



Innst. S. nr. 222

(2003-2004)

Innstilling til Stortinget fra samferdselskomiteen

St.prp. nr. 62 (2003-2004)

Innstilling fra samferdselskomiteen om ein del saker på Samferdselsdepartementets område

Til Stortinget

1. INNLEDNING

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 at Samferdselsdepartementet i denne proposisjonen legg fram ein del saker under programkategoriane 21.20 Luftfartsformål, 21.30 Vegformål og 21.50 Jernbaneformål, og under Andre saker.

2. PROGRAMKATEGORI 21.20 LUFTFARTSFORMÅL

2.1 Endelege løyvingar i samband med etableringa av Avinor AS

Sammendrag

Samferdselsdepartementet gjer i proposisjonen greie for endeleg eigenkapital i samband med etableringa av Avinor AS. Avinor AS blei etablert 1. januar 2003, jf. St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2/Budsjett-innst. S. nr. 6 og nr. 13 Tillegg nr. 1 (2002-2003).

Ved fastsetjing av kapital til Avinor var det lagt opp til at Avinor i 2003 skulle betale Luftfartsverkets mellomvære med staten per 31. desember 2002. Mellomværet per 31. desember 2002 var på 581,1 mill. kroner, og 470,6 mill. kroner blei innbetalt i oktober 2003. Det

var lagt opp til at resten av mellomværet på 110,5 mill. kroner skulle reknast mot ein reduksjon i arbeidskapitalen. Ein har kome til at dette opplegget ikkje kan følgjast. På denne bakgrunn må Avinor i 2004 betale mellomværet på 110,5 mill. kroner til statskassa. Regjeringa har derfor i kgl.res. av 16. april 2004 redusert eigenkapitalen i selskapet ved inntektsføring av om lag 113,1 mill. kroner (inklusive renter) på kap. 4315 Avslutning av forvaltningsverksemda Luftfartsverket, post 96 Nedsetjing av eigenkapital, jf. forslag til vedtak.

Komiteens merknader

Komiteen har merket seg at Samferdselsdepartementet i proposisjonen gjer rede for endelig egenkapital i samband etableringen av Avinor AS og har ellers ingen merknader.

3. PROGRAMKATEGORI 21.30 VEGFORMÅL

3.1 Tilføyning av stikkord på kap. 1320 post 60 Forsøk

Sammendrag

Det blir i proposisjonen foreslått at stikkordet "kan overførast" blir foreslått tilføydd kap. 1320 post 60 Forsøk. Av den grunn kan det stå att midlar ved slutten av året, jf. at det same gjeld for post 30 Riksveginvesteringar.

Komiteen har ingen merknader.

3.2 Vidareføring av ordninga med innkrevjing av lokalt finansieringsbidrag på omsetning av drivstoff i Tromsø (Tromsøpakke 2)

Sammendrag

BAKGRUNN

Stortinget slutta seg til opplegg for innkrevjing av eit lokalt finansieringsbidrag på omsetning av drivstoff til å delfinansiere vegbygging i Tromsø gjennom handsaminga av St.prp. nr. 7 (1989-1990) og St.prp. nr. 69

(1989-1990), jf. Innst. S. nr. 116 (1989-1990). Føresetnaden var at det lokale finansieringsbidraget skulle kome som eit tillegg til statlege løyvingar og nyttast til utbygging av hovudvegnettet i Tromsø. Det blei også peika på at ordninga måtte vere å sjå på som ei prøveordning.

Innkrevjinga starta 1. juli 1990 og skulle avsluttast i 2001. I samband med handsaminga av St.prp. nr. 1 (1995-1996) blei innkrevjingsperioden forlengd ut 2003 for å kompensere for inntektssvikt i høve til prognosane i St.prp. nr. 7 (1989-1990).

Målet med Tromsøpakke 1 var m.a. å avlaste Tromsøbrua og sentrum for trafikk, for å betre trafikkavviklinga i byen. Dette er i stor grad gjennomført. Vidare var det eit mål å gi Tromsø eit samanhengande gang- og sykkelvegnett langs hovudvegane i Tromsø. Her står det igjen ein del tiltak før målet er nådd.

OM VIDAREFØRINGA

Samferdselsdepartementet gjer i proposisjonen framlegg om å vidareføre ordninga med innkrevjing av lokalt finansieringsbidrag på omsetning av drivstoff i Tromsø. Finansieringsbidraget skal delfinansiere infrastrukturtiltak i Tromsø by. Det er lagt opp til innkrevjing i fire år, frå 1. juli 2004 til og med 30. juni 2008.

Tromsøpakke 2 er ellers m.a. omtalt i St.prp. nr. 1 (2003-2004) og St.meld. nr. 24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015.

Dei lokale vedtaka er nærare omtale i kapittel 3.2.4 i proposisjonen.

Tromsø kommune, Troms fylkeskommune og Statens vegvesen har utarbeidd eit forslag til prosjektpakke. Denne er omtalt som Tromsøpakke 2. Prosjektpakka har som mål å sikre tryggleik i trafikken, betre miljøet og leggje til rette for miljøvenleg transport i Tromsø by og omfattar fem satsingsområde: trafikktryggleik, gåande og syklande, kollektivtransport, miljø og veginvesteringar.

Den totale ramma for Tromsøpakke 2 er på 150 mill. kroner. Det er lagt til grunn at om lag 50 pst. av ramma skal nyttast til trafikktryggingstiltak, bygging av gang- og sykkelvegar, kollektivtrafikktiltak og miljøtiltak. Veginvesteringane innafor Tromsøpakke 2 er føresette å komplettere vegsystemet frå Tromsøpakke 1.

Tabell 3.1 og 3.2 i proposisjonen viser høvevis fordeling mellom satsingsområde og finansieringsplan. Det er lagt opp til at prosjektpakka skal finansierast gjennom innkrevjing av lokalt finansieringsbidrag på drivstoff og ein kombinasjon av kommunale, fylkeskommunale og statlege midlar.

Tabell 3.1 Fordeling mellom satsingsområda

Trafikktryggleik	22,5 mill. kr
Gående og syklande	30,0 mill. kr
Kollektivtransport	15,0 mill. kr
Miljø	7,5 mill. kr
Veginvesteringar	75,0 mill. kr
Sum:	150,0 mill. kr

Tabell 3.2 Finansieringsplan

Finansieringsbidrag	62 mill. kr
Statlege midlar	50 mill. kr
Fylkeskommunale midlar	10 mill. kr
Kommunale midlar	28 mill. kr
Sum	150 mill. kr

Samferdselsdepartementet vil understreke at finansieringa av Tromsøpakke 2 skal vere i samsvar med dei prinsippa som ligg til grunn for ordinære bompengepakker. Dette inneber at forvaltningsnivåa skal finansiere tiltak innafor sine ansvarsområde.

Tromsø kommune understreka at finansieringsbidraget bør fritakast for meirverdiavgift. Grunngevinga er at ordninga må handsamast på same vilkår som bompengar. Samferdselsdepartementet vil for budsjettet for 2005 gå tilbake til den opphavlege ordninga med ei årleg øymerka løyving som tilsvarar storleiken på meirverdiavgifta på inntekter frå finansieringsbidraget. Denne løyvinga blir om lag 3-4 mill. kroner per år.

Bidraget er føresett vidareført på dagens nivå, dvs. 77 øre per liter drivstoff i 2003-prisnivå.

Ordninga er rimeleg å administrere. Kostnadene ved administrasjon er under 1 pst. av brutto inntekter. Inntektspotensialet frå ordninga ser ut til å vere noko mindre enn ved tradisjonelle bompengoordningar. Ordninga må likevel kunne seiast å ha fungert tilfredsstillande i ein by som Tromsø.

Komiteens merknader

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, støtter Samferdselsdepartementets forslag om å vidareføre ordninga med innkreving av lokalt finansieringsbidrag på omsetning av drivstoff i Tromsø. Finansieringsbidraget vil delfinansiere viktige infrastrukturtiltak i Tromsø by. Gjennom prosjektpakken Tromsøpakke 2 vil man innenfor en ramme på 150 mill. kroner få gjennomført viktige tiltak for trafikksikkerhet, bedret miljøet og lagt bedre til rette for miljøvennlig transport i Tromsø.

Flertallet har merket seg at om lag 50 pst. av rammen skal brukes til trafikksikkerhetstiltak, bygging av gang- og sykkelstier, kollektivtrafikktiltak og miljøtiltak og er tilfreds med at en så stor andel av rammen går til slike tiltak. En oppgradering av Langnestunnelen vil være med å komplettere vegsystemet fra Tromsøpakke 1. Flertallet har merket seg at det er bred lokal oppslutning om Tromsøpakke 2, jf. vedtak i Tromsø kommunestyre 11. februar 2004 og Troms fylkesting 24. februar 2004.

Flertallet støtter Regjeringens forslag om at ordninga med lokalt finansieringsbidrag på omsetning av drivstoff i Tromsø skal videreføres i fire år, fra 1. juli 2004 og til og med 30. juni 2008. Flertallet er også enig i at bidraget skal videreføres på dagens nivå, dvs. 77 øre per liter drivstoff i 2003-prisnivå.

Flertallet har merket seg at NORUT Samfunnsforskning AS har evaluert ordninga på oppdrag fra Vegdirektoratet og viser til at privatbilistene i stor grad

(75 pst.) prioriterer å betale et lokalt finansieringsbidrag framfor bompenger. Flertallet er videre fornøyd med at evalueringen konkluderer med at ordningen er rimelig å administrere og at den kan sies å ha fungert tilfredsstillende i Tromsø.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet stiller seg positive til det lokale ønsket om videreføring i åtte nye år og mener at dette hadde vært en bedre løsning. Disse medlemmer stiller seg allikevel bak forslaget om videreføring i fire år for å unngå opphold i prosjektene.

Disse medlemmer mener finansieringsbidraget burde vært fritatt for merverdiavgift ut i fra at ordningen må behandles likt med bompengordninger. Disse medlemmer aksepterer refusjonsforslaget, men peker på at dette er en ordning som skaper unødvendig mye byråkrati og at momsfratak hadde vært en bedre ordning.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti registrerer med tilfredshet at Regjeringen varsler at ordningen med en årlig øremerket bevilgning som tilsvarer størrelsen på merverdiavgiften på inntekter fra finansieringsbidraget, vil bli gjeninnført fra 2005. Dette vil sikre en likebehandling mellom ordningen med drivstoffavgift og bompengordninger.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet minner om at når Tromsøpakke 1 ble vedtatt i 1990, var forutsetningen at dette prosjektet skulle være en prøveordning.

Disse medlemmer understreker at Samferdselsdepartementet karakteriserer finansieringen av Tromsøpakke 2 på samme måte og prinsipper som ligger til grunn for ordinære bompengeprojekter.

Disse medlemmer minner om at på samme måte som bompengefinansiering, er denne type brukerfinansiering med lokal drivstoffavgift, en belastning og konkurransevridning for det lokale næringsliv. En fortsettelse av drivstoffavgiften er også en unødvendig ekstra økonomisk belastning for familier og enkeltpersoner. Disse har allerede betalt store summer i skatter og avgifter på bilbruk og må betale regningen nok en gang.

Disse medlemmer mener at 15 års særavgift for drivstoff i Tromsø er nok og at en ytterligere forlenning i 4 nye år er uhørt.

Disse medlemmer viser til at det årlig blir innkassert rundt 44 mrd. kroner i skatter og avgifter på biler og bilbruk, mens bare 12,5 mrd. kroner blir pløyet tilbake igjen til veier og tilrettelegging av biltrafikken. Resten, 30 mrd. kroner går rett i statskassa og brukes til andre formål.

Disse medlemmer forslår at de prosjekter som gjenstår i Tromsø (utbedring av Langnestunnelen, samt gang- og sykkelvei over Sandnessundbrua) blir fullfinansiert over statsbudsjettet.

Disse medlemmer vil derfor stemme imot forslag til vedtak vedrørende Tromsøpakken; dvs. romertall I punkt 3 og romertall II.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti viser til at Tromsøpakke 2, slik Tromsø kommune og Troms fylkeskommune primært har søkt om, hadde en ramme på 300 mill. kroner, finansiert over 8 år. I det opprinnelige forslaget ville 80 pst. av investeringene gå til gang- og sykkelvegtiltak, miljøtiltak og kollektivtransporttiltak.

Disse medlemmer har merket seg at i Regjeringens nye forslag er andelen redusert til 50 pst., samt at hele pakken er redusert fra 300 mill. kroner til 150 mill. kroner.

Disse medlemmer konstaterer at evalueringsrapporten fra NORUT-samfunnsforskning viser at 75 pst. av privatbillistene prioriterer å betale et lokalt finansieringsbidrag framfor bompenger. Den gode tilbagemeldingen viser at det i Tromsø ligger svært godt til rette for å videreføre Tromsøpakke 2 slik det opprinnelig var søkt om.

Disse medlemmer er enig med Regjeringen når den vil gå tilbake til den opprinnelige ordningen med å tilbakeføre momsinnbetalingene gjennom øremerkede bevilgninger på statsbudsjettet.

Disse medlemmer vil be om at Stortinget i forbindelse med statsbudsjettet for 2006 får en orientering om framdriften i prosjektet.

3.3 E6 gjennom Østfold - bygging av midtrekkverk

Sammendrag

E6 gjennom Østfold er 62 km lang med stor trafikk og mange alvorlige ulykker. Utbygginga av E6 gjennom Østfold til firefelts motorveg er planlagt å stå ferdig i 2009, jf. m.a. St.prp. nr. 68 (2001-2002).

Det blir i proposisjonen gjort greie for bygging av midtrekkverk og andre tiltak for å redusere ulykkene på E6 gjennom Østfold i påvente av utbygging av strekningen til firefelts motorveg.

Fylkestinget i Østfold tilrådte i møte 26. februar 2004 bygging av mellombelse midtrekkverk på E6 finansiert av Østfoldpakka fase 1 innafør ei ramme på 35 mill. kroner.

Med bakgrunn i den alvorlige ulykkessituasjonen på strekninga legg Samferdselsdepartementet opp til bygging av mellombels midtrekkverk på strekninga E6 Lekevold - Åsgård hausten 2004. Det blir lagt til grunn at tiltaket blir finansiert med bompengar frå Østfoldpakka fase 1 i tråd med vedtaket i fylkestinget.

Komiteens merknader

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, har merket seg de alvorlige ulykkestallene for E6 gjennom Østfold og at 70 pst. av de alvorligste ulykkene er møteulykker og at et midtrekkverk på strekningen Lekevold-Åsgård vil være et effektivt trafikksikkerhetstiltak i påvente av utbygging til firefelts motorveg. Tiltaket er både samfunnsøkonomisk

misk lønnsomt og viktig i et menneskeverdsperspektiv. Flertallet støtter derfor Samferdselsdepartementets opplegg for bygging av foreløpig midtrekkverk på strekningen E6 Lekevoll-Åsgård fra høsten 2004.

Medlemene i komiteen frå Arbeiderpartiet viser til handsaminga av Nasjonal transportplan, jf. St.meld. nr. 24 (2003-2004), og vil komme tilbake til framdrift og økonomi på denne strekningen der.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Dokument nr. 8:134 (2001-2002) samt til NTP 2002-2011 hvor disse medlemmer ønsket en forsert utbygging og tidligere ferdigstilling av E6 gjennom Østfold.

Disse medlemmer ønsker å ferdigstille E6 mye tidligere enn planlagt av Regjeringen og ønsker oppstart og økt framdrift på bygging av alle gjenværende parseller.

Disse medlemmer ser derfor ikke nytten av å bruke 35 mill. kroner på midlertidige tiltak, da denne strekningen bør utbygges til 4-felts motorvei omgående.

Disse medlemmer viser til alle de alvorlige ulykkene som har vært på E6 i årenes løp og viser til at veien burde vært fullt utbygd 4-felts med midtdeler forlengst jf. slik som Sverige har gjort.

3.4 E6 Nordre avlastningsveg i Trondheim

Sammendrag

Som følge av avgjerda om ikkje å flytte Jernbaneverkets godsterminal frå Brattøra, godkjende bystyret i Trondheim i september 2003 ei endring av reguleringsplanen over Brattøra i samsvar med føresetnadene i Stortingets vedtak ved behandling av St.prp. nr. 67 (2002-2003), jf. Innst. S. nr. 272 (2002-2003).

På bakgrunn av gjennomført ekstern kvalitetssikring av E6 Nordre avlastningsveg i Trondheim legg departementet til grunn ei styringsramme på 1 010 mill. kroner og ei kostnadsramme på 1 060 mill. kroner.

Med ei styringsramme på 1 010 mill. kroner skal prosjektet finansierast med 664 mill. kroner i statlege midlar og 346 mill. kroner i bompengar. Auke eller reduksjon utover 10 pst. skal dekkjast av eller tilfalle staten.

Styrings- og kostnadsramma er ekskl. Nidelv bru og nytt vegsystem på Nyhavna som er føresettt bygde og finansierte med bompengar frå E6 Trondheim - Stjørdal (E6 Øst) i perioden 2006-2009. Det er også ekskl. om lag 100 mill. kroner over Jernbaneverkets budsjett til nødvendige tilpassingar av jernbane og godsterminal.

I statsbudsjettet for 2004 er det stilt til disposisjon 20 mill. kroner i statlege midlar og 70 mill. kroner i bompengar. Samferdselsdepartementet legg opp til anleggsstart i juli 2004 med opning for trafikk i 2009.

Komiteens merknader

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Sosialistisk Venstreparti, er tilfreds med at det nå er

gjennomført en kvalitetssikring av prosjektet E6 Nordre avlastningsveg og at styringsrammen, som nå er satt til 1 010 mill. kroner, er 30 mill. kroner lavere enn det som lå til grunn for Stortingets behandling av prosjektet i St.prp. nr. 67 (2002-2003).

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, har ellers ingen merknader.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser for øvrig til at under behandlingen av Innst. S. nr. 272 (2002-2003) fremmet disse medlemmer følgende forslag:

"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 de er motstandere av bygging av Nordre avlastningsvei, som både er samfunnsøkonomisk ulønnsom og vil øke biltrafikken i et allerede trafikkbelastet område. En reduksjon i styringsrammen på 30 mill. kroner innebærer ingen vesentlig forbedring av prosjektets samfunnsnytte.

3.5 Rv 23 Oslofjordtunnelen - finansiering av videoovervaking

Sammendrag

Departementet gjer i proposisjonen greie for installering og finansiering av videoovervaking av Oslofjordtunnelen.

Spørsmålet om videoovervaking i Oslofjordtunnelen har vore drøfta fleire gonger, også mellom bompengeselskapet Oslofjordtunnelen AS og Vegdirektoratet.

Forslag til EU-direktiv om krav til minimum tryggleik for tunnelar på det transeuropeiske vegnettverket ((Trans-European Road Network (TERN)) er gått vidare til andre høyring og er føresettt sluttbehandla våren 2004.

Oslofjordtunnelen AS ønskjer å installere videoovervaking allereie no for å skape best mogleg tryggleik for trafikantane og for at den gode trafikk- og inntektsutviklinga kan halde fram. Kostnadene ved å installere eit videoovervakingssystem i Oslofjordtunnelen i 2004 kan bli om lag 15 mill. kroner. Selskapet tilbyr seg å finansiere 50 pst. av desse.

Samferdselsdepartementet sluttar seg til finansieringsløysinga for installering av videoovervakingssystem i Oslofjordtunnelen. Dette inneber at bompengeselskapet dekkjer 50 pst. av kostnadene og forskoterer dei resterande 50 pst. Forskotet vil bli refundert, utan kompensasjon for renter og prisstiging, i perioden 2006-2009.

Komiteens merknader

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, støtter finansieringsløsningen for installering av videoovervåking av Oslofjordtunnelen og har ellers ingen merknader.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at kostnaden bør dekkes av staten gjennom de ordinære bevilgningene og går derfor imot forslaget om bompengefinansiering av 50 pst. av kostnadene for videoovervåking.

3.6 Namdalsprosjektet i Nord-Trøndelag**Sammendrag**

Departementet orienterer i proposisjonen om auka kostnadsoverslag og svikt i bompengelinntektene for Namdalsprosjektet.

Ved behandling av St.prp. nr. 81 (2000-2001) gav Stortinget samtykke til innkrevjing av bompengar for delvis finansiering av Namdalsprosjektet, jf. Innst. S. nr. 297 (2000-2001). Byggearbeida starta hausten 2002, medan innkrevjing av bompengar starta i januar 2003.

Det første året med innkrevjing av bompengar viser ein svikt i inntektene som vil redusere det totale bidraget frå bompengar med om lag 80 mill. kroner, dersom denne svikten held fram i heile innkrevjingsperioden. I tillegg viser ein ny gjennomgang av kostnadsoverslaga ein venta kostnadsauke for heile prosjektet på om lag 70 mill. kroner (21 pst.).

Den nye prognosen for bompengelinntektene og det nye kostnadsoverslaget medfører at finansieringa må styrkjast med om lag 150 mill. kroner dersom prosjektet skal gjennomførast som opphavleg planlagt, inkludert den nye løysinga for samanknytting mellom rv 17 og ny bru over Namsen. Avtalen mellom Statens vegvesen og bompengeselskapet opnar for å dekkje inn om lag 50 mill. kroner av dette ved å auke takstane med inntil 20 pst. og å forlengje innkrevjingsperioden med inntil 5 år.

Alt utført arbeid, bygging av den siste bomstasjonen, planlagt flytting av ein bomstasjon som alt er bygd, og fullføring av dei to prosjekta som er starta opp, kan finansierast innafor føresette statlege midlar og bompengelinntekter med ein auke av takstane og innkrevjingsperioden i samsvar med bompengeartalen.

Statens vegvesen har starta ein prosess mot kommunane og fylkeskommunen i eit forsøk på å kome fram til semje om korleis situasjonen skal løysast med utgangspunkt i dei føringane som er gitte i St.prp. nr. 81 (2000-2001). Samferdselsdepartementet vil kome tilbake til Stortinget så snart det ligg føre avklaringar lokalt. Nye anleggsarbeid vil ikkje bli sette i gang før finansieringa er endeleg avklart.

Den finansielle utviklinga i Namdalsprosjektet viser at det er nødvendig å sjå på ei innstramming og strengare praktisering av bruken av bompengar, jf. St.meld. nr. 24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015.

Komiteens merknader

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til at Stortinget ved behandling av St.prp. nr. 81 (2000-2001) ga samtykke

til innkreving av bompenger for delvis finansiering av Namdalsprosjektet. Flertallet har merket seg at det første året med innkreving av bompenger viser en svikt i inntektene som dersom svikten fortsetter gjennom hele bompengeperioden, vil redusere det totale bidraget fra bompenger med om lag 80 mill. kroner. Flertallet har også merket seg at en ny gjennomgang av kostnadsoverslagene i prosjektet viser en forventet kostnadsøkning på om lag 70 mill. kroner (21 pst.).

Komiteen er tilfreds med at Statens vegvesen har startet en prosess mot kommunene og fylkeskommunene for å finne løsninger på situasjonen med utgangspunkt i de føringene som er lagt i St.prp. nr. 81 (2000-2001) og at departementet vil komme tilbake til Stortinget så snart det foreligger lokale avklaringer.

Komiteen er enig med Samferdselsdepartementet i at den finansielle utviklingen i Namdalsprosjektet viser at det er nødvendig med en grundig kvalitetssikring i forbindelse med bompengeprojekter.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet tar redegjørelsen om svikt i bompengelinntekter og økte kostnadsoverslag til orientering.

Disse medlemmer peker på at det finnes lokal vilje til 20 pst. takstøkning og utvidelse av innkrevningsperioden i fem nye år. Disse medlemmer forutsetter at staten står ved sin del av avtalen og regner videre med at offentlige bidrag til prosjektet blir prioritert innenfor rammen til øvrige riksveger.

Disse medlemmer vil komme tilbake til økonomien i prosjektet i forbindelse med statsbudsjettet for 2005 og Nasjonal transportplan, jf. behandlingen av St.meld. nr. 24 (2003-2004).

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Fremskrittspartiet er imot finansiering av veier gjennom innkreving av bompenger, og vil komme tilbake til finansieringen med dette som bakgrunn når saken legges frem for Stortinget som varslet.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti viser til at Sosialistisk Venstreparti har vært imot Namdalsprosjektet både lokalt og nasjonalt. Disse medlemmer registrerer likevel at prosjektet nå har kommet så langt at det ikke lar seg stanse. Disse medlemmer viser til at alle berørte parter, også staten må ta sin del av ansvaret for å rydde opp i forholdene.

**4. PROGRAMKATEGORI 21.50
JERNBANEFORMÅL****4.1 Etablering av ein skule for lokomotivfører-
utdanning og anna jernbanefagleg utdanning****Sammendrag**

Departementet orienterer i proposisjonen om etablering av ein skule for lokomotivførerutdanning mv. som er uavhengig av dei enkelte togoperatørane når jernbandedriften blir konkurranseutsett.

NSB har fram til no hatt ansvaret for utdanning og opplæring av lokomotivførarar. Når jernbanedrifta - både person- og godstransport - blir konkurranseutsett, finn ikkje departementet det tenleg at NSB som operatør framleis skal vere ansvarleg for utdanninga av lokomotivførarar.

Samferdselsdepartementet legg opp til at ei ny utdanning skal skje i regi av Jernbaneverket, og blir etablert og starta opp frå 1. januar 2005.

Ut frå ei samla vurdering er det lagt opp til at skulen blir lokalisert til Drammen; avhengig av tilgjengelege lokale og prisen på dei, alternativt blir Oslo vurdert.

Jernbaneverket reknar førebels med at kostnadene med etablering av skulen vil bli om lag 9,3 mill. kroner i 2004. Dette vil m.a. dekkje investeringar i materiell, utarbeiding av planar og tilsetting av kompetent personale.

Samferdselsdepartementet legg opp til at nødvendige etableringskostnader i 2004 blir dekte opp innafør ramma av vedtekne løyvingar på kapittel 1350. Det er behov for vidare utgreiing av korleis lokomotivførarutdanninga skal organiserast og finansierast, t.d. kor mykje av kostnadene som skal finansierast med skulepengar. Departementet vil kome tilbake til saka i samband med 2005-budsjettet.

Komiteens merknader

Komiteen har merket seg at Samferdselsdepartementet foreslår å etablere en skole for lokomotivførerutdanning og annen jernbanefaglig utdanning. Komiteen er enig i at det ikke er naturlig at NSB som operatør i en konkurranseutsatt jernbanesektor, skal være ansvarlig for utdanning av lokomotivførere. Det er derfor tilfredsstillende at departementet legger opp til at en utdanning skal skje i regi av Jernbaneverket, med etablering og oppstart 1. januar 2005.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at finansieringen av et slikt tilbud må ligge innenfor Jernbaneverkets ordinære budsjetter. Disse medlemmer vil videre vise til muligheten for å bruke private aktører, jf. lov om fagskoler.

4.2 Konkurranseutsetjing av produksjonsverksemda i Jernbaneverket

Sammendrag

Det blir i proposisjonen gjort greie for arbeidet med konkurranseutsetjing av produksjonsverksemda i Jernbaneverket.

Samferdselsdepartementet viser til Stortingets handsaming av St.prp. nr. 29/Innst. S. nr. 90 (2003-2004). Etter Stortingets handsaming av saka oppretta Samferdselsdepartementet BaneService AS med ein eigenkapital på 100 000 kroner for å førebu omdanning av Jernbaneverkets forretningseining BaneService til aksjeselskap. Styret har frå årsskiftet arbeidd med å utgreie det kommersielle og økonomiske grunnlaget for omdanning av Jernbaneverkets forretningseining BaneService til aksjeselskap.

Stortinget bad i Innst. S. nr. 90 (2003-2004) Regjeringa å arbeide for at større delar av Jernbaneverkets produksjonsverksemd, herunder oppgåver i BanePartner (no Jernbaneverket Utredning) og BaneProduksjon (no Jernbaneverket Drift), blir omdanna til aksjeselskap og utsett for konkurranse.

Samferdselsdepartementet arbeider no med ein samla gjennomgang av korleis alle delar av produksjonsverksemda i Jernbaneverket bør organiserast og med ein tidsplan for stegvis konkurranseutsetjing av produksjonsverksemda. Samferdselsdepartementet vil kome attende til saka i samband med statsbudsjettet for 2005.

Komiteens merknader

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, har merket seg departementets orientering om framdriften i konkurranseutsettingen av produksjonsvirksomheten i Jernbaneverket.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til sine merknader i Innst. S. nr. 90 (2003-2004), jf. St.prp. nr. 29 (2003-2004), der de avviste forslaget om å opprette et interimsselskap for å forberede omdanning av BaneService til aksjeselskap og stemte imot forslag til bevilgning under kap. 1355 BaneService post 96 Eigenkapital.

Disse medlemmer viser i den forbindelse til følgende merknader i Innst. S. nr. 90 (2003-2004):

"Disse medlemmer vil understreke betydningen av sikkerhetsaspektet ved bygging, drift og vedlikehold av jernbaneanlegg."

(..)

"Disse medlemmer vil understreke at det er Jernbaneverket som i framtiden skal ivareta sikkerheten ved bygging, drift og vedlikehold av jernbanen. Den kompetanse, kunnskap og erfaring om jernbanesikkerhet som finnes i BaneService er viktig å beholde i Jernbaneverket."

Disse medlemmer støtter således heller ikke Regjeringens arbeid for at større deler av Jernbaneverkets produksjon, herunder oppgaver i BanePartner og BaneProduksjon, blir omdannet og konkurranseutsatt.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Innst. S. nr. 90 (2003-2004) hvor flertallet bestående av Fremskrittspartiet og regjeringspartiene blant annet skrev følgende:

"Flertallet har merket seg at Regjeringen tar sikte på å omdanne BaneService til aksjeselskap fra 1. juli 2004 og at det vil være behov for midler til å dekke utgifter til godtgjørelser og konsulentutgifter, bl.a. i forbindelse med styrets utarbeidelse av en strategiplan for omdanningen."

Disse medlemmer er ikke fornøyd med at Regjeringen ikke klarer å omdanne BaneService til

aksjeselskap innenfor de tidsrammer Regjeringen selv har beskrevet. Disse medlemmer viser til at bedrifter som er etablert i dette segmentet har satsset midler og kompetanse på at en konkurranseutsettning skulle skje innenfor de tidshorisonter som Regjeringen beskrev. I et lite og nytt marked vil en utsettelse av gjennomføringen kunne få store negative konsekvenser, i første rekke for de firmaer som baserte seg på Regjeringens løfter. En utsettelse vil også kunne få konsekvenser for at det blir etablert et marked i fremtiden.

5. ANDRE SAKER

5.1 Hurtigrutemuseet

Sammendrag

Det blir i proposisjonen orientert om Hurtigrutemuseet.

I samband med behandlinga av Dokument nr. 8:121 (2002-2003)/Innst. S. nr. 61 (2003-2004) vedtok Stortinget å be Regjeringa kome tilbake med ei sak om Hurtigrutemuseet.

Utgreiing av dei økonomiske forholda rundt eventuell framtidig investering og drift av Hurtigrutemuseet er ei omfattande oppgåve. Departementet har starta dette arbeidet. For å utgreie kostnaden med å rehabilitere/konservere skipet må det m.a. gjerast ein tilstandsanalyse av "gamle Finnmarken". Det er også behov for ekstern hjelp til å utgreie kostnadene for eit eventuelt vernebygg over skipet. Regjeringa vil kome tilbake til saka i budsjettframlegget for 2005.

Komiteens merknader

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til at Stortinget ved behandlingen av Innst. S. nr. 61 (2003-2004) vedtok følgende:

"Stortinget ber Regjeringen i løpet av våren 2004 komme tilbake til Stortinget med en sak om Hurtigrutemuseet, inkludert en gjennomgang/kartlegging av de økonomiske forhold rundt framtidig investering og drift."

Flertallet viser til at en slik sak ikke er framlagt.

Flertallet forutsetter at det i forbindelse med statsbudsjettet for 2005 blir foreslått endelige vedtak om investering og drift av museet.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at Stortinget i Innst. S. nr. 61 (2003-2004) ba Regjeringen om å komme tilbake med en sak om Hurtigrutemuseet på Stokmarknes. Disse medlemmer er kjent med at Samferdselsdepartementet har startet arbeidet med å utrede de økonomiske forholdene rundt investering og drift av

Hurtigrutemuseet og at dette er en omfattende oppgave som krever noe mer tid. Disse medlemmer har forståelse for dette og ber om en grundig gjennomgang/kartlegging av de økonomiske forholdene rundt framtidig investering og drift ved Hurtigrutemuseet i forbindelse med statsbudsjettet for 2005.

Disse medlemmer ber Regjeringen i forbindelse med neste års statsbudsjett legge fram en oversikt over investerings- og driftskostnader som gjør det mulig å ta stilling til realisering av prosjektet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ønsker at det fremlegges en egen sak for Stortinget hvor de prinsipielle sidene vedrørende etablering av et nasjonalt "Hurtigrutemuseum" tas.

Disse medlemmer foreslår:

"Stortinget ber Regjeringen legge fram en egen sak for Stortinget hvor de prinsipielle sidene vedrørende etablering av et nasjonalt "Hurtigrutemuseum" tas."

6. FORSLAG FRA MINDRETALL

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Stortinget ber Regjeringen legge fram en egen sak for Stortinget hvor de prinsipielle sidene vedrørende etablering av et nasjonalt "Hurtigrutemuseum" tas.

7. KOMITEENS TILRÅDING

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

vedtak:

I

Stortinget samtykkjer i at:

- Samferdselsdepartementet i 2004 kan kreditere statskassa sitt mellomvære med Luftfartsverket og debitere konto for forskuvingar i balansen med 110 524 068 kroner.
- Stikkordet "kan overførast" blir tilføyd løyvinga under kap. 1320 Statens vegvesen post 60 Forsøk, i statsbudsjettet for 2004.
- Tromsø Veg AS får løyve til å krevje inn lokalt finansieringsbidrag på omsetning av drivstoff i Tromsø kommune i fire år for delfinansiering av Tromsøpakke 2, i samsvar med føresetnadene og vilkåra som går fram av St.prp. nr. 62 (2003-2004) og Innst. S. nr. 222 (2003-2004).

II

Stortinget gir Samferdselsdepartementet fullmakt til å inngå avtale med Tromsø Veg AS og fastsetje nærare reglar for finansieringsordninga.

Oslo, i samferdselskomiteen, den 3. juni 2004

Petter Løvik
leder

Jan Sahl
ordfører

