

Innst. S. nr. 269

(2001-2002)

Innstilling fra samferdselskomiteen om Luftfartsverkets tilbud av tjenester i det regionale flyplassnett

St.prp. nr. 61 (2001-2002)

Til Stortinget

1. SAMMENDRAG

1.1 Innledning

Regjeringen foreslår i meldingen at det som ledd i arbeidet med utlysingen av nye anbud for flyruter, gjeldende fra 01. april 2003, foretas enkelte strukturelle endringer i det regionale flyplassnettet som bebudet i St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan (NTP) 2002-2011.

Det ble i NTP bebudet at departementet i det videre arbeid med flyplasstrukturen ville trekke inn vurderinger av transportstandard og begrensninger av teknisk/operativ/sikkerhetsmessig art, hensyn også tatt til ventet nytt regelverk.

Av proposisjonen går det fram at uten endringer i tilbudet vil de statlige tilskuddene til det regionale flyplassnettet måtte økes vesentlig over tid, eller rutetilbudets kvalitet og omfang bli redusert.

Vurdert under denne synsvinkel finner Regjeringen det formålstjenlig i forbindelse med nye anbud gjeldende fra 01.04. 2003 å konsentrere ruteføringene i Harstad/Narvik-området, og i Vardø/Vadsø-området. Videre foreslås anbudsrueten på Fagernes lufthavn nedlagt på grunn av liten trafikk og tilfredsstillende alternative transportmuligheter. I tillegg foreslås at Luftfartsverket viderefører utredningen av felles flyplass i Nord-Helgeland og ny flyplass for Honningsvåg og omliggende distrikt.

Fra den tid de regionale flyplasser ble anlagt og fram til i dag har det i mange flyplassområder skjedd en utvikling av vegsystem og alternative transportmidler uten at dette har medført justering av flyrutetilbudet.

Målet er både å sikre robuste arbeidsmarkedsregioner med økt velferd og økonomisk utvikling for brukere og næringsliv, og å utvikle en framtidsrettet rute- og lufthavnstruktur som er robust og økonomisk levedyktig på de rammebetingelser Stortinget trekker opp,

jf. dagens krav om selvfinansiering gjeldende for de lufthavner Luftfartsverket forvalter.

1.2 Den regionale luftfartens funksjon og utvikling

I kapittel 2 i proposisjonen redegjør departementet for den regionale luftfartens betydelige rutenett, funksjon og utvikling. Det er videre redegjort for utredningsoppdraget til Luftfartsverket vedrørende utvikling og struktur i det regionale flyplassnett som oppfølging av NTP. For 10 av de i alt 28 regionale lufthavner Luftfartsverkets utredning omfatter, er det i samarbeid med Møreforskning Molde og Transportøkonomisk institutt gjennomført samfunnsøkonomiske lønnsomhetsberegninger.

Styrets merknader i behandlingen av utredningen var særlig knyttet til følgende hovedpunkter:

- En sterk vektlegging av de regionale flyplassers betydning i samfunnet, herunder den positive effekten for næringsutvikling og befolkning i distriktene.
- Nødvendigheten av en ny finansieringsordning for å sikre flyplassene akseptable rammevilkår.
- God samordning med pågående prosesser i Luftfartstilsynet vedrørende framtidige, operative rammevilkår.

Den regionale luftfarten har som sin primære funksjon å knytte et område opp mot regionale sentra og/eller trafikkknutepunkter hvor det er forbindelse videre med langdistanseruter, tilpasset det naturlige reisemønster og reisemønster.

Fra den tid kortbaneplassene ble anlagt og fram til i dag har standard og økonomi i det regionale flyplassnettet utviklet seg betraktelig, med utfasing av Twin Otter og innfasing av Dash 8-103 fra 1993. I 1997/98 overtok staten ved Luftfartsverket 26 regionale flyplas-

ser fra kommunene, og bygde ny flyplass i Båtsfjord som ble åpnet i 1999. Flyplassene i Hasvik og Vardø er også overtatt av staten.

Rutetilbudet på de regionale lufthavnene sikres ved hjelp av samfunnets kjøp av flyrutetjenester etter anbud.

Ved anbudsinnbydelsen for drift av regionale flyruter for anbudsperioden fra 01. april 2003 står en overfor et valg av nivå på tjenester og statlige overføringer av betydelige dimensjoner.

Samferdselsdepartementet har ansvaret for å organisere og gjennomføre kjøpet av flyrutetjenestene. Anbud lyses først ut når ikke noe flyselskap på kommersielt grunnlag kan imøtekomme de krav departementet stiller, og det er bare etter anbud at adgangen til en rute kan avgrenses til ett selskap, med eller uten godtgjørelse. Disse ruteområder er underlagt hva regelverket beskriver som forpliktelse til offentlig tjenesteytelse (FOT-ruter).

Anbudsutlysning vil skje primo mai 2002 med frist for å legge inn bud til medio juni 2002. Valg av operatører kan da skje medio august 2002. Først etter at Stortinget har vurdert de mer grunnleggende spørsmål knyttet til utvikling av det regionale flyplassnettet, vil eventuelle endringer i lufthavnstrukturen kunne innarbeides i anbudsoppleggene.

Det flyselskapet som vinner et anbud må ha Luftfartstilsynets godkjenning av sitt driftsopplegg.

I 10-årsperioden 1991-2001 har passasjerøkningen i det regionale flyplassnettet vært på rundt 25 prosent, mens overføringene til ruter og plasser (i faste kroner) i perioden 1992 - 2002 har økt med rundt 45 prosent. Ved utlysingen av nye anbud fra 01.04. 2003 står en på nytt overfor et nivåvalg med hensyn til kjøp av tjenester. Med de utfordringer departementet ser for seg i infrastrukturen, vil en opprettholdelse av tilnærmedesvis samme rutetilbud som nå øke de samlede overføringer til det regionale nettet vesentlig.

1.3 Flyoperative forhold

I kapittel 3 i proposisjonen beskrives flyoperative forhold ved de regionale flyplassene med utgangspunkt i Luftfartsverkets utredning. De flyoperative forhold danner et vesentlig grunnlag for Luftfartsverkets utredninger og konklusjoner med hensyn til flyplassenes videre utviklingsmuligheter.

Noen regionale flyplasser har kompliserte flyoperative forhold og vanskelig topografi, og noen kan vanskelig utformes forskriftsmessig med nødvendig infrastruktur.

Av Luftfartsverkets utredninger framgår at Berlevåg, Brønnøysund, Båtsfjord, Florø, Hasvik, Leknes, Røros, Røst, Sandnessjøen, Stokmarknes og Vardø har tilfredsstillende utviklingsmuligheter. Øvrige flyplasser har enten betydelige operative eller teknisk/økonomiske begrensninger.

Presisjonsinnflyging er med unntak for Røros lufthavn ikke etablert på grunn av nær- og fjernterrengets

beskaffenhet samt det høye kostnadsnivået forbundet med dette.

1.4 Luftfartsverkets alternative investeringsforutsetninger

I kap. 4 i proposisjonen gjengis de vurderinger og forutsetninger som Luftfartsverket har lagt til grunn for sine utredninger, herunder samfunnsøkonomiske og bedriftsøkonomiske lønnsomhetsberegninger.

Luftfartsverket har funnet det viktig å fastsette en minimumsstandard med et realistisk nivå for oppgradering av infrastrukturen på samtlige flyplasser. For alle 28 flyplasser (inkl. helikopterplass på Værøy) har Luftfartsverket beregnet minimum investeringsnivå til totalt 1,5 mrd. kr som forutsettes fordelt over de første 10 år.

For å øke sikkerhetsmarginene skal alle plasser etter opplegget utstyres med satellittnavigasjonsutstyr av typen S-CAT-I.

En nærmere definert begrenset oppgradering av flyplassene krever 2,6 mrd. kroner i investeringer fordelt over 10 år. Dette standardnivå rommer i en viss utstrekning utbedring av banesystemets infrastruktur.

Full oppgradering med 1200 m rullebane anser Luftfartsverket teknisk/økonomisk realiserbart kun for 10 flyplasser, og investeringsbehovet er meget høyt.

1.5 Samfunnsøkonomiske analyser

I kapittel 5 presenteres de samfunnsøkonomiske lønnsomhetsberegningene Luftfartsverket har lagt fram i utredning Regionale lufthavner - Analyse av utvikling og struktur (bind 1 og bind 2) fra oktober 2001.

Framstillingen oppsummerer foreliggende utredninger, og forskjellige vurderinger av utredningsmateriale gjennomgås.

Lufthavnenes betydning for Statens luftambulansetjeneste og den akuttmedisinske beredskap i nærområdet kommer ikke tallmessig til uttrykk i analyseresultatene. Det redegjøres generelt for disse forhold, mens virkningene for den enkelte plass framgår i kapittel 7 i proposisjonen.

Det gis videre en oppsummerende illustrasjon av de regionale flyplassenes status i forhold til vurderte kriterier, dvs. samfunnsøkonomisk lønnsomhet, flyoperative forhold og utbyggings- og utviklingsmuligheter.

Luftfartsverket har anslått et minimumsnivå i investeringene til totalt 1,5 mrd. kroner fordelt over 10 år. Nye myndighetskrav til utforming av flyplassene kan medføre behov for økte investeringer for å opprettholde driften. Nytt av det eksisterende rute- og lufthavn tilbud er beregnet i forhold til nedleggelse av lufthavnene, igjen vurdert i forhold til den gunstigste alternative reisemåte. Resultatene fanger således også opp den betydning en nærliggende alternativ flyplass har. Som analyseforutsetning har Luftfartsverket benyttet nevnte minimum investeringsnivå.

I utredningene er den samfunnsøkonomiske besparelse ved eventuelle nedlegginger beregnet å gi i netto

nåverdi for Narvik 251 mill. kroner, for Fagernes 248, Vardø 226, Namsos 203, Sandane 120, Svolvær 78, Førde 68, Mosjøen 55, Ørsta/Volda 46 og Honningsvåg 20 mill. kroner.

Luftfartsverkets styre anbefaler at lufthavnstrukturen i hovedsak opprettholdes, men viser til at Fagernes, Sandane, Namsos, Narvik og Vardø er samfunnsøkonomisk ulønnsomme med sikker margin.

Luftfartsverkets styre foreslår statlig kjøp av lufthavnstjenester i størrelsesorden på 250-350 mill. kroner per år avhengig av videre utvikling i infrastruktur og drift.

Med utgangspunkt i minimumsstandard vil Luftfartsverket kunne redusere sine kostnader med 11-16 mill. kroner per år (neddiskontert) ved å legge ned en av de 10 flyplassene. Dette tallet omfatter både drift og investeringer.

Luftfartsverket har utredet flere alternative flyplasslokaliteter til erstatning for en eller flere av de eksisterende flyplasser. For to erstatningsplasser er det gjennomført samfunnsøkonomiske lønnsomhetsanalyser. Dette gjelder Krampen i Varanger til mulig erstatning for Vardø og Vadsø lufthavner, og Porsangernesryggen til mulig erstatning for Honningsvåg lufthavn.

Med hensyn til Krampen har Luftfartsverket med bakgrunn i de samfunnsøkonomiske analysene kommet til at det vil være riktig å satse videre på eksisterende infrastruktur selv om alternativ lokalisering sannsynligvis vil kunne oppfylle de flyoperative forutsetningene.

For Honningsvåg tilrår Luftfartsverket at det på grunn av problemene på eksisterende lufthavn, kombinert med lav transportstandard i området, arbeides videre med erstatningsplass på Porsangernesryggen.

1.6 Luftfartstilsynets revisjon av forskrift om utforming av flyplasser

I kapittel 6 i proposisjonen omtales Luftfartstilsynets arbeid med revisjon av forskrift om utforming av store flyplasser, hensyn tatt til en risikoanalyse som foreligger. Disse forskrifter vil også gjelde for de regionale flyplasser. I analysen vurderes bl.a. størrelsen på forskjellige sikkerhetsområder i tilknytning til rullebanene m.m.

Luftfartstilsynet vil etter planen sende utkast til forskrift på høring i løpet av 2002, og forskriften vil bli iverksatt tidlig i kommende anbudsperiode. Luftfartstilsynets forskrift vil få betydning både for investeringsomfanget, og for de teknisk/operative utviklingsmulighetene flyplassene har. Investeringsbehovet i årene framover antar departementet å bli større enn Luftfartsverket har forutsatt i analysegrunnlaget. Den nye forskriften fra Luftfartstilsynet vil også få betydning for de flyoperative krav som stilles til flyselskapene driftsopplegg.

1.7 Videre investeringer og drift - forslag til strukturelle endringer

Regjeringens vurderinger og forslag framgår i kapittel 7 i proposisjonen. Når det gjelder flyplasser med lav

samfunnsøkonomisk lønnsomhet, eller flyplasser som har mangelfulle teknisk/økonomiske utviklingsmuligheter, foreslås at investeringene inntil videre begrenses til minimum investeringsnivå.

Departementet forutsetter at disse flyplasser vurderes på nytt når Luftfartstilsynet har fastsatt reglene for den framtidige utforming av flyplassene.

Departementet foreslår å legge om tidligere ordning med årlig fast overføring til Luftfartsverket på 97 mill. kroner (2002-priser) til delvis kompensasjon for utgifter ved drift og investeringer ved flyplassene som staten overtok fra kommunene i 1997/98. Det foreslås i stedet kjøp av bedriftsøkonomisk ulønnsomme lufthavnstjenester ved regionale flyplasser med anbudsruiter. Det innebærer at Stortinget etter hvert i budsjett-sammenheng vil behandle utvikling og omfang av de tjenester Luftfartsverket skal yte på regionale lufthavner med anbudsruiter. Departementet vil arbeide videre med dette opplegget fram til budsjettet for 2003 skal legges fram til høsten.

En framtidsrettet rute- og lufthavnstruktur som fungerer godt trafikalt og økonomisk, anser departementet som en forutsetning for videre bosetting og utvikling av robuste arbeidsmarkedsregioner. Vurdert under denne synsvinkel finner departementet det formålstjenlig å konsentrere ruteføringene i Harstad/Narvik-området, og i Vardø/Vadsø-området og iverksette dette i forbindelse med de nye anbud gjeldende fra 01. april 2003. Videre foreslås anbudsruiten på Fagernes lufthavn nedlagt på grunn av liten trafikk og tilfredsstillende alternative transporttilbud, og derav dårlig samfunnsøkonomisk resultat.

I tillegg foreslås at Luftfartsverket viderefører utredningen av felles flyplass i Nord-Helgeland og ny flyplass for Honningsvåg.

Som følge av at anbudsruiten på Fagernes nedlegges, vil Luftfartsverkets fortsatte ansvar for å opprettholde driften av lufthavnen måtte tilpasses den faktiske etterspørsel etter lufthavnstjenester fra charterflyoperatører og annen næringsvirksomhet i området, og med et driftskonsept som står i forhold til dette.

Departementet vil ikke utelukke at det i løpet av kommende anbudsperiode kan bli nødvendig å foreta endringer og beslutninger med virkninger både for lufthavnstrukturen og rutetjenestene, særlig ut fra de til enhver tid gjeldende sikkerhetsvurderinger. Det er i denne forbindelse tatt forbehold i anbudsutlysingen med sikte på å informere flyselskapene.

1.8 Økonomiske og administrative konsekvenser

I kapittel 8 i proposisjonen framgår at den samfunnsøkonomiske besparelse ved nedlegging av Narvik og Vardø vil bli redusert i forhold til Luftfartsverkets utredning som følge av merkostnader ved bruk av bil- og helikopterambulansse i stedet for flyambulansse. Besparelse vil også bli redusert med et mindre beløp som følge av at Fagernes lufthavn opprettholdes med et driftskonsept tilpasset den faktiske etterspørsel etter lufthavnstjenester.

Nedlegging av flyplassene i Narvik og Vardø vil medføre en beregnet årlig merutgift under Helsedepartementets ansvarsområde på ca. 8 mill. kroner for å sikre den akuttmedisinske beredskapen i området. Helsedepartementet vil følge utviklingen i den akuttmedisinske beredskapen i og utenfor sjukehus i Helse Nord RHF, og vil eventuelt komme tilbake til Stortinget.

Årlig netto budsjettbesparelse ved å gjennomføre tiltakene som foreslått vil bli i størrelsesorden 46 mill. kroner.

2. KOMITEENS MERKNADER

Komiteen sitt fleirtal, medlemene frå Arbeidarpartiet, Bjørgulv Froyn, Martin Kolberg, Oddbjørg Ausdal Starrfelt og Tor-Arne Strøm, frå Framstegspartiet, Morten Ørsal Johansen og Kenneth Svendsen, frå Sosialistisk Venstreparti, Geir-Ketil Hansen og Heidi Sørensen, frå Kristeleg Folkeparti, Jan Sahl, og frå Senterpartiet, Jorunn Ringstad, ser på kortbanenettet som ein viktig del av infrastrukturen i landet, særleg i distrikta.

Fleirtalet meiner at spørsmål om flyplasstruktur bør handsamast i si fulle breidde i samband med rullinga av Nasjonal transportplan (NTP), og at perspektivet her vert kva moglegheit og utviklingspotensial som er knytt til eit godt flyplass- og reisetilbod, og ikkje berre relativt avgrensa vurderingar av kostnader. Fleirtalet meiner at vurderingar av å innlemma andre flyplasser og ev. behov for nye i staden for dei eksisterande flyplassane, høyrer heime i ein slik samanheng.

Fleirtalet føreset at spørsmålet om kor viktig lufttransporten er for distrikta vert nøye vurdert i saka. For delar av Vestlandet og Nord-Noreg er flyet ei kollektiv transportform både internt i landsdelane og fylka, og i høve til landet elles. Avstandar, vanskelege geografiske og vermessige tilhøve og manglande alternative transportformer gjer at flyet er ei viktig transportform. Dette gjeld både det regionale flyplassnettet og stamrutenettet. Utilfredsstillande reisetilbod og høge prisar fører til problem og kostnader både for næringsliv, privatpersonar og det offentlege.

Fleirtalet ber vidare om at saka i NTP omhandlar ei drøfting av prisnivået og reisemønsteret internt i landsdelane/fylka, ei vurdering av samspelet mellom stamruter og regionale ruter, ein gjennomgang av overgangsprising for reisande som må nytta fleire selskap og ei drøfting av systemet for offentlege kjøp av tenester og prisnivået på flytransport.

Fleirtalet er kjent med at det vil koma nytt regelverk for tryggleiken på flyplassar, og føreset at dette vert omhandla i saka.

Komiteen sitt fleirtal, medlemene frå Arbeidarpartiet, Framstegspartiet, Sosi-

alistisk Venstreparti og frå Senterpartiet, meiner at framlegget om at anbudsrutene på Fagernes, Narvik og Vardø flyplass skal opphøyrast frå 1. april 2003, ikkje på nokon måte er tilfredsstillande utgreidd. I tillegg er saka lagt fram for Stortinget så seint i sesjonen at det er umogleg å handsama ho på ein forsvarleg måte.

Fleirtalet vil på denne bakgrunn fremja fylgjande forslag til vedtak:

- "1. Stortinget går imot at lufthamnene Fagernes, Narvik og Vardø ikkje skal omfattast av systemet med anbudsruiter frå 1. april 2003.
2. Stortinget ber om at det i rullinga av Nasjonal transportplan vert innarbeidd fylgjande:
 - a) ein grundig informasjon og ei vurdering av situasjonen på heile luftfartsområdet i Noreg,
 - b) ei vurdering av den einskilte flyplass ut frå totale samfunnsmessige omsyn.
 - c) ei særskilt vurdering av luftfarten si rolle i distrikta.
3. Dersom Regjeringa vel å koma tilbake til Stortinget med forslag til strukturelle endringar i flyplassstrukturen, er det ein føresetnad at
 - a) avbøtande tiltak er på plass før eventuell nedlegging av ein flyplass dersom ikkje noko anna er akseptert i kommunar/område som er omfatta av slik nedlegging,
 - b) det vert lagt opp til ein tett dialog med involverte partar for å sikra løysingar alle kan leva med."

Komiteens medlemmer fra Høyre, Anne Berit Andersen, Sverre J. Hoddevik, Hans R. Kjæstad og lederen Petter Løvik, og fra Kristelig Folkeparti, Odd Holten, vil vise til at det meste av det regionale luftfartstilbudet ble etablert på 1970- og 80-tallet for å gi deler av distrikts-Norge en rask og effektiv tilknytning til omverdenen og slik redusere avstandsurempene.

Siden hovedstrukturen ble etablert, har det funnet sted en betydelig forbedring i det øvrige transporttilbud. Nye bruer, vegar og tunneler har redusert reisetiden til øvrige lufthavner og andre destinasjoner. Også utviklingen av buss- og båttransport har bidratt til å knytte regionene nærmere sammen. Flere steder er det derfor oppstått en overlapping mellom dekningsområde til flere lufthavner.

Disse medlemmer vil vise til at regjeringen Stoltenberg i Nasjonal transportplan 2002-2011 varslet en gjennomgang av det regionale flyplassnettet før neste anbudsrunder som starter 1. april 2003, for å vurdere om det skulle foretas endringer i lufthavnstrukturen. Nedlegging av en av flyplassene i Vardø og Vadsø ble konkret fremholdt av regjeringen Stoltenberg. Blant de forholdene som regjeringen Stoltenberg ville legge vekt på ved nedleggelser var:

- nærhet til alternativ lufthavn i form av reisetid,
- alternative transporttilbud,
- Luftfartsverkets økonomiske bæreevne til å opprettholde bedriftsøkonomisk ulønnsom virksomhet,
- statens kostnader til opprettholdelse av flyrutedriften,
- unngå konkurranse mellom offentlig støttede transportalternativer,
- unngå konkurranse mellom offentlig støttede transportalternativer på den ene side og kommersielle alternativer på den annen side.

Regjeringen Stoltenberg understreket i tillegg at omfanget av bedriftsøkonomisk ulønnsom virksomhet, hvor det regionale luftfartstilbudet inngår, måtte tilpasses Luftfartsverkets budsjett.

Disse medlemmer har merket seg at Luftfartsverket har fått utarbeidet en rapport som omhandler samfunnsøkonomiske forhold, flyoperative forhold og utviklingsmuligheter ved de regionale lufthavnene. Rapporten viser at enkelte av lufthavnene har negativ samfunnsøkonomisk lønnsomhet og vanskelige flyoperative forhold.

Disse medlemmer har merket seg at Luftfartsverket anslår investeringsbehovet ved de regionale lufthavnene til å være minimum 1,5 mrd. kroner i den kommende 10-årsperioden.

Disse medlemmer er klar over at Luftfartsverket som følge av nedgangen i lufttrafikken har en meget anstrengt økonomi og at dette bidrar til at det er et betydelig etterslep når det gjelder oppgraderinger og utbygging på Luftfartsverkets regionale lufthavner.

Disse medlemmer er tilfreds med at Regjeringen i St.prp. nr. 63 (2001-2002) styrker Luftfartsverkets økonomi og investeringsbudsjett ved å øke bevilgningen til regionale lufthavner med 100 mill. kroner.

Disse medlemmer har også merket seg at lufttrafikken etter en periode med kraftig fall har vist en bedre utvikling den siste tiden. En økning i lufttrafikken er viktig for å bedre Luftfartsverkets økonomi og muligheten til å oppgradere og bygge ut de regionale lufthavnene.

Disse medlemmer konstaterer at den bedrede utviklingen i lufttrafikken faller sammen med fjerning av passasjeravgiften 1. april 2002. Statsbudsjettet for 2002 innebærer en avgiftslettelse for luftfarten i størrelsesorden 1 mrd. kroner.

Disse medlemmer beklager at Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet gikk imot denne nødvendige lettelsen for luftfarten som bidrar til å bedre Luftfartsverkets muligheter til å oppgradere og bygge ut de regionale lufthavnene.

Disse medlemmer er overrasket over at disse partiene står for en politikk som gjør det vanskeligere å opprettholde det regionale luftfartstilbudet. Disse medlemmer er tilfreds med at regjeringen Bondevik

har fulgt opp regjeringen Stoltenbergs initiativ om å vurdere strukturen på det regionale luftfartstilbudet.

Disse medlemmer støtter Regjeringens justeringer av strukturen på regionalnettet. Justeringen bidrar til å styrke Luftfartsverkets anstrengte økonomi.

Disse medlemmer har merket seg at omleggingen vil medføre årlige nettobesparelser på 46 mill. kroner for staten og netto samfunnsøkonomiske besparelser på opp mot 670 mill. kroner. En videreføring av eksisterende struktur på regionalnettet vil kunne medføre langt større strukturendringer på et senere tidspunkt.

Disse medlemmer foreslår:

"Stortinget samtykker i at lufthavnene Fagernes, Narvik og Vardø ikke betjenes med anbudsruiter fra 1. april 2003. Drift av Fagernes lufthavn opprettholdes og infrastrukturen i Vardø lufthavn vedlikeholdes i samsvar med de retningslinjer som framgår av St.pr. nr. 61 (2001-2002)."

Vardø lufthavn

Disse medlemmer støtter omleggingen ruteoppbygget og lufthavnstrukturen i Vardø/Vadsø-regionen som totalt sett vil representere en forbedring av luftfartstilbudet i regionen. Lufthavnene i Vardø og Vadsø overlapper hverandre og det er én times kjøring mellom dem under normale kjøreforhold. Omleggingen med satsing på en lufthavn vil styrke trafikkgrunnlaget på denne og legger til rette for en bedring av rutetilbudet i Vardø/Vadsø-regionen. Dette er viktig for næringslivet og en positiv næringsutvikling, og opprettholdelse av bosettingen.

Disse medlemmer har merket seg at vegen mellom Vardø og Vadsø svært sjelden er stengt og at den kun har vært stengt én gang på dagtid de siste 4 årene. Disse medlemmer vil likevel at vintervedlikeholdet på vegen mellom Vardø og Vadsø skal styrkes når lufthavnen i Vardø tas ut av drift.

Disse medlemmer er enig i at Luftverket skal fortsette å vedlikeholde den eksisterende infrastrukturen ved lufthavnen i Vardø.

Disse medlemmer er tilfreds med at det skal etableres et alternativt ambulansetilbud for Vardø som følge av endret lufthavnstruktur.

Disse medlemmer viser til at det til nå ikke har vært rom i Luftfartsverkets infrastrukturplan for 2002-2005 til nytt ekspedisjonsbygg ved Kirkenes lufthavn.

For å forbedre det totale luftfartstilbudet i Øst-Finnmark mener disse medlemmer at det er nødvendig å sette fortgang i planene om nytt ekspedisjonsbygg, uten at dette går på bekostning av investeringer i sikkerhetsrelaterte formål. Disse medlemmer forutsetter at det innenfor det økte økonomiske handlingsrom Luftfartsverket får gjennom den strukturendringen Regjeringen nå foreslår, legges opp til raskere byggestart for nytt ekspedisjonsbygg i Kirkenes enn det som til nå har ligget i Luftfartsverkets planer.

Narvik lufthavn, Framnes

Disse medlemmer støtter omleggingen av ruteopplegget og lufthavnstrukturen i Narvik-regionen som totalt sett vil kunne representere en forbedring av luftfartstilbudet i regionen. Narvik lufthavn, Framnes har i dag kun ruteforbindelse til Bodø. Harstad/Narvik lufthavn, Evenes har også rute til Bodø. Narviks lufthavner overlapper hverandre og det er om lag én times kjøring mellom dem. En stor del av Norges befolkning har mer enn en én times kjøring til nærmeste lufthavn.

Ved at all aktivitet blir kanalisert til Harstad/Narvik, Evenes bedres trafikkgrunnlaget for denne lufthavnen betydelig og legger grunnlag for en betydelig forbedring av rutetilbudet ved Harstad/Narvik lufthavn, Evenes. Ifølge opplysninger fra Narvik kommune er kapasiteten på flygingene mellom Evenes og Bodø sprengt. Overføring av passasjerene fra Narvik lufthavn, Framnes til Harstad/Narvik lufthavn, Evenes legger grunnlag for en utvidelse av til hyppigere avganger mellom Narvik og Bodø. Dette vil være positivt for næringslivet og en positiv næringsutvikling i Narvik-regionen, og opprettholdelse av bosettingen.

Disse medlemmer er tilfreds med at det skal etableres et alternativt ambulansetilbud for Narvik som følge av endret lufthavnstruktur.

Disse medlemmer vil vise til at E6 mellom Narvik og Evenes stedvis har dårlig standard. Deler av strekningen er også rasutsatt. Disse medlemmer mener derfor at det er rimelig med avbøtende tiltak på E6 mellom Narvik og Evenes for å utbedre strekningen.

Disse medlemmer ønsker derfor at det på vegbudsjettene for 2003-2005 skal bevilges 30 mill. kroner til utbedringer på vegen østover fra Narvik, sør for Rombaken, hvorav 20 mill. kroner i 2003.

Fagernes lufthavn, Leirin

Disse medlemmer har merket seg at passasjer-tallene ved ruteflygingene over Fagernes lufthavn, Leirin har vært svært lave. I 2000 var subsidiene pr. passasjer på anbudsrueten oppe i 2000 kroner. På denne bakgrunn støtter Disse medlemmer forslaget om å stoppe subsidieringen av rutedriften over Fagernes lufthavn, Leirin.

Disse medlemmer er tilfreds med at Luftfartsverket vil opprettholde driften ved Fagernes lufthavn, Leirin slik at chartertrafikken på lufthavnen kan videreføres. Det er først og fremst chartertrafikken som har vært viktig for Valdres og det lokale næringslivet.

Disse medlemmer forutsetter at Luftfartsverket skal ha bemanning og åpningstider ved Fagernes lufthavn, Leirin slik at chartertrafikken ikke blir skadelidende av at anbudsrueten nedlegges.

Disse medlemmer finner det rimelig at vegforbindelsen til Valdres blir utbedret når rutetilbudet på Leirin blir innstilt.

Disse medlemmer ønsker at det på vegbudsjettet for 2003 skal bevilges 15 mill. kroner til utbygging av parseller på E16 på strekningen Fønhus-Bagn. Disse medlemmer ønsker videre at det i vegbudsjettene for 2003-2005 skal bevilges 25 mill. kroner til utbedringer av rv 33, hvorav 15 mill. kroner i 2003 til utbedringer over Vardalsåsen.

Disse medlemmer forutsetter også at staten bevilger de nødvendige midler i 2003 slik at tverrforbindelsen rv 35 Roa-Gardermoen kan ferdigstilles.

Teknisk/operative forhold

Disse medlemmer er kjent med at Luftfartstilsynet er i gang med en gjennomgang av de teknisk/operative forhold ved lufthavnene og at denne gjennomgangen vil være ferdig i 2002/2003. Disse medlemmer er også kjent med at EU arbeider med skjerping av kravene til sikkerheten i luftfarten. Mulighetene for, og kostnadene ved å utbedre slike skjerpede krav av teknisk/operativ/sikkerhetsmessig art kan få konsekvenser for økonomien i det regionale nettet.

Andre regionale lufthavner

Komiteen konstaterer at planleggingen av ny flyplass i Honningsvåg videreføres.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, støtter arbeidet med å få etablert en ny flyplass i Nord-Helgeland som kan erstatte tre andre og bidra til å bedre flytilbudet i regionen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til proposisjonens omtale av at den værmessige tilgjengeligheten ved en lokalisering av felles flyplass på Helgeland til Stormoen og Drevja, blir lav. Disse medlemmer mener at muligheten for en felles flyplass på Helgeland skal utredes, men mener at også andre alternativer enn Stormoen og Drevja skal utredes.

3. FORSLAG FRA MINDRETALL**Forslag fra Høyre og medlemmet Odd Holten fra Kristelig Folkeparti:**

Stortinget samtykker i at lufthavnene Fagernes, Narvik og Vardø ikke betjenes med anbudsrueter fra 1. april 2003. Drift av Fagernes lufthavn opprettholdes og infrastrukturen i Vardø lufthavn vedlikeholdes i samsvar med de retningslinjer som framgår av St.prp. nr. 61 (2001-2002).

4. KOMITEENS TILRÅDING

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

vedtak:

1. Stortinget går imot at lufthamnene Fagernes, Narvik og Vardø ikkje skal omfattast av systemet med anbodsruiter frå 1. april 2003.
2. Stortinget ber om at det i rulleringa av Nasjonal transportplan vert innarbeidd fylgjande:
 - a) ein grundig informasjon og ei vurdering av situasjonen på heile luftfartsområdet i Noreg,
 - b) ei vurdering av den einskilde flyplass ut frå totale samfunnsmessige omsyn,
 - c) ei særskilt vurdering av luftfarten si rolle i distrikta.
3. Dersom Regjeringa vel å koma tilbake til Stortinget med forslag til strukturelle endringar i flyplassstrukturen, er det ein føresetnad at
 - a) avbøtande tiltak er på plass før eventuell nedlegging av ein flyplass dersom ikkje noko anna er akseptert i kommunar/område som er omfatta av slik nedlegging,
 - b) det vert lagt opp til ein tett dialog med involverte partar for å sikra løysingar alle kan leva med.

Oslo, i samferdselskomiteen, den 14. juni 2002

Petter Løvik
leder

Hans R. Kjæstad
ordfører

Geir Ketil-Hansen
sekretær