



DET KONGELEGE
SAMFERDSSELSDEPARTEMENT

St.prp. nr. 60

(1999-2000)

Om ein del saker på Samferdselsde-
partementets område

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet av 12. mai 2000, god-
kjend i statsråd same dagen.*

1 Innleiing

I Finansdepartementets proposisjon om omprioriteringar og tilleggsløyvingar på statsbudsjettet for 2000, som Finansdepartementet legg fram samstundes med Samferdselsdepartementets proposisjon, er det gjort framlegg om endringar av løyvingar på Samferdselsdepartementets budsjett for 2000. Desse gjeld programkategoriane 21.1 Administrasjon m.m., 21.2 Luftfartsformål, 21.3 Vegformål, 21.4 Særskilte transporttiltak, 21.5 Jernbaneformål og 22.1 Post. Endringane blir nærare omtalte i Samferdselsdepartementets proposisjon. I denne proposisjonen blir det også gjort framlegg om vedtak for Vegformål.

Omtalen i denne proposisjonen gjeld følgjande saker:

Under 21.1 *Administrasjon m.m.*:

- Ein gjer framlegg om å redusere løyvinga på driftsbudsjettet med 200 000 kr mot tilsvarende auke på Nærings- og handelsdepartementets budsjett.
- Det blir tilrådd å redusere løyvinga til rasjonell og miljøvennleg transport med 5 mill. kr.

Under 21.2 *Luftfartsformål*:

- Departementet orienterer om at Lista Lufthavn AS får behalde AFIS-tilskottet ut 2000.
- Det blir orientert om behovet for å auke bemanninga i Luftfartstilsynet.
- Ein gjer framlegg om å auke løyvinga til Havarikommisjonen for sivil luftfart med 1 mill. kr mot tilsvarende reduksjon i løyvinga til Luftfartstilsynet.
- Driftsresultatet for Luftfartsverket blir tilrådd auka med 80 mill. kr ved å auke trekket på reguleringsfondet.
- I samsvar med låneavtalen går ein inn for å løyve dei resterande 7,5 mill. kr til Sandefjord Lufthavn AS til bygging av nytt kontrolltårn på Sandefjord lufthamn, Torp.
- Bestillingsfullmakta for rullande materiell til Luftfartsverket blir tilrådd auka frå 50 til 100 mill. kr.
- Departementet orienterer om at Luftfartsverket har konvertert ansvarleg lånekapital i Oslo Lufthavn AS til egenkapital i selskapet og om korleis dette er gjort i statsrekneskapen for 1999.
- Det blir orientert om arbeidet med helikoptertryggleiken på norsk kontinentalsokkel, m.a. at det vil bli sett ned eit offentleg utval.
- Det blir orientert om innføringa av nytt økonomisystem i Luftfartsverket.

Under 21.3 *Vegformål*:

- For å dekkje meirbehovet til drift av riksvegar og ferjedrift blir det gjort framlegg om omdisponeringar på vegbudsjettet. Vidare blir det gjort framlegg om å redusere vegbudsjettet med netto 73,5 mill. kr.
- For å dekkje inn auka utgifter gjer departementet framlegg om å auke gebyret for dagprøvekjennermerke frå kr 100 til kr 150.
- Departementet tilrår at bompengeselskapet får høve til å forskotere midlar til brannsikringstiltak i Rennfasttunnelane i Rogaland.
- Departementet gjer framlegg om at finansieringsselskapet Motorveien Stavanger Sandnes AS får høve til å forskotere midlar til bygging av Solasplittkrysset på Ev 39.

- Det blir tilrådd at kommunane Hammerfest og Kvalsund og Finnmark fylkeskommune får høve til å forskotere midlar til bygging av tunnelen gjennom Stallogargoflågan på rv 94 i 2001.
- Departementet gjer framlegg om at omlegging av rv 542 ved Stokkajuvet blir dekt med midlar frå bompengeselskapet og forskotering av Bømlo kommune.
- For å finansiere utlegging av overskotsmassar frå Ev 39 Trekantsambandet ved Hundvåkøy/Huftarøy gjer departementet framlegg om at bompengeselskapet får høve til å krevje inn bompengar på ferjesambanda Krokeide - Hufthamar, Krokeide - Austevollshella og Husarvik - Sanvikvåg.
- Departementet gjer framlegg om at bompengeselskapet får høve til å finansiere vegparsellen Hannisdalslinja på rv 566 i Osterøy kommune med bompengar.
- Det blir orientert om forsert utbygging av arm til rv 159 samleveg Lørdagsrud - Strømmen kirke.
- Det blir orientert om etablering av 3 ekstra bomstasjonar på Nord-Jæren i Rogaland i samband med Nord-Jæren-pakken.
- Departementet tilrår at prosjektet rv 580 Midtun - Hop i Bergen kommune kan starte opp for bompengemidlar i 2000.
- Departementet orienterer om samanslåing av postar under kap. 1320 frå og med budsjettet for 2001.

Under 21.4 Særskilte transporttiltak:

- Det blir orientert om nytt fordelingsprinsipp for avgiftskompensasjon for rutebilar, samt gjort framlegg om at kap. 1330, post 60, får føyd til stikkordet «kan overførast».
- Departementet legg opp til at det ikkje blir gitt kompensasjon for autodieselavgift for ekspressbussruta frå Finnmark til Oslo.

Under 21.5 Jernbaneformål:

- Det blir gjort framlegg om å redusere investeringsbudsjettet i Jernbaneverket med 30 mill. kr.
- Departementet gjer greie for at Jernbaneverket har danna eit aksjeselskap i samband med oppdrag i tilknytning til Øresundsambandet. Ein gjer framlegg om å løyve midlar til aksjekapitalen i selskapet.
- Det blir orientert om ei styrking av jernbanetilbodet mellom dei skandinaviske landa.
- For ytterlegare å setje fokus på jernbanetryggleiken gjer ein framlegg om å auke budsjettet for Statens jernbanetilsyn med 1,5 mill. kr.

Under 22.1 Post:

- Departementet gjer framlegg om å redusere løyvinga på kap. 1370, post 70, med 190 mill. kr.
- Det blir gjort framlegg om å løyve 200 mill. kr som siste rest av tilskotet til restrukturering i samband med etablering av Posten Norge BA.
- På grunn av betre årsresultat i Posten Norge BA gjer ein framlegg om å auke løyvinga på kap. 5618, post 80 Utbytte, med 45 mill. kr.
- Det blir orientert om nytt prissystem for brevpost.
- Departementet orienterer om samarbeid mellom dei nasjonale postelskapa i Norden.

Under 22.2 Telekommunikasjonar:

- Regjeringa gjer framlegg om å innføre ei eingongsavgift for dei som får

konsesjon for etablering og drift av tredje generasjon mobilsystem i Noreg.

2 Programkategori 21.1 Administrasjon m.m.

Kap. 1300 Samferdselsdepartementet (jf. kap. 4300)

Post 01 Driftsutgifter

Som ledd i Regjeringa sitt vedtak om å overføre ressursar for å styrkje Nærings- og handelsdepartements ansvar for IT-samordning, vil ressursar tilsvarende eit årsverk bli overført frå Samferdselsdepartementet. Dette utgjer 400 000 kr på årsbasis. På dette grunnlag gjer ein framlegg om å redusere løyvinga på kap. 1300 Samferdselsdepartementet, post 01 Driftsutgifter, med 200 000 kr, jf. kap. 900 Nærings- og handelsdepartementet. Når det gjeld forslag til vedtak, viser departementet til Finansdepartementets proposisjon i samband med revidert nasjonalbudsjett for 2000.

Kap. 1301 Forsking og utvikling mv.

Post 70 Tilskot til rasjonell og miljøvennleg transport

Det er løyvd 28,9 mill. kr på posten. På grunn av utsett framdrift og utbetalingstakt for forsøksprosjekt under ordninga, blei det overført ubrukte løyvingar på 12,1 mill. kr frå 1999 til 2000. Som ein del av Regjeringa sitt finanspolitiske opplegg gjer departementet framlegg om å redusere posten med 5 mill. kr, frå 28,9 mill. kr til 23,9 mill. kr. Departementet legg til grunn at reduksjonen vil få små verknader for planlagde prosjekt i 2000. Når det gjeld forslag til vedtak, viser departementet til Finansdepartementets proposisjon i samband med revidert nasjonalbudsjett for 2000.

3 Programkategori 21.2 Luftfartsformål

Kap. 1311 Tilskot til regionale flyplassar

AFIS-tilskot til Lista Lufthavn AS

Lista Lufthavn AS har søkt om å behalde AFIS-tilskotet, eller tilskot til flygeinformasjonstenesta, i ein overgangsperiode medan selskapet, Farsund kommune og andre lokale interessentar arbeider for å få etablert eit flyrutetilbod til og frå Farsund lufthavn, Lista. Vanleg praksis er at AFIS-tilskot skal ytast til ikkje-statlege lufthamner med fast rutetrafikk. Slik rutetrafikk blei nedlagd på Farsund lufthavn, Lista, seinhaustes 1999. Lista lufthavn AS fekk derfor etter vanleg praksis AFIS-tilskot til og med andre halvår 1999.

Samferdselsdepartementet vurderer tilhøva på Farsund lufthavn, Lista, som spesielle. Lista lufthavn AS, kommunen og andre lokale interessentar gjer ein stor innsats for å starte opp att eit flyrutetilbod ved lufthamna. Etter Samferdselsdepartementets oppfatning er det gode grunnar til å gjere unntak frå hovudregelen om at det berre skal ytast AFIS-tilskot der det er fast rutetrafikk.

Samferdselsdepartementet har derfor informert Lista lufthavn AS om at AFIS-tilskotet kan behaldast i ein overgangsperiode, men avgrensa til ut 2000. Frå 2001 vil det ikkje bli ytt AFIS-tilskot dersom det ikkje blir etablert rutetrafikk på lufthamna. Tilskotet er løyvd over kap. 1311 Tilskot til regionale flyplassar, post 60 Tilskot til ikkje-statlege flyplassar.

Kap. 1313 Luftfartstilsynet

Post 01 Driftsutgifter

Bemanningssituasjonen i Luftfartstilsynet

Luftfartstilsynet blei oppretta som ordinært forvaltingsorgan 1. januar 2000. Tilsynsfunksjonane som den daverande Luftfartsinspeksjonen hadde i Luftfartsverket, er førte vidare i det nye organet. I samsvar med føresetnadene har Luftfartstilsynet sett i gang oppbygging av kompetansen sin ved å hente inn ny kompetanse og ved å styrkje kompetansen blant dei som alt var tilsette. Opplegg for å vurdere og fastsetje behov for kompetanse på lengre sikt er under arbeid.

Det er utvikla kompetanse og regelverk for eksternt tilsyn med navigasjonstenester, slik at tilsyn på dette området kan setjast i verk. Tilsynet vil òg omfatte nye område som m.a. lufttrafikktjeneste. Oppbygging av kompetanse her er sett i gang.

Luftfartstilsynet har sidan opprettinga arbeidd med å byggje opp sentrale administrative og økonomiske funksjonar. Ein del av desse funksjonane er førebels dekte med innleige og mellombels arbeidskraft. Behovet for arbeidskraft for å ta hand om administrative funksjonar er no klarlagt, og innleidde ressursar vil bli gjort om til faste stillingar.

Oppbygging og gjennomføring av tilsyn på nye og eksisterande tilsynsområde er avhengig av at Luftfartstilsynet blir tilført nødvendige personalressursar. Luftfartstilsynet meiner det vil vere behov for om lag 140 stillingar ved slutten av 2000. Departementet slutter seg til at Luftfartstilsynet kan auke bemanninga i 2000 ut over det opphavlege nivået på 120 årsverk, jf. omtale i St.prp. nr. 1 (1999-2000). Føresetnaden er at auken skjer innafor vedteken løyving til Luftfartstilsynet i 2000. Departementet vil kritisk vurdere bemanninga ut frå Luftfartstilsynets tilråding om behov for auke, og vil i samband med dette nøye følgje utviklinga i Luftfartstilsynet òg når det gjeld kvalitet og kompetanseoppbygging.

Ein gjer framlegg om å auke løyvinga på kap. 1314 Havarikommisjonen for sivil luftfart, post 01 Driftsutgifter, med 1 mill. kr mot tilsvarende reduksjon av kap. 1313 Luftfartstilsynet, post 01 Driftsutgifter, jf. omtale under kap. 1314. Departementet legg til grunn at denne reduksjonen ikkje skal gå ut over kompetanseoppbygginga i Luftfartstilsynet eller andre føresetnader frå Stortinget og vilkår for Luftfartstilsynet.

Kap. 1314 Havarikommisjonen for sivil luftfart

Post 01 Driftsutgifter

Det er tidlegare løyvd 8,5 mill. kr på posten. Den daverande Luftfartsinspeksjonen i Luftfartsverket har tidlegare distribuert rapportar med undersøkingsresultat til nasjonale og internasjonale fagmiljø. Frå og med 1. januar 2000 skal Havarikommisjonen for sivil luftfart sjølv distribuere desse rapportane og dekkje kostnadene ved distribusjonen. Ein gjer derfor framlegg om å auke løyvinga på kap. 1314 Havarikommisjonen for sivil luftfart, post 01 Driftsutgifter, med 1,0 mill. kr til 9,5 mill. kr, mot tilsvarende reduksjon på kap. 1313 Luftfartstilsynet, post 01 Driftsutgifter. Når det gjeld forslag til vedtak, viser departementet til Finansdepartementets proposisjon i samband med revidert nasjonalbudsjett for 2000.

Kap. 2450 Luftfartsverket (jf. kap. 5450)

Post 24 Driftsresultat

Det er budsjettert med eit driftsresultat på 104 mill. kr. Som ein del av Regjeringa sitt finanspolitiske opplegg gjer ein framlegg om å auke driftsresultatet med 80 mill. kr, frå 104 mill. kr til 184 mill. kr. Auka overskot vil bli teke ut ved å auke trekket på reguleringsfondet i Luftfartsverket. Når det gjeld forslag til vedtak, viser departementet til Finansdepartementets proposisjon i samband med revidert nasjonalbudsjett for 2000.

Departementet legg til grunn at reduksjonen ikkje vil få verknader for Luftfartsverkets planlagde investeringar i 2000. Investeringane i 2001 vil Regjeringa omtale i budsjettframlegg til hausten.

Post 92 Lån til Sandefjord Lufthavn AS

Ved handsaminga av St.prp. nr. 67/Innst. S. nr. 236 (1998-99) vedtok Stortinget å løyve 15,0 mill. kr på kap. 2450 Luftfartsverket, post 92 Lån til Sandefjord Lufthavn AS. Beløpet gjeld Luftfartsverkets lån til Sandefjord Lufthavn AS i samband med bygging av nytt kontrolltårn på Sandefjord lufthamn, Torp. I samsvar med låneavtalen mellom Luftfartsverket og Sandefjord Lufthavn AS blei det utbetalt 7,5 mill. kr i 1999. Resten av lånet skal etter avtalen betalast når bygget er ferdig.

Løyvinga på posten kan ikkje overførast frå 1999 til 2000. Resten av låneramma på inntil 7,5 mill. kr må derfor løyvast på nytt i 2000. Dette skjer ved at trekket på Luftfartsverkets reguleringsfond blir auka tilsvarende. På grunn av sjølvfinansieringa av Luftfartsverkets verksemd blir dermed også underposten Til investeringsformål på kap. 2450 Luftfartsverket, post 24, og inntektskappittelet 5450 Luftfartsverket, post 35 Til investeringsformål, begge auka med 7,5 mill. kr. Når det gjeld forslag til vedtak, viser departementet til Finansdepartementets proposisjon i samband med revidert nasjonalbudsjett for 2000.

Kap. 5450 Luftfartsverket (jf. 2450)

Post 35 Til investeringsformål

Det blir gjort framlegg om å auke løyvinga med 7,5 mill. kr, frå 350,4 mill. kr til 357,9 mill. kr, som følgje av endringar på kap. 2450, post 92, jf. omtale under denne. Når det gjeld forslag til vedtak, viser departementet til Finansdepartementets proposisjon i samband med revidert nasjonalbudsjett for 2000.

Bestillingsfullmakt for rullande materiell i Luftfartsverket

Bestillingsfullmakta for rullande materiell til Luftfartsverket er i 2000 som tidlegare år sett til 50 mill. kr, jf. St.prp. nr. 1/Budsjett-innst. S. nr. 13 (1999-2000). I samband med Luftfartsverkets planar for oppgradering av det rullande materialet ved lufthamnene er det nødvendig å auke fullmakta for 2000. Ein legg derfor opp til at fullmakta blir auka til 100 mill. kr. Når det gjeld forslag til vedtak, viser departementet til Finansdepartementets proposisjon i samband med revidert nasjonalbudsjett for 2000.

Kapitalutviding i Oslo Lufthavn AS

Riksrevisjonen orienterte i Dok. nr. 3:2 (1999-2000) om capitalsituasjonen i Oslo Lufthavn AS i forhold til krav i aksjeloven om forsvarleg eigenkapital og handleplikt for styret i samband med dette. Årsrekneskapen for 1998 viste at aksjekapitalen på 210 mill. kr var tapt, og at selskapet hadde ein negativ eigenkapital på 354 mill. kr. Riksrevisjonen rekna med at departementet ville følgje opp spørsmålet om kapitalutviding i form av budsjettframlegg, jf. også Innst. S. nr. 109 (1999-2000).

På ekstraordinær generalforsamling i Oslo Lufthavn AS 8. desember 1999 blei det vedteke å auke aksjekapitalen i selskapet med 40 mill. kr til 250 mill. kr, ved at Luftfartsverket som eineaksjonær teikna seg for 40 000 nye aksjar à kr 1 000,-. Dette skjedde til kurs kr 17 500,- pr. aksje, til saman 700 mill. kr. Differansen mellom dette beløpet og auken i aksjekapitalen på 660 mill. kr er til-

ført overkursfondet, som er ein del av den bundne eigenkapitalen i selskapet. Auken i eigenkapital har skjedd ved konvertering av 700 mill. kr av den ansvarlege lånekapitalen som Luftfartsverket har skote inn i Oslo Lufthavn AS. I statsrekneskapen for 1999 kjem dette fram i form av ei meirutgift på 700 mill. kr under kap. 2450 Luftfartsverket, post 94 Aksjeinnskot, og ein tilsvarande reduksjon i forbruket under post 95 Innskot ansvarleg lånekapital. Med auken i eigenkapitalen legg Oslo Lufthavn AS opp til at krava i aksjeloven om forsvarleg eigenkapital er oppfylte for 1999.

Departementet vil presisere at den negative eigenkapitalen som oppstod i 1998 heng saman med at Oslo Lufthavn AS dette året hadde vesentlege driftsinntekter først etter at hovudflyplassen blei teken i bruk 8. oktober 1998, medan det var store utgifter heile året til utbygging og drift. Den spesielle situasjonen for 1998 gir ikkje grunn til uro over økonomien i Oslo Lufthavn AS eller endringar i føresetnadene for finansieringa av hovudflyplassen.

Helikoptertryggleiken på norsk kontinentalsokkel

I samband med handsaminga av Dok. nr. 8:88 (1997-1998), jf. Innst. S. nr. 207 (1997-1998), bad Stortinget Regjeringa vurdere flytryggleiken og moglege tiltak på norsk kontinentalsokkel og leggje dette fram for Stortinget på eigna måte.

I St. prp. nr. 68 (1998-1999) uttalte departementet at saka ville bli utsett til førstninga av 2000, fordi det m.a. venta på ei konsekvensutgreiing om flykontrolltenesta frå Luftfartsverket.

Luftfartsverket har laga ei konsekvensutgreiing om etablering av kontrollert luftrom for undervegsflygingar mellom fastlandet og oljeinstallasjonar. Utgreiinga inneheld ein analyse av risikoforbetring m.m., men er ikkje av det omfang eller innan den frist som departementet la til grunn. Luftfartsverket vil sende si vurdering til departementet i mai 2000.

Vidare vil departementet setje ned eit offentleg utval som skal vurdere organiseringa av ansvar og roller for styremaktene når det gjeld helikopterverksemda på norsk kontinentalsokkel, og utarbeide konkrete mål/tiltak for å fremje flytryggleiken. Dette arbeidet er rekna å ta om lag to år.

Departementet legg opp til å kome tilbake med framlegg for Stortinget i 2002.

Nytt økonomisystem i Luftfartsverket

Riksrevisjonen tok i Dok. nr. 1 (1999-2000) opp innføringa av nytt økonomisystem i Luftfartsverket. Saka blei satt «Til observasjon». Luftfartsverket har orientert Samferdselsdepartementet om ytterlegare forseiningar og kostnadsauke i samband med dette tiltaket. Departementet vil kome tilbake til saka i samband med framlegg til statsbudsjett for 2001.

4 Programkategori 21.3 Vegformål

Kap. 1320 Statens vegvesen (jf. kap. 4320)

Post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehald av riksvegar m.m.

Det er løyvd 5 496 mill. kr på posten. Etter at budsjettet for 2000 blei vedteke har ein del budsjettføresetnader endra seg for ferjedrift og drift av riksvegnettet. For ferjedrift gjeld dette m.a. prisen på råolje. Endringane for drift av riksvegnettet gjeld i vesentleg grad vinterdrift med brøyting, strøing og salting. Det er særleg dei uvanleg store snømengdene på Vestlandet og i Nord-Noreg som har skapt problem for vinterdrifta. Auke i prisen på råolje (drivstoff til køyretøy og maskinar og olje til asfaltlegging) har også innverknad på drifta av riksvegnettet. Meirkostnadene er rekna ut til totalt 340 mill. kr, fordelte med 145 mill. kr til ferjedrift og 195 mill. kr til drift av vegnettet. Det er noko uvisse om storleiken på meirbehovet. Dette gjeld i første rekkje prisen på råolje og kva kostnader dei store snømengdene vil medføre framover (opprydding etter eventuelle ras og flaum).

Inndekking av meirkostnader innafor budsjetttramma i ein slik storleik som no er nødvendig, stiller store krav til val av omprioriteringar slik at dei negative verknadene blir minst moglege. Samferdselsdepartementet legg opp til å finansiere meirbehovet på 340 mill. kr på post 23 gjennom følgjande tiltak / omdisponeringar innafor vegbudsjettet:

	Mill. kr
5 pst. auke i ferjetakstane frå 1. mai	35
Omdisponering på post 23 Post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehald av riksvegar m.m.	105
Omdisponering frå post 30 Riksveginvesteringar	110
Omdisponering frå post 32 Legging av fast dekke på riksvegar	50
Omdisponering frå post 60 Tilskot til fylkesvegformål	40
Sum	340

Ein auke i ferjetakstane med 5 pst. kjem i tillegg til auken i takstane på 3,5 pst. som ligg inne i vedteke budsjett for 2000. På bakgrunn av overslag frå Statens vegvesen er den nye takstauken venta å gi meirinntekter på 35 mill. kr. Samferdselsdepartementet ser det som viktig i størst mogleg grad å føre vidare frå 1999 nivået på rutetilbodet i ferjedrifta. Det er likevel høve til å redusere tilbodet der det er trafikkmessig grunnlag for det. Ein reduksjon i tilbodet vil i tilfelle først bli gjennomført frå 1. september 2000. Omdisponeringane innafor post 23 vil m.a. føre til redusert sommardrift (grøntareal, rasteplassar, skiltvask m.m.).

På grunn av auka utgifter i samband med dagprøvekjennermerke, gjer departementet framlegg om ein parallell auke av utgifts- og inntektskapitlet med 8,5 mill. kr, jf. omtale av kap. 4320. Netto gjer ein framlegg om å auke pos-

ten med 208,5 mill. kr, frå 5 496,0 mill. kr til 5 704,5 mill. kr. Når det gjeld forslag til vedtak, viser departementet til Finansdepartementets proposisjon i samband med revidert nasjonalbudsjett for 2000.

Post 30 Riksveginvesteringar

Det er løyvd 4 154,6 mill. kr på posten. Det er gjort framlegg om å omdisponere 110 mill. kr til post 23. Som ein del av Regjeringa sitt finanspolitiske opplegg, gjer ein framlegg om å redusere posten med enda 20 mill. kr. Situasjonen i 2000 er prega av at sær mange anlegg er i slutfasen. Det vil bli prioritert å gjennomføre rasjonell anleggsdrift i størst mogleg grad. Innsparinga vil bli gjennomført ved å:

- utsetje arbeid på større igangsette prosjekt der dette ikkje fører til utsetjing av opning for trafikk eller auke i kostnadene (etterarbeid som det er mogleg å utsetje til 2001).
- redusere utbygginga av mindre investeringstiltak.

Samferdselsdepartementet gjer framlegg om å redusere vegpakke Drammen med 10 mill. kr tilsvarende tildelinga av ekstra midlar i samband med Stortingets handsaming av budsjettet for 2000. Plansituasjonen for Øvre Sund bru/Kreftingsgate er ikkje avklart, slik at det uansett ikkje ville ha vore aktuelt å nytte midlane til dette prosjektet.

Ein gjer framlegg om å redusere posten med 130 mill. kr, frå 4 154,6 mill. kr til 4 024,6 mill. kr. Når det gjeld forslag til vedtak, viser departementet til Finansdepartementets proposisjon i samband med revidert nasjonalbudsjett for 2000.

Post 32 Legging av fast dekke på riksvegar

Det er løyvd 100 mill. kr på posten. Det er gjort framlegg om å omdisponere 50 mill. kr til post 23. I budsjettet for 2000 er det på denne posten fleire prosjekt som enno ikkje har starta opp. Rasjonell anleggsdrift vil bli prioritert også innfor denne posten. Ein gjer framlegg om å redusere posten med 50 mill. kr, frå 100 mill. kr til 50 mill. kr. Når det gjeld forslag til vedtak, viser departementet til Finansdepartementets proposisjon i samband med revidert nasjonalbudsjett for 2000. Samferdselsdepartementet vil understreke at målsettinga om fast dekke på alle riksvegar innan 2003 står ved lag.

Post 60 Tilskot til fylkesvegformål

Det er løyvd 250,9 mill. kr på posten. Det er gjort framlegg om å omdisponere 40 mill. kr til post 23. Som ein del av Regjeringa sitt finanspolitiske opplegg, gjer ein framlegg om å redusere posten med enda 62 mill. kr. Reduksjonen vil bli gjennomført innfor Forsterkingsprogrammet og tilskotsprogramma Store prosjekt og Trafikktryggleikstiltak. Når det gjeld Trafikktryggleikstiltak, er det overført ubrukte løyvingar på om lag 79 mill. kr frå 1999 til 2000. Grunna plansituasjonen reknar Statens vegvesen ikkje med å kunne bruke alle disponible midlar i 2000 som til saman er på vel 190 mill. kr for tilskotsprogrammet.

Ein gjer framlegg om å redusere posten med 102 mill. kr, frå 250,9 mill. kr til 148,9 mill. kr. Når det gjeld forslag til vedtak, viser departementet til Finans-

departementets proposisjon i samband med revidert nasjonalbudsjett for 2000.

Kap. 4320 Statens vegvesen (jf. kap. 1320)

Post 02 Diverse gebyr

Det er løyvd 219,9 mill. kr på posten. Dei to siste åra har det har vore ein sterk nedgang i utlånet av dagprøvekjennemerke. Årsaka er truleg endring av forskrift om dagprøvekjennemerke frå 1. juli 1998 som har redusert tidlegare misbruk vesentleg. Det er stor uvisse når det gjeld talet på utlån for 2000 og seinare år og dermed inntektsoverslaga. Det er for 2000 budsjetttert med 37,4 mill. kr i inntekter frå dagprøvekjennemerke, basert på eit gebyr på 100 kr pr. lånedag og 374 000 lånedagar.

Teikning av ny forsikringsavtale, som er i samsvar med EØS-regelverket, har ført til auka kostnader med 10,5 mill. kr i året. Samferdselsdepartementet gjer framlegg om å auke gebyret frå 100 kr til 150 kr frå 1. juli 2000. Gebyret blei sist auka 1. juli 1998, jf. St.prp. nr. 42/Innst. S. nr. 137 (1997-98). For 2000 vil gebyrendringa auke inntektene med om lag 8,5 mill. kr. Inntektsauken er basert på 340 000 utlån i året.

Ein gjer framlegg om å auke posten med 8,5 mill. kr, frå 219,9 mill. kr til 228,4 mill. kr, jf. også omtale av kap. 1320, post 23. Når det gjeld forslag til vedtak, viser departementet til Finansdepartementets proposisjon i samband med revidert nasjonalbudsjett for 2000.

Ev 39 Rennfasttunnelane i Rogaland - forskotering av brannsikringstiltak

Byfjordtunnelen og Mastrafjordtunnelen på Ev 39 (heretter omtalt som Rennfasttunnelane) blei opna for trafikk i 1992. Etter opninga blei regelverket for brannsikring av vegtunnelar innskjerpa. PE-skum som blei brukt til vatn- og frostsikring i Rennfasttunnelane, tilfredsstiller ikkje gjeldande regelverk. Stavanger kommune har bede Statens vegvesen om å utarbeide ein tiltaksplan for brannsikring av PE-skum i Rennfasttunnelane.

Kostnadane for brannsikring av tunnelane er rekna til om lag 22 mill. kr for eit areal på om lag 29 500 m². Vegdirektoratet har godkjend ein dispensasjonssøknad frå vegkontoret som inneber at det i første omgang skal setjast i verk brannsikring av om lag 16 000 m². Dette er kostnadsrekna til 12,1 mill. kr. Brannsjefane i Stavanger og Rennesøy har akseptert ei første sikring i samsvar med dispensasjonen under føresetnad av at det på lengre sikt blir utarbeidd ein tiltaksplan for brannsikring av det resterande PE-skummet. Den første delen av brannsikringa vil kunne starte hausten 2000.

I 1991 løyvde Stortinget 31 mill. kr i sysselsetjingsmidlar til Rennfastprosjektet, jf. St.prp. nr. 1 (1991-92). Føresetnaden var at beløpet skulle vere eit rentefritt lån som blir refundert når bompengeselskapet Tungenes Ferjeterminal AS har nedbetalt den resterande gjelda. Det er lagt opp til at dette skal skje i 2004/2005.

Etter tilråding frå Statens vegvesen vedtok styret i Tungenes Ferjeterminal AS i desember 1999 å gå inn for å forskotere midlar til brannsikring. Selskapet si gjeld til staten på 31 mill. kr er føresett redusert tilsvarande. Det er

lagt til grunn ordinære føresetnader for forskoteringssaker, dvs. refusjon utan kompensasjon for prisstiging og renter. Det er vidare lagt til grunn at ein eventuell auke i kostnadene på inntil 10 pst. skal finansierast av bompengeselskapet. Dette inneber at selskapet har sagt seg villig til å finansiere inntil 13,3 mill. kr. Eventuell ytterlegare kostnadsauke blir dekt av staten, og ein eventuell kostnadsreduksjon blir trekt frå forskotet.

Rogaland fylkeskommune slutta seg til forskoteringssøknaden i møte i utval for samferdsel i januar 2000.

Samferdselsdepartementet tilrår at bompengeselskapet får høve til å forskotere inntil 13,3 mill. kr i 2000 til brannsikring av Rennfasttunnelane. Beløpet skal betalast tilbake, utan kompensasjon for renter og prisstiging, ved at gjelda på 31 mill. kr som bompengeselskapet har til staten blir redusert tilsvarande.

Tidspunktet for resten av brannsikringa må vurderast i samband med handlingsprogrammet for perioden 2002-2011. Samferdselsdepartementet føresett at kostnadene blir dekte innafor fylkesfordelt ramme til Rogaland.

Ev 39 Solasplittkrysset i Rogaland - forskotering

Prosjektet Solasplitten er omtalt i St.prp. nr. 14 (1998-99) Om delvis bompengefinansiering av prosjekter og tiltak på Nord-Jæren i Rogaland. Toplankryss med Ev 39 (Solasplittkrysset) er planlagt bygd som første etappe av prosjektet for å gi tilkomst til Forus Industriområde (nord). Krysset er planlagt finansiert med statlege midlar.

Ny rv 510 Solasplitten vil utgjere hovudsambandet mellom Ev 39 (Stavanger) og Stavanger lufthamn, Sola. Utbygginga av krysset omfattar ramper og overgangsbru, samt rundkøyningar der rampene skal knyttast til veglinja for ny rv 510. Det er vedteke reguleringsplan for krysset. Kostnadsoverslaget er 39 mill. kr, og uvisse i overslaget er +/- 10 pst.

Kostnadsoverslaget for krysset omfattar ikkje kostnadene ved bygging av kommunal veg frå krysset og inn til industriområdet. Stavanger kommune skal byggje den kommunale vegen samtidig med at krysset blir bygd. Det ligg føre vedteken reguleringsplan for den kommunale vegen. Utbygginga vil føre til avlasting av eksisterande kryss på Ev 39 lengre sør.

Finansieringsselskapet Motorveien Stavanger Sandnes AS har søkt om å forskotere utbygginga av krysset slik at anleggsarbeidet kan starte i 2000, og anlegget opne for trafikk i 2001. Selskapet vil stille 14 mill. kr til disposisjon i 2000 og 25 mill. kr i 2001. Det er lagt til grunn at forskoteringa blir refundert med 19 mill. kr i 2003 og 20 mill. kr i 2004.

Ved ein eventuell kostnadsauke på inntil 10 pst. vil forskoteringa frå selskapet auke tilsvarande. Ein slik auke er det lagt opp til å få refundert i 2004. Ein eventuell kostnadsauke utover 10 pst. er det lagt opp til at staten dekkjer. Dette fører til at selskapet har sagt seg villig til å forskotere inntil 43 mill. kr. Eventuelle kostnadsreduksjonar kjem til fråtrekk i forskotet.

Forskoteringssøknaden er tilrådd av Rogaland fylkeskommune i møte i Utval for samferdsel 4. mai 2000.

Samferdselsdepartementet går inn for at finansieringsselskapet Motorveien Stavanger Sandnes AS får høve til å forskotere inntil 43 mill. kr til bygging av Solasplittkrysset på Ev 39. Summen blir refundert, utan kompensasjon for renter og prisstiging, i 2003 og 2004.

Rv 94 Skaidi x Ev 6 - Hammerfest - forskotering

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37 (1996-97), side 125, St.prp. nr. 64 (1997-98), side 8, og St.prp. nr. 1 (1999-2000), side 129. Prosjektet omfattar bygging av 2,3 km tunnel forbi ei rasfarleg strekning, samt opprusting av eksisterande veg over ei 0,7 km lang strekning. Rv 94 mellom Kvalsund og Hammerfest er ei av dei mest trafikkerte vegstrekningane i Finnmark og einaste tilkomst til regionsenteret Hammerfest.

I samband med handsaming av St.prp. nr. 64 (1997-1998) blei det lagt til grunn at prosjektet skal gjennomførast som føresett i St.meld. nr. 37 (1996-97), men at sluttfinansieringa først skal skje etter 2001. Det er av den grunn i St.prp. nr. 1 (1999-2000) lagt opp til anleggsstart hausten 2000, slik at prosjektet kan opnast for trafikk til vintersesongen 2002/2003.

Statens vegvesen har no til disposisjon ein tunnelrigg som kan starte opp tunneldrifta i mai/juni 2000. Med oppstart så tidleg i 2000 kan tunnelen takast i bruk som alternativ til dagens veg i spesielt rasutsette periodar og ved stengt veg alt i vintersesongen 2001/2002. Dette krev imidlertid at ein vesentleg del av restbehovet pr. 1. januar 2001 på om lag 75 mill. kr blir stilt til disposisjon i 2001.

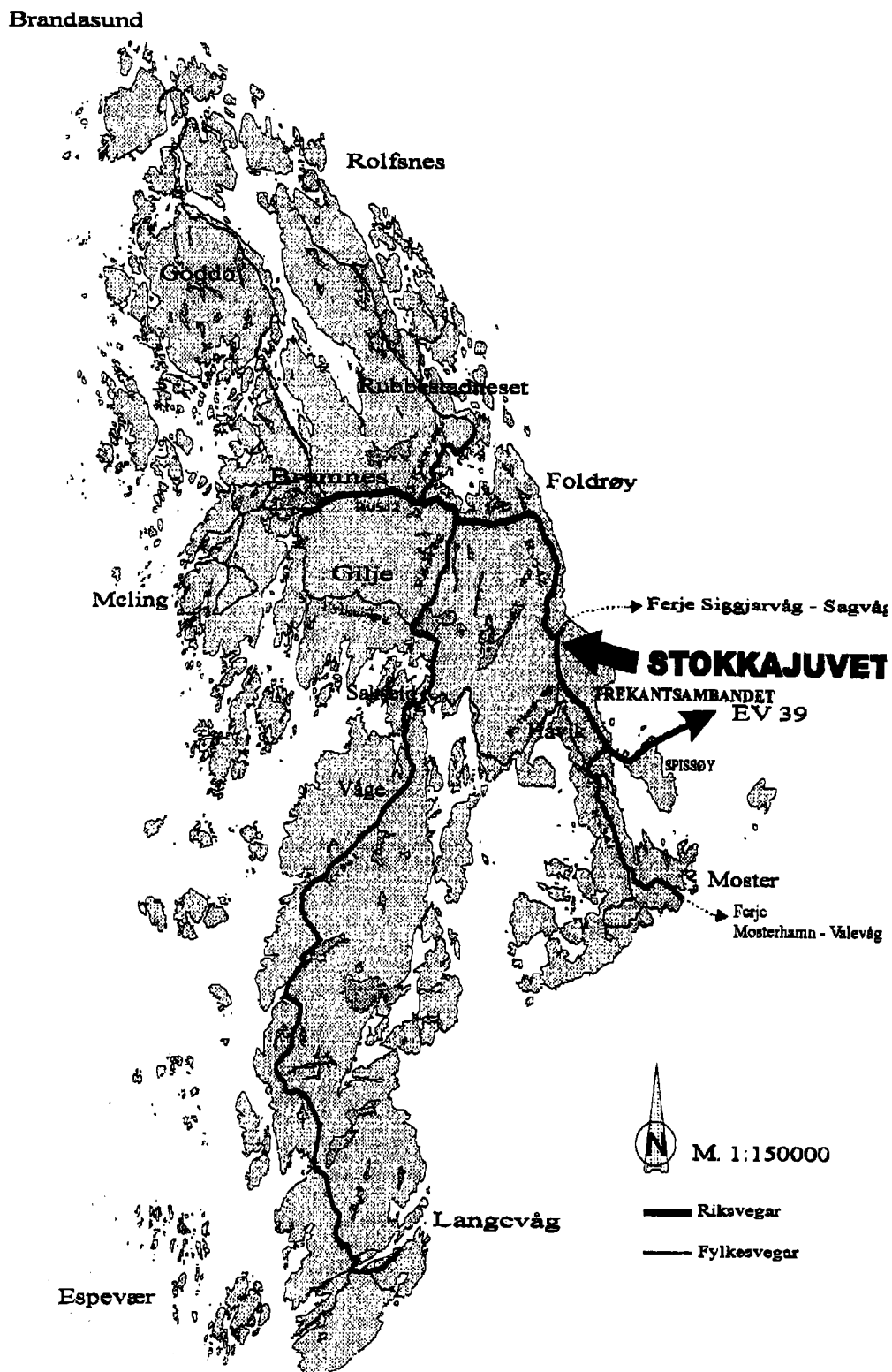
Hammerfest kommune har i samarbeid med Kvalsund kommune og Finnmark fylkeskommune søkt om å forskotere inntil 40 mill. kr til prosjektet i 2001 under føresetnad av at summen blir refundert i januar 2002. Hammerfest kommune vedtok forskoteringa i kommunestyremøte 3. april 2000, Kvalsund kommune i kommunestyremøte 30. mars 2000 og Finnmark fylkeskommune i møte i utbyggings- og samferdselsstyret 5. april 2000.

Samferdselsdepartementet går inn for at Hammerfest kommune, Kvalsund kommune og Finnmark fylkeskommune får høve til å forskotere 40 mill. kr til bygging av tunnelen gjennom Stallogargoflågan på rv 94 i 2001. Forsko-teringsbeløpet blir refundert, utan kompensasjon for renter og prisstiging, i januar 2002.

*Delvis bompengefinansiering og forskotering av ny veg ved Stokkajuvet på rv 542 i Hordaland**Innleiing*

Riksvegstrekninga ved Stokkajuvet på rv 542 i Hordaland har lite tilfredsstillande standard. Dette vil bli enno dårelgare når Trekantsambandet arm til Bømlo blir opna for trafikk våren 2001. Prosjektet er sist omtalt i St.prp. nr. 1 (1999-2000), s. 123, jf. og Budsjett-innst. S. nr. 13 (1999-2000), s. 44.

Samferdselsdepartementet gjer framlegg om omlegging av rv 542 ved Stokkajuvet i Bømlo. Kostnadene for prosjektet er rekna til 30 mill. kr. Sunnhordland Bru- og Tunnelselskap A/S søker om å utvide bompengeordninga på Ev 39/rv 542 Trekantsambandet med 15 mill. kr, medan Bømlo kommune vil forskotere staten sin del på 15 mill. kr.



Figur 4.1 Oversiktskart Stokkajuvet

Planstatus og kostnadsoverslag

Reguleringsplan for prosjektet blei godkjend i oktober 1996. Eksisterande veg skal erstattast med ein 1 740 m lang parsell, der 300 m er i tunnel. Etter at den nye vegen er ferdig, vil den eksisterande vegen fungere som gang- og sykkelveg og lokalveg. Byggjestart er planlagt straks etter at prosjektet er vedteke, eller så snart det er rasjonelt ut i frå samla anleggsaktivitet på Trekantsambandet.

Kostnadsoverslaget for prosjektet er rekna til 30 mill. kr (2000-kr) med ei uvisse på +/-10 pst.

Vanskelege stigingsforhold, smal vegbane og dårlege siktilhøve gjer at strekninga er ein flaskehals på vegnettet på Bømlo. Det er venta større problem når Trekantsambandets arm til Bømlo blir opna for trafikk våren 2001, fordi ein da ventar trafikkvekst på strekninga. I tillegg vil trafikantane oppleve eit stort standardsprang på vegnettet når den nye vegen som blir bygd i samband med Trekantsambandet, blir kopla til eksisterande veg like ved Stokkajuvet. Dette vil også innebere redusert trafikktryggleik.

Netto nytte-/kostnadsforholdet i Trekantsambandet, som dette prosjektet er ei utviding av, blei rekna til 0,8, jf. St.prp. nr. 36 (1995-96). Dersom nytte og kostnader ved Stokkajuvet blei rekna inn i dette forholdet, ville det endre seg marginalt.

Finansiering

Prosjektet er føresett finansiert ved:

- 50 pst. bompengar (15 mill. kr)
- 50 pst. forskotering av statlege midlar frå Bømlo kommune (15 mill. kr)

I St.prp. nr. 36 (1995-96) om Trekantsambandet er det føresett 15 år med etter-skotsvis bompenggeinnkrevjing frå opningsåret. Ved å auke kostnadsramma med 15 mill. kr for å finansiere ei omlegging ved Stokkajuvet, er det venta at nedbetalingstida vil auke med 3 månader. Det er såleis forventa at Trekantsambandet vil bli nedbetalt i 2016, noko som er innafor ramma av det Stortinget har lagt til grunn.

Bømlo kommune har i brev av 7. desember 1998 søkt Hordaland fylkeskommune om godkjenning av forskotering av 15 mill. kr til omlegging av rv 542 ved Stokkajuvet. Kommunen er innstilt på å forskotere beløpet over ein femårsperiode.

Ved ei eventuell kostnadsoverskriding på prosjektet skal inntil 10 pst. av overskridingane dekkjast av selskapet og staten i forhold til partane sin del av dette prosjektet. Kostnadsauke utover 10 pst. skal dekkjast av staten, jf. standardavtalen. Den statlege delen av dei samla løyvingane til prosjektet er føresett dekt av den fylkesfordelte ramma til Hordaland.

Lokale vedtak

Sunnhordland Bru- og Tunnelselskap A/S har vedteke å finansiere 50 pst. av kostnadene ved prosjektet, dersom staten løyver den andre halvparten.

Bømlo kommune har i kommunestyremøte 8. februar 1999 gjort følgjande vedtak:

- «Bømlo kommune tar ansvar for å skaffa forskotering av finansier-

ing for halvparten av kostnadene med ny vegtrase rv 542 Stokkajuvet, innafor ein totalkostnad på 30 mill. kr.

- Den kommunale delen av den endelege rentekostnaden blei å belasta Wärtsilafondet. Dette må innarbeidast ved revisjon av økonomiplanen for 2000-2003.
- Bømlo kommune har ingen merknader til at Sunnhordland bru- og tunnelselskap A/S finansierer halvparten av kostnaden.»

Kommunane Stord, Fitjar og Sveio har i eigne vedtak støtta finansieringsopplegget.

Fylkestinget har i møte 24. mars 1999 gjort følgjande vedtak:

- «Fylkestinget gir Bømlo kommune løyve til å forskotere 15 mill. kr til realisering av utbetring/trafikksikring av Stokkajuvet på rv 542, og at midlane blei refundert på vanlege vilkår innafor handlingsprogrammet for Nasjonal transportplan 2002-2011.
- Fylkestinget rår til at Sunnhordland Bru- og tunnelselskap får løyve til å utvide den totale prosjektramma for bompengefinansiering av Trekantsambandet, ved å gi et tilskot på 15 mill. kr til utbetring/trafikksikring av Stokkajuvet på rv 542. Fylkestinget viser her til at kommunane Bømlo, Stord, Sveio og Fitjar samtykkjer i eit slikt opplegg.»

Samferdselsdepartementets vurderingar og tilrådingar

Samferdselsdepartementet vil vise til at det er forhold som talar mot å utvide den totale prosjektramma for Trekantsambandet. Hovudregelen bør vere at prosjekt som kommunar eller andre ønskjer å forskotere, bør vere prioritert i handlingsprogrammet for inneverande planperiode. Dette prosjektet er ikkje prioritert i handlingsprogrammet for Hordaland for perioden 1998-2007. Vidare har kostnadsauke på Trekantsambandet ført til at prosjektet er blitt dyrare.

Det er også gode grunnar til å gjennomføre prosjektet. Når Trekantsambandet blir knytt til eksisterande veg ved Stokkajuvet, vil problema ved Stokkajuvet bli forsterka, både med omsyn til tryggleik og trafikkavvikling. Prosjektet vil framfor alt auke trafikktryggleiken i området, men også betre framkjømda, spesielt for tungtrafikken. Ei gjennomføring av dette prosjektet parallelt med Trekantsambandet vil gi grunnlag for ei rimelegare gjennomføring.

Samferdselsdepartementet meiner derfor at fordelane med prosjektet er større enn dei relativt små ulempene ein noko lengre bompengeperiode på Trekantsambandet utgjør, og vil tilrå at Trekantsambandet blir utvida med dei nemnde tiltaka på rv 542.

Dei fleste som kjem til Bømlo via Trekantsambandet vil passere Stokkajuvet. Samferdselsdepartementet merker seg at dei fleste av dei som betaler bompengar vil ha nytte av Stokkajuvet. Oppstart av prosjektet bør skje straks etter prosjektgodkjenning frå Stortinget eller så snart det er rasjonelt ut frå samla anleggsaktivitet på Trekantsambandet, slik at Stokkajuvet kan vere ferdig snarast mogleg etter at Trekantsambandets arm til Bømlo er ferdig.

Bømlo kommune har gitt uttrykk for at den føreset refusjon av forskotet på 15 mill. kr i løpet av ein femårsperiode, dvs. innan 2005. Refusjonstidspunktet er derimot ikkje nemnt i kommunestyrevedtaket. Fylkestingsvedtaket legg til grunn at midlane skal betalast tilbake innafor handlingsprogrammet for

planperioden 2002 - 2011. Samferdselsdepartementet legg fylkestingsvedtaket til grunn og føreset at refusjonstidspunktet blir avklara i det vidare arbeidet med handlingsprogrammet for perioden 2002-2011 og at refusjonen skjer innan utløpet av 2011. På vanleg måte vil det ikkje bli gitt kompensasjon for renter og prisstiging. Vidare føreset Samferdselsdepartementet at prosjektet blir gjennomført innafor kostnadsramma på 30 mill. 2000-kr. Omfanget av prosjektet må om nødvendig avgrensast slik at kostnadsramma ikkje blir overskriden. Dette må avklarast før ein inngår ein utvida bompenggeavtale og avtale om forskotering. Om det likevel skulle bli overskridingar i høve til kostnadsoverslaget, skal dette dekkjast som føresett ovanfor. Dette er i samsvar med standardavtalen. Samferdselsdepartementet tilrår derfor at Sunnhordland Bru- og Tunnelselskap A/S får løyve til å utvide bompengeperioden på Trekantsambandet med om lag 3 månader for å finansiere 50 pst. av dei planlagte omleggingane på rv 542 Stokkajuvet. Samferdselsdepartementet tilrår vidare at Bømlo kommune får høve til å forskotere 15 mill. kr som blir refundert, utan kompensasjon for renter og prisstiging, innafor den fylkesfordelte ramma til Hordaland i løpet av perioden 2002-2011.

Bompengefinansiering av delprosjekt på ny rv 546 Huftarøy - Hundvåkøy i Hordaland

Innleiing

Prosjektet er m.a. omtalt i St.prp. nr. 68/Innst. S. nr. 225 (1998-99) og St.prp.nr. 1/Budsjett-innst. S. nr. 13 (1999-2000). Departementet har tidlegare lagt til grunn at kostnadene ved deponering av masse frå Ev 39 Trekantsambandet må dekkjast av Ev 39 Trekantsambandet. Eventuelle meirkostnader ved å leggje ut massane mellom Huftarøy og Hundvåkøy må dekkjast innafor det ordinære riksvegbudsjettet til Hordaland. Fleirtalet i samferdselskomiteen har i handsaming av saka tilrådd at utlegging av overskotsmasse i fyllingar mellom Hundvåkøy og Huftarøy kan dekkjast av bompengar, jf. m.a. Budsjett-innst. S. nr. 13 (1999-2000).

Utlegging av masse frå Trekantsambandet blei avslutta i 1999. Det er no lagt ut omlag 220 000 m³ masse i fyllingane. Av dette er om lag 190 000 m³ overskotsmasse frå den undersjøiske tunnelen mellom Føyne og Sveio i Trekantsambandet. Det er planlagd å leggje ut totalt om lag 250 000 m³ steinmasse i fyllingane.



Figur 4.2 Oversiktskart Huftarøy - Hundvåkøy

Bakgrunn

Austevoll Bruselskap AS har søkt om å få krevje inn bompengar på ferjene til Austevoll i ein periode på tre år for å finansiere eit delprosjekt på det planlagde brusambandet mellom Huftarøy og Hundvåkøy. Det er søkt om å få krevje inn bompengar på ferjesambanda Krokeide - Hufthamar, Krokeide - Austevollshella og Husavik - Sandvikvåg. Bompengene skal finansiere frakt og utlegging av steinmasse som er lagt ut i fyllingar mellom Huftarøy og Hundvåkøy. Deponering av masse er gjort i samsvar med godkjend reguleringsplan for prosjektet og ferdig utarbeidd byggeplan. Dei undersjøiske fyllingane vil ikkje få konsekvensar for skipstrafikken i området.

Hovudprosjektet som dette prosjektet er ein del av, omfattar ny veg mellom Huftarøy og Hundvåkøy med ei totallengd på om lag 3,8 km. Tiltaket omfattar m.a. tre bruer og to steinfyllingar i sjø. Prosjektet er omtalt i St.meld.

nr. 37 (1996-97) Norsk veg- og vegtrafikkplan (NVVP) 1998-2007. Hovudplan for prosjektet blei vedteken i 1992. Reguleringsplan for prosjektet blei vedteken våren 1998.

Både fylkestinget og Austevoll kommune har vedteke finansieringsordninga for prosjektet. Fylkestinget har vedteke førehandsinnkrevjing på ferjesambanda, og Bergen kommune og Fitjar kommune, der ferjeleia Krokeide og Sandvikvåg ligg, har også godkjend førehandsinnkrevjing på ferjene.

Søknad om bompengefinansiering av heile prosjektet blei handsama av Vegdirektoratet i november 1996. Saka blei da sendt tilbake til vegkontoret i påvente av handlingsprogrammet for 1998-2007.

Vegdirektoratet mottok ein ny søknad om bompengefinansiering av prosjektet i juni 1998. Etter handsaming av prosjektet i Vegdirektoratet i juli 1998 blei saka på nytt sendt tilbake til vegkontoret. Vegdirektoratet viste til St.meld. nr. 46 (1990-91) Endring i rammebetingelser for bompengeprojekt, der hovudregelen er at ein ikkje bør tillate førehandsinnkrevjing av bompengar utover tre år rekna frå vedtak om førehandsinnkrevjing til vedtak om bygging av prosjektet. I handlingsprogrammet for 1998-2007 som blei handsama av fylkeskommunen hausten 1997, er prosjektet berre prioritert med ei oppstartløyving på om lag 18 mill. kr mot slutten av tiårsperioden.

Vegdirektoratet konkluderte med at det ut i frå dei rammene som låg til grunn for handlingsprogrammet for Hordaland fylke, ikkje ville vere grunnlag for å realisere anlegget før 2007. Først når Nasjonal transportplan for perioden 2002-2011 er handsama, og handlingsprogrammet for denne perioden er fastlagt, vil ein vite om prosjektet blir prioritert. Det ville derfor ikkje vere i samsvar med dei retningslinjene som Stortinget har fastlagt, å fremje ein stortingsproposisjon om førehandsinnkrevjing av bompengar før prosjektet blir prioritert i handlingsprogrammet for 2002-2011.

Nærare omtale av delprosjektet

I forhold til dei tidlegare søknadene om bompengefinansiering av sambandet er prosjektet no avgrensa til å gjelde utlegging av stein frå Trekantsambandet i fyllingar mellom Huftarøy og Hundvåkøy.

Ein av grunnane til at Austevoll bruselskap A/S i denne omgang har valt å søke om bompengefinansiering av ein del av prosjektet, er tilgangen på fyllmasse. Det er overskotsmasse frå den undersjøiske tunnelen mellom Føyno og Sveio i Trekantsambandet som er brukt i dette delprosjektet. Det har vore problem med å få godkjent plassering av steinmasse på Føynosida av anlegget. Ved å nytte ein del av steinmassen i fyllingane mellom Huftarøy og Hundvåkøy løyser ein problemet med plassering av steinen. Samtidig blir det eit godt utgangspunkt for å realisere eit framtidig brusamband mellom Hundvåkøy og Huftarøy.

Det er behov for om lag 250 000 m³ stein i fyllingane. Av dette er 220 000 m³ alt på plass. Kostnaden med dette er om lag 8 mill. kr, som svarar til bompengeinntekter i 3 år. Delprosjektet vil vere 100 pst. bompengefinansiert.

Talet på bilar til/frå Austevoll var i 1997 206 000. I perioden 1999-2001 er det rekna med ein gjennomsnittleg trafikk på 222 000 biler i året. Dersom bompengetaksten utgjer eit tillegg på 4 takstsoner, vil takstane auke med:

– 15 kr for lette bilar

– 60 kr for tunge bilar

Dersom ein tar omsyn til rabattbruk, kan ein rekne med ei inntekt på 12 kr pr. bil i gjennomsnitt. Inntekta i ein 3 årsperiode blir da om lag 8 mill. kr.

Samferdselsdepartementets merknader

Samferdselsdepartementet har merka seg at det ikkje er gjort framlegg om å krevje inn bompengar på ferjestrekninga Hufthamar - Austevollshella som er tenkt avløyst av bru. Departementet vil peike på at det er uheldig at det ikkje er lagt opp til å krevje inn bompengar på det sambandet som ved ei eventuell realisering av brusamband har direkte nytte av tiltaket. Vidare er det usikkert når, og om, vegsambandet mellom Huftarøy og Hundvåkøy vil bli realisert. Samferdselsdepartementet ser på det som prinsipielt vanskeleg å godta bompengeneinnkrevjing til eit prosjekt som betalarane kanskje aldri vil få nytte av. Departementet har derfor gått inn for at Trekantsambandet skulle dekkje kostnadene ved masseplasseringa, og vil òg vise til at utlegging av steinmasse no er avslutta.

Austevoll kommune argumenterer for at det ikkje bør krevjast inn pengar på ferja mellom Huftarøy og Hundvåkøy. Etter kommunen sitt syn må ein sjå innkrevjingsopplegget i samanheng med korleis øykommunen Austevoll har finansierte veg- og brubygging sidan midten av 1960-talet. Dei tidlegare store veg- og brusambanda i kommunen er i vesentleg grad finansierte ved bompengar på ferjesambanda i kommunen.

Med bakgrunn i den lokale tilslutninga og at fleirtalet i samferdselskomiteen har tilrådd at utlegginga av overskotsmassane kan dekkjast av bompengar, vil Samferdselsdepartementet likevel leggje fram framlegg om bompengefinansiering av prosjektet. Departementet legg til grunn at ei godkjenning av bompengefinansiering av steinfyllingane ikkje er bindande for den framtidige prioriteringa av bruprojektet. Denne proposisjonen gir Austevoll Bruselskap AS berre løyve til å krevje inn 8 mill. kr, noko som vil gi ei innkrevjingstid på om lag 3 år. Det vil ikkje bli tatt stilling til bompengefinansiering av hovudprosjektet før det eventuelt ligg føre ein ny søknad om slik finansiering. Ein slik søknad må ein sjå i samanheng med korleis prosjektet blir prioritert i Nasjonal transportplan og påfølgjande handlingsprogram for perioden 2002-2011.

Bompengefinansiering av Hannisdalslinja på rv 566 i Osterøy kommune i Hordaland

Innleiing

Osterøy Bruselskap A/S har søkt om å få finansiere bygginga av Hannisdalslinja på rv 566 med ei utviding av bompengeordninga på Osterøybrua.

Hannisdalslinja var saman med Tiråstunnelen ein del av opplegget for bompengefinansiering av Osterøybrua - Kvisti bru med tilstøytande vegar - som Stortinget handsama i 1990, jf. St.prp. nr. 5/Innst. S. nr. 78 (1989-90). Totalkostnaden for heile prosjektet var i utgangspunktet 340 mill. kr (2000-kr), og 80 pst. skulle dekkjast med bompengar. På grunn av auka kostnadsoverslag og reduserte trafikkprognosar blei det i 1992 lagt fram ein proposisjon

basert på stegvis utbygging av prosjektet, jf. St.prp. nr. 37/Innst. S. nr. 110 (1992-93). Stortinget vedtok at første byggjesteg skulle omfatte kryss på Herland, brukonstruksjonen og kryss på Kvisti. Kostnadsoverslaget for første byggjesteg var på 265 mill. kr (2000-kr), og bompengar skulle dekkje 45 pst. Det blei samstundes peika på at gjennomføring av Tiråstunnelen og Hannisdalslinja i vesentleg grad kunne betre økonomien i prosjektet. Stortinget gjekk derfor inn for at bompengeselskapet skulle vere med å finansiere desse to prosjekta dersom bompenginntektene blei høgare enn forventa.

Økonomien i selskapet utvikla seg vesentleg betre enn venta som følgje av redusert rentenivå. Andre byggjesteg i prosjektet, Tiråstunnelen, blei vedteke ved handsaming av St.prp. nr. 1 (1996-97), jf. Busjett-innst. S. nr. 14 (1996-97). Kostnadsoverslaget for andre byggjesteg var på 75 mill. kr (2000-kr), der 55 pst. skulle finansierast med bompengar.

Osterøybrua stod ferdig i oktober 1997 og Tiråstunnelen i mars 1998. Sluttkostnaden for første og andre byggjesteg var til saman 420 mill. kr (2000-kr), og bompengar har dekt rundt 40 pst. av kostnadene.

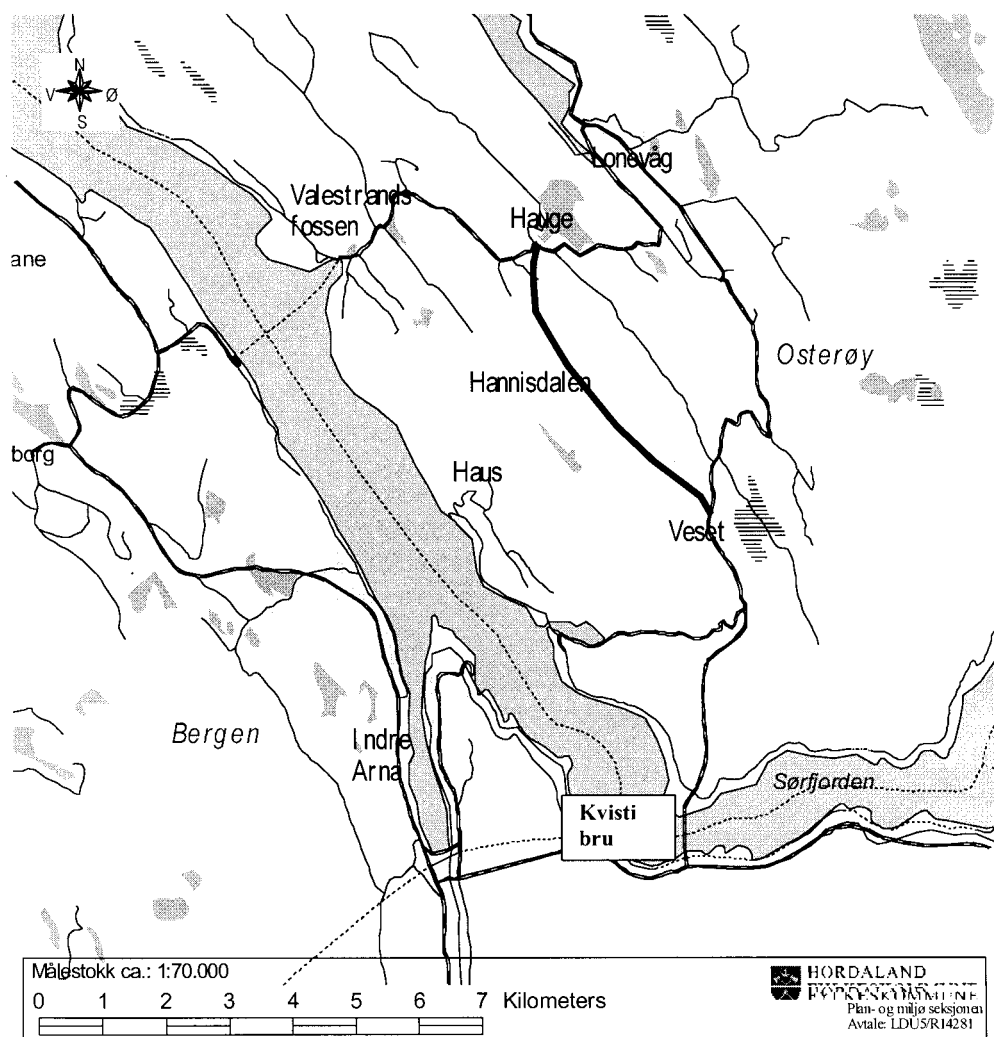
Finansieringa av Tiråstunnelen bygde på at trafikken med tunnel ville bli på 1 200 ÅDT. Trafikkutviklinga etter opning av tunnelen viser at trafikken vil liggje vesentleg høgare. I 1999 blei det registrert ein ÅDT på 1 560. Den sterke veksten i trafikken er bakgrunnen for at Osterøy Bruselskap A/S søker om å få finansiere neste byggjesteg, Hannisdalslinja, fullt ut med bompengar.

Omtale av prosjektet

Hannisdalslinja er ein del av tilførselsvegssystemet til Osterøybrua. Prosjektet omfattar bygging av 6,1 km ny veg langs Hannisdalen mellom Rolland og Hauge i Osterøy kommune. Prosjektet har tilgjengelege overskotsmassar frå bygging av Tiråstunnelen. Dette reduserer behovet for fjelluttak frå sidetak. Byggjestart er planlagd sommaren/hausten 2000. Det er lagt opp til ei byggjetid på 1,5 år.

Prosjektet er med på å forsterke verdien av Osterøybrua. Vegen vil fungere som ny hovudveg mellom fastlandet og tettstadene Valestrand og Lonevåg. Vegen på denne strekninga har i dag særskild låg standard med lite tilfredsstillande tilhøve for fotgjengarar og syklistar, samt vanskelege stigings- og kurvaturtilhøve for trafikken. Desse forholda vil bli vesentleg forbetra ved bygging av ny veg.

Den samfunnsøkonomiske lønsemda for Kvisti bru (Osterøybrua), som Hannisdalslinja opphavleg var ein del av, blei lagt fram i St.prp. nr 5 (1989-1990), jf. Innst. S. nr. 78 (1989-1990). Nytte-/kostnadsforholdet for det samla prosjektet blei rekna til 2,5, som er halde for å vere eit svært lønsamt prosjekt.



Figur 4.3 Oversiktskart Hannisdalslinja

Det er utarbeidd detaljplan etter veglova for parsellen. Planen blei godkjend i 1992. I samband med forarbeida til NVVP 1998-2007 blei detaljplanen for prosjektet gjennomgått etter dei retningslinjer Vegdirektoratet har gitt for kvalitetssikring av vedtekne planar i høve til miljø. Planen blei vurdert til å ha få miljøkonfliktar, og ved å leggja til landskapsvurderingar i byggeplanfasen vil alle viktige miljøomsyn vere ivaretekne. Miljøvernavdelinga hos fylkesmannen hadde i november 1995 ikkje merknader til gjennomgangen.

Sommaren 1999 blei det gjort ei intern vurdering av planen for å sikre at det ikkje var kome til nye moment i høve til dei miljømessige vurderingane som blei gjort i 1995. Gjennomgangen gav ikkje grunnlag for å endre konklusjonen frå 1995.

Kostnadsoverslaget for prosjektet er 100 mill. kr (2000-kr) og har ei uvisse på +/- 10 pst.

Finansiering og finansieringsanalyse

I NVVP 1998-2007 er det ikkje lagt opp til statlege løyvingar til parsellen i planperioden. Osterøy Bruselskap A/S ønskjer derfor å ta opp eit lån for å dekkje anleggskostnadene slik at prosjektet kan byggjast før 2002. Det er vidare lagt

til grunn at heile lånet skal betalast med bompengar som er kravde inn på Osterøybrua.

I finansieringsanalysen for prosjektet er det lagt til grunn følgjande *føresetnader*:

- Årsdøgntrafikken i 1999 på 1 560 køyretøy
- Eingongsauke i trafikken ved opning på 6 pst., og årleg trafikkvekst etter opning på 1,7 pst.
- Lånerente på 8 pst. frå 2006. Noko lågare lånerente fram til 2006 på grunn av underskrivne avtalar om rentebinding for ein del av bompengeselskapet sitt lån
- Årleg prisstiging på takstar, innkrevjingskostnader og anleggskostnader på 2 pst.
- Årlege innkrevjingskostnader på 3,1 mill. kr
- Gjennomsnittleg inntekt pr. køyrety på 43,77 kr (som for 1999).

Samferdselsdepartementet vil gjere merksam på at samla trafikkvekst dei første 10 åra etter opning under desse føresetnadene vil bli på om lag 25 pst. Det er ikkje lagt opp til å endre noverande innkrevjingssystem med omsyn til bomstasjonar og takstar. Med desse føresetnadene vil lånet vere nedbetalt i 2014, og innkrevjingsperioden for Hannisdalslinja vil bli på 13 år frå 2001.

Normalt skal ein innkrevjingsperiode ikkje vere på lenger enn 15 år, jf. St.meld. nr. 46 (1990-91) Om endrede rammebetingelser for bompengeprojekter. Dersom Osterøybrua med tilførselsvegar blir definert som eitt prosjekt, vil innkrevjingsperioden bli 17 år frå Osterøybrua blei opna til Hannisdalslinja er føresett nedbetalt.

Departementet vurderer føresetnadene i finansieringsanalysen som nøkterne. Med ein årleg trafikkvekst på 1,7 pst (som føresett) og berre 3 pst. eingongsauke ved opning, vil innkrevjingsperioden for Hannisdalslinja auke med 1 år, dvs. ein innkrevjingsperiode på 14 år. Det vil bli ein auke i innkrevjingsperioden på 1 år dersom kostnadene aukar med 10 pst., eller den årlege trafikkveksten blir berre 1 pst. Dersom den årlege trafikkveksten blir 1 pst. og eingongsauken ved opning blir berre 3 pst, vil innkrevjingsperioden auke med 2 år, dvs. ein innkrevjingsperiode på 15 år.

Det ligg føre vedtak i fylkestinget av 23. mars 1999 om å garantere for lån som Osterøy Bruselskap A/S tar opp for å finansiere Hannisdalslinja med inn-til 90 mill. kr. Samla garantisum for Osterøybrua med tilførselsvegar er da inn-til 310 mill. kr.

Bruselskapet si forskotering av statlege midlar til Tiråstunnelen skal bli refundert i 2001. På grunn av auka kostnader ved bygging av Tiråstunnelen, er den statlege refusjonen auka frå 31 til 38 mill. kr, jf. omtale i St.prp. nr. 1 (1998-99), s. 110.

Lokale vedtak

Osterøy kommune slutta seg til Osterøy Bruselskap A/S si finansiering av Hannisdalslinja, og tilrådde at bompengesøknaden av november 1998 blei imøtekomen i kommunestyrevedtak 11. november 1998.

Fylkestinget behandla saka i møte 23. mars 1999 og gjorde følgjande vedtak:

1. «Fylkestinget tilrår at Osterøy bruselskap A/S får løyve til å finan-

- siera vegparsellen Hannisdalslina i Osterøy kommune, kostnadsrekna til 100 mill. kr, fullt ut med bompengar.
2. Fylkestinget godkjenner at Hordaland fylkeskommune gjev garanti for lån som Osterøy bruselskap A/S tek opp til finansiering av prosjektet med inntil 90 mill. kr, slik at samla garantisum for Osterøybrua med tilførselsvegar blei inntil 310 mill. kr.»

Samferdselsdepartementets vurderingar og tilrådingar

Hannisdalslinja er tredje og siste del av bru med tilførselsvegar på Osterøya.

Samferdselsdepartementet ser positivt på at utbygginga skal finansierast fullt ut med bompengar. Den samla bompengedelen på heile prosjektet (Osterøybrua med kryss, Tiråstunnelen, og Hannisdalslinja) vil dermed bli i overkant av 50 pst. Prosjektet var opphavleg eit delprosjekt av Osterøybrua - Kvisti bru med tilstøytande vegar, som blei delt opp i ei stegvis utbygging grunna auka kostnadsoverslag og reduserte trafikkprognosar. Samferdselsdepartementet ser det som viktig at Hannisdalslinja som er ein del av kommunikasjonssystemet på Osterøy og som vil forsterke verdien av Osterøybrua, no kan realiserast. Departementet legg vidare vekt på at prosjektet ikkje fører til takstauke. Eventuelle overskridingar i høve til kostnadsoverslaget for Hannisdalslinja skal dekkjast på vanleg måte i samsvar med standardavtalen.

Samferdselsdepartementet vil på dette grunnlaget tilrå at Osterøy Bruselskap A/S får høve til å finansiere vegparsellen Hannisdalslinja med bompengar. Det skal skrivast ein tilleggsavtale til gjeldande bompengeavtale.

Forsert utbygging av arm til rv 159 samleveg Lørdagsrud - Strømmen kirke

Bakgrunn

Samlevegen ved Strømmen er ein del av vegprosjektet rv 159 Knatten - Vigernes x rv 22, omtalt m.a. i St.meld. nr. 34 (1992-93) Norsk veg- og vegtrafikkplan 1994-97, side 169. Vegen skal klassifiserast som fylkesveg. Det er lagt opp til å finansiere heile prosjektet gjennom bompengeordninga i Oslo og Akershus, jf. St.prp. nr. 96 (1987-88) Om hovedvegane i Oslo-området.

Vegprosjektet rv 159 Knatten - Vigernes x rv 22 blei opna i juli 1998. Det opphavlege kostnadsoverslaget for dette prosjektet var 679 mill. 2000-kr. På bakgrunn av m.a. planendringar, underkalkuleringar, endra marknadsforhold og trafikkomleggingar gjekk kostnadene vesentleg opp, jf. St.prp. nr. 64 (1997-98). Prosjektet er også utvida, m.a. er tilstøytande vegnett i Lillestrøm utvida som følgje av nye føresetnader knytte til ny Lillestrøm terminal. Den endelege sluttsummen for prosjektet blei 906 mill. 2000-kr, jf. St.prp. nr. 1 (1999-2000).

Målet med prosjektet, inkludert samlevegen ved Strømmen, er å avlaste eksisterande vegnett i Strømmen-/Lillestrømområdet og å oppnå vesentlege positive verknader både for trafikkavvikling, trafikktryggleik og miljø. Nytte-/kostnadsforholdet var opphavleg utrekna til 1,8, jf. St.meld. nr. 34 (1992-93). Prosjektet er framleis vurdert som lønsamt og som eit godt miljøprosjekt.

Prosjektomtale

Samlevegen ved Strømmen er siste etappe av prosjektet. Vegparsellen går frå avkøyering frå rv 159 ved Lørdagsrud til kryss med rv 120 ved Strømmen kirke. Parsellen har ei lengd på 2,8 km, der 0,8 km er tunnel. Det skal byggjast to-felts veg fram til Stasjonsvegen og tre-felts veg derifrå og til kryss med rv 120. Det skal i tillegg byggjast 2 800 m gang- og sykkelveg, fortau og 470 m med tilstøytande vegar.

Planstatus og kostnadsoverslag

Reguleringsplanar er godkjende både i Lørenskog og Skedsmo kommunar. Opphavig kostnadsoverslag var 130 mill. kr. På bakgrunn av m.a. miljøtiltak og at omfanget av gang- og sykkelveg i Strømmen er utvida, har kostnaden auka. Kostnadsoverslaget er no 248 mill. kr. Av dette er alt 17 mill. kr finansiert ved at avrampe frå rv 159 til tunnel under Blåkollen blei utført saman med hovudanlegget. Restbehovet er etter dette 231 mill. kr.

Forseringsopplegg og lokal handsaming

Etter initiativ frå Skedsmo kommune og Thongruppen har det vore drøftingar med Statens vegvesen Akershus med sikte på å framskande utbygginga i høve til eventuell prioritering i perioden 2002-2005. Etter drøfting med AS Fjellinjen og orientering i Samferdselsstyret i Akershus fylkeskommune var det lokal semje om eit opplegg der midlar til gjennomføringa blir lånte opp av AS Fjellinjen innafor avtalt lånetak for selskapet. Rente for dette er, med ein rentefot på 7,5 pst. og tilbakebetaling i åra 2003-2005, utrekna til 35 mill. kr. Framlegget går ut på at rentene skal dekkjast med 60 pst. av Thongruppen og 40 pst. av Skedsmo kommune. Beløpet skal forskotsbetalast før anlegget startar opp, og eventuelle meirkostnader som følgje av endring i rentenivå eller kostnadsoverslag skal dekkjast med bompengar.

Skedsmo kommune har handsama saka prinsipielt i møte 21. april 1999 og gått inn for det skisserte opplegget. Akershus fylkesting gjorde slikt vedtak 15.-16. juni 1999:

- «Fylkestinget anbefaler at riksveganlegget Lørdagsrud - Strømmen kirke forseres, slik at det kan bli gjennomført i årene 2000 - 2002 gjennom ekstra opplåning i AS Fjellinjens regi.
- Lånet nedbetales i årene 2003 - 2005 gjennom riksvegbevilgninger skaffet til veie gjennom bompengereordningen i Oslopakke 1.
- Renter for ekstra låneopptak, foreløpig beregnet til 34 mill. kr forskuddsbetales til Statens vegvesen Akershus av Skedsmo kommune og Thongruppen før anlegget starter opp.»

Samferdselsdepartementets vurdering

Samferdselsdepartementet er positiv til ei slik forskotering og forsering som omtalt. Forseringa blir finansiert ved at AS Fjellinjen tek opp lån ut over tidlegare godkjent låneramme og mot at renter for det ekstra låneopptaket blir dekt og forskotsbetalt av Skedsmo kommune og Thongruppen før anlegget startar. Departementet føresett at lånet vil bli nedbetalt i åra 2003-2005 med bompengar frå Oslopakke 1. Refusjonen vil skje innafor Akershus sin del av

bompengane som blir delt etter den etablerte delingsnøkkelen mellom Oslo og Akershus.

Saka blir omtalt til orientering.

Nord-Jærenpakken i Rogaland - etablering av bomstasjonar

I St.prp. nr. 14 (1998-1999) Om delvis bompengefinansiering av prosjekt og tiltak på Nord-Jæren i Rogaland, var det lagt opp til 17 bomstasjonar, eventuelt supplert med 1-2 stasjonar dersom det oppstår problem i forhold til omkøy-ring. I St.prp. nr. 1 (1999-2000) går det fram at det skal opprettast 19 bomstasjonar. Lokalt er det no semje om eit opplegg som fører til at det blir oppretta til saman 20 bomstasjonar. Bakgrunnen for å etablere nok ein bomstasjon, er å få til eit best mogleg innkrevjingssystem, særleg for å unngå problem med omkøy-ring. Ein av dei tre nye bomstasjonane ligg på fylkesvegnettet, medan to ligg på kommunale vegar.

Da Nord-Jærenpakken blei lagt fram, blei kostnadene ved etablering av innkrevjingssystemet oppgitt til om lag 40 mill. kr, jf. St.prp. nr. 14 (1998-99). Etableringskostnadene er no rekna til 59 mill. kr, medrekna. 6 mill. kr til tiltak på vegnettet. I tillegg er kostnadene ved kjøp av brikker vurderte til 15 mill. kr. Det er føresett at desse utgiftene i all hovudsak vil bli dekte gjennom depositum for brikkene, men det kan bli nødvendig for bompengeselskapet å ta opp eit kortsiktig lån. Totalt er det derfor aktuelt for bompengeselskapet å ta opp inntil 74 mill. kr i lån i samband med etableringa av innkrevjingssystemet for Nord-Jærenpakken.

Rv 580 Midtun - Hop i Bergen kommune

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 37 (1996-97), St.prp. nr. 45 (1998-99) og St.prp. nr. 1 (1999-2000). Prosjektet inngår som ein del av utbygginga av hovudvegnettet i Bergensområdet, jf. St.prp. nr. 118 (1984-85), og er føresett delvis bompengefinansiert. Det er kostnadsrekna til 296 mill. kr, som er i tråd med St.prp. nr. 1 (1999-2000).

Ved handsaminga av St.prp. nr. 45 (1998-99) hadde samferdselskomitéen ingen merknader til forslaget om at meirinntektene som følgje av takstauken i bompengeringen i Bergen i 1999 og 2000 skulle gå til prosjektet Midtun - Hop, jf. Innst. S. nr. 180 (1998-99). Fleirtalet i komiteen gjekk imidlertid inn for at inntektene i 2001 skulle fordelast med 1/3 til Ytrebygdsvegen og 2/3 til miljøtiltak, gang- og sykkelvegbygging, trafikksikring, tiltak for kollektivtrafikk og ressursar til planlegging. Den statlege innsatsen i 2001 er føresett å utgjere om lag 72 mill. kr, som i hovudsak er meint å gå til miljøtiltak, bygging av gang- og sykkelveggar og kollektivtrafikktiltak.

Dette fører til at prosjektet Midtun - Hop ikkje vil få midlar i 2001. Dei øyremerka bompengeinntektene til Midtun - Hop i 1999 og 2000 er ikkje nok til å drive anlegget rasjonelt både i 2000 og 2001. I St.prp. nr. 1 (1999-2000) gjekk Samferdselsdepartementet derfor inn for å utsetje anleggsstart til etter 2000. Samferdselskomitéen hadde ingen merknader til dette.

Den samla innsatsen (statlege løyvingar og bompengar) til miljøtiltak, bygging av gang- og sykkelveggar og kollektivtrafikktiltak i Bergen i 2000 og 2001 er venta å utgjere om lag 200 mill. kr. På grunn av plansituasjonen er det

ikkje realistisk å rekne med at omfanget av slike tiltak i 2000 og 2001 vil kunne bli så store.

På denne bakgrunn er det teke initiativ lokalt for å sikre oppstart av prosjektet Midtun - Hop i 2000 ved at prosjektet blir tilført statlege midlar i 2001 innafor den ramma som er føresett til Bergen. Bergen kommune gjorde 3. november 1999 følgjande vedtak i formannskapssak nr. 571/99:

«2 a Formannskapet forutsetter at 60 millioner av statens midler i 2001 benyttes til Hop - Midtun. Sammen med de midlene som er avsatt av bompengeneinntektene i 1999-2000, fører det til at anlegget starter opp i 1. halvår 2000. Det er en forutsetning at arbeidet med grunnavstøelser er avklart i forhold til dette.

2 b I år 2002 disponeres 60 millioner av trafikantbetalingen til tiltak i tråd med vedtak i sak 73/97.»

Bergen kommune har opplyst at vedtaket i pkt. 2b er under føresetnad av at det blir vedteke bompengeneinnkrevjing også etter 2001.

Bergen kommune handsama saka på nytt i formannskapet 9. februar 2000 som orienteringssak. I tillegg hadde formannskapet ein føresetnad om at saka blei lagt fram for Stortinget i løpet av mars månad, slik at prosjektet kan startast opp snarast.

Fylkesutvalet i Hordaland fylkeskommune handsama saka 30. mars 2000 og vedtok:

«Fylkesutvalet i Hordaland ser det som viktig at arbeidet med avlastningsvegen mellom Hop og Midtun blei starta opp så snart råd er slik at den kan stå ferdig til bruk rundt årsskiftet 2002/03.

Fylkesutvalet støttar difor opp om vedtaket i Bergen formannskap om at midlane som vart avsett til m.a. Ytrebygdsvegen, miljøtiltak, gang- og sykkelvegutbygging, trafikksikring, tiltak for kollektivtrafikk og ressurser til planlegging i 2001, inntil 60 mill. kr av dei statlege løyvingane til Bergen i 2001, blei omdisponert til arbeidet med vegprosjektet Hop - Midtun.»

Samferdselsdepartementet vil peike på at prosjektet Midtun - Hop vil avlaste Nesttun sentrum for gjennomgangstrafikk, og føre til at problema med miljø- og trafikktryggleik i sentrumsområda blir reduserte. Prosjektet vil også ha positiv effekt for trafikkavviklinga i området ved at gjennomgangstrafikken og lokaltrafikken blir skild. Ved at prosjektet får midlar i 2001 kan det startast opp sommaren 2000. Med ein anleggsperiode på knapt tre år kan prosjektet opnast for trafikk rundt årsskiftet 2002/2003.

På bakgrunn av vedtak i Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune legg Samferdselsdepartementet til grunn at prosjektet blir tildelt midlar innafor dei om lag 70 mill. kr som er føresette til Bergen over kap. 1320, post 30, i 2001, jf. St.prp. nr. 45 (1998-99). Omdisponeringa er endeleg. Samferdselsdepartementet tilrår at prosjektet Midtun - Hop blir starta opp for bompengemidlar i 2000. Endeleg tildeling i 2001 vil bli avklart i samband med budsjettet for 2001.

Samanslåing av postar

Post 31 Tilskot til rassikring

Ved handsaminga av St.prp. nr. 1 (1997-98) blei det vedteke å opprette ein ny post på kap 1320 Statens vegvesen - post 31 Tilskot til rassikring, jf. Budsjett-innst. S. nr. 13 (1997-98), side 31. Midlane på posten kan nyttast til tiltak innafor rassikring både på riks- og fylkesvegnettet, dvs. tilsvarende midlane på kap 1320, underpost 30.4 Særskilte rassikringstiltak.

Rassikring av *riksvegar* blir i dag finansiert over kap. 1320, underpost 30.1 Stamvegar, underpost 30.2 Øvrige riksvegar, underpost 30.4 Særskilte rassikringstiltak, og post 31 Tilskot til rassikring. Vidare blir rassikring av *fylkesvegar* i dag finansiert over kap. 1320, underpost 30.4 Særskilte rassikringstiltak, post 31 Tilskot til rassikring, og underpost 60.2 Store fylkesveganlegg.

Departementet viser til Budsjett-innst. S. nr. 13 (1999-2000), side 50, der eit fleirtal i komitéen bad regjeringa vurdere å innlemme rassikring som ein del av ordinære riksvegløyvingar ved handsaminga av Nasjonal transportplan.

Samferdselsdepartementet legg opp til at kap. 1320, post 31, blir innlemma som ein del av ordinære riksvegløyvingar frå og med statsbudsjettet for 2001. Departementet meiner det er ein føremon å iverksetje tiltaket frå og med 2001 og vil vise til at post 31 heller ikkje ligg inne som ein eigen post i Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998-2007. I dei årlege budsjettproposisjonane vil det bli gitt ein samla omtale og oversikt over rassikringsinnsatsen.

Post 32 Legging av fast dekke på riksvegar

Kap. 1320 Statens vegvesen, post 32 Legging av fast dekke på riksvegar, blei oppretta i statsbudsjettet for 2000. Formålet med posten er å finansiere legging av fast dekke på alle riksvegar som framleis har grusvegstandard, over ein periode på fire år, med unntak av dei riksvegstrekingane som har kulturhistorisk verdi. Pr. 1. januar 2000 var det 245 km riksvegar som ikkje hadde fast dekke, inkludert 45 km riksveg med kulturhistorisk verdi.

Samferdselsdepartementet legg opp til at kap 1320, post 32 Legging av fast dekke på riksvegar, blir ein del av kap. 1320, post 30 Riksveginvesteringar, frå og med statsbudsjettet for 2001. Grunnen til ei slik omlegging er at legging av fast dekke på riksvegar er ein aktivitet innafor riksveginvesteringar på lik linje med ei rekkje andre tiltak. Ved meir omfattande utbetringar blir dessutan prosjekta finansierte gjennom løyvingar både frå post 30 og post 32. Samferdselsdepartementet vil understreke at målsettinga om fast dekke på alle riksvegar innan 2003 står ved lag. Departementet legg opp til å rapportere om framdrifta i dekkeleggingsprogrammet i dei årlege budsjettproposisjonane.

5 Programkategori 21.4 Særskilte transporttiltak

Kap. 1330 Særskilte transporttiltak

Fordelingsprinsipp for avgiftskompensasjon for rutebilar

Fritaket for autodieselavgift for bussar blei oppheva frå 1999. I den samanhen- gen blei det innført ei kompensasjonsordning for rutebilar. Løyvinga for 2000 er på 464 mill. kr, jf. omtale av kap. 1330 Særskilte transporttiltak, post 60 Avgiftskompensasjon rutebilar, i St.prp. nr. 1 (1999-2000). Kompensasjonen for 1999 blei fordelt ut frå historisk drivstofforbruk.

Fleirtalet i finanskomitéen hadde merknader til utforminga av kompensa- sjonsordninga ved handsaminga av revidert statsbudsjett 1999, jf. Innst. S. nr. 236 (1998-99). Ved handsaminga av samferdselsbudsjettet for 2000 uttalte samferdselskomitéen i Budsjett.innst. S. nr. 13 (1999-2000):

«Komiteen legger til grunn Stortingets forutsetninger om kompensa- sjon etter antall kilometer det er gitt løyve for, blir gjennomført.

Komiteen ber Regjeringen redegjøre for oppfølgingen i Revidert nasjonalbudsjett.»

Løyve er eit juridisk dokument som gir eit selskap rett og plikt til rutedrift i eit område for ein periode på fleire år og seier ikkje noko om omfanget av den årlege produksjonen. Kompensasjon basert på faktisk køyrde km i budsjett- året i staden for historisk drivstofforbruk synest å vere ei naturleg tolking av intensjonane til samferdselskomitéen. Ei nøyaktig avstemming basert på pro- duksjon i budsjettåret gjer det nødvendig å halde av ein del av løyvinga til etter årsslutt for ei nøyaktig avrekning. Samferdselsdepartementet vil halde av 90 mill. kr av løyvinga for 2000 til ei slik avstemming. Å konto utbetalingane i 2000 blei av praktiske årsaker baserte på literforbruk, men ved avstemming etter årsslutt vil det bli teke utgangspunkt i utkøyrde km. Frå 2001 vil også å konto utbetalingane i året bygge på utkøyrde km.

Endring av fordelingsprinsipp frå 1999 til 2000 gjer det nødvendig å føye stikkordet «kan overførast» til posten. Når det gjeld forslag til vedtak, viser departementet til Finansdepartementets proposisjon i samband med Revidert Nasjonalbudsjett for 2000.

Bykøyning med låg fart og mange stopp gir høgare drivstofforbruk pr. km enn landevegskøyning med høg fart og få stopp. Om ein ikkje tek omsyn til denne type ufrivillige skilnader i kostnadene, vil det kunne vere galt overfor fylke med mykje bykøyning. Etter departementet si vurdering bør derfor kom- pensasjonen pr. køyrde km differensierast.

På grunnlag av ei utgreiing om rapportert drivstofforbruk pr. km i fylka for perioden 1997-99 har departementet gruppert fylkeskommunane i tre grup- per. Ei tredeling tek omsyn til ufrivillige skilnader i kostnadene mellom fylka, samstundes som det gir ei praktikabel kompensasjonsordning. Om ein set vektal lik 1,0 for gjennomsnittleg forbruk pr. km for landet, blir vektala for forbruk pr. km i dei tre gruppene som presentert nedanfor:

- Gruppe 1: Vektal lik 1,39

- Gruppe 2: Vekttal lik 1,08
- Gruppe 3: Vekttal lik 0,93

Oslo skil seg klart ut med eit høgt forbruk pr. km, og er plassert i gruppe 1. Akershus, Buskerud, Hordaland og Sør-Trøndelag er plasserte i gruppe 2, medan fylkeskommunane elles er plasserte i gruppe 3.

Ei kompensasjonsordning som både byggjer på ufrivillige skilnader i kostnadene og på utkøyrd km, vil verke rettferdig og samstundes stimulere til å spare drivstoff.

Dieselskompensasjon til ekspressbussruta frå Finnmark til Oslo

I Budsjett-innst. S. nr. 13 (1999-2000) reiser samferdselskomitéen spørsmål om dieselskompensasjon til ekspressbussruta frå Finnmark til Oslo. Ruta køyrer gjennom Finland og Sverige. Komitéen legg m.a. vekt på at ruta har som formål å bringe passasjerar frå ein stad i Noreg til ein annan stad i Noreg så raskt som råd er. Under føresetnad av at dieselen er fylt her i landet, meiner komitéen at det ikkje kan vere avgjerande at delar av ruta blir køyrd utanfor Noreg. Komitéen har derfor som føresetnad at det blir gitt kompensasjon for autodieselavgift for ekspressbussruta mellom Finnmark og Oslo via Finland og Sverige for heile strekninga.

Samferdselsdepartementet har vurdert kompensasjon for heile ruta i lys av internasjonale reglar på konkurranseområdet. Vurderinga har tatt utgangspunkt i at ruta har trafikkrettar mellom Noreg og grannelanda Sverige og Finland og mellom Sverige og Finland. Ruta har ikkje lokale trafikkrettar i Finland eller i Sverige. Vidare har ruta heller ikkje lokale trafikkrettar i Finnmark eller mellom svenskegrensa og Oslo. Departementet har etter kontakt med Nærings- og handelsdepartementet konkludert med at kompensasjonen for bortfall av fritak for autodieselavgift for den aktuelle ruta blir ramma av støtteforbodet i artikkel 61(1) i EØS-avtalen (generelt forbod mot konkurransevidande offentleg støtte). Det kan i høve til reglane om offentleg støtte ikkje vere avgjerande at begge endestasjonar er i Noreg. Konkurrerande transporttilbod finst dessutan på heile eller delar av strekninga. Støtte vil derfor vere eigna til å vri konkurransen, da det ikkje har vore konkurranse om løyvet.

Artikkel 49 i EØS-avtala inneheld reglar om unntak frå støtteforbodet etter artikkel 61, og lyder:

«Støtte som motsvarer behovet for ein samordning av transportvirksomheten eller utgjør godtgjøring for visse forpliktelser som har sammenheng med begrepet offentlig tjeneste, skal være forenlig med denne avtale.»

Støtte kan etter departementet si vurdering ikkje forankrast i unntaksregelen. Det vil truleg heller ikkje vere aktuelt med noko initiativ frå det offentlege for oppretting av ruta Finnmark - Oslo mot godtgjering. Andre bussruter får ikkje støtte for trafikk utanlands. Departementet finn det ikkje aktuelt å gjere framlegg om å innføre kompensasjon for transport utanfor Noreg generelt. Det må derfor konkluderast med at det ikkje kan bli gitt kompensasjon for autodieselavgift til ekspressbussruta mellom Finnmark og Oslo via Finland og Sverige ut frå internasjonale reglar på konkurranseområdet. Ruta kan heller ikkje få kompensasjon for autodieselavgift for køyring på norsk område, da ho ikkje har lokale rettar på norsk område.

6 Programkategori 21.5 Jernbaneformål

Kap. 1350 Jernbaneverket

Post 30 Investeringar i lina

Det er løyvd 1 189 mill. kr på posten. Som ein del av Regjeringa sitt finanspolitiske opplegg gjer ein framlegg om å redusere post 30 med 30 mill. kr frå 1 189,1 mill. kr til 1 159,1 mill. kr. Når det gjeld forslag til vedtak, viser departementet til Finansdepartementets proposisjon i samband med revidert nasjonalbudsjett for 2000.

Etter samråd med Jernbaneverket gjer Samferdselsdepartementet framlegg om at reduksjonen i løyvinga blir teke på mindre enkeltstående investeringstiltak i eksisterande nett med minst skadeverknad for jernbanedrifta. Departementet legg til grunn at investeringar i krengetogtiltak, store anlegg og tryggingstiltak blir skjerma frå reduksjonen.

Post 90 Kapitalinnskot i eigne aksjeselskap (ny post)

Jernbaneverket - oppretting av aksjeselskap

I St.meld. nr. 39 (1996-97) Norsk jernbaneplan 1998-2007 (NJP) er det for Jernbaneverket lagt til grunn eit årleg effektivitetskrav på 1-2 pst. I tråd med dette har fleire av Jernbaneverkets eigne leverandør-/produksjonseiningar blitt utsette for konkurranse frå norske og europeiske jernbaneentreprenørar når det gjeld leveransar til Jernbaneverket. Desse konkurrentane er ofte representerte ved Jernbaneverkets søsterorgan i Danmark og Sverige. For å nå effektivitetsmåla i NJP (1998-2007) har produksjonseiningane i Jernbaneverket i aukande grad delteke i konkurransar om levering av jernbanetekniske entreprenøroppdrag til andre aktørar i samsvar med meirinntektsfullmakta knytt til kap. 4350, post 02 Sal av utstyr og tenester mv. Samferdselsdepartementet har tidlegare orientert om at Jernbaneverket deltek i konkurransar om eksterne oppdrag, m.a. sal til Gardermobanen AS, jf. St.prp. nr. 1 (1998-1999), side 133.

Jernbaneverket orienterte i februar i år Samferdselsdepartementet om at Jernbaneverkets eiga entreprenøreining BaneService, i samarbeid med eit dansk entreprenørfirma, hadde fått tildelt eit mindre oppdrag frå Banestyrelsen i Danmark etter anbodskonkurranse. Oppdraget hadde ei totalramme på 8 mill. kr, og Jernbaneverkets del var 1 mill. kr. Oppdraget blei tildelt i samband med bygginga av Øresundssambandet. For å handtere dette oppdraget fann Jernbaneverket det føremålstenleg å opprette eit aksjeselskap som stod som kontraktspartnar saman med det danske entreprenørselskapet. Aksjeselskapet, BaneService prosjekt AS, som har ein aksjekapital på 100 000 kr, har ingen eigedelar eller tilsette.

Jernbaneverket har som statleg forvaltningsorgan ikkje fullmakt til å opprette eigne aksjeselskap og treng derfor Stortingets samtykke til ei slik etablering. Samferdselsdepartementet ser klårt at saka burde vært lagt fram for Stortinget før aksjeselskapet blei oppretta. Departementet legg opp til at slike

saker i framtida skal leggjast fram for overordna styremakt. I denne saka har departementet likevel ikkje funne grunn til å krevje at selskapet blir avvikla. For å sikre at Jernbaneverkets konkurranseposisjonering og avgrensing av kommersiell risiko skal vere synleg for tredjepart, kan det argumenterast for at deltaking i anbuds-/tilbodskonkurransar og andre leveransar av kommersiell karakter til framande, bør handterast skilt frå andre delar av verksemda, til dømes gjennom aksjeselskap. Departementet legg imidlertid til grunn at det etablerte aksjeselskapet ikkje har tilsette eller eigedelar, slik at bruken av selskapet ikkje får verknad for organiseringa av Jernbaneverket, inkludert Jernbaneverkets forvaltingsansvar og rettane til dei tilsette. Dessutan legg departementet til grunn at leveransar frå Jernbaneverket til kommersielle oppdrag ikkje skal gå utover dei kjerneoppgåvene Jernbaneverket har som forvaltar av det nasjonale jernbanenettet. Det skal heller ikkje takast omsyn til eksterne oppdrag når Jernbaneverkets totale ressursituasjon skal vurderast og tilpassast.

På denne bakgrunn gjer ein framlegg om at Jernbaneverket får fullmakt til å opprette aksjeselskap med aksjekapital tilsvarende minimumskravet i aksjelova (100 000 kr), og at det blir oppretta ein ny post på kap. 1350 - post 90 Kapitalinnskott i eigne aksjeselskap. Når det gjeld forslag til vedtak, viser departementet til Finansdepartementets proposisjon i samband med revidert nasjonalbudsjett for 2000.

Styrking av jernbanetilbodet mellom dei skandinaviske landa

Jernbanetilbodet mellom dei skandinaviske hovudstadene har på 1990-tallet blitt sterkt redusert, samstundes som reiseaktiviteten generelt har vore aukande i denne marknaden. Departementet viser til nærare omtale i St.prp. nr. 1 (1999-2000). Ei arbeidsgruppe samansett av representantar frå departementa og jernbaneforvaltningane i Noreg, Sverige og Danmark, samt NSB, SJ og DSB, overleverte i januar 2000 ein sluttrapport; «Mot bedre tider for det skandinaviske togtilbudet?», til transportministrane i dei tre landa.

I rapporten blir det gjort framlegg om infrastrukturiltak for gradvis å kunne utvikle eit betre togtilbod med redusert reisetid mellom dei tre hovudstadene. Det blir vidare gjort framlegg om eit meir langsiktig samarbeid med betre samordning av infrastrukturplanlegging, organisering og trafikkplanlegging.

Med utgangspunkt i tilrådingane frå arbeidsgruppa inngjekk dei tre transportministrane i februar 2000 ein intensjonsavtale om saman å medvirke til å leggje tilhøva til rette for ein konkurransedyktig persontransport med jernbane mellom Stockholm, Oslo og København. Regjeringa legg opp til å følgje opp dette i samband med statsbudsjettet for 2001, m.a. med nødvendige forslag til infrastrukturiltak på norsk side.

For å samordne utviklinga av togtilbodet har NSB BA og SJ blitt samde om å skipe eit felles selskap som skal drive togtrafikk på strekningane Oslo - Göteborg - København og Oslo - Stockholm. Selskapet er under etablering. Målsettinga er å introdusere eit tilbodskonsept i løpet av 2001/2002 med moderne krengjetog som vil gi kundane kortare reisetid, fleire ruteavganger og høgare reisekomfort. Det nye selskapet har inngått leigeavtale med SJ om materiell som vil bli bygd om og tilpassa det nye konseptet.

Kap. 1354 Statens jernbanetilsyn*Post. 01 Driftsutgifter*

Det er løyvd 10,1 mill. kr på posten. På bakgrunn av Åsta-ulykka og den alvorlege togbrannen på Lillestrøm ønskjer Samferdselsdepartementet å setje ytterlegare fokus på tryggleiken rundt jernbanedrifta. Ein gjer derfor framlegg om å auke budsjettet for Statens jernbanetilsyn med 1,5 mill. kr, m.a. for å styrkje bemanninga, slik at tilsynet kan gjennomføre nødvendige revisjonar for å sikre at jernbanen blir driven i samsvar med fastsett regelverk. Når det gjeld forslag til vedtak, viser departementet til Finansdepartementets proposisjon i samband med revidert nasjonalbudsjett for 2000.

7 Programkategori 22.1 Post

Kap. 1370 Kjøp av posttenester

Post 70 Betaling for ulønsame posttenester

Det er løyvd 130 mill. kr på posten. Ein gjer framlegg om å redusere løyvinga til betaling for ulønsame posttenester med 190 mill. kr.

I samband med fusjonen mellom Den norske Bank ASA og Postbanken AS blei det lagt til grunn at 150 mill. kr av utdelinga frå Postbanken skulle brukast til statleg kjøp av posttenester, jf. St.prp. nr. 1 (1999-2000). Samtidig blei det lagt til grunn at styret for Posten Norge BA i 2000 skulle vurdere behovet for portoauke. Etter framlegg frå styret for Posten har departementet godkjend følgjande nye portosatsar for A-post innanlands frå 1. juni 2000:

Vektgruppe	Takst kr
Inntil 20 g	4,20
21 - 50 g	6,30
51 - 100 g	8,00
101 - 250 g	15,00
251 - 500 g	26,50

Dei nye satsane fører til ein gjennomsnittleg portoauke på 4,6 pst. Inntektsverknaden av portoauken vil redusere behovet for statleg kjøp av posttenester i 2000 med 90 mill. kr. Ein gjer framlegg om å redusere løyvinga til betaling for ulønsame posttenester med ytterlegare 100 mill. kr. Dette må sjåast i samanheng med Regjeringa sitt samla finanspolitiske opplegg. Løyvinga på kap. 1370, post 70, blir dermed redusert med 190 mill. kr, frå 730 til 540 mill. kr. Ein viser til at det blir gjort framlegg om å løyve 200 mill. kr i tilskot til restrukturering av Posten Norge BA, jf. omtale under kap. 1371. Når det gjeld forslag til vedtak, viser departementet til Finansdepartementets proposisjon i samband med revidert nasjonalbudsjett for 2000.

Kap. 1371 Etablering av Posten Norge BA

Tilskot til restrukturering ved etablering av Posten Norge BA

Fram til no er det løyvd i alt 1 140 mill. kr over kap. 1371 Etablering av Posten Norge BA, post 70 Tilskot til restrukturering, av ei forplikting som er rekna til 1 340 mill. kr. Kostnadene skal dekkjast av staten gjennom tilskot som var føresett løyvd i 1996-98. Forpliktinga for selskapet er sett til null i balansen.

I St.prp. nr. 1 (1999-2000) var det ikkje gjort framlegg om løyving på denne posten for 2000. Fleirtalet i samferdselskomitéen, alle utan Framstegspartiet og Høgre, sa likevel følgjande om restruktureringsmidlane i Budsjett-innst. S. nr. 13 (1999-2000):

«Flertallet forutsetter at gjenstående beløp på 200 mill. kr må tilføres selskapet senest i tilknytning til behandlingen av Revidert nasjonalbudsjett våren 2000»

Regjeringa er samd i at forpliktinga overfor Posten må oppfyllest i tråd med det som var føresett ved oppretting av selskapet. I tråd med dette gjer Regjeringa framlegg om at den gjenstående summen på 200 mill. kr blir løyvd over kap. 1371, post 70. Når det gjeld forslag til vedtak, viser departementet til Finansdepartementets proposisjon i samband med revidert nasjonalbudsjett for 2000.

Kap. 5618 Inskotskapital i Posten Norge BA

Utbytte frå Posten Norge BA

Det er budsjettert med 86 mill. kr i utbytte frå Posten Norge BA for 1999. Utbyttet skal reknast som 30 pst. av årsresultatet etter skatt. På bakgrunn av eit urevidert årsresultat på rundt 600 mill. kr, har Posten med utgangspunkt i den vedtekne utbyttepolitikken lagt til grunn at generalforsamlinga gjer vedtak om eit utbytte for 1999 på 131 mill. kr. Dette er ein auke på 45 mill. kr i høve til det vedtekne budsjettet. Ein gjer etter dette framlegg om at løyvinga på kap. 5618, post 80 Utbytte, blir auka med 45 mill. kr, frå 86 til 131 mill. kr. Generalforsamlinga i Posten Norge BA fastset det endelege utbyttet. Når det gjeld forslag til vedtak, viser departementet til Finansdepartementets proposisjon i samband med revidert nasjonalbudsjett for 2000.

Orientering om nytt prissystem for brevpost

Styret for Posten Norge BA vedtok 4. november 1999 eit nytt prissystem for innanlandsk brevpost. Det er planlagt å ta systemet i bruk frå 2. januar 2001. Posten ønskjer i større grad enn tidlegare å få eit prissystem for brevpost som tar utgangspunkt i faktiske kostnader for Posten, og med klarare reglar for bruk av systemet. Det er lagt til grunn at prinsippet om like satsar over heile landet innafor einerettsområdet skal førast vidare, slik som det er gjort vedtak om i postloven.

I St.meld. nr. 41 (1995-96) Om postvirksomheten i Norge er det lagt til grunn at prinsippet om like portosatsar over heile landet innafor einerettsområdet ikkje skal vere til hinder for at Posten på forretningsmessig grunnlag skal kunne gi rabattar. Rabattane skal vere nødvendige av omsyn til konkurransen, og skal gi eit positivt bidrag til det økonomiske resultatet i Posten. Det nye prissystemet vil ikkje bryte med desse vilkåra.

Den nye prisstrukturen har følgjande element:

- Pris etter frankeringsmåte (frimerke (dyrast), frankeringsmaskin, frankopåtrykk (billigast)).
- Vektintervall blir vidareført for frimerke og frankeringsmaskin
- I staden for dei noverande vektintervalla for ferdigtrykt frankering (store kundar) vil ein få jamt stigande prisskala for kvart gram i auka vekt.
- Det vil bli prisar med utgangspunkt i talet på brev for masseinnlevert brevpost.
- Det blir tillegg for uhandterlege sendingar.

Det noverande lukka rabattsystemet vil gå ut og bli erstatta av ein open og fleksibel prisstruktur. Med det nye prissystemet vil fleire kundar enn før over heile landet få tilgang til ein lågare pris enn den «normale» portotaksten. Av omsyn til marknaden, kvalitet og kostnader blir det lagt opp til at ein etter kvart skal få to hovudkategoriar av tilbod, prioritert og økonomi.

Det er framleis for tidleg å seie kva for konkrete verknader det nye prissystemet vil få for kundane. Private kundar og små bedrifter som ikkje vil nytte fakturerte frakteringsmetodar, vil i alle høve få ein noko høgare porto enn tidlegare, medan andre kundar vil kunne få ein gunstigare pris. Det ser ikkje ut til at det nye prissystemet isolert sett vil føre til auka behov for statleg kjøp av posttenester. Dei konkrete løyvingane vil departementet kome tilbake til i samband med statsbudsjettet for 2001.

Samarbeid mellom dei nasjonale postselskapa i Noreg, Sverige og Danmark

For å møte den omfattande konkurransen på lettgoods- og ekspressmarknaden i Norden og internasjonalt, danna dei nasjonale postselskapa i Noreg, Sverige og Danmark 1. januar 2000 selskapet Pan Nordic Logistics (PNL). Dei tre postselskapa eig kvar 1/3 av selskapet. PNL er ei vidareføring av det nordiske samarbeidet gjennom NordPack. Stortinget blei orientert om samarbeidet mellom dei nordiske postselskapa i St.meld. nr. 16 (1998-99) Om virksomheten til Posten Norge BA, jf. kap. 2.1.

Gjennom deltakinga i samarbeidet om PNL ønskjer Posten Norge BA (Posten) å kunne tilby produkt og løysingar som er konkurransedyktige i marknaden og sikre at Posten blir valt som distribusjonskanal for varestrauumar inn i Noreg. For Posten skal PNL vere reiskapen for å skape ein nordisk konkurranseplattform, ved storleik skape forhandlingsstyrke overfor tredje part, å etablere logistikksystem med end-to-end kontroll og å skape føresetnader for effektivisering og uttak av synergigevinstar, m.a. ved at produkt- og IT-utvikling skjer på ein stad i Norden.

Tilhøvet mellom postselskapa og PNL er regulert i avtalar. I Norden skal PNL også inngå avtalar med ein eller fleire stykkgodstransportørar som kan innhente og distribuere gods mellom 35 og 1 000 kg. Utanfor Norden skal PNL inngå avtalar/alliansar med transportør(ar) innan lettgoods, stykkgods og kurér/ekspressfrakt.

PNL kjøper tenestene sine der dei er best og billigast. Dette gjeld innhenting, distribusjon, fortolling og internasjonal transport. Selskapet er forplikta til å nytte postverka i Norden for sal og marknadsføring. PNL skal oppretthalde og tilby dei tenester postselskapa til ein kvar tid er forplikta til å syte for i samsvar med gjeldande regelverk, m.a. konsesjonar. Postselskapa skal til PNL levere innhentings- og distribusjonstenester m.m. om PNL ønskjer det, dvs. om dei er konkurransedyktige. For tenester Posten er pålagt å utføre etter konsesjonen, vil PNL vere underleverandør til Posten. Ansvar for oppfyljing av konsesjonsvilkåra blir hos Posten.

Frå 1. juli 2000 vil Posten overføre den internasjonale lettgoods- og kurértrafikken sin til PNL. Posten i Sverige overførte trafikken sin til PNL 1. mai 2000, og Post Danmark vil gjere det same 1. juni 2000. Nye produkt og løysingar frå PNL blir gradvis introduserte frå 1. mai 2000 til 1. februar 2001.

Overføringa frå postselskapa til PNL skjer ved at dei frå dei nemnde datoane inngår avtalar med kundane i eige namn, men for PNLs rekning. I samband med internasjonal lettgoods, har PNL vidare teke over ansvaret for produkt- og varemerkeutvikling, utvikling av internasjonale produksjonsprosessar, utvikling av sal- og marknadsføringsprosessar, utvikling av felles IT-system og internasjonal transport. PNL har og ansvaret for å få fram grunnlaget for avgjerder om ulike alliansar/oppkjøp for å skape konkurransekraftige logistikknettverk i og utafor Norden.

Samferdselsdepartementet legg til grunn at Posten, så lenge dei samfunnspålagte oppgåvene blir oppfylte, har stor fridom til å inngå alliansar og samarbeidsavtalar for å utvikle betre og meir kostnadseffektive løysingar i tenesteproduksjonen sin, jf. St.meld. nr. 16 (1998-99). Med dei utfordringane Posten står overfor, har departementet derfor ingen merknader til at postselskapa Noreg, Sverige og Danmark vidarefører samarbeidet gjennom PNL for å kunne møte dei skjerpa kundekrava og den sterke konkurransen frå andre nordiske og internasjonale postoperatørar.

8 Programkategori 22.2 Telekommunikasjonar

Tildeling av nye mobilkonsesjonar - eingongsavgift

Det blir vist til St. meld. nr. 24 (1999-2000) om tilgang til mobilnett og om innføring av tredje generasjon system for mobilkommunikasjon (m.a. UMTS). I samband med Stortingets handsaming av meldinga slutta fleirtalet seg til framlegget frå regjeringa om å nytta tilbodsinnbyding, og ikkje auksjon, som tildelingsmekanisme ved tildeling av konsesjonar for tredje generasjon mobilsystem, jf. Innst. S. nr. 146 (1999-2000). Fleirtalet slutta seg og til ordninga med avgift for frekvensar, tilsvarende ordninga for DCS 1800. Med bakgrunn i røynsleane frå andre land som har nytta auksjon som tildelingsmekanisme og som på denne måten har drege inn store inntekter til fordel for staten, ønskjer Regjeringa i tillegg å gjere framlegg om innføring av ei eingongsavgift som blir pålagt dei som blir tildelt konsesjon for etablering og drift av tredje generasjon mobilsystem i Noreg. Denne tildelingsavgifta blir føreslått sett til 100 mill. kr pr. konsesjon. Staten vil på denne måten samla kunne få inn 400 mill. kr ved konsesjonstildelinga i haust. Når det gjeld forslag til vedtak, viser departementet til Finansdepartementets proposisjon i samband med revidert nasjonalbudsjett for 2000.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Dykkar Majestet godkjenner og skriv under eit framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om ein del saker på Samferdselsdepartementets område.

Vi HARALD, Noregs Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjere vedtak om ein del saker på Samferdselsdepartementets område i samsvar med eit framlagt forslag.

Tilråding frå Samferdselsdepartementet ligg ved.

Forslag til vedtak om ein del saker under Vegformål

II

Stortinget samtykkjer i at:

1. Bompengeselskapet får høve til å forskotere inntil 13,3 mill. kr i 2000 til brannsikring av Byfjordtunnelen og Mastrafjordtunnelen på Ev 39. Beløpet blir refundert - utan kompensasjon for renter og pristiging - ved at gjelda på 31 mill. kr som bompengeselskapet har til staten blir redusert tilsvarende.
 2. Finansieringsselskapet Motorveien Stavanger Sandnes AS får høve til å forskotere inntil 43 mill. kr til Ev 39 Solasplittkrysset. Beløpet blir refundert - utan kompensasjon for renter og prisstigning - i 2003 og 2004.
 3. Hammerfest kommune, Kvalsund kommune og Finnmark fylkeskommune får høve til å forskotere 40 mill. kr i 2001 til bygging av tunnelen gjennom Stalogargoflågan på rv 94. Beløpet blir refundert - utan kompensasjon for renter og pristiging - i 2002.
 4. Bompengeselskapet får høve til å utvide bompengordninga på Ev 39/rv 542 Trekantsambandet, inkl. arm til Bømlo, for å delfinansiere omlegging av rv 542 ved Stokkajuvet i samsvar med vilkåra i denne proposisjonen.
 5. Vegdirektoratet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsetje nærare regler for finansieringsordninga, jf. pkt. 4.
 6. Bømlo kommune får høve til å forskotere 15 mill. kr til omlegging av rv 542 ved Stokkajuvet mot refusjon - utan kompensasjon for renter og pristiging - innafor den fylkesfordelte rammen til Hordaland i løpet av perioden 2002-2011.
 7. Bompengeselskapet får høve til å krevje inn om lag 8 mill. kr i bompengar på ferjesambanda Krokeide - Hufthamar, Krokeide - Austevollshella og Husavik - Sandvikvåg for å finansiere utlegging av overskotsmassar frå Ev 39 Trekantsambandet ved Hundvåkøy/Huftarøy.
 8. Vegdirektoratet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsetje nærare regler for finansieringsordninga, jf. pkt. 7.
 9. Bompengeselskapet får høve til å finansiere rv 566 Hannisdalslinja i Osterøy kommune i Hordaland med bompenger i samsvar med føresetnaden i denne proposisjonen.
 10. Vegdirektoratet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsetje nærare regler for finansieringsordninga, jf. pkt. 9.
-