens vegvesen er en stor og krevende prosess som ble startet opp av regjeringen Stoltenberg. Det var bred enighet om omstillingen av forvaltningsdelingen.

Når det gjelder produksjonsavdelingen, ønsket et flertall å omdanne produksjonsavdelingen til aksjeselskap, mens et mindretall ønsket en divisjonsmodell.

Disse medlemmer vil vise til omtalen av nedbemanning og omstillingskostnader fra regjeringa Stoltenbergs budsjettproposisjon:

"Omstillingen av Statens vegvesen vil angå mange og kreve stor omstillingsvilje og omstillingsevne. Konsekvensene for den enkelte vil oppstå både som følge av de effektiviseringstiltak som er tatt opp foran, samt den nye organiseringen. Sammen med redusert behov for ressurser, vil nødvendig rekruttering av ny kompetanse medføre et relativt stort antall overtallige. Samferdselsdepartementet peker på at det vil oppstå tilleggskostnader forbundet med organisering, omstilling og innplassering."

Disse medlemmer vil vise til at det ikke er valget mellom å organisere produksjonsavdelingen som aksjeselskap eller divisjonsmodell som fører til nedbemanning og omstillingskostnader. Det er det å gjøre produksjonsavdelingen kostnadseffektiv og konkurransedyktig som fører til nedbemanning og omstillingskostnader. Det er viktig å holde fast på at omstillingen på sikt vil føre til økt effektivitet og føre til at vi får mer veg for pengene.

Disse medlemmer vil vise til at Regjeringen vil komme tilbake til verdifastsettelsen og åpningsbalansen i det nye entreprenørselskapet i statsbudsjettet for 2003.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener det er uakseptabelt å finansiere omorganiseringen av Statens vegvesen ved å redusere omfanget av bygging og vedlikehold av veier. Disse medlemmer forutsetter at Regjeringen kommer med en ny sak om omorganiseringen der utgiftene dekkes gjennom en egen bevilgning, uten å redusere vedlikeholds- og investeringsbudsjettene for statlige veier.

Disse medlemmer støtter en deling av Statens vegvesen som beskrevet, og en organisering av produksjonsdelen som aksjeselskap. Disse medlemmer mener det imidlertid vil være riktigere å overlate til Næringsdepartementet å forvalte eierskapet til aksjene i produksjonsenheten. Dette vil sikre uavhengighet, og hindre motivasjon for å benytte "egne" avdelinger.

3.3 Alternativ bruk av ferjetilskot

Samandrag

Departementet gjer i proposisjonen greie for alternativ bruk av ferjetilskot.

Stortinget bad ved handsaminga av 2002-budsjettet Regjeringa arbeide vidare med korleis ein skal ta omsyn til innspara midlar ved ferjeavløysingsprosjekt. Samferdselsdepartementets vurderingar vil bli lagde til grunn både i forhold til konkrete prosjekt, i budsjett-samanheng og ved den kommande rulleringa av Nasjonal transportplan.

Alle dei prosjekta som er aktuelle i samband med alternativ bruk av ferjetilskot, må ein vurdere som andre prosjekt og også sjå på prosjektet sin nytte/kostnad. Ein nyttekostnadsanalyse er ei systematisk vurdering av gevinstar og kostnader ved offentlege tiltak.

Målet er å ta stilling til om eit tiltak er samfunnsøkonomisk lønsamt eller ikkje.

Staten løyver årleg store beløp over statsbudsjettet til drift av ferjesamband på riksvegnettet. Dersom ein skal leggje ned eit ferjesamband, er eit fast vegsamband ofte einaste realistiske alternativ til ferjedrifta. Samferdselsdepartementet legg til grunn at det er dei netto innspara drifts-, vedlikeholds- og kapitalkostnadene etter ferjerokeringar som budsjettering må ta utgangspunkt i.

Finansieringsplanen for eit vegsamband må ta omsyn til bompengbidraget, endra drifts- og vedlikeholdskostnader for vegnettet og bidrag frå lokale styresmakter og/eller næringsliv.

Krava som ein må stille til bruk av innspara ferjetilskot må avhenge av om det er behov for statlege bidrag ut over ferjetilskotet.

Dersom det er mogleg å byggje eit fast vegsamband til erstatning for eit ferjesamband berre gjennom innspara statlege kostnader ved ferja, eventuelt kombinert med bompengar og økonomiske bidrag frå lokale styresmakter og/eller næringsliv, ser departementet det som tilrådeleg at ein brukar dei innspara kostnadene til å realisere vegsambandet.

Det er ein føresetnad at lokale styresmakter og/eller bompengeselskap forskoterer staten sine framtidige innsparingar til å realisere vegsambandet.

I politiske vedtak lokalt må det m.a. kome klart fram kva for plikter som oppstår når ein legg ned ferjesambandet, medrekna lokale styresmakter sitt og/eller næringslivet sitt bidrag til finansiering av vegsambandet.

Dersom det er behov for ytterlegare statlege bidrag utover innspara statlege ferjetilskot for å realisere vegsambandet, meiner departementet at det også da vil vere tilrådeleg å ta i bruk det innspara ferjetilskotet som del av den samla finansieringa av vegen. Departementet ser det likevel som avgjerande at ein også stiller krav til at vegsambandet er prioritert i handlingsprogram knytte til Nasjonal transportplan. Ein viktig årsak til dette er at bindingane over statsbudsjettet i slike saker vil auke.

Innsparingar ved å leggje ned eit ferjesamband vil først bli realiserte etter at ferjeavløysingsprosjektet er ferdigstilt. Samferdselsdepartementet foreslår at desse ferjeinnsparingane blir fordelte på post 23 og 30 ut frå at post 23 skal finansiere drift og vedlikehold av den nye vegen og at post 30 skal nyttast til nedbetaling av forskot frå bompengeselskapet eller andre. Post 72 blir redusert tilsvarande.

Merknader frå komiteen

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, er tilfreds med at Regjeringen nå har slått fast at innsparte drifts-, vedlikeholds- og kapitalkostnader knyttet til ferjesamband kan benyttes til delfinansiering av samband som gjør ferje overflødig. Flertallet vil understreke at alle reelle innsparinger må tas med fullt ut, men at man bør unngå overkom-

pensasjon som kan føre til dårligere tilbud på andre ferjestrekninger eller økte statlige utgifter.

Flertallet har merket seg at det er spesielle problemer knyttet til beregningen av innsparte kapital-kostnader og ber Regjeringen finne ordninger som gjør det mulig å beregne disse innsparingene i forkant slik at de kan inngå som del av total finansieringsplan. Flertallet har merket seg at Regjeringen legger opp til at det er innsparinger etter evt. ferjerokeringer som skal legges til grunn ved budsjetteringen. Flertallet vil i denne sammenheng minne om at slike rokeringer også kan føre til at man kan spare kostnader til nybygg av ferjer og mener at disse innsparingene må tas med i regnestykket over innsparte kostnader.

Flertallet ber om å bli orientert om saken og evt. erfaringer med ordningen på egnet måte, f.eks. i forbindelse med statsbudsjettet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet har merket seg at Regjeringen legger til grunn at det er de netto innsparte drifts,- vedlikeholds- og kapitalkostnadene som skal legges til ved budsjettering. Disse medlemmer viser til at kapitalkostnadene vil variere sterkt ut fra hvor gammel ferja er. Disse medlemmer finner det mest hensiktsmessig at det legges til grunn en gjennomsnittlig kapitalkostnad ved budsjettering.

3.4 Ekstern kvalitetssikring av store statlege vegprosjekt

Samandrag

Det blir i proposisjonen gjort greie for prinsippa for omtale for Stortinget og budsjettering av vegprosjekt som har vore igjennom ekstern kvalitetssikring.

Samferdselsdepartementet legg opp til at vegprosjekt som har vore gjennom ekstern kvalitetssikring, blir budsjetterte og omtala for Stortinget etter følgjande prinsipp:

Kostnadene blir ikkje lenger omtala som overslag, men får den meir forpliktande forma styrings- og kostnadsrammer. Stortinget vil få lagt fram for seg budsjettal knytte til to ulike rammeomgrep:

- Styringsramme: Dette er det talet for dei samla kostnadene som Samferdselsdepartementet ventar at Statens vegvesen skal greie å realisere prosjektet innanfor.
- Kostnadsramme: Dette er styringsramma med tillegg av nødvendig avsetjing for uvisse. Storleiken på avsetjinga vil bli vurdert med utgangspunkt i tilrådingar frå Vegvesenet og kvar einiskild kvalitetssikringsrapport. Det blir gjennom handsaminga av framlegga til kostnadsrammer at Stortinget gir dei fullmakter til oppstart og inngåing av kontraktar m.v. som er lagt til grunn i Løyvingsreglementet § 9.

Budsjettildeling til det einiskilde prosjektet tek utgangspunkt i styringsramma. Finansdepartementet

vurderer, i samråd med aktuelle fagdepartement, ei vidare utvikling av opplegget for porteføljestyring.

Merknader frå komiteen

Komiteen har ingen merknader.

3.5 Omtale av tre vegprosjekt

Samandrag

Departementet gjer i proposisjonen greie for styringsramme og kostnadsramme for prosjekta (jf. kap. 3.5 ovanfor):

- E6 Assurtjern-Klemetsrud (stamveggrute 1)
- E6 Skjerdingsstad-Jaktøyen (stamveggrute 2)
- E6 Jevika-Selli (stamveggrute 3)

Merknader frå komiteen

Assurtjern- Klemetsrud

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, har merket seg Regjeringens forslag til omprioritering og at det vil bli anleggsstart i august 2002.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener E6 fra Klemetsrud til Assurtjern/Vinterbro må ha høyeste prioritet. Disse medlemmer forutsetter at innsparingen på 15 mill. kroner ikke får virkning på fremdriften i prosjektet. Når det gjelder E6 ved Melhus, er disse medlemmer tilfreds med at firefelts løsning ser ut til å bli valgt, ut fra målsettingen om sammenhengende, firefelts E6 hele vegen mellom Trondheim og Oslo. Videre viser disse medlemmer til at Fremskrittspartiet har gått inn for å legge E6 utenom Steinkjer sentrum, men slutter seg for øvrig til Regjeringens konklusjoner.

3.6 Framdrift for handlingsplan for rassikring

Samandrag

Det blir i proposisjonen gjort greie for framdrifta i handlingsprogrammet for rassikring.

I samsvar med Budsjett-innst. S. nr. 13 (1997-1998) la Samferdselsdepartementet i 1999 fram "Handlingsplan for rassikring av veger".

Handlingsplanen presenterer prosjekt som fekk løyving i 1998 og 1999 og aktuelle prosjekt i perioden 2000-2001. Planen viser vidare ei oversikt over aktuelle prosjekt i perioden 2002-2007.

I St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011 blei det ikkje gitt noko presist tal for kor mykje av ramma som skulle disponerast til rassikring. På bakgrunn av Stortinget si handsaming av meldinga blei det utarbeidd handlingsprogram for stamvegnettet og for det øvrige riksvegnettet for perioden 2002-2011. Dei fylkesvise handlingsprogramma, som blei fylkespolitisk handsama våren 2001, viser ei prioritert rekkefølge av investeringstiltak på det øvrige riksvegnettet.

Fylkeskommunane gav på same tid ei uttale til forslaget frå Vegdirektoratet om prioritering av investeringsmidlar på stamvegnettet.

Gjennom den fylkespolitiske handsaminga blei det laga ei prioritering av kva for prosjekt som skulle realiserast innanfor den økonomiske planleggingsramma for perioden 2002-2005. Rassikring blei da sett i samanheng med og prioritert opp mot andre satsingsområde som trafikktryggleik, bygging av gang-/sykkelvegar, miljøtiltak og liknande.

Frå og med 2002 er det desse fylkespolitiske prioriteringane som ligg til grunn for satsinga på rassikringsprosjekt så vel som andre typar prosjekt.

Oversikt, jf. tabell 3.5 i proposisjonen, viser at handlingsplanen for rassikring er tilnærma oppfylt for 2000-2001. For perioden 2002-2007 var det i rassikringsplanen lagt til grunn statlege investeringar på totalt 2 136 mill. 2002-kroner, basert på førebels handlingsprogram for perioden 2002-2007 og ein ekstrainsats i perioden. Dersom ein legg til grunn ei jamn fordeling av investeringane over år, ville dette gi om lag 1 400 mill. kroner i fireårsperioden 2002-2005. I handlingsprogram for perioden 2002-2005 er det lagt opp til 1 926 mill. kroner. Det er derfor lagt vesentleg sterkare vekt på rassikring i endeleg handlingsprogram for perioden 2002-2005 enn det som er lagt til grunn i handlingsplanen for rassikring. Det er planlagt å investere totalt 2 175 mill. kroner i perioden 2002-2005; av dette 250 mill. kroner i bompengar.

I perioden 2000-2001 var gjennomsnittleg årleg løyving på om lag 338 mill. kroner. Regjeringa legg opp til å auke den årlege satsinga betydeleg.

I 2002 er det løyvd om lag 320 mill. kroner til prosjekt og tiltak med rassikringsgevinstar. Regjeringa ser rassikring som eit viktig satsingsområde, og foreslår å auke løyvinga i 2002 på post 31 med 50 mill. kroner. Desse midlane skal nyttast til prosjekt og tiltak med rassikringsgevinst, jf. omtale av dette under post 31 Rassikring.

Oppfølging av rassikringsinnsatsen i Indre Hardanger

I perioden 1996-2002 er det til saman løyvd om lag 350 mill. kroner til rassikring og opprusting av riksvegnettet i Hardanger. Av dette er om lag 180 mill. kroner løyvd i perioden 1998-2001. Midlane er i all hovudsak nytta til tiltak med rassikringsgevinst på rv 7, rv 13 og rv 550. Også av den foreslåtte ekstraløyvinga i Revidert nasjonalbudsjett 2002, vil midlane bli øyremerkta til prosjekt i Indre Hardanger. I handlingsprogrammet ligg det inne midlar til rassikring i Indre Hardanger også dei kommande åra i tråd med fylkeskommunale prioriteringar.

Merknader frå komiteen

Komiteen har ingen merknader.

3.7 E6 Nordre avlastingsveg i Trondheim og

godsterminalen Leangen - Trondheimsbakka

Samandrag

På bakgrunn av at Jernbaneverket og NSB BA meiner at det ikkje vil vere behov for å flytte godsterminalen frå Brattøra til Leangen, gjer departementet greie for at det vil bli gjort ei ny utgreiing i saka, m.a. konsekvensane for E6 Nordre avlastingsveg i Trondheim.

Departementet har bede Statens vegvesen og Jernbaneverket om å gjere ei overordna utgreiing i samarbeid med Trondheim kommune.

Samferdselsdepartementet tek sikte på å kome tilbake til saka, m.a. slutføring av Trondheimsbakka og utbygging av E6 Nordre avlastingsveg i samband med statsbudsjettet for 2003.

Merknader frå komiteen

Komiteen har registrert at Jernbaneverket og NSB ikke mener det er behov for å flytte godsterminalen i Trondheim fra Brattøra til Leangen. Komiteen har merket seg at departementet på denne bakgrunn vil foreta en ny utredning av sakskomplekset, inkludert Nordre avlastningsveg, i samarbeid med de lokale myndigheter.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, forutsetter at en slik utredning vil vurdere både Brattøra og Leangen som plasseringsalternativer av godsterminalen.

Når det gjelder en ny utredning av Nordre avlastningsveg, legger flertallet til grunn at en slik vurdering gjelder strekningen ved Brattøra. Når det gjelder strekningen ved Ila, er traseen endelig avklart gjennom godkjent reguleringsplan. Flertallet forutsetter at dette trasévalget ligger fast og at utbyggingen skjer i tråd med denne.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at ulike flertall på Stortinget tidligere har gitt sin støtte til at det skal bygges ny godsterminal i Trondheim.

Disse medlemmer legger vekt på at det er viktig å legge til rette for økt godstransport på bane. Disse medlemmer viser til at et flertall i Trondheim bystyre har støttet dette. Disse medlemmer vil under tvil avvente en ny gjennomgang av saka, men vil understreke de føringene som ligger i tidligere innstillinger fra Stortinget.

Disse medlemmer ber om en grundigere orientering og statusrapport i budsjettet for 2003.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti vil understreke at den foreslåtte godsterminalen på Leangen ikke vil ha tilgang på havn, og gjør det derfor vanskeligere å få et godt samspill mellom sjø- og banetransport.

Disse medlemmer er tilfredse med den omtalen Regjeringen har gitt Leangen-prosjektet når Regjeringen skriver:

"Jernbanelinjen har i samråd med NSB no kome fram til at det ikkje vil vere behov for å flytte godsterminalen frå Brattøra, og det er derfor ikkje nødvendig å byggje ny godsterminal på Leangen."

3.8 Riksvegferjesambandet Hjellestad-Klokkarvik

Samandrag

Det blir orientert om status for riksvegferjesambandet Hjellestad-Klokkarvik.

I St.prp. nr. 1 (2001-2002) opplyste Samferdselsdepartementet at riksvegferjesambandet Hjellestad - Klokkarvik ville bli lagt ned.

Av proposisjonen går det fram at sambandet vil halddast oppe som eit riksvegferjesamband ut året. Samferdselsdepartementet vil kome tilbake til endeleg klassifisering av sambandet i St.prp. nr. 1 (2002-2003).

Merknader frå komiteen

Komiteen viser til at ferjeruta også betjener øyer uten bruer, og derfor må opprettholdes.

Komiteen har merket seg at Vegdirektoratet nå arbeider med å kontrahere en ny ferje og at denne blir satt inn på sambandet i 2003.

3.9 E6 Riksgrensa/Svinesund-Oslo (stamveggrute 1)

Samandrag

Departementet orienterer i proposisjonen om planar om å framskunde utbygginga av E6 i Østfold.

Trafikkauken på E6 i Østfold er høgare enn på dei fleste andre vegstrekningar i landet. Vegen har for dårleg standard i høve til trafikkbelastninga. Talet på trafikkulykker aukar.

Departementet tek sikte på å kome tilbake til Stortinget seinare i vår med eit nærmare forslag om ei forsering. I den samanhengen vil departementet også leggje fram eit forslag om eit finansieringsopplegg for ny bru ved Svinesund (prosjektet E6 Svinesund - Svingensko-gen).

Merknader frå komiteen

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, vil vise til behandlingen av St.prp. nr. 68 (2001-2002) og er tilfreds med at Regjeringen legger opp til raskere ferdigstilling av 4-felts E6 gjennom Østfold enn det regjeringen Stoltenberg la opp til.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Dok. 8-forslag fra en rekke stortingsrepresentanter i området, som påpeker at firefelts motorveg fra Oslo til Svinesund kan stå ferdig i løpet av fem år, og ber Regjeringen gi dette arbeidet høyeste prioritet, også økonomisk.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti vil vise til behandlingen av St.prp. nr. 68 (2001-2002).

3.10 Oslopakke 1 og 2

Samandrag

Det blir i proposisjonen orientert om redusert bidrag frå bompengar i Oslopakke 2. I St.prp. nr. 1 (2001-2002) er det for 2002 lagt til grunn 726 mill. kroner i bompengar til investering, av desse er 175 mill. kroner frå Oslopakke 2. På grunn av stort omfang av abonnement som er kjøpte før takstauken 1. november 2001, vil bidraget frå Oslopakke 2 bli redusert til 144 mill. kroner.

Merknader frå komiteen

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, tar orienteringen til etterretning og har for øvrig ingen merknader.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Fremskrittspartiet hele tiden har vært imot bompengefinansiering av veger og kollektivtrafikktiltak, også i Oslo. Disse medlemmer mener derfor at bevilgningene må økes for å gjøre bompengavhengigheten mindre og utbyggingstakten raskere.

3.11 Tønsbergpakka

Samandrag

Departementet orienterer i proposisjonen om framdrifta i arbeidet med ein bompengeproposisjon om Tønsbergpakka.

I St.prp. nr. 1 (2001-2002), er prosjekt og tiltak i Tønsbergpakka omtala med sikte på å leggje fram bompengeproposisjonen våren 2002.

Samferdselsdepartementet tek sikte på å leggje fram bompengeproposisjonen i løpet av 2002, når godkjend reguleringsplan og ekstern kvalitetssikring av rv 311 Ringveg øst-vest ligg føre.

Merknader frå komiteen

Flertalet i komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, tar orienteringen til etterretning og har for øvrig ingen merknader.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til merknader i forbindelse med behandlingen av Nasjonal transportplan om statlig finansiering av det offentlige vegnett og ser ikke behovet for å bompengefinansiere prosjektet.

Disse medlemmer mener prosjektet skal fullfinansieres over statlige bevilgninger.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti vil understreke at forslagene til Tønsberg-pakke slik den foreligger, ikke løser transportutfordringene i Tønsberg-området, og at de ikke har til-

fredsstillende løsninger for kollektivtrafikken, og for å redusere luftforurensningen og støyproblemene i Tønsberg.

3.12 E10 Lofotens fastlandsforbindelse (LOFAST)

Samandrag

Det blir i proposisjonen gjort greie for status i arbeidet med prosjektet E10 Lofotens fastlandsforbindelse (LOFAST).

Godkjente reguleringsplanar for heile prosjektet ligg enno ikkje føre. Reguleringsplanen for parsellen Raftsundet øst-Ingelsfjordeidet i Hadsel kommune blei ikkje vedteken da han blei handsama av kommunestyret 13. september 2001. Hadsel kommune, Naturvernforbundet i Nordland og Samarbeidsrådet for naturvernsaker har også påklaga reguleringsplanvedtaket for parsellen Ingelsfjordeidet-Sjørdalen i Lødingen kommune. Klagane er sende til fylkesmannen for handsaming.

Samferdselsdepartementet vil kome tilbake til Stortinget når planavklaring og ekstern kvalitetssikring ligg føre.

Merknader frå komiteen

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Sosialistisk Venstreparti, viser til at et flertall i Stortinget har lagt til grunn at videreføringen av Lofotens fastlandsforbindelse skulle starte så raskt som mulig i perioden 2002-2005. Framdriften synes nå å ha stoppet opp etter at Hadsel kommunestyre for åtte måneder siden ikke godkjente nødvendige reguleringsplaner.

Flertallet mener Regjeringen aktivt må sørge for å få på plass nødvendige avklaringer i planarbeidet og sikre framdriften i prosjektet.

3.13 Om delvis bompengefinansiering av Listerpakka inkl. E39 Lyngdal-Flekkefjord som OPS-prøveprosjekt

Samandrag

Samferdselsdepartementet fremmer i proposisjonen forslag om delvis bompengefinansiering av Listerpakken og gjennomføring av OPS-prøveprosjekt.

Listerpakken inneholder 9 prosjekter og omfatter ny E39 mellom Handeland og Feda i Kvinesdal og Lyngdal samt omlegging av Rv 43 mellom Aunevik og Buk-

kesteinen i Lyngdal og Rv 465 mellom Kjørrefjord og Ulland i Farsund og Kvinesdal. I tillegg inngår trafikk-sikkerhetstiltak langs eksisterende E39 over Kvinesheia og ulike tiltak på vegnettet i kommunene Farsund, Lyngdal, Kvinesdal og Hægebostad.

OPS-prøveprosjektet E39 Lyngdal-Flekkefjord omfatter utbygging av parsellen Handeland-Feda samt drift av hele strekningen mellom Lyngdal og Flekkefjord.

Arbeidet med Listerpakken er tidligere omtalt i St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011, Offentlig Privat Samarbeid (OPS) er senest omtalt i St.prp. nr. 83 (2000-2001) Om E39 Øysand-Thamshavn gjennomført som OPS-prøveprosjekt ved delvis bompengefinansiering.

Vest-Agder fylkeskommune ønsker at det innføres bompenger for å knytte regionen bedre sammen og sikre utviklingen av en robust bo- og arbeidsmarkedsregion. Vertskommunene for bommene, Lyngdal og Farsund, samt kommunene Kvinesdal, Flekkefjord, Sirdal og Hægebostad har sluttet seg til bompengefinansiert utbygging i Listerregionen, jf. ellers omtale av den lokale behandling i proposisjonen.

Ved kombinasjon av bompenger innkrevd i en 15-årsperiode, statlige midler og lokale tilskudd skal vegnettet i regionen oppgrades for i overkant av 1,6 mrd. kroner.

Realisering av Listerpakken gir store forbedringer i kommunikasjonene mellom kommunene i regionen, og kyststamvegen E39 mellom Kristiansand og Stavanger innkortes med 15 km.

Samlet sett vil utbyggingen medvirke til at Listerregionen utvikles til et felles bo- og arbeidsmarked.

Finansierings- og bompengeplegg

Basert på tradisjonell gjennomføring av E39 Handeland-Feda er det samlede kostnadsoverslaget for Listerpakken 1 624 mill. kroner. I tillegg kommer kostnaden ved investering i bomstasjoner med innkrevingsutstyr. Ekskl. E39 Handeland-Feda, som gjennomføres som OPS-prosjekt er kostnadsoverslaget 554 mill. kroner. Dersom det ligger an til kostnadsoverskridelser utover dette, står finansieringsplanen fast, og innholdet i pakken må tas opp til ny vurdering.

Tabell 3.6 Finansieringsplan, ekskl. E39 Handeland - Feda (mill. 2002-kroner)

	2002-2005	2006-2011	Sum	Andel i pst.
Statlige midler	77	107	184	33
Bompenger til investering	109	208	317	57
Annen finansiering	-	53	53	10
Sum	186	368	554	100

Det foreslås 25 mill. kroner til etablering av bomstasjoner inkl. innkrevingsutstyr i Lyngdal og Farsund. Bompengeselskapet gis gjennom proposisjonen tillatelse til å oppta lån på inntil 40 mill. kroner i 2002 for bygging av bomstasjoner inkl. innkrevingsutstyr samt igangsette grunnerverv på E39 Handeland-Feda.

Når E39 Handeland-Feda inkluderes, basert på tradisjonell gjennomføring, har Listerpakken bompengandelen på 27 pst. Dette er betydelig lavere enn den forutsetning Stortinget har lagt til grunn om minimum 50 pst. bompengandelen ved bompengeprojekter. For å kunne finansiere utbyggingsprogrammet i Listerpakken er det nødvendig med bom også på E39, i tillegg til bom på Rv 43 og Rv 465. Av den grunn er prosjektet E39 Handeland-Feda, som opprinnelig var forutsatt 100 pst. statlig finansiert, tatt inn i pakken og delfinansiert av bompenger (100 mill. kroner). Investeringskostnadene for dette prosjektet utgjør en stor del av den totale investeringsrammen. Uten dette prosjektet ville bompengandelen vært om lag 57 pst.

Det er foreslått bomstasjoner i tilknytning til de tre største prosjektene i Listerpakken; på E39 ved Røygårdstletta i Lyngdal kommune, på Rv 43 i Farsund kommune ved kommunegrensen til Lyngdal, samt på Rv 465 ved Gjervollstad i Farsund kommune. Forutsetningene for bompengeprogget går ellers fram av proposisjonen.

Det er opprettet et lokalt bompengeselskap, deleid av fylkeskommunen med 60 pst. og kommunene Farsund, Lyngdal, Kvinesdal og Flekkefjord med 10 pst. hver. Vegdirektoratet vil inngå avtale med selskapet i tråd med standardavtalen.

Fylkesutvalget vedtok 29. januar 2002 å stille fylkeskommunal garanti for låneopptak på inntil 200 mill. kroner.

Prøveprosjekt etter en OPS-modell

Det gis i proposisjonen en egen omtale av OPS-prosjektet E39 Handeland-Feda.

Det største prosjektet i Listerpakken omfatter bygging av 17,5 km ny tofelts veg mellom Handeland og Feda i kommunene Lyngdal og Kvinesdal, samt 3 km tilknytningsveger i forbindelse med nytt kryss med Rv 465.

Ny E39 bygges som tofelts veg med vegbredde 8,5 m og med ekstra forbikjøringsfelt på 2 km. I prosjektet inngår 3 store bruer. Den største av disse er Fedafjorden bru som er en hengebru med hovedspenn på 331 m og en total lengde på om lag 570 m. Over 40 pst. av vegstrekningen (7,5 km) går i tunnel.

Konsekvensutredningen ble godkjent i 1995 og reguleringsplanene i 1997. Kostnadene er beregnet til 1 070 mill. 2002-kroner, og med en usikkerhet på +/- 10 pst.

Netto nytte over totale kostnader (NN/K) er beregnet til 0,14. Utbygging og drift av E39 Handeland-Feda inngår i OPS-prosjektet Lyngdal-Flekkfjord.

Et prøveprosjekt etter en OPS-modell innebærer at et privat selskap får den samlede oppgaven med å prosjektere, finansiere, bygge, drive og vedlikeholde

vegen i en lengre tidsperiode. Selskapet blir tildelt oppgaven etter en åpen internasjonal konkurranse. Hensikten med å gjennomføre prøveprosjekter etter en OPS-modell er å få erfaring med om det å utnytte konkurranseelementet på større og mer langvarige oppgaver ved vegutbygging og drift og vedlikehold vil kunne medføre effektivitetsgevinster.

I OPS-modellen vil staten inngå kontrakt med et OPS-selskap. Kontrakten innebærer at selskapet skal sørge for at en vegstrekning etter nærmere avtalte kriterier fremstår med god framkommelighet, høy trafiksikkerhet og med god estetisk og miljømessig standard overfor trafikanter og omgivelser i en driftsperiode på 20-25 år mot et avtalt årlig vederlag fra staten. Før driftsperioden starter skal selskapet ha bygget den nye strekningen.

Til utbyggingsprosjektet E39 Handeland - Feda må det tilknyttes en strekning som naturlig avgrenser OPS-prosjektet i driftsfasen. Dette vil være strekningen E39 Lyngdal-Flekkfjord som vil ha en rasjonell lengde for vedlikehold. OPS-prosjektet som inkluderer bygging av E39 på strekningen Handeland-Feda heter derfor OPS-prosjektet E39 Lyngdal-Flekkfjord.

Av kostnaden på 1070 mill. 2002-kroner er 100 mill. kroner bompengefinansiert. Prekvalifiseringen av OPS-selskap vil starte høsten 2002, og Vegdirektoratet ser for seg kontraktsinngåelse med et OPS-selskap i løpet av 2003.

Det legges opp til en risikofordeling som i hovedsak tilsvare det som er lagt til grunn i St.prp. nr. 83 (2000-2001). Dette innebærer at prosjektselskapet i utgangspunktet tar store deler av risikoen særlig knyttet til utbyggingskostnader, ferdigstillestidspunkt, drifts- og vedlikeholdskostnader, mens staten beholder deler av risikoen for inflasjon, trafikkinntektene, endringer i standarder, egne planendringer m.m.

Selskapet som vinner konkurransen vil få et årlig vederlag i henhold til overnevnte vederlagsmodell fra det tidspunkt ny veg er åpnet for trafikk og så lenge driftsperioden varer. Denne godtgjørelsen vil bli dekket gjennom årlige statlige bevilgninger over statsbudsjettet.

I tillegg til driftsperiodens lengde kan en vurdere om det skal foretas en tidlig utbetaling av deler av selskapets investeringkostnader. Dette vil bli gjort for prosjektet E39 Øysand-Thamshavn.

For dette prosjektet foreslår Samferdselsdepartementet jevn tilbakebetalingsprofil og en driftsperiode på 25 år. Samferdselsdepartementet mener det vil være et poeng å prøve ut forskjellige tilbakebetalingsprofiler for de ulike prøveprosjektene. I evalueringen av prøveprosjektene vil en vurdering av profilene inngå.

Merknader frå komiteen

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeiderpartiet, Høgre, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, stør Regjeringa sitt framlegg når det gjeld Listerpakka.

Fleirtalet viser til sine respektive merknader ved tidlegare handsaming av prosjekt i Listerpakka, m.a. i samband med handsaming av St.meld. nr. 46 (1999-2000), jf. Innst. S. nr. 119 (2000-2001).

Fleirtalet vil vise til at dette er eit prosjekt som vil ha stor positiv betydning gjennom å betre framkomst og trafikktryggleiken. Prosjektet har brei lokal støtte.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti vil også vise til at dette er et OPS-prosjekt og innebærer en alternativ organisering av utbygging og drift av veg. Det skal føre til bedre kostnadseffektivitet og mulighet for innovasjon.

Disse medlemmer har for øvrig ingen merknader.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at staten tar inn nesten 40 mrd. kroner i avgifter på biler og bilbruk, mens riksveginvesteringene bare er på ca. 5 mrd. årlig. Disse medlemmer vil derfor gå imot bompengefinansiering av E39 i Vest-Agder, og at staten finansierer veganleggene på vanlig måte over statsbudsjettet.

Disse medlemmer foreslår:

"De omtalte tiltakene på E39 i Vest-Agder, jf. St.prp. nr. 60 (2001-2002), gjennomføres etter planene, men med finansiering via ordinære bevilgninger over statsbudsjettet, uten bompenger."

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti mener det er viktig å høste erfaringer med de OPS-prøveprosjektene som er satt i gang, før det legges opp til nye og omfattende prosjekter.

Disse medlemmer mener det er flere positive sider ved de vegprosjektene som er tenkt finansiert gjennom Listerpakken, men mener det er for tidlig med nye OPS-ordninger nå.

4. PROGRAMKATEGORI 21.40 SÆRSKILDE TRANSPORTTILTAK

4.1 Skole- og studentrabatt på lokal kollektiv transport

Samandrag

Som følge av ein rabattsats på 40 pst. for ordninga med skole- og studentrabatt, er det behov for å auke løyvinga til fylkeskommunane over rammetilskotet og til NSB BA på kap. 1351 post 70.

Det blir gjort framlegg om å auke løyvinga på kap. 1351 post 70 med 4 mill. kroner, og ein auke i rammetilskotet til fylkeskommunane på 17 mill. kroner.

Når det gjeld forslag til vedtak, viser departementet til Finansdepartementets proposisjon i samband med Revidert nasjonalbudsjettet 2002.

Merknader frå komiteen

Komiteen viser til finanskomiteens innstilling i samband med behandlinga av St.prp. nr. 63 (2001-2002). Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet medregnet folketrygden 2002 når det gjeld forslag til løyving.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at Regjeringen går inn for en rabattordning for elever og studenter på 40 pst., og har lagt inn penger i Revidert nasjonalbudsjett. Disse medlemmer forutsetter at Regjeringen med dette har sikret tilfredsstillende finansiering slik at rabattordningen kan innføres fra 1. august 2002 uten at ordningen medfører høyere priser eller dårligere tilbud for øvrige trafikanter. Disse medlemmer mener for øvrig at rabatten for elever og studenter bør være på 50 pst., som forutsatt ved Stortingets vedtakelse av statsbudsjettet for 2002.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti er meget tilfreds med at regjeringen Bondevik nå har lagt inn midler slik at rabattsatsen i ordningen med skole- og ungdomsrabatt nå blir 40 pst. I budsjettforslaget fra regjeringen Stoltenberg for 2002 var det kun lagt inn midler til en rabattsats på om lag 15 pst.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Fremskrittspartiet gikk inn for slik skole- og studentrabatt under behandlinga av statsbudsjettet for 2002, og slutter seg derfor til Regjeringens opplegg.

5. PROGRAMKATEGORI 21.50 JERNBANEFORMÅL

5.1 Kap. 1350 Jernbaneverket

5.1.1 Post 30 Investeringar i lina

Samandrag

Drammensbanen, Sandvika-Asker

Departementet gjer greie for innsparingar ved raske framdrift i prosjektet Sandvika-Asker.

I samband med innhentinga av anbod på tunnelentreprisane til prosjektet, har Jernbaneverket kome fram til at det kan sparast om lag 159 mill. kroner ved å slå entreprisane saman og framskande prosjektet med eitt år, samanlikna med den opphavlege planen som låg til grunn for løyvinga i statsbudsjettet for 2002. På den bakgrunn har Jernbaneverket no inngått kontrakt for prosjektet som inneber at det kan ferdigstillast i 2005 i staden for i 2006.

Samferdselsdepartementet vil kome tilbake til dei budsjettmessige konsekvensane i samband med statsbudsjettet for 2003.

Merknader frå komiteen

Komiteen har ingen merknader.

5.2 Kap. 4350 Jernbaneverket*5.2.1 Post 91 Nedbetaling av lån til BaneTele AS**Samandrag*

Det blir i proposisjonen orientert om ei mogleg forlenging av statslånet til BaneTele AS.

I samband med omdanninga av BaneTele til aksjeselskap blei det løyvd eit mellombels statslån på 196 mill. kroner. Løyvinga til lån til BaneTele AS blei av Kongen i statsråd 15. februar 2002 fastsett til 209 mill. kroner. Statslånet skal betalast tilbake 1. juli 2002. BaneTele AS har bedt om ei forlenging av det mellombelse statslånet. Samferdselsdepartementet vil vurdere ei slik forlenging.

Merknader frå komiteen

Komiteen har ingen merknader.

6. ANDRE SAKER TATT OPP UNDER KOMITEN SI BEHANDLING**Jondalstunnelen i Hordaland**

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til overgangsordningen som Stortinget har lagt inn for gjenværende store fylkesvegprosjekter etter at ordningen med tilskudd til store fylkesvegprosjekter over Samferdselsdepartementets budsjett er avvirket fra og med 2001 og slutter seg til at dette må få en avviklingsordning.

Hordaland fylkeskommune har prosjekt Jondalstunnelen prioritert først blant slike gjenværende fylkesvegprosjekt.

Flertallet viser til at arbeid med planavklaring for Jondalstunnelen pågår og anbefaler avsatt pengar til prosjektet i statsbudsjettet for 2003. Dette vil da utløse et fylkesvegprosjekt der mer enn 85 pst. dekkes med bidrag fra fylkeskommunen, kommuner i området og trafikkanter.

Flertallet forutsetter at slik statlig støtte til dette fylkesvegprosjektet ikke går på bekostning av tildeling av midler til prosjekter i Hordaland som er prioritert innenfor rammen av Nasjonal transportplan.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til Budsjett-innst. nr. 13 (2001-2002) om omtale i kapitel 5.10.5.3 om Store fylkesvegprosjekt der komiteen sine medlemmer frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet m.a. skriv fylgjande i kap. 5.10.5.3 Store fylkesvegprosjekt (side 54):

"Desse medlemene forventar at departementet snarast legg fram forslag til ein overgangsordning slik stortingsflertalet ba om i NTP.

Desse medlemene er kjende med at nokre fylker som har store fylkesvegprosjekt er klar til å gjennomføre prosjekta, noko som blir tunge løft for fylkeskommunane dersom dei må ta heile kostnaden. Dette gjeld bl.a Jondalstunnelen i Hordaland og sambindingsveg mellom Bulandet og Værlandet i Sogn og Fjordane."

Disse medlemmer ber Regjeringa om at det i samband med budsjettet for 2003 vert lagt inn pengar slik at planlegging av Jondalstunnelen kan startast i 2003.

Medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser ellers til Budsjett-innst. S. nr. 13 (2001-2002) der disse medlemmene gikk inn for en slik overgangsordning.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti vil vise til at øremerking av statlige bevilgninger til fylkesveger ble vedtatt lagt inn i rammeoverføringene til fylkeskommunene ved behandlingen av kommuneøkonomiproposisjonen for 2001, Innst. S. nr. 252 (1999-2000).

Ved behandlingen av NTP 2002-2011, jf. Innst. S. nr. 119 (2000-2001) ba et flertall bestående av Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Venstre om at det skulle utarbeides en overgangsordning for sikre realisering av de gjenværende store fylkesvegprosjekt.

Regjeringen Stoltenberg fulgte ikke opp dette pålegget i 2002-budsjettet, men initierte en utredning av en todeling av vegnettet.

Ved behandlingen av 2002-budsjettet, jf. Budsjett-innst. S. nr. 13 (2001-2002), ba et mindretall bestående av Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet igjen om om at det skulle utarbeides en overgangsordning.

Flertallet bestående av Høyre, Kristelig Folkeparti og Fremskrittspartiet henviste problemstillingen til den varslede stortingsmeldingen hvor en todeling av vegnettet skal vurderes.

Disse medlemmer vil peke på at det er anledning til å bruke av fylkets riksvegmidler til store fylkesvegprosjekter hvis fylkeskommunene prioriterer det.

Disse medlemmer vil vise til brev fra statsråden av 5. juni 2002 hvor det framgår at fylkestinget i Hordaland ikke har prioritert statlige tilskudd til Jondalstunnel innenfor fylkesfordelt ramme for 2002-2005. En overprøving av Hordaland fylkesting i denne saken vil gå utover riksvegprosjekt i Hordaland som har høyere prioritet lokalt.

Når det gjelder eventuell bygging av Jondalstunnel, framgår det av statsrådens svar at det ikke foreligger planavklaring som gjør det mulig med oppstart i 2003.

Disse medlemmer vil for øvrig vise til den varslede stortingsmelding om en todeling av vegnettet.

Om ferje i Kragerø

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Fremskrittspartiet viser til at i Kragerø-skjærgården er det over 1 500 fastboende. I samme område er det over 4 500 hytter. I sommerhalvåret øker antall mennesker til omtrent 30 000. Det er på øyene både skoler og omfattende landbruksvirksomhet. Det antas at nær 50 pst. av næringsvirksomheten i Kragerø kommune er knyttet til aktivitet i skjærgården.

Disse medlemmer ber Regjeringen i forbindelse med budsjettet for 2003 leggr fram en vurdering om å omklassifisere ferjedrifta i Kragerø-skjærgården til riksvegsamband.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet viser til at Kragerø kommune og Telemark fylkeskommune nylig har søkt Samferdselsdepartementet om at ferjesambandet i Kragerø-skjærgården får status som riksvegferjesamband fra 1. januar 2003. Begrunnelsen er særlig knyttet til den store aktiviteten i området i sommerseongen, forbundet med hytter og annen turisme. Disse medlemmer er kjent med at Samferdselsdepartementet i brev av 21. mai 2002 har bedt Vegdirektoratet vurdere søknaden, og forutsetter at Samferdselsdepartementet behandler saken i sammenheng med statsbudsjettet for 2003. Disse medlemmer merker seg at lokale myndigheter ikke ønsker å prioritere sambandet innenfor eksisterende riksveggrammer, men forutsetter at en omklassifisering til riksvegsamband skjer ved at rammen totalt økes.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti vil minne om at regjeringen Stoltenberg fremmet forslag om å *fjerne* de statlige bevilgningene til sambandet Geiranger - Hellesylt som i likhet med ferjesambandet i Kragerø-skjærgården er svært viktig for reiselivet, og at Arbeiderpartiet på Stortinget sluttet seg til dette. Disse medlemmer merker seg at Arbeiderpartiet etter noen måneder i opposisjon nå ønsker å innføre det motsatte prinsippet av hva regjeringen Stoltenberg sto for.

7. FORSLAG FRÅ MINDRETAL

Forslag fra Arbeiderpartiet:

Forslag 1

Stortinget ber Regjeringa komme tilbake til Stortinget med forslag til startbevilgning for utbygginga av Stavanger Lufthavn Sola i 2003.

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 2

De omtalte tiltakene på E39 i Vest-Agder, jf. St.prp. nr. 60 (2001-2002), gjennomføres etter planene, men med finansiering via ordinære bevilgninger over statsbudsjettet, uten bompenger.

8. KOMITEEN SI TILRÅDING

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

v e d t a k :

I

Stortinget samtykkjer i at:

1. Bompengeselskapet får rett til å krevje inn bompengar til delvis finansiering av Listerpakka. Vil-kåra går fram av St.prp. nr. 60 (2001-2002) og Innst. S. nr. 227 (2001-2002).
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsetje nærare reglar for finansieringsordninga.
3. E39 Lyngdal-Flekkefjord blir gjennomført som eit prøveprosjekt for OPS-ordninga.

II

Stortinget ber Regjeringen sørge for at nytt trenings-senter for Luftfartsverkets brann- og redningstjeneste snarlig etableres i Tjeldsund, uavhengig av den kommende selskapsdannelsen.

Oslo, i samferdselskomiteen, den 6. juni 2002

Petter Løvik
leiar

Oddbjørg A. Starrfelt
ordførar

Geir-Ketil Hansen
sekretær

Vedlegg**Brev fra samferdselsdepartementet v/statsråden til samferdselskomiteen, datert 5. juni 2002****Omstillingskostnader knyttet til omorganisering av statens vegvesen**

Jeg viser til St.prp. nr. 60 (2001-2002), der det redreggjøres for omstillingskostnader. For årene 2003-2005 er omstillingskostnadene i forvaltningsdelen oppgitt til hhv. 190, 130 og 105 mill. kr. Det blir i proposisjonen understreket at det er usikkerhet mht. størrelsen på tallene, og departementet understreker at omstillingen må gjennomføres til lavest mulig kostnader. Jeg viser også til brev til komiteen av 24. mai 2002 der jeg oversendte brev fra Vegdirektoratet m/vedlegg av 15. mai 2002.

Vegdirektoratet har i brev av 31. mai 2002 til departementet i forbindelse med budsjett for 2003 meddelt

at det fra deres side tas sikte på at et noe høyere antall ansatte i produksjonsvirksomheten overføres til forvaltningsdelen enn det som lå til grunn for tidligere beregninger. Dette øker ikke de samlede omstillingskostnadene, men vil i så fall øke omstillingskostnadene for forvaltningsdelen, og samtidig gi en reduksjon i omstillingskostnadene for produksjonsselskapet. Foreløpig er økningen for forvaltningsdelen beregnet til 130 mill. kr i 2003. Jeg vil understreke at grensedragningen mellom forvaltning og produksjon fortsatt er gjenstand for vurdering, og at departementets endelige vurderinger om disse forholdene vil bli forelagt Stortinget i forbindelse med statsbudsjettet for 2003.