



Innst. S. nr. 193

(2007-2008)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument nr. 8:57 (2007-2008)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Per Sandberg, Arne Sortevik, Thore A. Nistad og Bård Hoksrud om å endre kriteriene for riksvegferjer slik at ferjer som forbinder riksvegstrekninger, klassifiseres som riksvegferjesamband

Til Stortinget

SAMMENDRAG

I dokumentet fremmes følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen endre klassifiseringskriteriene for ferjesamband slik at ferjestrekninger som naturlig knytter sammen riksvegstrekninger, klassifiseres som riksvegferjer."

KOMITEENS MERKNADER

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Karita Bekkemellem, Eirin Faldet, Irene Johansen, Torstein Rudihagen, Tor-Arne Strøm og Truls Wickholm, fra Fremskrittspartiet, Bård Hoksrud, lederen Per Sandberg og Arne Sortevik, fra Høyre, Øyvind Halleraker og Trond Helleland, fra Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, fra Kristelig Folkeparti, Jan Sahl, fra Senterpartiet, Jenny Klinge, og fra Venstre, Borghild Tenden, viser til følgende uttalelse datert 3. mars 2008 fra Samferdselsdepartementet v/statsråden i saken:

"Spørsmålet om et ferjesamband klassifiseres som et riksvegsamband eller ikke avhenger i all

hovedsak av trafikkgrunlaget og hvilke trafikkrelasjoner som skal betjenes, dvs. om det betjener trafikk av regional eller av mer lokal karakter. Det er ikke grunnlag for å omklassifisere de nevnte ferjene, Randsfjordferja eller ferjene i Kragerøskjærgården, til riksvegsamband ut fra dagens kriterier. Jeg går heller ikke inn for å endre dagens kriterier for riksvegstatus før den varslede forvaltningsreformen i 2010. Jeg gjør oppmerksom på at sambandet Hjellesstad- Klokkevik i Hordaland har riksvegstatus i dag.

Departementet vil komme tilbake til spørsmålet om klassifisering av ferjesamband i forbindelse med forvaltningsreformen."

Komiteen viser videre til vedlagte brev fra Samferdselsdepartementet datert 1. april 2008.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, mener det er logisk at ferjesamband som knytter sammen riksvegferjer, bør klassifiseres som riksvegferjesamband.

Flertallet viser til brevet fra samferdselsministeren av 5. mars 2008, der det står:

"Jeg går heller ikke inn for å endre dagens kriterier for riksvegsamband før den varslede forvaltningsreformen i 2010."

Flertallet viser til at endringer i kriteriene for klassifisering av ferjesamband vil bli en del av den kommende forvaltningsreformen.

Flertallet foreslår saken vedlagt protokollen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre registrerer at statsråden hevder at det er trafikkgrunlag og trafikkrelasjoner som er avgjørende for klassifiseringen. Videre hevder statsråden at det ikke er grunnlag for å omklassifisere ferjestrekningene.

Disse medlemmer registrerer at dette står i motstrid til det Regjeringen går inn for i saken om forvaltningsreformen. Her hevder Regjeringen, under punktet "Kriterier for stamveisamband":

"Ferjesamband klassifiseres som den vegen de er en del av. Det vil si at ansvaret for ferjesamband på regionale veger overføres til de folkevalgte regionene."

Disse medlemmer anser dette for å være en sak av beskjedent omfang, som Regjeringen likevel vil gå inn for fra 2010. Disse medlemmer ser derfor ikke at det er noen grunn til å vente med å foreta denne omklassifiseringen i tråd med det som varsles i forvaltningsreformen.

Disse medlemmer registrerer for øvrig at statsråden skriver at sambandet Hjellevad-Klokkervik har riksvegstatus, og legger til grunn at det betyr at det ikke er aktuelt med endret status her.

Disse medlemmer vil fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen endre klassifiseringskriteriene for ferjesamband slik at ferjestrekninger som naturlig knytter sammen riksvegstrekninger, klassifiseres som riksvegferjesamband, med virkning fra budsjettåret 2009."

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet forutsetter at investering i nødvendig oppgradering av ferjesambandene må dekkes gjennom statlige budsjetter.

Disse medlemmer vil også peke på at ferjesambandene Hjellevad-Klokkervik, Kragerøskjærgården og Randsfjordferjene er viktige ferjestrekninger som binder riksveger sammen, og som er viktige for bosettingen og befolkningen i de områdene disse trafikkerer.

Disse medlemmer forutsetter at når ferjesamband som binder riksvegstrekninger sammen skal klassifiseres som riksvegferjer, må ferjesambandene ha standard og kapasitet som dekker trafikantenes etterspørsel. Disse medlemmer forutsetter at investering i nødvendig oppgradering må dekkes gjennom statlige budsjetter. Disse medlemmer mener også at det heller ikke er noen logikk i at akkurat ferjestrekningene i Kragerø og Randsfjorden ikke skal få bli en del av riksvegferjenettet. Disse medlemmer vil også peke på at både kommunalministeren og andre representanter har vært ute og avlyst de foreslåtte endringene i regionreformen. Disse medlemmer mener derfor at det ikke er noe som tilsier at man må avvende regionreformen, før man kan ta stilling til å sørge for å omgjøre disse ferjestrekningene til riksveiferjer, med den statusen dette medfører. Disse medlemmer vil vise til at for-

slaget om å endre til riksveiferjer også betyr at rammebetingelsene for ferjestrekningene, og forutsigbarheten når det gjelder rutetider og ferjeselskapenes rammebetingelser, blir langt bedre enn de er i dag. Disse medlemmer vil peke på at situasjonen i dag er at kommunene og fylkeskommunene selv må ta store kostnader innenfor egne budsjetter uten at dette er tatt hensyn til i de statlige rammeoverføringene til kommunene. Disse medlemmer vil peke på at en omklassifisering også medfører gammelt utstyr/ferjer, som ikke lenger klarer å tilfredsstille trafikkvekst, også betyr at disse ferjene må skiftes ut for å dekke behovene.

Disse medlemmer vil også vise til at Randsfjordferja går mellom to viktige riksveier som staten har ansvaret for. Disse medlemmer viser til den viktige oppgaven som Randsfjordferja har for befolkningen på begge sider av fjorden. Den knytter viktige deler av kommunen og fylket sammen, og uten ferja vil det medføre en uholdbar lang omkjøringsvei om Jevnaker eller Flubergbrua.

Disse medlemmer peker på at ferja M/F "Fjordgard", bygget i 1967, siden 1990 har trafikkert sambandet Hjellevad-Klokkervik og trenger avløsning av nyere, hurtigere og større ferje. Disse medlemmer peker på at dette må ses i sammenheng med den vanskelige trafikksituasjonen på den overbelastede Sotrabraua. Disse medlemmer peker også på at slik ferjeoppgradering kan kombineres med prosjekt for nytt ferjesamband mellom Austefjorden i Sund kommune og Kvaløy i Austevoll kommune.

Disse medlemmer vil også peke på de svært viktige oppgavene ferjene i Kragerøskjærgården har både for dem som bor i skjærgården, turistene, landbruket, og næringslivet i kommunen. Disse medlemmer vil også peke på at ferjene binder store deler av kommunen sammen. En endring til riksveiferjesambandet vil bety at man sikrer regulariteten, og at det ikke er fylkeskommunens og kommunens økonomiske rammer som avgjør hvilket tilbud man kan tilby alle dem som er helt avhengig av ferjene. Disse medlemmer vil peke på at statsråden i sitt svarbrev til komiteen viser til at Kragerøferjene må foreta investeringer på ca. 20 mill. kroner som ikke ligger inne i dagens kommunale/fylkeskommunale driftstilskudd som er på ca. 13,5 mill. kroner. Disse medlemmer vil imidlertid vise til at store deler av disse investeringskostnadene allerede nå er i ferd med å bli gjennomført, slik at kostnadene ved å overta sambandet vil være lave. Dette i tillegg til at det allerede er investert i ny ferje.

Disse medlemmer forutsetter også at når ferjesamband som binder riksvegstrekninger sammen, klassifiseres som riksvegferjer, må ferje-

sambandene også ha en standard og kapasitet som dekker trafikantenes etterspørsel.

Disse medlemmer vil derfor fremme følgende forslag:

"Stortinget legger til grunn at ferjesamband klassifisert som riksvegferje får offentlig finansiering over statsbudsjettet for å sikre nødvendig standard og kapasitet."

FORSLAG FRA MINDRETALL

Forslag fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre:

Forslag 1

Stortinget ber Regjeringen endre klassifiseringskriteriene for ferjesamband slik at ferjestrekninger som naturlig knytter sammen riksvegstrekninger, klassifiseres som riksvegferjesamband, med virkning fra budsjettåret 2009.

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 2

Stortinget legger til grunn at ferjesamband klassifisert som riksvegferje får offentlig finansiering over statsbudsjettet for å sikre nødvendig standard og kapasitet.

KOMITEENS TILRÅDING

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

vedtak:

Dokument nr. 8:57 (2007-2008) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Per Sandberg, Arne Sortevik, Thore A. Nistad og Bård Hoksrud om å endre kriteriene for riksvegferjer slik at ferjer som forbinder riksvegstrekninger, klassifiseres som riksvegferjesamband, vedlegges protokollen.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 22. april 2008

Per Sandberg

leder

Øyvind Halleraker

ordfører

Vedlegg 1

Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 1. april 2008

Dokument nr. 8:57 (2007-2008) Representantforslag fra stortingsrepr. P. Sandberg, A. Sortevik, T. A. Nistad og B. Hoksrud om å endre kriteriene for riksvegferjer slik at ferjer som forbinder riksvegstrekkninger, klassifiseres som riksvegferjesamband

Jeg viser til brev av 17.3.08 med oppfølgings-spørsmål om provenyvirkning og materiell.

PROVENYVIRKNING

Randsfjordferja

Samlet driftstilskudd til Randsfjordferja fra Gran kommune og Oppland fylkeskommune var om lag 1,65 mill. kr i 2007. Det fylkeskommunale bidraget var på kr 850 000. Sambandet har en frekvens på 19 rundturer daglig, som er en mindre enn de langsiktige målene i NTP. Da det er ukjent om vaktrutiner og lignende må endres, er det vanskelig å anslå kostnadene ved å øke tilbudet. Dersom det medfører krav til flere skift kan kostnadene til bemanning doubles.

Iht.mine opplysninger følger takstene i sambandet riksregulativet, slik at en ev. omklassifisering ikke burde få betydning for trafikkinntektene.

Kragerøskjærgården

Samlet driftstilskudd i ferjesambandet i Kragerøskjærgården fra Kragerø kommune og Telemark fylkeskommune var om lag 13,5 mill. kr i 2007. Det fylkeskommunale bidraget var på kr 11,5 mill. kr, er knyttet til investeringsstøtte for ny ferje og drift.

Det praktiseres sommer- og vintertakster i sambandet. Trafikkinntektene dekker imidlertid bare en mindre del av utgiftene i sambandet iht.de opplysninger departementet har innhentet.

Det skal for øvrig investeres om lag 20 mill. kr i nye ferjeleier i sambandet. Utgiftene til disse investeringene inngår ikke i driftstilskuddet.

På lik linje med annen ferjedrift står også ferjesambandene over Randsfjorden og i Kragerøskjærgården overfor de til enhver tid gjeldende markedspriser på renter og drivolje. De historiske kostnadene må korrigeres for endringer i disse markedsprisene, som i 2008 vil bety økte driftstilskudd.

MATERIELL

Ifølge opplysninger fra Vegdirektoratet vil en ev. omklassifisering av nevnte ferjesamband til riksveg-samband ikke ha noen materiellmessig konsekvens.