



Innst. S. nr. 183

(2005-2006)

Innstilling til Stortinget frå transport- og kommunikasjonskomiteen

St.prp. nr. 65 (2005-2006)

Innstilling frå transport- og kommunikasjonskomiteen om ein del saker på Samferdselsdepartementets område

Til Stortinget

1. INNLEIING

Komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Eirin Faldet, Svein Gjelseth, Irene Johansen, Torstein Rudihagen, Tor-Arne Strøm og Truls Wickholm, frå Framstegspartiet, Bård Høksrud, leiaren Per Sandberg og Arne Sortevis, frå Høgre, Øyvind Halleraker og Trond Helleland, frå Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, frå Kristeleg Folkeparti, Jan Sahl, frå Senterpartiet, Eli Sollied Øveraas, og frå Venstre, Borghild Tenden, viser til at Samferdselsdepartementet i proposisjonen legg fram ein del saker under programkategorien 21.30 Vegformål.

2. PROGRAMKATEGORI 21.30 VEGFORMÅL

2.1 Østfoldpakka fase 1 - vidare utbygging av E18 *Samandrag*

Departementet gjer greie for Østfoldpakka fase 1 - vidare utbygging av E18.

I samband med behandlinga av statsbudsjettet for 2006 vart det opplyst at Samferdselsdepartementet ville ta initiativ til ei nærare vurdering av utsiktene til å forsere anleggstart for prosjektet E18 Krosby-Knapstad, og at departementet tok sikte på å komme tilbake til Stortinget med ei nærare orientering om saka i løpet av vårsesjonen 2006. Det er avdekt at kostnadsoverslaget for prosjektet Krosby-Knapstad er vesentleg høgare

enn tidlegare rekna med. Det er likevel eit mål å forsere utbygginga av E18 i Østfold. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til saka i statsbudsjettet for 2007.

Merknader frå komiteen

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, finn det uheldig at nytt kostnadsoverslag er vesentleg høgare enn tidlegare rekna med og at det difor må gjennomførast ekstern kvalitetssikring av prosjektet.

Fleirtalet tek til orientering at det difor ikkje ligg føre tilstrekkelig grunnlag for å leggje fram eiga sak for Stortinget i denne vårsesjonen. Fleirtalet understrekar at Regjeringa sitt uttrykte mål likevel er å forsere utbygginga av E18 i Østfold.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre viser til Budsjettinnst. S. nr. 13 (2005-2006) der komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viste til at Østfold fylkeskommune har bedt om at Østfoldpakka fase 1 revideres i 2006, og der flertallet ba om at Regjeringen følger opp dette.

Disse medlemmer er skuffet over at Regjeringen ikke kommer til Stortinget med en revidering av Østfoldpakka fase 1 denne våren. Disse medlemmer viser til at Østfold fylkeskommune ber om en revisjon av planene og mener det er uheldig for det videre arbeidet at saken ikke legges frem for Stortinget nå. Disse medlemmer understreker nødvendigheten av at denne forsinkelsen ikke får konsekvenser for tempoet i utbyggingen av E18, og forventer en forsering av E18 i Østfold.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet understreker at snarlig og samlet utbygging av E18 på strekningen mellom Vinterbro og svenskegrensen er viktig. Disse medlemmer mener derfor det må bevilges midler i 2006 til oppstart av prosjekt E18

Krosby-Knapstad, og viser til Fremskrittspartiets forslag i Revidert nasjonalbudsjett for 2006.

Disse medlemmer peker på at utbyggingen av E18 er et tydelig eksempel på hvordan vegkorridorer ikke bør bygges ut; oppdelt i en rekke etapper, uavklart finansiering for ulike etapper og utbygging basert på trafikkprognoser som gjør at ferdigstilte etapper har for lav dimensjonering alt ved oppstart.

Disse medlemmer peker på at helhetlig korridorutbygging bør finne sted på riksvegnettet basert på samlet finansiering for å sikre kontinuerlig anleggsdrift som også vil sikre lavest mulig investeringsbeløp.

2.2 E6 Vinterbru-Assurtjern i Akershus

Samandrag

Departementet legg fram endelege kostnadsoverslag for E6 frå Vinterbru til Assurtjern i Akershus.

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring av prosjektet. Omrekna til 2006-kroner med den ordinære budsjettindeksen for anleggsarbeid frå 2005 til 2006, blir styringsramma 1 210 mill. kroner og kostnadsramma 1 380 mill. kroner. Styringsramma er følgjeleg i samsvar med det som var lagt til grunn i St.prp. nr. 1 (2005-2006).

Merknader frå komiteen

Komiteen tek utgreiinga til orientering og har elles ingen merknader.

2.3 Rv 150 Ulvensplitten-Sinsen i Oslo

Samandrag

Det blir gjort greie for kostnadsauke for rv 150 Ulvensplitten-Sinsen i Oslo.

Prosjektet er seinast omtala i St.prp. nr. 1 (2005-2006). Det er til no investert om lag 350 mill. kroner i prosjektet. Tilboda på entreprisen som mellom anna omfattar fjelltunnelen på Ring 3 mellom Økern og Sinsen (Lørentunnelen) og betongtunnelen på Østre Aker vei (Økerntunnelen), låg føre i februar 2006 og var vesentleg høgare enn føresett.

Gjennomgangen av prosjektet har avdekt at det må ventast ytterlegare kostnadsauke. Samtidig har gjennomgangen påvist eit vesentleg potensial for innsparingar utan at dette vil gå ut over hovudmåla med prosjektet. Det er behov for ein meir detaljert gjennomgang av prosjektet.

Merknader frå komiteen

Komiteen har merka seg at prosjektet får ein kostnadsauke samstundes som det er avdekkja eit vesentleg innsparingspotensial.

Komiteen ser behovet for ein meir detaljert gjennomgang av prosjektet. Komiteen viser til at departementet vil kome tilbake til revidert kostnadsoverslag, vidare framdrift og finansiering av prosjektet når det ligg føre nærare avklaringsar.

Komiteen har merket seg kostnadsøkningen i forbindelse med rv 150 Ulvensplitten-Sinsen, og vil derfor understreke behovet for sterk kostnadsstyring i dette prosjektet framover.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre vil understreke at endelig avklaring må legges fram så raskt som mulig, og senest i forbindelse med statsbudsjettet for 2007.

2.4 Rv 519 Fastlandssamband til Finnøy (Finnfast) med tilknytning til Talgje (fv 606)

Samandrag

Det blir gjort greie for spørsmål knytt til prosjektet Finnfast, rv 519 Fastlandssamband til Finnøy med tilknytning til Talgje (fv 606). Prosjektet er seinast omtala i St.prp. nr. 38 (2005-2006), jf. Innst. S. nr. 95 (2005-2006).

I proposisjonen er det lagt til grunn eit finansieringsbidrag på 65 mill. 2006-kroner frå forlengd innkrevjing i Sokn bomstasjon på E39 i Rennesøy kommune. Stortinget har i samband med behandlinga av proposisjonen bedt Regjeringa vurdere justeringar i finansieringsopplegget for å redusere perioden med forlenging på 7-8 månader som innkrevjinga av 65 mill. kroner inneber, jf. Innst. S. nr. 95 (2005-2006).

Moglege justeringar er å nytte lågare lånerente enn det som er lagt til grunn i St.prp. nr. 38 (2005-2006) og raskare utbetaling av dei innspara ferjetilskota.

LÅGARE LÅNERENTE

Verknadene av lågare lånerente i tiårsperioden 2007-2017 utgjer 21 mill. kroner (føresett at alle andre føresetnader er uendra).

Samferdselsdepartementet tilrår at fordelane ved den lågare lånerenta kjem trafikantane i Sokn bomstasjon til gode. Basert på at innkrevjinga får med seg sommartrafikken, vil innkrevjingsperioden på Sokn bli redusert med 2-3 månader til om lag 5 månader, rekna frå 15. mars 2006.

UTBETALING AV INNSPARA FERJETILSKOT

Ordninga med alternativ bruk av ferjetilskot inneber at lokale styresmakter og/eller bompengeselskap forskotterer staten si framtidige innsparing av å leggje ned ferjesambandet, for på denne måten å sikre (del)midlar til å kunne realisere vegsambandet.

Ei løysing der det blir lagt til grunn ei eingongsutbetaling i 2010, vil innebere eit behov for løyving over statsbudsjettet på om lag 104 mill. 2006-kroner i 2010.

Dersom heile ferjetilskotet blir utbetalt i 2010, og ein legg til grunn den lågare renta, kan heile finansieringsbidraget frå Sokn bomstasjon bli redusert til 21 mill. kroner. Den forlengde innkrevjinga i Sokn bomstasjon ville då kunne bli redusert til 2-3 månader. Dette føreset at også Rogaland fylkeskommune utbetaler sin del av ferjetilskotet i 2010.

Bygging av vegsambandet vil gi auka drifts- og vedlikehaldskostnader for sambandet mellom Finnøy/Talgje og Rennesøy. Differansen mellom innspara tilskot og auka drifts- og vedlikehaldskostnader representerer staten si framtidige innsparing. Innsparingar ved å leggje ned eit ferjesamband vil fyrst bli realisert etter at vegsambandet er ferdigstilt, og utbetalinga vil deretter skje gjennom årlege bidrag i 15 år.

Ei eingongsutbetaling av ferjetilskotet vil bryte med tankegangen i modellen som er innarbeidd og følgd i alle tidlegare saker (årlege utbetalningar som tilsvarar dei årlege innsparingane). Dette vil innebere ein vesentleg overkompensasjon dette året ved at det blir trekt meir ut av kap. 1320 post 72 enn det som er dei faktiske innsparingane.

Samferdselsdepartementet meiner at ein modell med tidleg utbetaling, ev. utbetaling av heile tilskottet fyrste året, generelt må avvisast. Departementet tilrår derfor å halde fast ved den opphavlege modellen. Det følgjer av dette at departementet ikkje kan tilrå tidleg utbetaling for Finnfast.

Merknader frå komiteen

Fleirtalet i komiteen, alle unnateke medlemmene frå Fremskrittspartiet, viser til at Stortinget i samband med behandlinga av St.prp. nr. 38 (2005-2006), jf. Innst. S. nr. 95 (2005-2006), bad Regjeringa vurdere justeringar i finansieringsopplegget for å redusere perioden med forlenging av bompengeneinnkreving i Sokn bomstasjon.

Fleirtalet viser til at Vegdirektoratet legg til grunn ei lågare rente som gir ei innsparing på 21 mill. kroner. Fleirtalet støttar departementet si tilråding om at lågare lånerente i sin heilskap kjem trafikantane i Sokn bomstasjon til gode. Fleirtalet viser til at dette vil redusere innkrevingsperioden på Sokn med 2-3 månader.

Eit anna fleirtal i komiteen, medlemmene frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, er tilfreds med at Finnfast, etter fleire års utsetting av førre regjering, no endeleg er vedteke.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre er svært tilfredse med at Samferdselsdepartementet har konkludert med at fordelene ved lavere rente bør komme trafikantane i Sokn bomstasjon til gode. Disse medlemmer mener det er klokt at innkrevingsperioden på Sokn på denne måten reduseres med 2-3 måneder til om lag 5 måneder, regnet fra 15. mars 2006.

Disse medlemmer har derimot merket seg at departementet ikke har vurdert mindretallets forslag til alternative finansieringsløsninger. Disse medlemmer viser til følgende merknader i Innst. S. nr. 95 (2005-2006):

"Komiteens medlemmer fra Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti vil understreke viktigheten av det spesielle norske prinsippet for bompengefinansiering, hvor bompengefinansiering skal være ønsket lokalt og regionalt.

Disse medlemmer peker videre på hovedprinsippet om at bompengeneinnkreving skal opphøre når nedbetaling er fullført. Disse medlemmer viser til at forlenging av bompengeperioden på Sokn har skapt sterke reaksjoner i Rennesøy.

Disse medlemmer viser i denne sammenheng til brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden av 10. februar 2006 og ber Regjeringen søke å begrense

innkrevningen på Sokn utover 1. mars 2006, blant annet ved å vurdere:

1. Å overføre rentefritt lån på Rennfast 16,7 mill. kroner til Finnfast.
2. At drifts- og vedlikeholdskostnader på vegnettet ikke skal finansieres i nedbetalingstiden ved hjelp av ferjeavløsningsmidler fra fylke og kommune, men finansieres over ordinært budsjett.
3. På vanlig måte å legge til grunn trafikkgrunnlaget som er anbefalt av Vegdirektoratet."

Disse medlemmer opprettholder sine opprinnelige merknader som gjengitt over, og fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen søke å begrense innkrevningen på Sokn utover 1. mars 2006, blant annet ved å vurdere:

- Å overføre rentefritt lån på Rennfast 16,7 mill. kroner til Finnfast.
- At drifts- og vedlikeholdskostnader på vegnettet ikke skal finansieres i nedbetalingstiden ved hjelp av ferjeavløsningsmidler fra fylke og kommune, men finansieres over ordinært budsjett.
- På vanlig måte å legge til grunn trafikkgrunnlaget som er anbefalt av Vegdirektoratet."

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine merknader og forslag ved behandling av St.prp. nr. 38 (2005-2006), jf. Innst. S. nr. 95 (2005-2006).

Disse medlemmer viser til de betydelige lokale og prinsipielle innsigelser som er reist mot de begrunnelser som ligger til grunn for forlenget bompengeperiode på Sokn. Disse medlemmer foreslår at det nå nedjusterte finansieringsbidraget tilleggsbevilges over statsbudsjettet. Disse medlemmer viser videre til Fremskrittspartiets forslag om Revidert nasjonalbudsjett for 2006.

UTBETALING AV FERJEAVLØYSINGSMIDLAR

Eit anna fleirtal i komiteen, medlemmene frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristeleg Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, merkar seg at departementet har vurdert raskare utbetaling av ferjeavløysingsmidlane, men konkluderer med at det er rimeleg at tilskot som kjem i staden for årlege ferjetilskot i ein overgangsperiode på inntil 15 år, vert utbetalt i årlege summar.

Dette fleirtalet merkar seg at dette er ei vidareføring av prinsippa for utbetaling av ferjeavløysingsmidlar slik ordninga har vore praktisert i alle tidlegare saker der slike midlar er tilstått, under alle tidlegare regjeringar. Dette fleirtalet merkar seg at ei eingongsutbetaling av ferjetilskotet ville føre til at ferjebudsjettet ville vorte reelt svekka, og at konsekvensen ville vore anten reduksjon av ferjetilbodet eller auka takstar andre stader, eller at andre vegprosjekt måtte reduserast eller utsetjast. Dette fleirtalet ønskjer ikkje at dette skal skje.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet har merket seg at departementet har vurdert spørsmålet om raskere utbetaling av ferjeavløsningsmidler, og konklusjonen der dette avvises.

Disse medlemmer peker på at nettopp raskere utbetaling av midler som vil bli innspart gjennom utbygging av nasjonal infrastruktur, bør utbetales raskere enn dagens praksis. Etter disse medlemmers syn bør ferjeavløsningsmidler derfor forskotteres i sin helhet som del av arbeidet med å finne rimeligst mulig finansieringsløsning ved investering i nye veier, tunneler og bruer som avløser dagens ferjebaserte løsning. Disse medlemmer peker på at det blir særskilt urimelig om dette ikke gjøres dersom finansieringen er basert på bompengebetaling.

Disse medlemmer legger til grunn at slik forskottering ikke reduserer årlige budsjetter til kjøp av riksvegferjetjenester, men at staten bærer eventuelle ekstra utgifter. Disse medlemmer peker på at ferjeavløsningsprosjekter også kan gi staten besparelser i forhold til videreføring av eksisterende ferjer med eksisterende statlig kjøp av ferjetjenester. Disse medlemmer legger til grunn at godkjente ferjeavløsningsprosjekter forutsettes å ha positiv samfunnsøkonomisk nytte og mener det er viktigere enn eventuelle merutgifter hos staten på kort sikt.

Komiteens medlemmer fra Høyre er kjent med at blant annet Hordaland fylkeskommune har praktisert en alternativ metode for finansiering av ferjeavløsningsprosjekter ved bygging av fylkesveier. Disse medlemmer mener det er flere grunner til å hevde at staten vil komme godt ut av å utbetale ferjeavløsningsmidlene som et engangsbetrag, og ikke over 15 år som departementet fastholder i proposisjonen. Disse medlemmer mener at departementet ikke har tatt høyde for at trafikken vil øke i løpet av en 15-års periode, og at det som følge av dette, vil oppstå behov for nytt og dyrere materiell og dermed behov for økte tilskudd. Disse medlemmer mener at staten kan legge sin egen innlånsrente til grunn ved diskontering av beløpet.

2.5 Rv 55 ved Fatlaberget i Sogn og Fjordane

Samandrag

Samferdselsdepartementet legg fram forslag om bygging og finansiering av rassikringsprosjektet Fatlaberget på rv 55 i Leikanger og Sogndal kommunar i Sogn og Fjordane. Finansieringa er basert på statlege midlar og bompengar.

På rv 55 mellom Leikanger og Sogndal er det to rasutsette parti; eitt ved Stedjeberget og eitt ved Fatlaberget. Arbeidet med å sikre riksvegen ved Stedjeberget starta våren 2005. Det er venta at prosjektet vil bli opna for trafikk sommaren 2007.

Rv 55 ved Fatlaberget er utsett for steinsprang. Dei siste åra har det vore fleire stengingar på grunn av ras eller rasfare. Når vegen blir stengd, må det setjast inn ei ekstra ferje mellom Hella og Mannheller/Fodnes for biltransport kombinert med passasjerbåt for person-

transport. Strekninga mellom Leikanger og Sogndal er viktig for lokaltrafikken og for gjennomgangstrafikken langs nordsida av Sognefjorden. Leikanger og Sogndal er i dag eit felles bu- og arbeidsområde som kommunane ønskjer å utvikle vidare.

Prosjektet omfattar bygging av om lag 3,2 km ny veg, inkl. ein om lag 2,3 km lang tunnel gjennom raspartiet. Vidare inngår bygging av ei mindre bru over Fatlaelvi. Anleggsarbeida er planlagt å starte hausten 2006, med opning for trafikk sommaren 2008. Reguleringsplanane for prosjektet blei godkjende i 2005. Kostnadsoverslaget er på 163 mill. 2006-kroner.

Søknaden om å delfinansiere bygginga av tunnel på rv 55 gjennom Fatlaberget med bompengar byggjer på eit initiativ frå Sogndal og Leikanger kommunar, jf. elles den lokalpolitiske behandlinga av prosjektet i pkt. 2.5 i proposisjonen.

I Statens vegvesen sitt handlingsprogram for perioden 2006-2009 er det sett av 90 mill. 2006-kroner til prosjektet rv 55 Fatlaberget innafor kap. 1320 post 31 Rassikring.

Ved behandlinga av bompengesøknaden i møte 12. april 2005 slutta fylkestinget seg til at finansieringa blir fordelt med 60 pst. i statlege midlar og 40 pst. bompengar. Med det oppdaterte kostnadsoverslaget på 163 mill. 2006-kroner gir denne fordelinga 98 mill. kroner i statlege midlar. Dette er lagt til grunn i finansieringsplanen.

Gjennom Stortinget si behandling av St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 1 (2005-2006) blei det løyvd 15 mill. kroner til prosjektet i 2006.

Det er lagt til grunn etterskotsinnkrevjing av bompengar i 15 år frå opninga av prosjektet. Føresetnaden for bompengoopplegget er følgje av pkt. 2.5 i proposisjonen.

Eventuelle kostnadsoverskridingar skal dekkjast i samsvar med gjeldande retningslinjer for bompengeprojekt.

Økonomien i prosjektet er følsam for endringar i føresetnadene, særleg endringar i trafikken. Det må vere ein føresetnad at bompengeselskapet må ha ein renteavtale som sikrar eit rentenivå i tråd med det som er lagt til grunn i finansieringsplanen. Samferdselsdepartementet føreset at dokumentasjon for avtale om rentenivå blir sendt Vegdirektoratet før bompengeaftalen blir underteikna.

Merknader frå komiteen

Komiteen viser til at prosjektet er omtala i St.prp. nr. 1 (2005-2006) og i St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 1 (2005-2006) og er tilfreds med at saka no vert lagt fram for Stortinget.

Komiteen er positiv til Fatlabergprosjektet og viser til at prosjektet vil auke trafikktryggleiken på den aktuelle vegen, samt at Leikanger og Sogndal kan vidareutviklast som eit felles bu- og arbeidsområde.

Fleirtalet i komiteen, alle unnateke medlemene frå Framstegspartiet, viser til at finansieringsopplegget både inkluderer statlege midlar og bompengar. Fleirtalet er òg nøgd med at det er god

samanheng mellom nytte og betaling ved plassering av bomstasjonen.

Fleirtalet merkar seg at dei statlege midlane er auka samanlikna med det som er lagt til grunn i handlingsprogrammet for perioden 2006-2009. Vidare er gjennomsnittstaksten høgare enn det som ble lagt til grunn ved den lokale handsaminga. Fleirtalet føreset, i likskap med Samferdselsdepartementet, at det blir avklart om det er lokalpolitisk tilslutnad til desse endringane før bompengavtalen blir underteikna og før anleggsstart.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet peker på at dette prosjektet er et rassikringsprosjekt. Disse medlemmer finner det ekstra urimelig at slike prosjekt skal finansieres ved bruk av bompenger. Disse medlemmer legger til grunn at prosjektet startes og gjennomføres som forutsatt i prosjektsjonen, men at en egen tilleggssak senere legges frem for Stortinget basert på full statlig finansiering.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget godkjenner fremlagt forslag om bygging av rassikringsprosjektet Fatlaberg på rv 55 i Leikanger og Sogndal kommuner i Sogn og Fjordane. Stortinget legger til grunn at prosjektet gjennomføres etter foreliggende planer og med oppstart som planlagt, men basert på full statlig finansiering. Stortinget ber om at det fremlegges en egen sak til Stortinget om dette."

2.6 Forslag til nytt takstsystem i riksvegferjedrifta

Samandrag

Departementet gjer greie for arbeidet med nytt takstsystem i riksvegferjedrifta.

I St.prp. nr. 1 (2002-2003) heiter det mellom anna at av omsyn til trafikantane og effektivisering har Samferdselsdepartementet som målsetjing å etablere eit felles betalingsssystem på bompengestasjonar og ferjer innan 2005. For å få dette til må riksregulativet for ferjetakstar forenklast og tilpassast betalingsløyisingar på veg.

Arbeidet med nytt riksregulativ har bygd på vilkår om provenynøytralitet, reduksjon av talet på takstklassar og større grad av samfunnsøkonomisk riktig prising. Konsekvensane av å inkludere passasjertakstane i kjøretøytakstane er òg vurderte.

Utpøving av nytt takstregulativ starta opp 1. mars 2003 i fem ferjesamband. Forsøket er seinare utvida til åtte samband. Prøveregulativet har tre kjøretøyklassar. I tillegg er motorsyssel eigen klasse. Det er ikkje betaling for passasjerar i prøveregulativet.

Utpøvinga av eit nytt riksregulativ har gjeve nyttige erfaringar. Evalueringa viser mellom anna at trafikantar med privat reiseføremål med fleire personar per kjøretøy, og som nyttar seg av sambandet månadleg eller sjeldnare, har kome betre ut enn tidlegare. Ein del næringslivstransportar har på den andre sida kome dårlegare ut.

Etter høyring har Vegdirektoratet tilrådd at det frå 2007 blir innført nytt riksregulativ for ferjetakstar

basert på fire kjøretøyklassar (pluss eigen klasse for motorsyssel) - og passasjerbetaling. Departementet har sett nærare på konsekvensane av eit takstsystem med passasjerbetaling. Det viser seg at dei negative utslaga for enkelte grupper blir relativt store sjølv om ein skulle innføre eit takstsystem med fire kjøretøyklassar og passasjerbetaling. I lys av dette ønskjer ikkje departementet å innføre noko nytt ferjetakstsystem no. Det vil likevel bli arbeidd vidare med takstsystemet, mellom anna med sikte på oppnå effektiviseringsgevinstar. Departementet vil komme tilbake til dette.

I lys av at det ikkje blir gjort framlegg om å innføre nytt takstsystem, vil takstforsøka bli avslutta 31. desember 2006 med unntak av riksvegferjesambandet Flakk-Rørvik.

OM INNFORING AV EI FELLES BILLETTERINGS- OG RABATTORDNING I RIKSVEGFERJEDRIFTA

Innføring av ei felles betalingsordning for alle riksvegferjer vil kunne føre til at eitt rabattkort kan nyttast i heile landet, noko som vil vere ein fordel for brukarane. Gunstige rabattsystem fører til inntektstap for reiarlag. Dette vil måtte dekkjast gjennom tilskott eller takstauke.

Vegdirektoratet ønskjer å innføre ei felles billetterings- og rabattordning i Rogaland, Hordaland og Sogn og Fjordane frå 1. januar 2007. Vegdirektoratet opplyser at ei felles ordning vil kunna innførast i resten av landet frå 2008. Departementet ser positivt på arbeidet med å innføre felles billetterings- og rabattordningar.

Merknader frå komiteen

Fleirtalet i komiteen, alle unnateke medlemene frå Framstegspartiet og Høgre, har merka seg at departementet ikkje ønskjer å innføre noko nytt ferjetakstsystem no. Fleirtalet er samd i dette. Fleirtalet er nøgd med at det likevel vil bli arbeidd vidare med takstsystemet, mellom anna med sikte på å oppnå effektiviseringsgevinstar.

Fleirtalet viser vidare til at Regjeringa har meldt at den har sett i gang eit utgreiingsarbeid om gratis ferje på riksveg- og fylkesvegsamband, og at ein rapport om dette skal ligge føre i løpet av 2006.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre og Venstre ønsker igangsatt forsøk med gratisferjer og peker på området Sunnhordland som særlig egnet for slik prøveordning. Området har mange aktuelle ferjestrekninger og ligger i Hordaland fylke der 25 pst. av alle godkjente bompengeprojekt innenfor samferdselssektoren er lokalisert. Dette siste medfører store ekstrakostnader for gods- og persontransport i tillegg til de store ferjekostnadene.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen snarlig legge frem en egen sak om prøveordning med gratis riksvegferjer."

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet har merket seg at departementet har stoppet forslaget om nytt regulativ for riksvegferjer etter utpø-

ving og evaluering. Disse medlemmer har spesielt merket seg at en del næringslivstransporter kom dårligere ut med det utprøvde regulativet.

Disse medlemmer peker på at målet med eventuelt nytt regulativ må være å gjøre bruk av riksvegferjer rimeligere for alle brukerne, og særlig for pendlere og næringslivstransporter. Disse medlemmer avviser derfor vilkåret om provenyneutralitet i videre arbeid med alternative regulativ. Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet ønsker at all ferjetransport på riksveger skal være kostnadsfri for bruker.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre vil hevde at departementets vilkår om provenyneutralitet vil ramme næringstransporter for sterkt. Disse medlemmer mener derfor at man bør fortsette arbeidet med nytt takstsystem. I et slikt forslag bør staten dekke bortfall av passasjerinntekter.

Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen:

1. Komme tilbake til Stortinget på egnet måte med et forslag til nytt takstsystem i riksvegferjesamband der man ikke velter kostnader over på næringstransporter.
2. Arbeide med å videreutvikle anvendelsesområdet for brukerbetaling med Autopass, herunder ved betaling på ferje."

3. FORSLAG FRÅ MINDRETAL

Forslag frå Framstegspartiet, Høyre og Venstre:

Forslag 1

Stortinget ber Regjeringen snarlig legge frem en egen sak om prøveordning med gratis riksvegferjer.

Forslag frå Høyre, Kristeleg Folkeparti og Venstre:

Forslag 2

Stortinget ber Regjeringen søke å begrense innkrevingen på Sogn utover 1. mars 2006, blant annet ved å vurdere:

1. Å overføre rentefritt lån på Rennfast 16,7 mill. kroner til Finnfast.
2. At drifts- og vedlikeholdskostnader på vegnettet ikke skal finansieres i nedbetalingstiden ved hjelp

- av ferjeavløsningsmidler fra fylke og kommune, men finansieres over ordinært budsjett.
3. På vanlig måte å legge til grunn trafikkgrunnlaget som er anbefalt av Vegdirektoratet.

Forslag frå Framstegspartiet:

Forslag 3

Stortinget godkjenner fremlagt forslag om bygging av rassikringsprosjektet Fatlaberg på rv 55 i Leikanger og Sogndal kommuner i Sogn og Fjordane. Stortinget legger til grunn at prosjektet gjennomføres etter foreliggende planer og med oppstart som planlagt, men basert på full statlig finansiering. Stortinget ber om at det fremlegges en egen sak til Stortinget om dette.

Forslag frå Høyre og Venstre:

Forslag 4

Stortinget ber Regjeringen:

1. Komme tilbake til Stortinget på egnet måte med et forslag til nytt takstsystem i riksvegferjesamband der man ikke velter kostnader over på næringstransporter.
2. Arbeide med å videreutvikle anvendelsesområdet for brukerbetaling med Autopass, herunder ved betaling på ferje.

4. TILRÅDING FRÅ KOMITEEN

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

vedtak:

I

Stortinget samtykkjer i at bompengeselskapet Fatlatunnelen AS får løyve til å ta opp lån til å forskottere bygginga av rv 55 Fatlaberget og til å krevje inn bompengar til delvis bompengefinansiering av utbygginga etter vilkåra i St.prp. nr. 65 (2005-2006) og Innst. S. nr. 183 (2005-2006).

II

Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsetje nærare reglar for finansieringsordninga.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 1. juni 2006

Per Sandberg
leiar

Torstein Rudihagen
ordførar

