



Innst. S. nr. 272

(2002-2003)

Innstilling til Stortinget fra samferdselskomiteen

St.prp. nr. 67 (2002-2003)

Innstilling fra samferdselskomiteen om ein del saker på Samferdselsdepartementets område

Til Stortinget

1. INNLEDNING

1.1 Sammendrag

Samferdselsdepartementet legg i proposisjonen fram ein del saker under programkategoriane 21.20 Luftfartsformål, 21.30 Vegformål, 21.50 Jernbaneformål og 22.10 Post og telekommunikasjonar.

1.2 Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sigrun Eng, Bjørgulv Froyn, Oddbjørg Ausdal Starrfelt og Tor-Arne Strøm, fra Høyre, Anne Berit Andersen, Sverre J. Hoddevik, Hans Gjeisar Kjæstad og lederen Petter Løvik, fra Fremskrittspartiet, Thore A. Nistad og Kenneth Svendsen, fra Sosialistisk Venstreparti, Geir-Ketil Hansen og Heidi Sørensen, fra Kristelig Folkeparti, Odd Holten og Jan Sahl, og fra Senterpartiet, Jorunn Ringstad, viser til merknader til de enkelte saker i proposisjonen i de etterfølgende kapitler.

2. PROGRAMKATEGORI 21.20 LUFTFARTSFORMÅL

2.1 Kompetansesenteret Nordin AS

Sammendrag

Samferdselsdepartementet orienterer i proposisjonen om status for kompetansesenteret for flygarutdanning.

Luftfartsverket har i dei siste åra overført etter måten store ressursar til drifta av Nordic Aviation Resources AS (NAR). Som følgje av merknad frå fleirtalet i samferdselskomiteen under handsaminga av St.prp. nr. 60

(2001-2002), jf. Innst. S. nr. 227 (2001-2002), har Avinor AS no i 2003 valt å kjøpe ut kompetansesenteret for 4,4 mill. kroner og å opprette eit eige aksjeselskap til å vidareføre drifta.

Det nye selskapet - Nordin AS - skal produsere, formidle og selje læremateriell for operativt personell innan luftfarten. I samband med utskiljinga av kompetansesenteret har NAR Holding AS no teke over alle aksjane i NAR.

Samferdselsdepartementet viser til at Avinor og tidlegare Luftfartsverket har overført store ressursar for å sikre drifta av kompetansesenteret. Dersom planen for verksemda som Avinor legg fram for 2004, likevel ikkje gjer det sannsynleg at etterspurnaden etter dei produkta Nordin sel, kan finansiere drifta framover, ser ein det som nødvendig at Avinor får høve til å vurdere overføring av verksemda til ein utdanningsinstitusjon, eventuelt avvikle verksemda.

Komiteens merknader

Komiteen har ingen merknader.

3. PROGRAMKATEGORI 21.30 VEGFORMÅL

3.1 Slutføring av Trondheimpakka medrekna E6 Nordre avlastningsveg, endra bompengordning og godsterminal for jernbane i Trondheim

Sammendrag

I samband med slutføring av Trondheimpakka med m.a. E6 Nordre avlastningsveg, foreslår departementet å utvide bompenginnkrevjinga for hovudvegutbygginga i Trondheimsområdet.

Trondheimpakka er sist omtala i St.prp. nr. 1 (2002-2003). Innkrevjingssystemet i dagens bomring deler byen i soner, hovudsakleg med innkrevjing anten inn i eller ut av ei sone. Det er lagt til grunn at bompenginnkrevjinga blir avslutta i 2005.

Av prosjekt i pakka står stamvegprosjekta E6 Nordre avlastningsveg og E6 Sluppen - Marienborg att. I tillegg står fleire planlagde fylkesvegprosjekt og oppfølging av satsinga på kollektivtrafikk-, miljø- og service-tiltak att. Det er ikkje rom for å fullføre heile Trondheimpakka innafor den noverande bompengoordninga. Årsaka til dette er i hovudsak kostnadsauke for prosjektet E6 Nordre avlastningsveg.

Netto lånegjeld ved slutten av 2002 var 79 mill. kroner. Brutto bompengeinntekter i 2002 var om lag 168 mill. kroner.

Etter at Trondheim kommune gjekk imot utviding av bompengeperioden for å dekkje meirkostnaden ved å velje kulvert i staden for bru ved kryssing av Skansenløpet (på E6 Nordre avlastningsveg), blei det lokalt vurdert ulike løysingar for slutføring av Trondheimpakka.

Vegdirektoratet la i 2001 fram eit forslag til slutføring av Trondheimpakka, og der bompengoordninga skulle avsluttast som lagt til grunn ved slutten av 2005, men trafikantbetalinga skulle aukast fram til dette tidspunktet ved å byggje seks nye bomstasjonar.

E6 Nordre avlastningsveg, eksklusive ny Nidelv bru med tilstøytande veg og kryss, var i Vegdirektoratets forslag lagt til grunn finansiert med 483 mill. kroner i statlege midlar og 381 mill. kroner i bompengar, til saman 864 mill. 2003-kroner. Det er førebels lagt opp til at ny Nidelv bru blir finansiert med 60 pst. bompengar og 40 pst. statlege midlar. Dersom E6 Nordre avlastningsveg blir bygd, må ein også byggje ny Nidelv bru.

Forslaget bygde på at Jernbaneverket flytta godsterminalen frå Brattøra til Leangen som lagt til grunn i St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011.

Trondheim bystyre og Sør-Trøndelag slutta seg til Vegdirektoratets forslag til slutføring av Trondheimpakka, jf. pkt. 3.1.3 i proposisjonen.

STATUS FOR E6 NORDRE AVLASTNINGSVEG OG GODSTERMINAL FOR JERNBANE I TRONDHEIM. VIDARE ARBEID MED LØYSINGAR FOR E6 NORDRE AVLASTNINGSVEG

E6 Nordre avlastningsveg vil avlaste Midtbyen og sentrumsnære bustadområde for gjennomgangstrafikk. Dette vil gi mindre støv og støy og færre trafikkulykker. Prosjektet vil gi bl.a. stamvegtilknytning til nasjonal hamn, transportterminalar og jernbanestasjonen på Brattøra.

Prosjektet omfattar bygging av ny tofelts veg frå Marienborg i tunnel til Ilsvika/Bynesvegen og vidare langs hamna frå Ila til Lademoen.

I St.prp. nr. 60 (2001-2002) blei det opplyst at Jernbaneverket, i samarbeid med godstrafikkoperatøren Cargo Net AS, har kome fram til at det ikkje er behov for å flytte jernbanen sin godsterminal på Brattøra, og at det derfor ikkje er nødvendig å byggje ny terminal på Leangen.

I St.prp. nr. 1 (2002-2003) blei det vist til utgreiinga frå Jernbaneverket og Statens vegvesen frå august 2002, der det blir vurdert som mogleg å finne ei løysing

for E6 Nordre avlastningsveg med framleis jernbane-terminal på Brattøra. Trondheim kommune heldt fast ved dei byplanmessige arealgrepa som legg til grunn flytting av terminalen.

I samarbeid med Trondheim kommune er det arbeidd vidare med ulike variantar av løysingar for E6 Nordre avlastningsveg over Brattøra. I eitt av alternativa, alternativ 4, blir vegen ført over den sørlege delen av godsterminalområdet, dels neddykka i kulvert. Kostnadene er rekna til 1 140 mill. kroner, eksklusive ny Nidelv bru med tilstøytande veg og kryss, og også eksklusive kostnadene ved nødvendige jernbanemessige tilpassingar på om lag 100 mill. kroner. Desse kostnadene er lagt til grunn dekt over Jernbaneverkets budsjett. Kostnadene for alternativ 4 er nyleg redusert frå 1 240 mill. kroner til 1 140 mill. kroner ved at kulverten under jernbanespora er blitt kortare.

I arbeidet med å redusere kostnadene for E6 Nordre avlastningsveg er alternativ 3.2.A vurdert nærare. Vegvesenet kan godta alternativ 3.2.A på vilkår av at det om nødvendig blir lagt til rette for ein undergang for trafikk som kryssar Havnegata mellom godsterminalområdet og hamneområdet. Kostnadene for alternativ 3.2.A, eksklusive ny Nidelv bru og medrekna undergang, er rekna til 1 020 mill. kroner. Statens vegvesen er samd med kommunen i at alternativ 4 er den beste løysinga når det er lagt til grunn at godsterminalen ikkje blir flytta frå Brattøra, fordi alternativ 3.2.A ikkje i tilstrekkeleg grad er ei framtidsretta løysing for ein veg med funksjon som stamveg.

NY LOKAL HANDSAMING

Saka har vore til ny lokal handsaming, jf. pkt. 3.1.4 i proposisjonen. Samferdselsdepartementet bad i brev av 6. januar 2003 Trondheim kommune uttale seg til ein finansieringsmodell der prinsippet om minimum 50 pst. bompengar i Trondheimpakka blir oppretthalde. Basert på at E6 Nordre avlastningsveg blir bygd etter alternativ 4, slik det da låg føre, innebar dette at den føresette kostnadsauken på 376 mill. kroner (1 240 mill. kroner - 864 mill. kroner) skulle fordelast likt med 188 mill. kroner på høvesvis statlege midlar og bompengar.

Departementet peika på at eit alternativ til å utvide innkrevjingsperioden til etter 2005 var å endre takstoppet i form av høgare takstar og/eller å utvide innkrevjingstida dei enkelte vekedagane.

I vedtak i Trondheim bystyre 27. mars 2003 vert alternativ 4 lagt til grunn som prinsipppløysing for Nordre avlastningsveg over Brattøra. Arbeidet med reguleringsendring vert slutført med dette som utgangspunkt. Det går vidare fram av vedtaket at trasé 3.2.A vil gi akseptable forhold både for godsterminalen, hamneområdet og vegtrafikken, samt tilfredsstillende behovet for avlasting av Midtbyen og omsynet til vidare og framtidig byutvikling. Fylkesutvalget i Sør-Trøndelag støttar Trondheim bystyre sitt vedtak.

SAMFERDSELSDEPARTEMENTETS VURDERING

Samferdselsdepartementet meiner det er viktig å få gjennomført prosjektet E6 Nordre avlastningsveg som

ein del av Trondheimpakka etter det trasémessige hovudgrepet som er lagt til grunn i Trondheim kommune sine overordna arealplanar. Departementet meiner vidare at kostnadene ved investeringar i veg og godsterminal må sjåast i samanheng. Departementet går inn for at det ikkje blir bygd ny godsterminal for jernbanen på Leangen.

Nordre avlastningsveg er rekna til å vere eit samfunnsøkonomisk ulønsamt prosjekt. Meirkostnaden ved at ein må ta omsyn til at godsterminalen blir liggjande, svekker lønsemda i dette prosjektet meir. Grunnlaget for å fremme prosjektet no, må derfor, slik departementet ser det, vere at det lokalt er vilje til å dekkje ein like stor del av meirkostnaden ved bompengar som opphavelag føreset for heile Trondheimpakka, dvs. 50 pst.

Departementet går inn for at bompengoordninga blir endra som omtalt i proposisjonen, ved at det blir sett opp seks nye bomstasjonar. Det er lagt til grunn at den noverande bomstasjonen ved Leirbrua blir fjerna frå 1. juli 2003, i tråd med vedtaket i kommunen, og at dei nye bomstasjonane blir operative frå 1. november 2003. Det er eit vilkår at det er lokalpolitisk tilslutning til den nye finansieringsplanen før bygginga av bomstasjonane startar. Meirinntektene fram til utgangen av 2005 blir om lag 40 mill. kroner. Departementet presiserer at dette er prognosar som det er knytte noko uvisse til.

Etter departementets vurdering er alternativ 4 ei vesentleg betre løysing enn alternativ 3.2.A for E6 Nordre avlastningsveg. Departementet meiner difor at alternativ 4 bør vere grunnlaget for det vidare planarbeidet. Kostnadene ved alt. 4, eksklusive ny Nidelv bru med tilstøytande veg og kryss, er førebels rekna til om lag 1 140 mill. kroner. I tillegg kjem nødvendige tilpassingar av jernbane/godsterminal på Brattøra på 100 mill. kroner som er lagt til grunn dekt over Jernbaneverkets budsjett.

Det er dermed pr. i dag eit udekt finansieringsbehov på til saman 337 mill. kroner, og som blir dekt med 188 mill. kroner frå staten og 149 mill. kroner med bompengar. Med dette forslaget til finansiering blir dei samla statlege midlane på 671 mill. kroner og samla bompengar på 469 mill. kroner, i alt 1 140 mill. kroner.

Departementet vil komme tilbake til anleggsstart og gjennomføring av E6 Nordre avlastningsveg når nødvendige justeringar av reguleringsplanen og ekstern kvalitetssikring av kostnadsoverslaget er gjennomført og den nye finansieringsplanen er behandla lokalt. Departementet legg til grunn at anleggsstart kan skje i 2004.

Komiteens merknader

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, viser til at E6 Nordre avlastningsveg er en del av "Trondheimpakka" og at vegen vil avlaste Midtbyen og sentrumsnære boligområder i Trondheim for gjennomgangstrafikk. Nordre avlastningsveg vil medføre mindre svevestøv i folketette områder, mindre støy, samtidig som vegen kan

styrke trafikksikkerheten. Prosjektet vil gi stamvegtilknytning til blant annet nasjonal havn, transportterminaler og jernbanestasjonen på Brattøra.

Flertallet har merket seg at Samferdselsdepartementet primært ønsker at alternativ 4 skal ligge til grunn for det videre planarbeidet. Dette alternativet har en kostnadsramme på 1,14 mrd. kroner. Alternativ 4 gir et udekket investeringsbehov på til sammen 337 mill. kroner. Regjeringen legger i proposisjonen til grunn at staten skal dekke 188 mill. kroner av disse merkostnadene, mens 149 mill. kroner dekkes med bompenger. Dette ville innebære at bompengedraget ville blitt 39 mill. kroner lavere enn det opplegget Samferdselsdepartementet la fram for Trondheim kommune i januar d.å. I tillegg kommer nødvendige tilpasninger av jernbane og godsterminal på Brattøra, med en kostnadsramme på 100 mill. kroner, et beløp som er lagt til grunn dekket av Jernbaneverket.

Flertallet har merket seg at det er foreslått satt opp seks nye bomstasjoner med innkreving av bompenger og nedlegging av en bomstasjon ved Leirbua. Det er tidligere lagt til grunn at bompengennekningen blir avsluttet i 2005. Bompengeperioden må utvides i ytterligere 10 måneder for å dekke merkostnadene ved alternativ 4.

Flertallet har imidlertid merket seg de sterke motforestillingene som er reist fra de lokale myndighetene mot å velge en løsning som innebærer at bompengeperioden må forlenges i forhold til det som opprinnelig var fastsatt. Etter planen skal bompengestasjonene utvikles i løpet av 2005. Både Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune har gjort vedtak om at alternativ 3.2.A er eneste akseptable løsning nå. Det er i proposisjonen slått fast at det er nødvendig med lokalpolitisk tilslutning til finansieringsplanen før nye bomstasjoner etableres.

Flertallet registrerer at det ikke ser ut til å være mulig å få lokal tilslutning for alternativ 4. Flertallet vil derfor tilrå at alternativ 3.2.A legges til grunn, inkludert bygging av en undergang for trafikk som krysser Havnegata mellom godsterminalområdet og havneområdet, for det videre planarbeidet.

Flertallet viser til at alternativ 3.2.A har et kostnadsoverslag på 1 020 mill. kroner. Staten dekker 188 mill. kroner av merkostnadene i forhold til tidligere overslag.

Flertallet vil understreke at alternativ 3.2.A dermed ikke er fullfinansiert med Regjeringens forslag om at staten skal dekke 188 mill. kroner av merkostnadene, og lokale myndigheter må akseptere å finne inndekningen for restfinansieringen på om lag 30 mill. kroner.

Flertallet viser til at dersom det på et senere tidspunkt skulle komme lokale krav om forbedringer av standarden på vegen, eller endringer av prosjektet, må dette dekkes lokalt og ikke ved ytterligere statlige midler.

Flertallet foreslår:

"Alternativ 3.2.A vert å leggje til grunn for det vidare planarbeidet for E6 Nordre avlastningsveg i Trondheim, jf. Innst. S. nr. 272 (2002-2003).

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener utbyggingen av hovedveisystemet i Trondheim er et statlig ansvar. Disse medlemmer ønsker ikke på det nåværende tidspunkt å ta en omkamp om bompengoordningen i byen, men vil motsette seg å utvide antallet bomstasjoner. Disse medlemmer forutsetter at staten dekker utgiftene.

Disse medlemmer foreslår:

"Stortinget ber Regjeringen legge frem en sak om bevilgning slik at utbyggingen kan gjennomføres som planlagt, uten nye bompengestasjoner, og innenfor rammen på 1 640 mill. kroner for perioden 1989-2003, jf. Innst. S. nr. 272 (2002-2003). Gjennomføringen av Trondheimpakken skal skje uten utvidelse av den nåværende bompengoordningen."

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti viser til at Nordre avlastningsveg er et omstridt vegprosjekt i Trondheim sentrum. Disse medlemmer viser også til at kollektivselskapet i Trondheim frykter at vegen vil bidra til ytterligere å svekke kollektivsatsingen i Trondheim. Det er også meget omstridt om vegen vil bidra til å lede tungtrafikk utenom sentrum, eller om den i stedet vil lede mer trafikk inn i sentrum. Disse medlemmer vil også understreke at departementet i sitt framlegg har pekt på at Nordre avlastningsveg er et samfunnsøkonomisk ulønnsomt prosjekt, og at merkostnadene ved å ta hensyn til at godsterminalen blir liggende, gjør prosjektet enda mer ulønnsomt.

Disse medlemmer deler departementets syn om at hvis denne samfunnsøkonomisk ulønnsomme vegen i Trondheim sentrum først skal bygges, bør alternativ 4 velges.

Medlemen i komiteen fra Senterpartiet har merka seg at Samferdselsdepartementet, Vegdirektoratet og Trondheim kommune meiner at alternativ 4 er bedre enn alternativ 3.2.A.

Denne medlemen viser til at alternativ 3.2.A inneber at vegen to gonger vil bli ført i ein nitti graders vinkel gjennom rundkøyningar, det vil bli ei samanheng av gjennomgangstrafikk og tungtrafikk mellom godsterminalen og havneområdet på strekninga mellom rundkøyningane. Det er heller ingen optimal løysing at eit jernbanespor for gods vil krysse E6 Nordre avlastningsveg i same plan, sjølv om togtrafikken er relativt liten. Denne medlemen har merka seg at departementet i svar på spørsmål frå komiteen, klart seier frå at ut frå bl.a. dei nemde argumenta, vil ikkje departementet primært tilrå alternativ 3.2.A.

Denne medlemen meiner at alternativ 4 er det klart beste alternativet. Men denne medlemen har registrert at det er vanskeleg å få lokal tilslutnad til alternativ 4 og vil difor kunne gå for alternativ 3.2.A.

3.2 Om delvis bompengefinansiert utbygging av prosjekt og tiltak på rv 45 i Gjesdal kommune

Sammendrag

Rv 45 mellom Ålgård og Sirdal kommune (Vest-Agder) er ei viktig regional transportåre m.a. for turist-

og fritidstrafikk. I sommarhalvåret, når vegen mellom Sirdal og Setesdal over Suleskar er open, er rv 45 viktig for trafikk mellom Jærregionen og Setesdal/indre delar av Telemark. Vegen blir også nytta som eit indre samband frå Rogaland mot Oslo-området.

Rv 45 i Gjesdal kommune har i dag ujamn standard med enkelte svært dårlege parti. I samarbeid med kommunen har Statens vegvesen utarbeidd ein utbyggingsplan for å utbetre dei dårlegaste strekningane. Rogaland fylkeskommune har slutta seg til utbyggingsplanen. Utbygginga har som hovudmål å betre framkomsten og trafikktryggleiken. Utbygginga omfattar 7 delprosjekt.

Det ligg føre kostnadsoverslag på 114 mill. kroner, og der uvisse ligg innafor +/- 10 pst. for alle strekningane med godkjend reguleringsplan.

Delprosjekta har ei samla lengd på om lag 6,5 km. Det blir lagt opp til ein nøktern standard med ei breidd på 6,5 m, som er minste breidd for tofelts veg. Netto nytte over samla kostnader (NN/K) er rekna til 0,2.

Trafikkmengda på dei aktuelle strekningane varierer frå om lag 800 køyretøy pr. døgn (ÅDT) på dei minst trafikkerte strekningane til om lag 2 000 (ÅDT) vest for Oltedal.

Forslaget til utbyggings- og finansieringsplan for rv 45 er handsama lokalt, jf. pkt. 3.2.3 i proposisjonen. Av fråsegnene kan nemnast at Bjerkreim kommune meinte at delar av trafikken frå Bjerkreim på rv 503 ville vere med på å finansiere utbygginga av rv 45 og at også rassikring av rv 503 derfor måtte kunne finansierast gjennom bompengoordninga. Rogaland fylkesting hadde i sitt vedtak merknader til plassering av bomstasjon, og det er gjennomført ei ny vurdering av bomstasjonsplassering, takstar/rabattordningar og innkrevjingssystem. Vegsjefen i Rogaland tilrådde at bomstasjonen blir plassert ved Øvstabø. Gjesdal kommune og Rogaland fylkesting støttar denne plasseringa, medan Bjerkreim og Sirdal kommune gjekk for plassering av bom i Sirdal.

Samferdselsdepartementet viser til vedtaket i fylkestinget 12. mars 2002 der det i tråd med Gjesdal kommune sitt syn blir tilrådd å etablere ein bomstasjon på rv 45 ved Øvstabø, nordaust for Byrkjedal. Ei slik plassering inneber at lokaltrafikken i liten grad må betale bompengar sjølv om den får nytte av utbygginga. Samferdselsdepartementet er klar over at vedtaket til fylkestinget ikkje er i tråd med Vegdirektoratets vurderingar. I denne saka har Samferdselsdepartementet likevel, etter ei samla vurdering, valt å leggje avgjerande vekt på dei lokalpolitiske vedtaka, og tilrår derfor at bompengeneinnkrevjinga kan skje ved Øvstabø.

Finansieringsplanen legg til grunn 23 mill. kroner i statlege midlar og 91 mill. kroner i bompengar, til saman 114 mill. kroner (2003-kroner). Den statlege delen av investeringskostnadene er 20 pst.

Rogaland fylkesting har lagt til grunn at det blir gitt fritak frå betaling for fastbuande i Gjesdal kommune som er busette mellom bomstasjonen og fylkesgrensa Rogaland/Vest-Agder. Departementet gir Statens vegvesen fullmakt til å utforme eit opplegg for fritak for desse husstandane i samband med at innkrevjinga startar.

Bompenggeopplegget går elles nærare fram av pkt. 3.2.5 i proposisjonen.

Det er lagt opp til at bompenggeinnkrevjinga startar i løpet av første halvår 2004. Det er berre lagt til grunn lånefinansiering for bygginga av bomstasjonen. Det er derfor ikkje lagt til grunn offentleg lånegaranti.

Fylkestinget la til grunn at bompengeperioden i utgangspunktet skulle vere på 10 år. Prisregulering av kostnadene ved utbygginga og reduksjon av trafikkgrunnlaget når innkrevjinga startar, fører samla sett til at innkrevjingstida er auka til 12 år. Samferdselsdepartementet tek atterhald om at kommunen og fylkeskommunen gir støtte til ei slik forlenging.

Komiteens merknader

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, har merket seg at Samferdselsdepartementet i proposisjonen legger fram forslag om delvis bompengefinansiering av prosjekt og tiltak på rv 45 i Gjesdal kommune, Rogaland. Prosjektet omfattar utbedring av kurver, utvidelse av vegbredden langs eksisterende veg og omlegging av deler av vegen i tunnel. Utbedringene har en kostnadsramme på til sammen 114 mill. kroner.

Flertallet viser til at gjennom de sju delprosjektene får en rett opp mange flaskehalser og at framkommeligheten på rv 45 dermed blir vesentlig forbedret.

Flertallet viser til at utbedringen vil føre til at det blir både lettere og tryggere å bruke denne vegen, og at prosjektet vil være til nytte for næringsliv, lokaltrafikk og fritidstrafikk.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, har merket seg at prosjektet har sju delprosjekt, med en samlet lengde på 6,5 km, og at prosjektet skal finansieres både med bompenger og bevilgninger over statsbudsjettet. Bompenger skal dekke 80 pst. av de totale kostnadene.

Flertallet støtter derfor forslaget om å gi bomselskapet rett til å kreve inn bompenger til delvis finansiering av prosjekt og tiltak på riksveg 45 i Gjesdal kommune.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener det er et statlig ansvar å gjennomføre utbedringstiltakene på rv 45 gjennom Gjesdal kommune. Med en så liten trafikk (700 ÅDT ved bomstasjonen) vil innkrevingskostnadene (17 mill. kroner) bli uforholdsmessig høye i forhold til inntektene (91 mill. kroner). Disse medlemmer foreslår derfor at tiltakene gjennomføres innenfor en ramme på 114 mill. kroner ved bevilgning over statsbudsjettet, uten bompenger.

Disse medlemmer viser dessuten til Nasjonal transportplan hvor Fremskrittspartiet foreslo en betydelig økning til vegutbygging i Rogaland.

Disse medlemmer foreslår:

"Gjennomføringen av utbedringstiltakene på rv 45 gjennom Gjesdal kommune gjennomføres innenfor rammen på 114 mill. kroner uten bompenger."

3.3 E18 Mosseveien

Sammenheng

I samband med handsaminga av St.prp. nr. 1 (2002-2003) bad fleirtalet i samferdselskomiteen Regjeringa om snarast å komme med ei vurdering av utbygging av E18 Mosseveien i tunnel mellom Sørenga og Fiskevoll basert på privat finansiering, jf. Budsjett-innst. S. nr. 13 (2002-2003).

Det er ikkje lagt til grunn midlar til E18 Mosseveien i Handlingsprogram for strekningsvise investeringar på stamvegnettet 2002-2011.

Situasjonen langs E18 Mosseveien blir ikkje opplevd som tilfredsstillande verken for trafikantane eller for dei som bur langs vegen. E18 Mosseveien fungerer i dag som hovudåre for regional busstrafikk og samleveg for bustadområde i Oslo. Stor trafikk på denne vegen fører til dårlegare framkomsttilhøve, miljøbelastningar og trafikkulykker. Avviklinga i rushtidsperiodane er prega av forseinking og køar - også for kollektivtrafikken.

Utbygging av E18 Mosseveien i tunnel vil måtte sjåast i samanheng med anna statleg utbygging av hovudvegnettet i Oslo-området. Ei eventuell finansiering med OPS må heilt eller delvis bli dekt ved bompengar. Opplegget for innkrevjing av desse bompengane må sjåast i samanheng med opplegget for framtidig trafikantbetaling i Oslo-området.

Departementet har bedt om at Vegdirektoratet i samband med arbeidet med Nasjonal transportplan 2006-2015, startar eit arbeid med vidare utgreiing og planlegging. I eit slikt planarbeid må det leggjast vekt på den totale kapasitetsbalansen i det sentrale hovudvegnettet, spesielt i vegsystemet på Sørenga og gjennom Bjørvika. Andre viktige omsyn som må ivaretakast, er tilrettelegging for auka kollektivtrafikkdel og forholdet til hamnestrukturen i Oslo-området.

I det vidare planarbeidet skal særleg alternativ med firefeltsløyising med eigne kollektivfelt i kvar retning (eitt kollektivfelt og eitt køyrefelt i kvar retning), inngå.

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake med omtale av prosjektet i Nasjonal transportplan 2006-2015.

Komiteens merknader

Komiteen har merket seg at det i proposisjonen blir gjort rede for arbeidet med planlegging og finansiering av utbygging av E18 Mosseveien i tunnel.

Komiteen vil peke på at situasjonen langs Mosseveien ikke blir oppfattet som tilfredsstillende, verken for trafikantene eller for de som bor langs vegen. E18 Mosseveien fungerer i dag som hovedåre for regional busstrafikk og samleveg for boligområder i Oslo. På grunn av stor trafikk er vegen preget av dårlige kjøreforhold, store miljøproblemer og dårlig trafiksikkerhet. Rushtida er preget av forsinkelser og køer, både for privatbilister og kollektivtrafikken.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, er tilfreds med at Vegdirektoratet nå er i gang med dette arbeidet, og at det i det videre

planarbeidet særlig skal legges vekt på alternativ med firefelts løsninger med ett kollektivfelt og ett kjørefelt i hver retning.

Flertallet vil understreke at økt kollektivtrafikkdel må være en viktig målsetting som må tas hensyn til i den videre planleggingen.

Flertallet vil vise til rulleringen av Nasjonal transportplan (NTP) der planlagt nytt dobbeltspor på jernbanen mellom Kolbotn og Ski vil bli omtalt, jf. også NTP 2002-2011. I denne forbindelse er det viktig også nå å rette fokus på kollektivtrafikkens framkomlighet på Mosseveien.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti vil peke på behovet for å øke den samlede kollektive kapasitet i sørkorridoren inn til Oslo. Det er i dag stor trengsel på lokaltogene i korridoren, og kapasiteten på skinnegangen er sprenget. Det planlagte dobbeltsporet mellom Kolbotn og Ski vil øke kapasiteten i korridoren kraftig.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at tunnelloøsning for E18, Mosseveien, var forutsatt bygget innenfor rammen av Oslo-pakke 1, som beskrevet i St.prp. nr. 96 (1987-1988). I proposisjonen var planen at anlegget skulle påbegynnes i perioden 1998-2001, og finansieres over statsbudsjettet sammen med inntektene fra bompengeringen. Disse medlemmer forslår derfor at staten finansierer tunnelen, idet bompengene til prosjektet allerede er innkrevet.

Disse medlemmer viser til at strekningen i dag har en trafikk på 21 000 til 28 000 ÅDT. Ett kjørefelt i hver retning for alle trafikanter og ett felt i hver retning som kollektivfelt, slik departementet foreslår, vil gi store kødannelser. Disse medlemmer forutsetter at tunnelene får to+to felt hvor alle feltene er til alminnelig bruk.

Disse medlemmer foreslår:

"Bygging av tunnel for E18, Mosseveien i Oslo, gjennomføres i samsvar med St.prp. nr. 96 (1987-1988) med de statlige midlene som allerede er innkrevet gjennom bompengeringen i Oslo."

3.4 E18 Riksgrensa/Ørje - Oslo

Sammendrag

I St.prp. nr. 26 (1999-2000) er det lagt til grunn utbygging av E18 i Østfold som tofelts veg, men at det vil bli vurdert å bygge smal firefelts veg på dei mest trafikkbelasta strekningane.

Vegdirektoratet går inn for at E18 blir bygd som firefelts veg på strekninga Momarken - Akershus grense (om lag 27 km). Samferdselsdepartementet er samd i dette.

Samla kostnader for E18 med tofelts veg frå grensa med Sverige til Momarken og smal firefelts veg frå Momarken til Akershus grense ser ut til å bli nærare 2 900 mill. kroner. Kostnadene har auka med om lag 850 mill. kroner, av dette om lag 750 mill. kroner som

følgje av endring til fire felt for strekninga Momarken - Akershus grense.

Det er ikkje rom for å fullfinansiere ei slik E18-utbygging i Østfold innafor den vedtekne bompengordninga for Østfoldpakka fase 1. Det vil derfor vere nødvendig med ei utvida finansieringsordning for å kunne følgje det føresette tempoet i utbygginga utan utsetjingar.

Grove utrekningar viser at det vil vere rom for å fullfinansiere ei slik E18-utbygging dersom bompengetakstane i dei to bomstasjonane på E18 blir auka frå 15/30 kr til 30/60 kr, bompengeperioden blir auka med 2-3 år, og staten tek sin del av meirkostnaden ved å bygge smal firefelts veg på delar av strekninga. Forslag til Stortinget om å endre Østfoldpakka må ha basis i lokale vedtak.

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til nivået på den statlege investeringsramma for E6 og E18 i Østfold i Nasjonal transportplan 2006-2015. I tillegg vil departementet leggje fram eit forslag til ei revidert Østfoldpakke, når det ligg føre nødvendige avklaringar.

E18 SEKKELSTEN-KROSBY (E18 GJENNOM ASKIM)

I samband med handsaminga av statsbudsjettet for 2003 løyvde Stortinget 15 mill. kroner til prosjektet Sekkelsten - Krosby, jf. Budsjett-innst. S. nr. 13 (2002-2003).

Samferdselsdepartementet meiner det er viktig å komme i gang med utbygginga av E18 gjennom Askim, da dette er ei strekning der det er stort behov for utbygging. Prosjektet vil gi gevinstar for miljø og trafikktryggleik. Departementet tilrår derfor anleggsstart på parsellen E18 Sekkelsten - Krosby i 2003.

For å sikre ei framdrift som inneber fullføring av prosjektet i 2006, er det behov for ytterlegare 45 mill. kroner i 2003. Samferdselsdepartementet legg til grunn at bompengeselskapet for Østfoldpakka stiller desse midlane til rådvelde.

Komiteens merknader

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, har merket seg at det i proposisjonen blir gjort rede for vegstandard, planstatus, kostnader og tilsynet til gjeldende Østfoldpakke og at Regjeringa tilrår anleggsstart på parsellen E18 Sekkelsten - Krosby i 2003.

Flertallet er tilfreds med at anleggsstart for strekningen E18 Sekkelsten - Krosby blir framskyndet, og at Regjeringen går inn for å bygge ny E18 som firefelts veg på strekningen Momarken - Akershus grense.

Flertallet har merket seg at samlede kostnader for E18 med tofelts veg fra grensen til Sverige til Momarken og smal firefelts veg fra Momarken til Akershus grense ser ut til å bli nærmere 2,9 mrd. kroner. Kostnadene har økt med om lag 850 mill. kroner, av dette er om lag 750 mill. kroner en følge av endring til fire felts veg for strekninga Momarken-Akershus grense. Flertallet peker på at denne investeringen vil styrke trafiksikkerheten, de trafikale forholdene og lokalmiljøet.

Flertallet har merket seg at det ikke er rom for å fullfinansiere en slik E18-utbygging i Østfold innenfor den vedtatte bompengoordningen for Østfoldpakka fase 1. Flertallet ser positivt på at lokale myndigheter har uttrykt vilje til et utvidet bompengeprogger for å finansiere disse viktige investeringene på E18, sammen med økte statlige bevilgninger.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet har merket seg at de øvrige partiene på Stortinget ikke finner rom for å fullfinansiere utbygging av E18. Disse medlemmer viser til de mange ulykker med dødsfall og hardt skadde personer som har skjedd på denne veistrekningen, noe som skyldes veistandarden. Dette bekreftes også i proposisjonen. Disse medlemmer vil hevde at behovet for en rask utbygging er stor. På denne bakgrunn vil disse medlemmer fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen snarest mulig fremme forslag om fullfinansiering av utbyggingen av E18 gjennom Østfold uten bompenginnkreving."

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti viser til at dette er en strekning hvor toget har konkurransefortrinn, og vil prioritere satsing på jernbane i denne korridoren.

3.5 E10 Fastlandssamband til Lofoten (LOFAST) **Sammendrag**

I samband med handsaminga av statsbudsjettet for 2003 løyvde Stortinget 35 mill. kroner til E10 Fastlandssamband til Lofoten (LOFAST), jf. Budsjettinnst. S. nr. 13 (2002-2003).

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring av prosjektet. Samferdselsdepartementet legg til grunn ei styringsramme på 1 030 mill. kroner og ei kostnadsramme på 1 150 mill. kroner. Dette er i samsvar med overslaget frå Statens vegvesen. Samferdselsdepartementet legg opp til anleggsstart sommaren 2003.

Komiteens merknader

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og medlemmet Geir Ketil Hansen fra Sosialistisk Venstreparti, har merket seg at det i proposisjonen blir orientert om arbeidet med E10 Fastlandsforbindelse til Lofoten (LOFAST).

Flertallet har merket seg at kostnadsrammen for LOFAST er på 1 150 mill. kroner, og at hele prosjektet skal finansieres med statlige bevilgninger. Flertallet er tilfreds med at utbyggingen av prosjektet skal begynne sommeren 2003 og vil understreke at prosjektet vil få store positive ringvirkninger for området.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til budsjettforliket mellom Fremskrittspartiet og Regjeringspartiene hvor det ble bevilget 35 mill. kroner til oppstart av "Lofast". I svar på spørsmål

fra Fremskrittspartiet om hvilke vegprosjekter som kan forseres, svarer Finansdepartementet at E10 "Lofast" er et av prosjektene som kan forseres. Både med bakgrunn i den høye arbeidsledigheten, og behovet som er fremkommet fra innbyggerne og næringslivet for Lofotens fastlandsforbindelse, fremmer disse medlemmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen snarest mulig legge frem forslag om tilleggsfinansiering for forsering av E10 Lofotens fastlandsforbindelse."

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti, Heidi Sørensen, vil vise til Sosialistisk Venstreparti sine merknader i komiteens behandling av Nasjonal transportplan 2002-2011, og i Budsjettinnst. S. nr. 13 (2001-2002).

Dette medlem vil på det sterkeste advare mot de meget omfattende natur- og miljødeleggelsene dette prosjektet vil medføre, og som i stor grad kunne vært unngått ved valget av en annen trasé.

3.6 E18 Motorvegbrua i Drammen **(Høvik - Frydenhaug)**

Sammendrag

Prosjektet er omtalt i St.prp. nr. 1 (2002-2003). Det er stilt 60 mill. kroner til rådvelde for prosjektet i 2003. Det var lagt opp til anleggsstart i april. Da statsbudsjettet blei lagt fram, var byggesakshandsaminga i Drammen kommune enno ikkje avslutta.

Drammen kommune har i fleire år hatt sterke innvendingar til planane om utviding av motorvegbrua og ønskjer i utgangspunktet ei løysing med tunnel under Drammenselva. Fylkesmannen har i vedtak av 31. mars 2003 oppheva det kommunale vedtaket og gitt Statens vegvesen rammeløyve for utviding av motorvegbrua på E18 over Drammenselva frå to til fire felt. Det er dermed rekna med at anleggsarbeida kan ta til i månadsskiftet mai/juni 2003.

Komiteens merknader

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Sosialistisk Venstreparti, har merket seg at det i proposisjonen blir orientert om anleggsstart for utvidelsen av motorvegbrua på E18 over Drammenselva.

Flertallet peker på at det ble bevilget 60 mill. kroner til rådighet for prosjektet i 2003 og at det opphavelig ble lagt opp til anleggsstart i april. Flertallet er kjent med at Drammen kommune i flere år har hatt sterke innvendinger mot utvidelse av motorvegbrua og helst hadde sett en løysing der E18 blir lagt i tunnel under Drammenselva.

Flertallet vil peke på at de store trafikale utfordringene i området krever en løysing og er derfor positiv til at anleggsarbeidene kan ta til i månadsskiftet mai/juni 2003.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, vil vise til fremkomme-

lighetsproblemene på E18 gjennom Drammen. For å løse disse problemene er arbeidet med bygging av ny motorvegbru over Drammenselva startet i 2003. Dette er et svært viktig bidrag for å løse fremkommelighetsproblemene på strekningen. For å løse fremkommelighetsproblemene på E18 gjennom Drammen fullt ut, må det også bygges ny Kleivenetunnel.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet viser til at Regjeringen har forsert planarbeidet med ny Kleivenetunnel og konstaterer at det er nødvendig å bygge ny tofelts tunnel parallelt med eksisterende Kleivenetunnel, slik at hele strekningen Loenga i Oslo til Tønsberg i Vestfold får full 4-feltsstandard. Disse medlemmer vil be Regjeringen komme tilbake til på hvilket tidspunkt ny Kleivenetunnel kan realiseres ved rulleringen av Nasjonal transportplan.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti peker videre på at med maksimal framdrift er det mulig med byggestart for ny Kleivenetunnel i siste halvdel av 2005. Prosjektet er i en tidlig fase av planprosessen og har ennå ikke gode nok kostnadsoverslag. Disse medlemmer viser også til at Stortingets kontrollkomité nylig enstemmig understreket behovet for bedre kvalitetssikring av store vegprosjekter, blant annet for å unngå store overskridelser og andre forhold. Disse medlemmer mener det er oppsiktsvekkende at en del av de samme partiene som da understreket dette, nå vil gå inn for å starte bygging av et prosjekt som det bare så vidt er startet planlegging av. Disse medlemmer tar avstand fra en slik saksbehandlingsmåte, og vil peke på at en slik lettvinhet kan bety betydelige ekstraavgifter, som igjen vil ramme andre samferdselsprosjekter.

Disse medlemmer vil understreke at det er problematisk å forlange byggestart uten å bevilge penger. I praksis vil dette si at Regjeringen må ta av andre vegprosjekter, fortrinnsvis andre steder på samme stamvegrute. Disse medlemmer er bekymret for at dette kan stoppe eller forsinke utbygging av E18 i Vestfold, på Sørlandet eller i Bjørsvika.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Fremskrittspartiet ser det som avgjørende for økt gjennomstrømming av trafikken i Drammen at det blir bygget en ny tofelts tunnel parallelt med eksisterende Kleivenetunnel. Disse medlemmer ser det som ønskelig at denne utbyggingen blir fullført samtidig med fullføring av Drammensbrua.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet forutsetter at Regjeringa kommer tilbake med sak om dette i forbindelse med rulleringen av Nasjonal transportplan.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet er glad for at byggingen av broen endelig kommer i gang, over 30 år etter at reguleringsplanen ble vedtatt. Disse medlemmer vil imidlertid peke

på de problemene som oppstår når E18 etter dette vil ha full firefeltsstandard på strekningen Loenga i Oslo til Tønsberg i Vestfold, med unntak av Kleivenetunnelen vest i Drammen.

Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen snarest mulig legge frem en finansieringsplan for bygging av ny firefelts tunnel for E18 vest for Drammen."

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti viser til at dette er en strekning hvor toget har konkurransefortrinn, og vil prioritere satsing på jernbane i denne korridoren.

3.7 Rv 653 Eiksundsambandet

Sammendrag

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring for prosjektet. Samferdselsdepartementet legg etter dette til grunn ei styringsramme på 813 mill. kroner og ei kostnadsramme på 864 mill. kroner. Dette svarer til tilrådingane frå kvalitetssikringa med prisomrekning. I St.prp. nr. 27 (1999-2000) var kostnadsoverslaget (styringsramma) oppgitt til 824 mill. kroner.

Det er inngått bompengeaftale mellom Statens vegvesen og bompengeselskapet Eiksundsambandet AS der Stortingets vilkår om 25 pst. i bompengar og lokalt finansieringsbidrag er lagt til grunn.

I samband med handsaminga av St.prp. nr. 1 (2002-2003) løyvde Stortinget 10 mill. kroner til oppstart av prosjektet i 2003. Det blei sett i gang førebunde arbeid i februar 2003 for å sikre anleggsstart på Eiksundbrua mot slutten av året og anleggsstart på den undersjøiske tunnelen i 2004.

Komiteens merknader

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Sosialistisk Venstreparti, har merket seg at det i proposisjonen blir orientert om arbeidet med Eiksundsambandet.

Flertallet er tilfreds med at utbyggingen av riksvegsprosjektet Eiksundssambandet i Møre og Romsdal skal begynne med ordinær anleggsdrift mot slutten av 2003. Når utbyggingen er ferdig, vil de fire øykommunene Hareid, Ulstein, Herøy og Sanda, med til sammen 22 000 innbyggere, få ferjefritt vegsamband til fastlandskommunene Ørsta og Volda. Utbygginga er derfor svært viktig for området.

Flertallet har merket seg at kostnadsrammen for Eiksundsambandet nå er regnet til i alt 864 mill. kroner og at finansieringen av prosjektet fordeler seg med 609,8 mill. kroner i bevilgninger over statsbudsjettet, 162,6 mill. kroner i bompengar og 40,6 mill. kroner i tilskudd fra kommunene i området.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti viser til Sosialistisk Venstreparti sine merknader i forbindelse med Budsjett-innst. S. nr. 13 (2001-2002), og vil peke på at midlene som skal anven-

des til Eiksundsambandet ville hatt en mye større samlet samfunnsnytte om de ble anvendt til rassikring i fylket.

3.8 Stamvegnettet

Sammendrag

Stamvegnettet blei utvida med 1 143 km gjennom handsaminga i Stortinget av St.prp. nr. 1 (2002-2003). Samferdselsdepartementets tidsplan for iverksetjing av omklassifiseringa går fram av pkt. 3.8 i proposisjonen.

Samferdselsdepartementet kjem i Nasjonal transportplan 2006-2015 tilbake til forhold knytte til utviding av stamvegnettet.

Komiteens merknader

Komiteen har merket seg Samferdselsdepartementets tidsplan for iverksetting av omklassifisering av stamvegnettet, og har ellers ingen merknader.

3.9 Alternativ bruk av ferjetilskot

Sammendrag

Departementet legg i proposisjonen fram forslag til prinsipp for alternativ bruk av ferjetilskot.

Eit fleirtal i samferdselskomiteen slutta seg i samband med handsaminga av St.prp. nr. 60 (2001-2002) til framlegget frå Regjeringa om at innspara drifts-, vedlikehalds- og kapitalkostnader knytte til ferjesamband kan nyttast som delfinansiering av samband som gjer ferje overflødig.

Samferdselsdepartementet har vurdert fleire prosjekt, og kome til at det er mest høveleg å få på plass rammeverktøyet først. Deretter kan det arbeidast vidare med aktuelle prosjekt på grunnlag av dei fastlagde prinsippa.

Det er viktig at ein legg til grunn dei reelle konsekvensane når ein skal prioritere middel til prosjekt - innafor den budsjetttramma som til eikvar tid er tilgjengeleg. Ein må gjennomføre samfunnsøkonomiske lønsemdivurderingar for alle større vegprosjekt. Etter departementet si oppfatning må dette også gjelde for dei prosjekta som er aktuelle i samband med alternativ bruk av ferjetilskot.

Alternativ bruk av ferjetilskot inneber at ein skal bruke heile eller delar av underskotet i det aktuelle ferjesambandet til å finansiere det nye veganlegget.

Ved samanlikning mellom to elles like ferjesamband, vil normalt

- nytten vere lågare ved avløyning av eit samband med liten trafikk enn ved avløyning av samband med stor trafikk.
- underskotet vere større i samband med liten trafikk enn i samband med stor trafikk.

Alternativ bruk av ferjetilskot vil derfor gi eit større finansieringsbidrag ved avløyning av samband med liten trafikk enn ved samband med høg trafikk. Investeringsavgjerda må gjerast gjennom ei ordinær investeringsanalyse.

I prosjekt der staten opnar for alternativ bruk av ferjetilskot, må det stillast krav om lokal finansiering gjennom bompengar, i den grad trafikkgrunnlaget er stort nok til at bompengeneinnkrevjing kan gi eit positivt bidrag til finansieringa.

Finansieringsplanen for vegsambandet må ta omsyn til:

- bompengemidlar
- tilskot frå lokale styresmakter og/eller næringsliv
- netto innspara ferjekostnader
- andre statlege tilskot.

Normalt tidsperspektiv for bompengeneinnkrevjing er 15 år. Samferdselsdepartementet meiner at ein skal berekne innspurt ferjetilskot ut frå eit tidsperspektiv på 15 år. Ein lengre periode vil auke dei totale kostnadene som følgje av rentebelasting. Ei praktisk ordning kan vere at eit bompengeselskap forskoterer midlane, og så får dette tilbakebetalt gjennom dei årlege løyvingane. Departementet tilrår at ein skal leggje ned bompengeselskap som skal forskotere innspara statleg ferjetilskot, når perioden på 15 år er over.

FORSLAG TIL MODELL - INNSPARA FERJEKOSTNADER

Ferjeavløysingsprosjekt har i dei siste åra i liten grad ført til innsparing av kapitalkostnader, men ei standardheving av ferjeflåten gjennom utrangering av ferjer. Alternativet til desse ferjeavløysingsprosjekta ville ikkje ha vore bygging av nye ferjer, men heller ein auke av gjennomsnittsalderen eller lågare totalkapasitet i den totale ferjeflåten.

Samferdselsdepartementet har vurdert ulike modelar, og tilrår at tilskot frå innspara kapitalkostnader i finansieringsplan for ferjeavløysingsprosjekt blir basert på gjennomsnittlege kapitalkostnader i heile ferjeflåten.

Førebelse vurderingar tyder på at denne modellen vil gi eit tilskot frå innspara kapitalkostnader på om lag 3,5 mill. kroner pr. år. Eit slikt tilskot over ein periode på 15 år, vil kunne tilbakebetale eit lån på 52,5 mill. kroner.

Til samanlikning tyder førebelse vurderingar på at årleg netto innspara driftskostnader for staten for ulike prosjekt varierer frå ingenting til om lag 9,5 mill. kroner. Ei årleg innsparing på 9,5 mill. kroner pr. år vil kunne tilbakebetale eit lån på 142,5 mill. kroner over ein periode på 15 år.

Ein må kunne leggje til grunn at ferjeflåten vil gjennomgå ei gradvis oppgradering i løpet av dei neste 10-15 åra. Departementet legg derfor til grunn at tilsvarende utrekningar baserte på ein meir optimal situasjon i ferjeflåten, med tida vil gi høgare tal for innspara kapitalkostnader. Det må likevel peikast på at det er knytt stor usisje til utviklinga, og at dette er innsparingar som i alle høve vil ligge ein del år fram i tid.

Det vil vere naturleg å evaluere ordninga med alternativ bruk av ferjetilskot i samband med komande rulleringar av Nasjonal transportplan (eventuelt budsjett tidlegare). I den samanhengen vil det eventuelt også bli

vurdert om satsane for innspara kapitalkostnader skal endrast.

ENDRING I DRIFTS- OG VEDLIKEHALDSKOSTNADER

Ferjeavløysingsprosjekt betyr normalt at det skal byggjast ei bru eller ein tunnel med eit tilhørande vegnett. Dette gir auka drifts- og vedlikehaldskostnader som må trekkjast frå det innspara ferjetilskotet. Ferjeavløysing vil likevel også medføre nedlegging av ein eller fleire ferjekaier som igjen gir ei innsparing.

BUDSJETTHANDTERING

For lettare å få fram at dei årlege kostnadene, som følgje av ordninga med alternativ bruk av ferjetilskot, fører til ein reduksjon av post 72, vil storleiken på dei årlege beløpa som blir stilte til rådvelde på kap. 1320 post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehald av riksvegar m.m. og post 30 Riksveginvesteringar bli omtalt under post 72 i statsbudsjettet.

SAKSHANDSAMING

Samferdselsdepartementet meiner det må vere eit grunnleggjande vilkår for prioritering av ferjeavløysingsprosjekt at prosjektet er prioritert i handlingsprogram knytt til Nasjonal transportplan.

Det er eit vilkår at lokale styresmakter og/eller bompengeselskap forskoterer staten sine framtidige innsparringar til å realisere vegsambandet. Forslag om slikt forskot må skje etter same sakshandsamingsrutinar som ved ordinære søknader om forskot. Stortinget skal gjere endeleg vedtak om bruk av forskot etter forslag frå Samferdselsdepartementet. Renteutgifter og utgifter som følgje av prisstiging knytte til slikt forskot må lokale styresmakter og/eller bompengeselskap dekkje. Det er eit vilkår at tidshorisonten er maksimalt 15 år for slikt forskot.

Viktige vilkår for finansieringa av vegsambandet må byggje på formelle politiske vedtak lokalt. I politiske vedtak lokalt må det m.a. komme klart fram kva for plikt som oppstår når ein legg ned ferjesambandet, medrekna tilskot frå lokale styresmakter og/eller næringslivet til finansiering av vegsambandet.

KOSTNADSOVERSKRIDING

Ei eventuell kostnadsoverskriding i anleggsperioden skal bli dekt i samsvar med dei overordna retningslinene for bompengeprojekt.

Komiteens merknader

Komiteen viser til at et flertall i samferdselskomiteen i forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 60 (2001-2002) sluttet seg til forslaget fra Regjeringen om at innsparte drifts-, vedlikeholds- og kapitalkostnader knyttet til ferjeforbindelser kan benyttes som delfinansiering av vegforbindelser som gjør ferje overflødig. Komiteen understreket at en må ta med alle reelle innsparinger ved nedlegging av ferjesamband fullt ut, men at en bør unngå overkompensasjon som kan føre til dårligere ferjetilbud på andre ferjestrekninger eller økte statlige utgifter. Komiteen pekte også på at flytting av ferjer kan føre til at en kan spare kostnader til

nybygg, og uttalte at en må ta med disse innsparingene i regnestykket over innsparte kostnader, jf. Innst. S. nr. 227 (2001-2002).

Komiteen viser til at dette vil gi en kraftig stimulans til å erstatte ferjer med fastlandsforbindelser, noe som vil være til stor nytte og glede for innbyggere, næringsliv og samfunn. Komiteen deler Regjeringens syn at det er viktig få på plass rammeverktøyet og prinsippene først og at det deretter kan arbeides videre med aktuelle prosjekter på grunnlag av disse prinsippene.

Komiteen har merket seg at det har vært spesielt vanskelig å fastsette størrelsen på de innsparte kapitalkostnadene. Komiteen viser til at Samferdselsdepartementet har vurdert ulike modeller, og er enig i at tilskudd fra innsparte kapitalkostnader i finansieringsplan for ferjeavløsningsprosjekt blir basert på gjennomsnittlige kapitalkostnader i hele ferjeflåten. Komiteen viser også til at foreløpige vurderinger etter denne modellen vil gi et tilskudd fra innsparte kapitalkostnader på omtrent 3,5 mill. kroner pr. år for hver innspart ferje. Dette gir et samlet tilskudd på 52,5 mill. kroner fordelt over 15 år bare for innsparte kapitalkostnader. I tillegg til dette kommer evt. nettoinnsparinger fra drift og vedlikehold. Komiteen har merket seg at foreløpige vurderinger går ut på at disse innsparingene vil variere fra ingenting til 9,5 mill. kroner pr. år.

Komiteen viser til at Vegdirektoratet har pekt på at det vil innebære overkompensasjon å basere innsparte kapitalkostnader på de gjennomsnittlige kostnadene på 3,5 mill. kroner og at direktoratet tilrår at tilskudd fra innsparte kapitalkostnader blir avgrenset til et engangstilskudd på 0,5 mill. kroner. En overkompensasjon vil innebære at det blir trukket mer ut fra kap. 1320 post 72 Tilskudd til riksvegferjedrift, enn det som er de faktiske innsparingene, noe som vil ha konsekvenser for ferjetilbudet på andre strekninger eller investeringer i ferjeflåten. Komiteen ser at modellen på kort sikt kan gi en viss overkompensasjon, men har merket seg at departementet også legger til grunn komiteens tidligere merknader om at slike ferjeavløsningsprosjekter frigjør ferjer som kan settes inn i andre forbindelser, og at en derfor kan få mindre behov for nye ferjer samlet sett. Komiteen støtter departementet i at en ut fra ønsket om å ha en enkel modell og for i rimelig grad å ta hensyn til mulige endringer og fornyelser i ferjeflåten på sikt, legger gjennomsnittlige kapitalkostnader for hele ferjeflåten til grunn.

Komiteen mener at for å holde kroneverdien av de innsparte kapitalkostnadene noenlunde konstant, skal det legges til grunn en årlig økning på 2,5 pst. i femtenårsperioden i tillegg til basisverdien 3,5 mill. 2003-kroner.

Når det gjelder beregning i finansieringsplanen av størrelsen på det lån som årlige netto innsparinger i drifts-, vedlikeholds- og kapitalkostnader kan forrente, mener komiteen at rentesatsen i bindende låneavtale for femtenårsperioden for det enkelte prosjekt kan legges til grunn.

Komiteen vil understreke at for bompengefinansiering i et ferjeavløsningsprosjekt skal de ordinære retningslinjene for bompengefinansiering følges. Komiteen mener at hvis det som ledd i totalfinansieringen skal benyttes ordinære riksvegmidler, må disse prioriteres i handlingsplan knyttet til Nasjonal transportplan.

Komiteen slutter seg til departementets vurderinger om evaluering av ordningen og satsene for innsparte kapitalkostnader for nye prosjekter i forbindelse med kommende rulleringer av Nasjonal transportplan eller i de årlige budsjettene.

3.10 Oppmodningsvedtak nr. 390 av 13. juni 2000

Sammendrag

På bakgrunn av Stortingets oppmodningsvedtak nr. 390 av 13. juni 2000 gjer departementet i proposisjonen greie for ulike tiltak når det gjeld køyring påverka av andre rusmiddel enn alkohol i vegtrafikken.

Samferdselsdepartementet har vurdert om det i vegtrafikklova er føremålstenleg å lovfeste ei nullgrense for andre rusmiddel enn alkohol. Departementet har også sett på andre tiltak som kan setjast i verk for å oppdage og redusere slik bruk av rusmiddel i vegtrafikken, og på tiltak som kan auke forståinga av sammenhengen mellom ruspåverka køyring og trafikkulykker.

NULLGRENSE

Føremålet med å innføre ei nullgrense i vegtrafikklova må vere at dette kan føre til at fleire ruspåverka førarar blir oppdaga og/eller at talet på ulykker som følgje av ruspåverka køyring, går ned. Samferdselsdepartementet finn det ikkje sannsynleg at det vil vere tilfellet.

Samferdselsdepartementet har kome til at det ikkje bør lovfestast ei nullgrense for andre rusmiddel enn alkohol i vegtrafikklova, men at det er meir føremålstenleg å satse på andre tiltak.

ANDRE TILTAK

Når det gjeld andre tiltak, viser vi m.a. til at det av "Nasjonal handlingsplan for trafikksikkerhet på veg 2002-2011", som er utarbeidd av Statens vegvesen, Trygg Trafikk og Politidirektoratet, går fram at arbeidet med ruspåverka køyring er eitt av satsingsområda. Politidirektoratet har dessutan nyleg lagt fram ein handlingsplan som inneheld tiltak mot narkotika - "Politiets narkotikabekjempelse 2003-2008". I samarbeid med påtalemakta skal politiet også utvikle og prøve ut nye "narkometer" til bruk for politiet.

Dagens praksis når det gjeld inndraging av førarkort der det blir oppdaga misbruk av narkotika, er svært streng. Det vil bli vurdert å formalisere denne praksisen i politiet sin handhevingsinstruks og å fastsetje instruksjonen som eiga forskrift.

Sosialdepartementet og Samferdselsdepartementet vil i samarbeid utvikle materiell med informasjon og oppmoding om å ta kontakt med aktuelle hjelpetilbod

for førarar som blir tekne for køyring i ruspåverka tilstand.

Komiteens merknader

Komiteen har merket seg at det i proposisjonen, på bakgrunn av Stortingets oppmodningsvedtak nr. 390 av 13. juni 2000, redegjøres for ulike tiltak når det gjeld kjøring påvirket av andre rusmidler enn alkohol. Departementet har blant annet vurdert om det i vegtrafikkloven er formålstjenlig å lovfeste en nullgrense for andre rusmidler enn alkohol, sammen med andre tiltak som kan settes i verk for å oppdage og redusere slik bruk av rusmidler i vegtrafikken.

Komiteen er svært bekymret over at stadig flere sjåfører i trafikken er påvirket av andre rusmidler enn alkohol. I løpet av de siste ti årene er antallet registrerte bilførere som er ruset på andre midler enn alkohol blitt fordoblet. Disse sjåførene utgjør en stor risiko for seg selv og sine medtrafikanter. Det er særlige utfordringer knyttet til avdekking av bilførere som er påvirket av narkotiske straffer og andre stoffer som innebærer en alvorlig svekkelse av kjøreevnen. På bakgrunn av sakens omfang og betydning vil komiteen be Regjeringen komme tilbake til Stortinget med en egen sak om tiltak mot kjøring i narkorus.

4. PROGRAMKATEGORI 21.50 JERNBANEFORMÅL

Ny framdriftsplan for konkurranseutsetjing innan jernbanen

Sammendrag

Departementet orienterer i proposisjonen om ny framdriftsplan for konkurranseutsetjing innan jernbanen.

I St.prp. nr. 1 (2002-2003) er det opplyst at Samferdselsdepartementet legg opp til å lyse ut konkurranse om kjøp av persontransport på Gjøvik- og Vossebanen med sikte på trafikkstart i 2004.

For å ha ein forsvarleg prosess reknar ikkje departementet med at det er praktisk mogleg å lyse ut ein konkurranse før i 2004. Departementet vil komme tilbake med ei nærare orientering om utlysingstidspunktet for konkurransen i budsjettproposisjonen for 2004.

Komiteens merknader

Komiteen viser til at det i St.prp. nr. 1 (2002-2003) blir redegjort for avtalen om statlig kjøp av persontransporttjenester hos NSB AS, og der det går fram at avtalene i all hovedsak er lagt opp til en videreføring av dagens togproduksjon.

Komiteen ber om at det i forbindelse med statsbudsjettet for 2004 blir gjort nærmere rede for innholdet i kjøpsavtalen mellom Samferdselsdepartementet og NSB AS.

Komiteen står imidlertid fast på at Stortinget ikke skal gå inn i detaljstyring av kjøpsavtalen mellom Samferdselsdepartementet og NSB.

5. PROGRAMKATEGORI 22.10 POST OG TELEKOMMUNIKASJONAR

Kap. 5618 Innskotskapital i Posten Norge AS Post 80 Utbyte

Sammendrag

Det blir orientert om årsresultat og utbyte frå Posten Norge AS.

For 2003 er det løyvd eit utbyte på 54 mill. kroner på kap. 5618, post 80 Utbyte. Det er lagt til grunn at det skal betalast eit utbyte på 30 pst. av overskotet i selskapet etter skatt året før.

Rekneskapen for Posten Norge AS for 2002 viser eit underskot på 43 mill. kroner. Av finanspolitiske årsaker held Regjeringa ved lag løyvinga på kap. 5618 post 80 Utbyte, med 54 mill. kroner.

Komiteens merknader

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til svar fra Samferdselsdepartementet av 6. juni 2003 vedrørende konsekvensene av bevilgningen for utbytte på 54 mill. kroner slik det er orientert om i proposisjonen. Flertallet har merket seg at Regjeringen finner det nødvendig å gjøre en nærmere vurdering av saken og konsekvensen av bevilgningen, og at Regjeringen evt. vil komme tilbake til Stortinget med saken.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til Budsjett-innst. S. nr. 6 (2002-2003), jf. Tillegg nr. 15 (2002-2003), hvor et mindretall skriver følgende:

"Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen komme tilbake med en nærmere vurdering av egenkapitalsituasjonen i NSB AS og Posten Norge AS i meldingene om virksomheten i disse selskapene våren 2003."

Disse medlemmer er kritiske til at Regjeringen forsetter sin politikk med å svekke Posten Norge AS sin konkurransekraft og mulighet for å utvikle selskapet og ber om en redegjørelse om dette i den § 10 meldinga som nå er utsatt til høsten.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Posten Norge AS gikk med et underskudd i 2002 på 43 mill. kroner. Disse medlemmer vil hevde at det mest naturlige vil være at det ikke betales utbytte fra Posten Norge AS.

Disse medlemmer viser til forslag fra Fremskrittspartiet ved behandlingen av St. prp. nr. 65 (2002-2003) der disse medlemmer foreslår at det ikke tas utbytte på 54 mill. kroner. På denne bakgrunn vil disse medlemmer gå imot at det tas utbytte.

6. FORSLAG FRA MINDRETALL

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 1

Stortinget ber Regjeringen legge frem en sak om bevilgning slik at utbyggingen kan gjennomføres som planlagt, uten nye bompengestasjoner, og innenfor rammen på 1 640 mill. kroner for perioden 1989-2003, jf. Innst. S. nr. 272 (2002-2003). Gjennomføringen av Trondheimsapakken skal skje uten utvidelse av den nåværende bompengedordningen.

Forslag 2

Gjennomføringen av utbedringstiltakene på rv 45 gjennom Gjesdal kommune gjennomføres innenfor rammen på 114 mill. kroner uten bompenger.

Forslag 3

Bygging av tunnel for E18, Mosseveien i Oslo, gjennomføres i samsvar med St.prp. nr. 96 (1987-1988) med de statlige midlene som allerede er innkrevet gjennom bompengeringen i Oslo.

Forslag 4

Stortinget ber Regjeringen snarest mulig fremme forslag om fullfinansiering av utbyggingen av E18 gjennom Østfold uten bompengennevning.

Forslag 5

Stortinget ber Regjeringen snarest mulig legge frem forslag om tilleggsfinansiering for forsering av E10 Lofotens fastlandsforbindelse.

Forslag 6

Stortinget ber Regjeringen snarest mulig legge frem en finansieringsplan for bygging av ny firefelts tunnel for E18 vest for Drammen.

7. KOMITEENS TILRÅDING

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

vedtak:

Stortinget samtykkjer i at:

1. Bompengeselskapet får høve til å utvide bompengennevninga for hovudvegutbygginga i Trondheimområdet (Trondheimsapakka) med seks nye bomstasjonar på vilkår av lokalpolitisk tilslutning.
2. Alternativ 3.2.A vert å leggje til grunn for det vidare planarbeidet for E6 Nordre avlastningsveg i Trondheim, jf. Innst. S. nr. 272 (2002-2003).
3. Bompengeselskapet får rett til å krevje inn bompengar til delvis finansiering av prosjekt og tiltak på riksveg 45 i Gjesdal kommune. Vilkåra går fram av St.prp. nr. 67 (2002-2003) og Innst. S. nr. 272 (2002-2003). Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsetje nærare reglar for finansieringsordninga.

Oslo, i samferdselskomiteen, den 12. juni 2003

Petter Løvik
leder

Odd Holten
ordfører

Vedlegg 1

Brev fra Samferdselsdepartementet ved statsråden til samferdselskomiteen, datert 30. mai 2003

Spørsmål 1

Sluttføringa av Trondheimpakka – E6 Nordre avlastningsveg

Det er ønskjeleg med ei nærare grunngjeving for at Samferdselsdepartementet og Vegdirektoratet går inn for ei anna teknisk løysing enn dei lokale styresmaktene; jf. mellom anna alternativ 4 og alternativ 3.2.A.

Svar:

Trondheim kommune, Statens vegvesen, Jernbaneverket og Samferdselsdepartementet er samde om at alternativ 4 er den løysinga som best tek omsyn til alle interesser på Brattøra. Trondheim kommune har difor utarbeidd forslag til reguleringsplan basert på alternativ 4 som med atterhald for nokre mindre justeringar kan leggjast ut til offentlig ettersyn.

Med bakgrunn i Samferdselsdepartementets brev av 6. januar 2003, der departementet la fram ein finansieringsmodell med auka bidrag frå bompengar, freista kommunen å finne eit rimelegare alternativ over Brattøra med von om at kostnadsauken kunne finansierast utan auka bidrag frå bompengar. Dette er bakgrunnen for at kommunen, Statens vegvesen og Jernbaneverket arbeida vidare med alternativ 3.2.A som ei aktuell løysing.

Statens vegvesen Region midt uttrykte sterk skepsis til alternativ 3.2.A i brev av 24. mars 2003 til kommu-

nen, men ga likevel uttrykk for at forslaget om naudsynt kan akseptast på visse vilkår. Vurderingane går fram av proposisjonen på side 5. Det er viktig å merke seg at sjølv om desse vilkåra blir aksepterte, står dei viktigaste innvendingane mot alternativet framleis ved lag. Alternativet medfører ei samanblanding av gjennomgangstrafikk og tungtrafikk, vil føre til at eit jernbanespor krysser vegen og vil føre vegen to ganger i nitti graders vinkel gjennom rundkøyringar. Dette er uheldig både for framkomst og trafikktryggleik.

Det er vidare viktig å merke seg at Trondheim bystyre gjennom sitt vedtak av 27. mars 2003 stadfester at kommunen framleis vurderer alternativ 4 som den beste løysinga over Brattøra, jf. side 6 i proposisjonen. Vedtaket inneber i realiteten at alternativ 3.2.A berre er aktuelt frå kommunen si side dersom dette gjer at staten dekkjer heile kostnadsauken utan auka bidrag frå bompengar.

E6 Nordre avlastningsveg er eit viktig og kostbart prosjekt som skal fungere som ein av hovudvegane i Trondheim i overskueleg framtid. Det er difor svært lite ønskjeleg å velje ei løysing som gjer vegen sin transportfunksjon betydeleg dårlegare og reduserer tryggleiken, for å oppnå ei relativt lita innsparing for prosjektet samla sett. Samferdselsdepartementet meiner difor at alternativ 4 bør vere grunnlaget for det vidare planarbeidet og at finansieringa av E6 Nordre avlastningsveg må basere seg på dette alternativet.

Vedlegg 2

Brev fra Samferdselsdepartementet ved statsråden til samferdselskomiteen, datert 6. juni 2003

Spørsmål 2

Sluttføringa av Trondheimpakka – E6 Nordre avlastningsveg

Dersom det ikkje er mogleg å få lokal tilslutnad til den nødvendige auken i bompenggebidrag for å få realisert alternativ A, vil då departementet subsidiært kunne tilrå alternativ 3.2.A?

Svar:

Samferdselsdepartementet si grunngjeving for å tilrå alternativ 4 går fram av St.prp. nr. 67 (2002-2003), og av svaret på spørsmål 1 frå komiteén. Departementet meiner det er viktig å få gjennomført E6 Nordre avlastningsveg som ein del av Trondheimpakka. Det må sterkt understrekast at både Statens vegvesen og Samferdselsdepartementet meiner at alternativ 4 er eit klart betre alternativ enn 3.2.A. Departementet vil *primaert* ikkje tilrå alternativ 3.2.A av følgjande årsaker:

- Eit jernbanespor for gods vil krysse E6 Nordre avlastningsveg i same plan.
- Vegen vil to gonger bli ført i ein nitti graders vinkel gjennom rundkøyringar.
- Det vil bli samanblanding av gjennomgangstrafikk og tungtrafikk mellom godsterminalen og hamneområdet på strekninga mellom rundkøyringane.
- Forholda nemnd over kan i ettertid utløyse krav om forbetringar som i tilfelle vil gi ei samla sett dyrare løysing enn dersom alternativ 4 blir valt.

Trondheim kommune, Statens vegvesen og Jernbaneverket har saman arbeidd med alternativ 3.2.A som ei alternativ løysing. Statens vegvesen kan akseptere alternativ 3.2.A under føresetnad av at det om naudsynt blir lagt til rette for ein undergang for trafikk som kryssar Havnegata mellom godsterminalområdet og hamneområdet. Jernbaneverket kan også akseptere alternativ 3.2.A.

Dersom det ikkje syner seg mogleg å få lokal tilslutnad til alternativ 4, vil departementet *subsidiært* tilrå at ein legg til grunn alternativ 3.2.A, inkludert bygging av ein undergang for trafikk som kryssar Havnegata mellom godsterminalområdet og hamneområdet.

I St.prp. nr. 67 (2002-2003) står det at for alternativ 4 er det et udekt finansieringsbehov på 337 mill. kr som departementet foreslår blir dekt med 188 mill. kr i statlege midlar og 149 mill. kr i bompengar. For alternativ 3.2.A, med eit kostnadsoverslag på 1 020 mill. kr og der staten dekkjer 188 mill. kr av meirkostnadene, må det skaffast finansiering av om lag 30 mill. kr gjennom

bompengar. Dette skuldast at tapte bompengeinntekter, pga. forsinka etablering av nye bomstasjonar, også må dekkjast inn. Alternativ 3.2.A er dermed ikkje fullfinansiert med Regjeringas forslag om at staten skal dekkje 188 mill. kr av meirkostnadene, og lokale myndigheiter må akseptere sjølv å finne inndekning for restfinansieringa.

Samferdselsdepartementet vil understreke at dersom alternativ 3.2.A blir valt og det seinare skulle kome lokale krav om forbetringar av standard på vegen, så må det vere ein klar føresetnad at dette dekkjast lokalt og ikkje med ytterlegare statlege midlar.

Vedlegg 3

Brev fra Samferdselsdepartementet ved statsråden til samferdselskomiteen, datert 10. juni 2003

Spørsmål 3

Alternativ bruk av ferjetilskott

Det er ønskjeleg med departementets kommentarar til det vedlagde notatet av 2. juni 2003 Møre og Romsdal fylkeskommune med fleire.

Svar:

Samferdselsdepartementet har i forslaget til modell foreslått at statens framtidige kostnader til drift av eit ferjesamband skal reknast etter dei gjennomsnittlege utgiftene i sambandet dei siste to rekneskapsåra. I tillegg skal det reknast eit bidrag knytt til gjennomsnittlege kapitalkostnader for heile ferjeflåten. I desse kapitalkostnadene inngår og kostnader til oppgraderingar av ferjene. Det er altså ikkje riktig at desse kostnadene ikkje er tatt omsyn til.

Ved at staten sine framtidige utgifter til drift av sambandet baserast på rekneskapstal vil dette ikkje ta omsyn til framtidige kostnader i sambandet. Det er riktig at kostnadene kan gå opp, men kan og gå ned. Historiske tall viser at kostnadene til drift av enkeltsamband vil variere med trafikkutvikling, ferjemateriellet i sambandet og den makroøkonomiske konjunkturutviklinga.

Bidraget frå innspara kapitalkostnader er basert på eit gjennomsnitt for heile ferjeflåten. For å realisere ei slik innsparing må det investerast mindre i ferjeflåten enn i dag. Ferjeavløysingsprosjekt vil på sikt kunne

medverke til redusert behov for investeringar i nye ferjer, men dette ligg førebels ikkje inne i gjeldande transportplanar. På kort sikt er det derimot ein fare for at ei tenkt innsparing på 3,5 mill. kr vil kunne medføre eit redusert ferjetilbod i andre ferjesamband, dersom budsjettet blir redusert meir enn den faktiske innsparinga (overkompensasjon).

Bygging av nye veganlegg, bruer og tunnelar vil føre til auka kostnader til drift og vedlikehald. Kostnadane til dette reknast kvart år av ein modell og blir tatt omsyn til i den årlege løyvinga til regionen frå og med når veganlegget er ferdig. I mange høve utgjer kostnadene til drift og vedlikehald av bruer og tunnelar ein stor del av det innspara ferjetilskottet.

Vegdirektoratet har påpeika at Samferdselsdepartementet sitt forslag til modell vil innebere ein overkompensasjon. Samferdselsdepartementet ser at dette kan bli situasjonen på kort sikt. Departementet har likevel ut frå ønsket om å ha ein enkel modell og for i rimelig grad å ta omsyn til moglege endringar i ferjeflåten på sikt, valt å leggje modellen til grunn. Dersom ein skal opne for skjønsmessige tillegg, må skjønnet også kunne føre til reduksjon i samla tilskott. Dette vil vere mest sannsynleg når utgangspunktet, iallfall på kort sikt, er fare for overkompensasjon. Departementet legg vekt på eit enkelt regelverk, og vil derfor ikkje tilrå ein modell basert på skjønn.

Framleis er det slik at avgjerd om investering må baserast på samfunnsøkonomiske vurderingar.

