



STORTINGET

Innst. 333 S

(2020–2021)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:114 S (2020–2021)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Trygve Slagsvold Vedum, Marit Arnstad, Siv Mossleth, Geir Adelsten Iversen, Sandra Borch, Liv Signe Navarsete, Jenny Klinge og Nils T. Bjørke om reform av finansiering av ferge- og hurtigbåttilbudet

Til Stortinget

Bakgrunn

I dokumentet fremmes følgende forslag:

- «1. Stortinget ber regjeringen innføre en ordning med gratis ferge og hurtigbåt for samfunn uten veiforbindelse til fastlandet og vurdere å gjøre alle fergesamband med under 100 000 passasjerer årlig gratis.
2. Stortinget ber regjeringen halvere ferge- og hurtigbåtprisene for alle fergesamband med 100 000 eller flere passasjerer årlig.
3. Stortinget ber regjeringen innføre en årlig nasjonal maksimalpris for pendlere som er avhengige av ferge- og hurtigbåttilbudet.
4. Stortinget ber regjeringen legge fram en plan for hvordan ferge- og hurtigbåttilbudet langs kysten kan sikres og forbedres.
5. Stortinget ber regjeringen legge fram forslag til en finansieringsordning som innebærer at staten tar merkostnaden ved klimaomstilling av fylkenes hurtigbåt- og fergetrafikk.
6. Stortinget ber regjeringen sette ned forskuddsbelø-

pet for innbetaling til AutoPASS for ferge til 200 kroner.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslagene.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Øystein Langholm Hansen, Kirsti Leirtrø, Sverre Myrli og Ingalill Olsen, fra Høyre, Solveig Sundbø Abrahamsen, Jonny Finstad, Nils Aage Jegstad og lederen Helge Orten, fra Fremskrittspartiet, Åshild Bruun-Gundersen, Bård Hoksrud og Tor André Johnsen, fra Senterpartiet, Bengt Fasteraune og Siv Mossleth, fra Sosialistisk Venstreparti, Arne Nævra, og fra Venstre, Jon Gunnes, viser til Representantforslag 114 S (2020–2021), der komiteen skal behandle forslag 1, 3 og 4. Stortinget vedtok 25. februar 2021 at forslag 2, 5 og 6 avvises, i medhold av Stortingets forretningsorden § 39 annet ledd bokstav e.

Komiteen viser videre til brev fra statsråd Knut Arild Hareide datert 4. mars 2021.

Komiteen har invitert til skriftlige høringsinnspill og har mottatt svar fra kommuner, fylkeskommuner, interessegrupper, næringsorganisasjoner og bedrifter. De skriftlige innspillene omtaler forslagene som er til behandling i komiteen, men også det overordnede bildet og utfordringene knyttet til prisnivå, overgangen til miljøferger og AutoPASS og forhåndsbetaling.

Komiteen viser til at et flertall i Stortinget 23. februar 2021 fattet følgende vedtak om fergetakster

under behandling av Innst. 233 S (2020–2021), jf. Prop. 79 S (2020–2021):

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake i revidert nasjonalbudsjett 2021 med forslag til reduserte fergetakster allerede for inneværende år, og en forpliktende plan for halvering av fergepriser på både riksveg- og fylkesvegsamband. Løsninger for lavere takster for pendlere skal prioriteres og reduksjonen skal finansieres av staten.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, er av den oppfatning at det er naturlig å vurdere forslag knyttet til fergepriser i oppfølgingen av dette anmodningsforslaget, og at Stortinget vil få det til vurdering i arbeidet med revidert nasjonalbudsjett. Flertallet viser videre til at amferdselsdepartementet har til vurdering en reduksjon av forskuddsbeløpene som gir grunnlag for rabatt i AutoPASS-ordningen.

Et annet flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, vil påpeke at diskusjonen om maksimalpris også inneholder noen viktige prinsipielle vurderinger av ansvarsforholdet mellom stat og fylkeskommune, siden dette forslaget vil begrense fylkeskommunenes mulighet til selv å fastsette prisene.

Dette flertallet viser til at en stor del av fergesambandene og samtlige hurtigbåtsamband er fylkeskommunenes ansvar. Det er derfor naturlig at fylkeskommunene selv legger planer for utvikling av ferge- og hurtigbåtsambandene innenfor de økonomiske rammene de har til rådighet. Dette flertallet viser til at fylkeskommunene fikk overført ansvaret for de fleste fergesambandene i 2010, og at det er hovedprinsippene som ble lagt den gang, som danner grunnlaget for den ansvarsfordelingen vi har i dag.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet deler forslagsstillernes syn om at høye utgifter til ferge og hurtigbåt rammer skeivt både sosialt og geografisk. Disse medlemmer viser til at Stortinget allerede har vedtatt at regjeringen skal komme tilbake til Stortinget i revidert nasjonalbudsjett for 2021 med forslag til reduserte fergetakster allerede for inneværende år, og en forpliktende plan for halvering av fergepriser som skal finansieres av staten. Videre viser disse medlemmer til Arbeiderpartiets Representantforslag 17 S (2020–2021) om å redusere beløpet for forskuddsinnbetaling for å få rabatt, hvor Stortinget vedtok følgende:

«Stortinget ber regjeringen vurdere lavere forskuddsbeløp for AutoPASS for ferge, og at dette blir vurdert for alle takstgrupper.»

Disse medlemmer viser til at fylkeskommunene langs kysten framhever store økonomiske utfordringer i båt- og fergesektoren særlig knyttet til kostnadsveksten ved nye tilbud og innføring av null- og lavutslippsløsninger. De peker spesielt på at behovet for investeringer i infrastruktur er en sentral kostnadsdriver, og at det bør tas hensyn til dette ved å øke de fylkeskommunale rammene. Disse medlemmer viser til at de statlige bevilgningene til fylkeskommunene ikke har stått i forhold til de kostnadene båt- og fergefylkene har basert på de krav Stortinget har vedtatt for å nå nasjonale klimamål. Dette har Arbeiderpartiet påpekt og prioritert i blant annet økte overføringer til fylkeskommunene i sine alternative statsbudsjett. Det er også store økonomiske utfordringer for samtlige fylkeskommuner i vedlikehold av fylkesveier, tunnelsikkerhetsforskrift og rassikring.

Videre viser disse medlemmer til at det er nødvendig med en harmonisering av takster både på riks- og fylkesveisamband. Dette må skje i dialog med fylkeskommunene.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener riks- og fylkesveiferjene er svært viktige for både folk og næringsliv, og særlig for de som er avhengige av å pendle med ferjer i hverdagen. Kostnaden som kommer med å være avhengig av veistrekninger med ferjesamband, er ofte betydelige. Disse medlemmer mener derfor det er for ambisjonsløst å kun skulle gjøre de minst brukte ferjesambandene gratis, slik Senterpartiet foreslår i dette representantforslaget.

Disse medlemmer viser til Innst. 233 S (2020–2021), jf. Prop. 79 S (2020–2021) og anmodningsvedtaket som regjeringen er i gang med å følge opp og komme tilbake til Stortinget med i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett for 2021, og har klare forventninger til en betydelig reduksjon i ferjetakster på riks- og fylkesveiferjene. Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet foreslo å halvere alle ferjetakster i inneværende år, og mener de må fjernes helt for 2022.

Disse medlemmer mener at ferjene er en del av veien og skal være gratis for alle enten det er riksvei eller fylkesveisamband. På samme måte som bilistene ikke skal kreves for bompenger for å kjøre på en viss veistrekning eller gjennom en tunnel, skal de heller ikke kreves for ferjepenger på samband som er del av riks- eller fylkesveinettet.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen i forbindelse med statsbudsjettet for 2022 legge frem forslag om å gjøre alle riks- og fylkesveiferjer gratis, og kompensere fylkeskommunene tilsvarende inntektsbortfallet.»

Disse medlemmer vil primært at ferjer skal være gratis som en del av veinettet, men hvis det ikke får

flertall, vil disse medlemmer stemme subsidiært for forslagsstillernes forslag nr. 1 for å sikre at flest mulig får kostnadsfri ferje.

Disse medlemmer er enige i at det er viktig å sikre og forbedre ferjesambandene som er en del av riks- og fylkesveinettet. En plan vil kunne være positivt både for sambandene som er en del av riksveien, og de som er en del av fylkesveiene som fylkeskommunene har ansvaret for. Ansvarsfordelingen trenger ikke å bli utfordret av en slik plan, men kan heller bidra til å tydeliggjøre de tiltak som nødvendige for å sikre god mobilitet for bilister og næringsliv i hele landet. Disse medlemmer mener likevel det er viktig å påpeke at fylkeskommunene har ansvar for mange av de viktige ferjesambandene i landet, og stiller seg noe undrende til at Senterpartiet, som er en del av det styrende flertallet i flere av disse fylkeskommunene, igjen fremmer forslag om tiltak fra statlig plan heller enn å selv ta ansvar på fylkeskommunalt plan.

Disse medlemmer viser til at det er mange av fylkeskommunene hvor Senterpartiet er en del flertallet, som selv prioriterer å bruke midler på klimaomstilling av fylkets hurtigbåt- og ferjetrafikk. Dermed er det også naturlig at de samme politikerne har ansvaret for at det settes av tilstrekkelig med budsjettmidler til disse merkostbare og svært ofte unødvendige investeringene. Disse medlemmer vil påpeke at Senterpartiet sammen med de andre rød-grønne partiene selv må ta ansvar for i hvilken grad de prioriterer klimaomstilling av fylkesferjedriften og investeringer, siden de utgjør en del av flertallet i flere av disse fylkeskommunene.

Disse medlemmer viser til at siden regjeringsskiftet i 2013 har kommunenes frie inntekter økt med anslagsvis 35 mrd. kroner, og kommunesektoren samlet sett har sett overføringene fra staten øke betydelig. Disse medlemmer mener derfor det blir feil om staten skal dekke overskytende hver gang rød-grønne fylkespolitikere ikke makter å prioritere i egne budsjetter, enten det er kjøp av elferjer eller bygging av ladeinfrastruktur for ferjekaier.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Senterpartiet mener høye utgifter til ferje og hurtigbåt rammer skeivt, både sosialt og geografisk. Innbyggerne langs kysten rammes urimelig hardt.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet mener videre at ettersom billettene på ferje og hurtigbåt ikke differensieres etter inntekt, er dette nok et eksempel på en kostnad som rammer de med lavest inntekt hardest.

Disse medlemmer ønsker en halvering av prisene på ferje og hurtigbåt totalt sett, der sambandene med de høyeste billettprisene i dag får de største kutte-

ne. Dette kan for eksempel løses med et bunnfradrag på om lag 50 kroner, der beløpet over dette bunnfradraget halveres. Dette er ment å sikre lokale fastboende og næringsdrivende lavere billettpriser på ferje og hurtigbåt.

Disse medlemmer viser til Distriktsdemografiutvalget ledet av Victor D. Norman, der det ble trukket fram at gratis eller billigere ferje er et viktig distriktspolitisk tiltak. I rapporten som ble presentert i desember 2020, skriver utvalget:

«Utvalget mener at det er sløsing med samfunnets ressurser å kreve inn fergebilletter og bompenger på strekninger og fergetilbud som vil ha ledig kapasitet selv uten brukerbetaling.»

Videre skriver utvalget:

«Utvalget foreslår å redusere prisene eller fjerne billettene på ferger som har ledig kapasitet, med tanke på å øke nytten av fergetilbudet. Det er ikke gjennomført en detaljert analyse av hvilke fergesamband dette vil dreie seg om, men det er rimelig å anta at dette i hovedsak dreier seg om fergesamband med lite trafikk. Ifølge Ferjedatabanken utgjorde inntektene for de 24 sambandene med færre enn 100 000 passasjerer i året, kun 57 millioner kroner i 2019, men inntektene øker til 196 millioner kroner når alle 39 samband med under 200 000 passasjerer i året tas med.»

Disse medlemmer mener utvalgets konklusjoner nå må følges opp med handling for å sikre et bedre tilbud til kystbefolkningen. Fylkeskommunenes utgifter til drift av ferje og hurtigbåt er underfinansiert gjennom dagens inntektssystem, og prisene har etter hvert blitt svært høye enkelte steder. Mange innbyggere langs kysten er helt avhengige av ferje og båt for å komme seg på jobb, skole, sykehus eller fritidsaktiviteter. For næringslivet langs kysten, som trenger å få fraktet sine varer effektivt, er også ferje- og hurtigbåttilbudet helt avgjørende. Det handler både om fisken og arbeidsfolkene som må komme seg fram. Et velfungerende, godt utbygd og stabilt båt- og fergetilbud er en av de viktigste suksessfaktorene for kystnæringslivet.

Disse medlemmer viser til rapporten «Kostnader ved overgang til fossilfri kollektivtransport» fra Menon Economics og Transportøkonomisk institutt (Menon-publikasjon nr. 4/19), dokumenterer hvordan fylkeskommunene får en stor ekstraregning når fergetransporten skal omstilles til fossilfrie løsninger. Her anslås de udekkede totale årlige merkostnadene (drift/investering) for fylkeskommunene til 468 mill. kroner innen 2024. Det er særlig stor usikkerhet knyttet til kostnadene ved investeringene i ferjeinfrastruktur, da det er begrenset med tidligere erfaringer fra batteriferger og stor variasjon som følge av lokale forhold. Dette gjør at det er større risiko for uforutsette utgifter for fylkeskommunene enn med mer konvensjonell drift. Konsekvensene blir økte billettpriser og kutt i fergeavganger. Store

deler av båt- og fergetilbudet blir gjennomgående dyrere – og i flere tilfeller dårligere.

Disse medlemmer viser til høringsinnspill fra Nordland fylkeskommune, der de skriver:

«Nordland fylkeskommune hilser velkommen forslaget om en reform av finansiering av ferge- og hurtigbåttilbudet langs kysten. Mye av verdiskapningen i Nordland skjer på øysamfunn, hvor man er avhengig av et godt ferge- og hurtigbåttilbud. For å sikre bosetningen og fortsatt vekst i kystnæringen, må det offentlige båt- og fergetilbudet legges til rette for det. For å få til dette må fylkeskommunen ha gode økonomiske rammebetingelser.»

Disse medlemmer mener det grunnleggende problemet er at staten ikke kompenserer for de meruttgiftene til ferge og båt som flere kystfylker har. Slik rammes en helt nødvendig infrastruktur i Distrikts-Norge, og det blir lagt store byrder på dem som er avhengige av dette tilbudet. Disse medlemmer legger til grunn at alle forslag, såfremt ikke annet er nevnt, gjelder både riksveiferges og fylkesveiferges. Høye fergepriser er en utfordring uavhengig av om det er en riksveiferge eller fylkesveiferge.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen innføre en ordning med gratis ferge og hurtigbåt for samfunn uten veiforbindelse til fastlandet og vurdere å gjøre alle fergesamband med under 100 000 passasjerer årlig gratis.»

«Stortinget ber regjeringen innføre en årlig nasjonal maksimalpris for pendlere som er avhengige av ferge- og hurtigbåttilbudet.»

«Stortinget ber regjeringen innføre etterskuddsbetaling for AutoPASS for ferge, med et depositumsbeløp, lik ordningen med AutoPASS for bompenger.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Senterpartiet fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge fram en plan for hvordan ferge- og hurtigbåttilbudet langs kysten kan sikres og forbedres.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti vil peke på den store avhengigheten mange fastboende langs kysten har av ferger og hurtigbåter. Uten veiforbindelse vil ikke minst øyboere som pendler til jobb på fastlandet eller til andre øyer, merke de månedlige ferge- og hurtigbåttutgiftene godt på kroppen.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti mener det er viktig å få ned fergeprisene

spesielt for pendlerne, for dem som er fastboende på øyene. Men flere av forslagsstillernes enkeltforslag som dekker bredt, vil få svært uheldige utslag siden de ikke skiller mellom lokale og tilreisende passasjerer.

Dette medlem vil spesielt peke på hvordan generelt gratis ferge og hurtigbåt vil skape store kapasitetsproblemer med lange køer og ventetider sommers-tid.

På denne bakgrunn fremmer dette medlem følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen innføre en ordning med gratis rutebåt og ferge for fastboende i samfunn uten veiforbindelse til fastlandet.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti mener at forhåndsbetalingen på kr 3 600 for AutoPASS-brikken er altfor høy, og mener et beløp på kr 1 100 som forskuddsbetaling kan ivareta folks ønsker om et lavere beløp samtidig som det fortsatt er høyt nok til at feriereisende ikke i så stor grad tilegner seg brikken.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sette ned forskuddsbeløpet for innbetaling til AutoPASS for ferge til kr 1 100.»

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti vil dessuten understreke behovet for å vurdere maksimaltakster på all kollektivtransport. Det er avgjørende viktig at disse billettprisene ikke er for høye når en skal velge miljøvennlige transportformer.

På denne bakgrunn fremmer dette medlem følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede en årlig nasjonal maksimalpris for pendlere som er avhengige av kollektivtransport som buss, trikk, -bane og tog, og komme tilbake til Stortinget med dette på egnet måte.»

Forslag fra mindretall

Forslag fra Fremskrittspartiet og Senterpartiet:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen legge fram en plan for hvordan ferge- og hurtigbåttilbudet langs kysten kan sikres og forbedres.

Forslag fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen sette ned forskuddsbeløpet for innbetaling til AutoPASS for ferge til kr 1 100.

Forslag fra Fremskrittspartiet:*Forslag 3*

Stortinget ber regjeringen i forbindelse med statsbudsjettet for 2022 legge frem forslag om å gjøre alle riks- og fylkesveiferjer gratis, og kompensere fylkeskommunene tilsvarende inntektsbortfallet.

Forslag fra Senterpartiet:*Forslag 4*

Stortinget ber regjeringen innføre en ordning med gratis ferge og hurtigbåt for samfunn uten veiforbindelse til fastlandet og vurdere å gjøre alle fergesamband med under 100 000 passasjerer årlig gratis.

Forslag 5

Stortinget ber regjeringen innføre en årlig nasjonal maksimalpris for pendlere som er avhengige av ferge- og hurtigbåtbilbudet.

Forslag 6

Stortinget ber regjeringen innføre etterskuddsbetaling for AutoPASS for ferge, med et depositumsbeløp, lik ordningen med AutoPASS for bompenger.

Forslag fra Sosialistisk Venstreparti:*Forslag 7*

Stortinget ber regjeringen innføre en ordning med gratis rutebåt og ferge for fastboende i samfunn uten veiforbindelse til fastlandet.

Forslag 8

Stortinget ber regjeringen utrede en årlig nasjonal maksimalpris for pendlere som er avhengige av kollektivtransport som buss, trikk, T-bane og tog, og komme tilbake til Stortinget med dette på egnet måte.

Komiteens tilråding

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til representantforslaget og rår Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

Dokument 8:114 S (2020–2021) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Trygve Slagsvold Vedum, Marit Arnstad, Siv Mossleth, Geir Adelsten Iversen, Sandra Borch, Liv Signe Navarsete, Jenny Klinge og Nils T. Bjørke om reform av finansiering av ferge- og hurtigbåttilbudet – vedlegges protokollen.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 14. april 2021

Helge Orten

leder og ordfører

VEDLEGG



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

21/658-

4. mars 2021

Representantforslag 114 S (2020-2021) om reform av finansiering av ferje- og hurtigbåttilbudet

I brev av 26. februar i år ber Transport- og kommunikasjonskomiteen om min vurdering av representantforslag 114 S (2020 – 2021), unntatt nr. 2, 5 og 6, som er vedtatt i henhold til Stortingets forretningsorden § 39 annet ledd bokstav e. Nedenfor følger svar på de tre forslagene som gjenstår.

Forslag 1: "Stortinget ber regjeringen innføre en ordning med gratis ferje og hurtigbåt for samfunn uten veiforbindelse til fastlandet og vurdere å gjøre alle fergesamband med under 100 000 passasjerer årlig gratis."

Svar:

Staten har ansvar for tilbudet i riksvegferjedrift, fylkeskommunene for fylkesvegferjedrift og hurtigbåter. Forslaget gjelder utelukkende ferjer og hurtigbåter som fylkeskommunene har ansvar for. Det vil derfor være i tråd med prinsipper som er trukket opp for det fylkeskommunale ansvaret at det er opp til fylkeskommunene å finne de beste lokale løsningene. Disse prinsippene blei blant annet trukket opp av Stoltenberg II-regjeringen ved behandlingen av forvaltningsreformen som blei gjennomført i 2010. I kommuneproposisjonen for 2010, jf. St. prp. nr. 68 (2008 – 2009), heter det blant annet:

Reformen innebærer en styrking av det regionale folkevalgte nivået ved at fylkeskommunene får tilført en rekke nye oppgaver. Etter regjeringens vurdering vil vi oppnå målsettingene med reformen om blant annet et styrket regionalt folkestyre og en mer effektiv og samordnet forvaltning. Fylkeskommunene vil få flere virkemidler og flere muligheter til å inneha rollen som en sterkere regional utviklingsaktør. Departementet legger til grunn at mange av oppgavene bør løses i samarbeid med andre lokale og regionale aktører. Dette vil ofte være nødvendig for å oppnå en regional merverdi ved at oppgavene overføres fra statlig forvaltning til de folkevalgte i fylket.

Videre heter det i kommuneproposisjonen for 2010: *Overtakelse av ansvaret for øvrige riksveier med tilhørende ferjestrekninger er en viktig faktor for regional utvikling.*

Forslaget er dermed ikke i tråd med prinsipper som tidligere er trukket opp, og min vurdering er at fylkeskommunene selv bør gjøre sine prioriteringer på eget ansvarsområde.

Forslag 3: "Stortinget ber regjeringen innføre en årlig nasjonal maksimalpris for pendlere som er avhengige av ferge- og hurtigbåtilbudet."

Svar:

Et flertall i Stortinget gjorde 23. februar i år følgende vedtak om ferjetakster under behandling av Innst. 233 S (2020-2021), jf. Prop. 79 S (2020-2021):

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake i revidert nasjonalbudsjett 2021 med forslag til reduserte fergetakster allerede for inneværende år, og en forpliktende plan for halvering av fergepriser på både riksveg- og fylkesvegsamband. Løsninger for lavere takster for pendlere skal prioriteres og reduksjonen skal finansieres av staten.»

Jeg viser til dette vedtaket, og vil komme tilbake til spørsmål om lavere priser i ferjedrift generelt, og for pendlere spesielt i tilbakemelding til Stortinget på ovennevnte vedtak ved revisjon av statsbudsjettet for 2021.

Forslag 4: "Stortinget ber regjeringen legge fram en plan for hvordan ferge- og hurtigbåtilbudet langs kysten kan sikres og forbedres."

Svar:

Staten har som nevnt ansvar for riksvegferjedrift. Dette ansvaret følges opp på vanlig måte i kommende nasjonal transportplan. Fylkesvegferjer og hurtigbåter er fylkeskommunenes ansvar. Jeg legger til grunn at de skal fortsette å ha dette ansvaret, slik at de kan se fylkesvegferjer og hurtigbåter i sammenheng med de øvrige kommunikasjonsrutene i fylket, og slik at de selv kan prioritere egne saker innenfor egne rammer.

Med hilsen



Knut Arild Hareide

Kopi

Statens vegvesen

