

# Innst. S. nr. 180.

(1998-99)

## Innstilling fra samferdselskomiteen om endring av bevilgninger m.v. for 1999 på Samferdselsdepartementets område.

St.prp. nr. 45 (1998-99).

Til Stortinget.

Samferdselsdepartementet legger i proposisjonen fram en del saker under programkategoriene 21.1 Administrasjon m.m., 21.2 Luftfartsformål, 21.3 Vegformål, 21.5 Jernbaneformål og 22.2 Telekommunikasjoner.

### 1. PROGRAMKATEGORI 21.1 ADMINISTRASJON M.M.

#### 1.1 Dekking av utgifter til berging og undersøking etter helikopterhavari i Norskehavet

##### *Sammendrag*

Samferdselsdepartementet legg fram forslag om dekking av dei utgifter Havarikommisjonen for sivil luftfart (HSL) har hatt i samband med berging og undersøking etter havari med Super Puma-helikopter frå Helikopter Service AS på Nornefeltet i Norskehavet 8. september 1997.

Operasjonen til havs sto på i 12 døgn. Med ein døgnpris på kr 650 000 blir kostnadene for HSL kr 7 800 000. Departementet gjer framlegg om å auke løyvinga på kap. 1300, post 01 med 7,8 mill. kroner til delvis dekking av kostnadene Statoil har hatt til bergingsarbeidet.

##### *Komiteens merknader*

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sigrun Eng, Eirin Faldet, Sverre Myrli, Gunn Olsen, Ola Røtvei og Karl Eirik Schjøtt-Pedersen, fra Fremskrittspartiet, Thore Aksel Nistad og Christopher Stensaker, fra Kristelig Folkeparti, Rigmor Kofoed-Larsen og Jan Sahl, fra Høyre, Ellen Gjerpe Hansen og lederen Oddvard Nilsen, fra Senterpartiet, Jorunn Ringstad, fra Sosialistisk Venstreparti, Inge Myrvoll og fra Venstre, Thorbjørn Merkesdal, har ingen merknader.

#### 1.2 Etablering av Havarikommisjonen for sivil luftfart som eget forvaltningsorgan

##### *Sammendrag*

Det blir gjort framlegg om etablering av Havarikommisjonen for sivil luftfart (HSL) som eige forvaltningsorgan pr. 1. juli 1999.

HSL er i dag ein del av Samferdselsdepartementets administrasjonsbudsjett: kap. 1300 Samferdselsdepartementet, post 01 Driftsutgifter.

For 2. halvår 1999 blir det gjort framlegg om å løyve 3 mill. kroner på eit nytt kap. 1314 Havarikommisjonen for sivil luftfart, post 01 Driftsutgifter, mot tilsvarende reduksjon på kap. 1300 Samferdselsdepartementet.

Den foreslåtte reduksjonen vil saman med framlegget om å auke løyvinga med 7,8 mill. kroner jf. pkt. 1.1, gi ein netto auke på kap. 1300, post 01, med 4,8 mill. kroner.

Ved vurdering av framtidig organisering og tilknytingsform for HSL har Samferdselsdepartementet lagt vekt på at det bør vere mest mogleg ryddige skiljeliner og klar avgrensing av fullmakter mellom departementet og undersøkingsorgan.

Det er grunn til å streke under at eksisterande organisasjon ikkje på nokon avgjerande måte har vore til hinder for ei slik avgrensing. Likevel bør HSL bli organisert slik at det blir enda klårare at HSL har ei sjølvstendig rolle innanfor ramma av stortingsvedtak m.v.

Samferdselsdepartementet har kome til at det vil vere mest føremålstenleg å etablere HSL som eit eige forvaltningsorgan under Samferdselsdepartementet.

##### *Komiteens merknader*

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, har ingen merknader.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at etablering av Havarikommisjonen for Sivil luftfart burde ha kommet som egen sak.

## 2. PROGRAMKATEGORI 21.2 LUFTFARTSFORMÅL

### 2.1 Oslo Lufthavn AS - lånebehov i 1999

#### *Sammendrag*

Departementet tilrår å auke løyvinga til Oslo Luft-  
havn AS med 311 mill. kroner på bakgrunn av eit til-  
svarande redusert lånebehov i 1998.

Løyvinga på kap. 1312, post 90, kan ikkje overførast  
frå ein budsjettermin til den neste. Den ubrukte delen  
av lånet for 1998 blei derfor ført tilbake til statskassa.  
Mindreutgiftene i 1998 er berre ei forskuving av utgif-  
tene til Oslo Lufthavn AS.

#### *Komiteens merknader*

Komiteen har ingen merknader.

### 2.2 Overføring av eiendeler fra Luftfartsverket til Oslo Lufthavn AS

#### *Sammendrag*

Det blir gjort greie for at overføring av egedelar frå  
Luftfartsverket til Oslo Lufthavn AS vil skje til bokført  
verdi, jf. orientering i St.prp. nr. 27 (1988-99).

Overføringa gjeld Luftfartsverket sine bygningar  
med tilhøyrande inventar på Gardermoen, eit nytt navi-  
gasjonsanlegg (DVOR/DME) på Gardermoen og det  
meste av det rullande materiellet Luftfartsverket hadde  
på Fornebu og Gardermoen.

Den samla bokførte verdien av anleggsmidla pr. 1.  
oktober 1998 er 64,7 mill. kroner, der bygningane  
(39,9 mill. kroner) og rullande materiell (21,4 mill.  
kroner) utgjer dei største delane.

I statsrekneskapan vil salet komme fram som nega-  
tivt forbruk på kap. 2450, post 30 Flyplassanlegg, og  
som utgift på kap. 240, post 95 Innskott ansvarleg låne-  
kapital.

#### *Komiteens merknader*

Komiteen har ingen merknader.

### 2.3 Omposteringar på Luftfartsverket sitt budsjett

#### *Sammendrag*

Det vert foreslått at overføringa av 30 mill. kroner til  
Statsbygg for opprydding av forureina grunn på For-  
nebu, jf. St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 8 (1998-99), bør først  
som driftsutgift og ikkje på investeringsbudsjettet til  
Luftfartsverket.

Vidare blir det vist til at overføringa på kap. 1311,  
post 70, frå Samferdselsdepartementet til Luftfartsver-  
ket er ein kompensasjon for Luftfartsverket sin verk-  
semd på dei regionale flyplassane. Departementet gjer  
derfor framlegg om at Luftfartsverket inntektsfører  
overføringa på 88 mill. kroner på kap. 2450, post 24.2  
Inntekter regionale flyplassar, i staden for på post 24.1  
Driftsinntekter.

Endringane vil ikkje verke inn på budsjettbalansen.

#### *Komiteens merknader*

Komiteen har ingen merknader.

## 2.4 Investeringer i Luftfartsverket

#### *Sammendrag*

I St.prp. nr. 1 (1998-99) la Samferdselsdepartemen-  
tet opp til at andre byggjetrinn av anlegget for avising  
på Stavanger lufthamn, Sola, skulle byggjast i 1999.  
Luftfartsverket har etter ei nærare vurdering kome til at  
tiltaket bør utsetjast til 2001.

Utsetjinga vil gi rom for einskilde nye, mindre inves-  
teringstiltak i 1999. Mellom anna vil det for å betre  
regulariteten ved Molde lufthamn, Årø, bli etablert  
instrumentflyging frå aust.

#### *Komiteens merknader*

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene  
fra Fremskrittspartiet, har ingen merknader.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at de opprinnelige planer for Stavanger  
Lufthavn, Sola gjennomføres i henhold til St.prp. nr. 1  
(1998-99).

## 3. PROGRAMKATEGORI 21.3 VEGFORMÅL

### 3.1 Bompengordningen i Bergen

#### *Sammendrag*

Departementet går inn for at bompengeselskapet får  
løyve til å auke bompengetakstane i Bergen og at bom-  
pengeperioden blir forlenga med eitt år ved at det blir  
inngått ein ny bompengeavtale for 2001.

Bompengainnkrevjinga i Bergen blei sett i verk for å  
framskande utbygginga av eit tenleg vegnett i Bergen.  
Gjeldande bompengeperiode er på 15 år, frå 1. januar  
1986 til utløpet av 2000.

I St.prp. nr. 118 (1984-85) blei det lagt til grunn at  
bompengainnkrevjinga ville gi eit tilskott på om lag 50  
mill. kroner årleg. Staten skulle gi eit like stort ekstra-  
ordinært tilskott, dvs. 50 mill. kroner årleg. Desse mid-  
lane har kome i tillegg til dei ordinære årlege løyv-  
gane som fram til og med 1998 var om lag 1 587 mill.  
1999-kroner.

Frå 1986 til og med 1998 har det vore nytta om lag 3  
042 mill. 1999-kroner til utbygging innanfor bomp-  
engeordninga. Av dette utgjer bompengar om lag 24 pst.

Lokale styresmakter ønskjer no å auke takstane og  
forlengje avtaleperioden.

I gjeldande avtale er takstane sett til 5 kroner for liten  
bil og 10 kroner for stor bil. Dette har vore uendra frå  
1986. Bergen kommune ønskjer å doble taktane i  
resten av avtaleperioden, dvs. fram til utgangen av  
2000. Ei innføring av takstauken frå 1. november 1999  
vil gi ei samla meirinntekt frå bomringen i resten av  
avtaleperioden på om lag 70 mill. kroner.

Samferdselsdepartementet går inn for at det blir inn-  
gått ein ny bompengeavtale for 2001. Avtalen vil stort  
sett følgje avtalen for 1999 og 2000. Takstane vil vere  
10 kroner for liten bil og 20 kroner for stor bil. Det er

venta at inntektene frå bomringen dette året vil bli om lag 120 mill. kroner.

Inntekten frå bilistane skal, i tråd med lokale vedtak, fordelast med

- 50 pst. på gang- og sykkelvegar, miljøtiltak i Bergen sentrum og oppstart av utbetringar på Ytrebygdsvegen
- 50 pst. på rv. 580 Midttun-Hop

Staten vil på si side gi omkring 60 mill. kroner, i tråd med handlingsprogrammet som er vedteke av Hordaland fylkeskommune. I tillegg vil staten gi eit ekstra tilskott på om lag 12 mill. kroner, slik at det totalt vil bli ytt om lag 72 mill. kroner i statlege midlar i 2001.

Dersom løyvingane til veginvesteringar gjer det mogleg å oppfylle handlingsprogrammet for Hordaland, vil bompengedelen for 2001 bli om lag 66 pst.

#### *Bompengefondet*

Bergen kommune har oppfatta gjeldande bompengeavtale slik at kvar krone som blir kravd inn i bomringen utløyser eit like stort ekstraordinært statleg tilskott til utbygging av eit tenleg vegnett i Bergen. På denne bakgrunn har kommunen halde igjen midlar utover det staten til no har gitt i ekstraordinære midlar. Dette fondet utgjer i dag om lag 65 mill. kroner.

Samferdselsdepartementet vil vise til at staten har oppfylt sin del av avtalen gjennom dei ekstraordinære tilskotta på 50 mill. kroner årleg. Bompengemidlane er kravde inn med heimel i veglova. Samferdselsdepartementet meiner derfor at heile fondet, og avkastinga av det, må nyttast til å byggje ut vegnettet i Bergen som føreset i bompengeavtalen.

I 1999 blir 45 mill. kroner av desse midlane nytta til å byggje ut rv. 555 Nygårdstangen-Gyldenpris, jf. St.prp. nr. 1 (1998-99). Tilskott frå bompengefondet til denne utbygginga bli derfor ikkje å rekne som forskottering.

#### *Komiteens merknader*

Komiteen er kjent med at bompengeringen i Bergen var den første i sitt slag i Norge og at den skulle bidra til at Bergen fikk et tjenlig veinett.

Komiteen har merket seg at ikke alle de prosjekter som inngikk i avtalen om bompengeringen i Bergen vil bli realisert innen avtalens utløp i 2000.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet og Høyre, har merket seg følgende ordlyd i St.prp. nr. 118 (1984-85):

"I alle lokale vedtak om prosjektet er egeninnsatsen fra Bergen kommune stipulert til 30 mill. kroner pr. år i 1983-priser. Omregnet i 1985-priser er dette beløpet beregnet til å utgjøre 33 mill. kroner pr. år. Finansieringsplanen forutsetter også at staten gir årlige

bevilgninger med samme beløp utover den ordinære rammen."

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, har merket seg at lokale myndigheter ønsker å øke takstene og forlenge bompengeperioden med ett år. Takstene foreslås doblet fra 1. november 1999 og ut 2000. Dette forventes å gi økte inntekter på 70 mill. kroner. Videre foreslås en ny bompengeavtale for 2001. Det forventes at inntektene fra bomringen det året blir 120 mill. kroner.

Flertallet har merket seg at det statlige tilskuddet vil bli om lag 160 mill. kroner for 1999 og 2000. De økte inntektene som følger av takstøkningen er forutsatt fordelt i tråd med lokale vedtak.

I en ny avtale for 2001 vil staten bidra med om lag 60 mill. kroner, samt et ekstra tilskudd på 12 mill. kroner, totalt 72 mill. kroner. Inntektene fra bilistene skal fordeles med N til Ytrebygdsvegen og O til miljøtiltak, gang- og sykkelvegutbygging, trafikksikring, tiltak for kollektivtrafikk og ressurser til planlegging.

Flertallet viser til at 45 mill. kroner i ikke disponerte midler fra bompengeselskapet etter ønske fra Statens vegvesen i Hordaland i 1999 er benyttet til rv 555 Nygårdstangen - Gyldenpris. Flertallet viser til at 45 mill. kroner fra Hordalands ordinære ramme for øvrige riksvegmidler var forutsatt disponert til dette tiltaket i 2000. Flertallet forutsetter derfor at et tilsvarende beløp av Hordalands ordinære riksvegmidler i år 2000 disponeres til de ovenfor prioriterte tiltakene i bompengeavtalen og i tråd med grunnlaget for innkreving av bompenger i vegloven.

Flertallet har merket seg at det har vært en uenighet om størrelsen på de statlige bevilgninger i forhold til de stipulerte anslag for inntektene fra bompengeringen pr. år, jf. St. prp. nr. 84 (1994-95), og bruk av bompenginntekter som overskyter de statlige bevilgninger pr. år, jf. oppbygging av fond i slike tilfeller.

Flertallet vil be om at det i bompengeavtaler i aktuelle bompengesaker går klart fram hvilke bevilgningsmessige forpliktelser staten har når de årlige bompenginntekter endres i forhold til stipulert beløp i proposisjonen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet er imot forslag til økning av takstene i bompengeringen i Bergen og til forlengelse av avtale med bompengeselskapet. Disse medlemmer vil således stemme imot II punktene 1 og 2 i forslag til vedtak.

Disse medlemmer vil vise til at staten tar inn 38 mrd. kroner i avgifter på bil og bilbruk, mens kun 9,6 mrd. kroner brukes til drift, vedlikehold og investeringer på veg.

Disse medlemmer er imot en ytterligere innkreving og avgifter på bilbruk.

Disse medlemmer er imot å sperre av hele områder uten at bilistene har et gratis valgfritt alternativ.

Disse medlemmer viser til at antall bomveger nå er faretruende høyt og legger store beslag på de få frie midlene som bevilges til investeringer i nye vegger.

Komiteens medlemmer fra Høyre har merket seg at etter ønske fra staten ble 45 mill. kroner av bompengefondet benyttet til forskuttering av Vestre innfartsåre.

Disse medlemmer forutsetter at staten tilbakefører disse midlene til bompengefondet.

Disse medlemmer har merket seg at staten og Bergen kommune er enige om å forlenge bompengesavtalen med ett år og doble bompengetakstene fra 1. november 1999 og ut den forlengende avtaleperioden.

Disse medlemmer har merket seg at det er en forutsetning fra Bergen kommune for å forlenge bompengesavtalen at staten tilbakefører midlene til bompengefondet og at statens bevilgninger er i samsvar med "krone for kroneprinsippet" for avtaleperioden 1986-2001.

Disse medlemmer er prinsipielt skeptisk til å forlenge bompengesavtaler utover det fastsatte tidspunkt. Staten bør legge stor vekt på å holde inngåtte avtaler og fjerne bommene når avtaleperioden utløper.

På bakgrunn av den brede politiske enigheten i Bergen og den lokale støtten fra næringslivet, og det faktum at forlengelsen av avtalen kun er ett år, vil disse medlemmer støtte en forlengelse av bompengesavtalen forutsatt at staten etterlever "krone for kroneprinsippet" for avtaleperioden 1986-2001 og tilbakefører de forskutterte midlene til bompengefondet.

Disse medlemmer konstaterer at det ikke blir flertall for refusjon av de 45 mill. kroner og krone-for-krone-prinsippet. Disse medlemmer vil derfor stemme imot punktene 1 og 2 i forslag til vedtak.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til at oppstart av prosjektet rv 580 Midttun – Hop ligger inne i 2000. Dette medlem er mot denne oppstart fordi:

- Det er uavklart hvilke kostnader det vil medføre av videre investeringer pga. økt trafikk på Sjølinjen (Hop - Fjøsanger)
- Den miljømessige kvalitetssikringa av Midttun - Hop er utilfredsstillende. Det gjelder så vel konsekvensene for Midttun skole, for bebyggelsen på Kloppedalsmyra som ligger i en innelukket dal, utslippene i forhold til kravene fastsatt i nye nasjonale mål for luftkvalitet fastsatt av regjeringen høsten 1998.

Dette medlem mener prosjektet burde gjennomgå med sikte på avklaringer av medfølgende investeringer på Sjølinjen, samt miljørevideres.

"Prosjektet rv 580 Midttun - Hop gjennomgås økonomisk, samt miljørevideres."

### 3.2 Hovudvegutbyggingen i Drammen (vegpakke Drammen)

#### *Sammendrag*

Det blir i proposisjonen orientert om kostnadsauken for prosjekt i vegpakke Drammen.

Prosjektet E134 kryss Bangeløkka blir no rekna som ein del av prosjektet E134 Drammen-Mjøndalen. Det blir i planlegginga sett på som mest tenleg å slå desse to prosjekta saman og gjennomføre alle tiltak i krysset på Bangeløkka som ein del av prosjektet E134 Drammen-Mjøndalen.

Opphavleg kostnadsoverslag for desse to prosjekta er 694 mill. 1999-kroner. Det samla kostnadsoverslaget er no auka til 1 097 mill. kroner.

Dersom ein reduserer standarden til minstekrava som gjeld m.a. for støyskjerming, viltgjerde og forbikøyringsfelt, kan kostnadene reduserast med opp til 100 mill. kroner. Det er førebels uvisst kor mykje av innsparingane det er realistisk å rekne med.

Samferdselsdepartementet har bedt Vegdirektoratet om å gå gjennom vegpakke Drammen slik at ein får oppdatert kostnadene og realistisk gjennomføringstidspunkt for alle prosjekta i vegpakka. Samferdselsdepartementet legg opp til ein gjennomgang av vegpakke Drammen i budsjettet for 2000.

#### *Komiteens merknader*

Komiteen har merket seg at Regjeringen vil komme tilbake til hovedveiutbyggingen i Drammen i statsbudsjettet for 2000.

### 3.3 E39/Rv. 542 Trekantsambandet - framskynding

#### *Sammendrag*

Departementet gjer i proposisjonen greie for at ei framskunding av E39/rv. 542 (trekantsambandet) vil kunne gi innsparingar for staten.

Framskundinga vil innebere at Stordabrua kan opne i desember 2000 og Bømlabrua tidleg i april 2001 i staden for 1. juli 2001.

Ei slik framskunding vil gjere at staten slepp rentekompensasjon på 19 mill. kroner og dessutan føre til at ein kan spare om lag 5 mill. kroner i subsidiar til ferjene. Staten vil ved ei framskunding altså - isolert sett - kunne spare om lag 24 mill. kroner.

Framskundinga vil - etter tilbod frå entreprenørar - koste om lag 25 mill. kroner, og vil auke totalkostnadene frå 1 770 til 1 795 mill. kroner.

Staten har sagt seg villig til eventuelt å dekkje 8 mill. kroner av kostnadene ved ei framskunding og bompengeselskapet dekkjer resten.

Med ein framskunding som skissert vil staten kunne spare netto om lag 16 mill. kroner samanlikna med ei opning 1. juli 2001.

Samferdselsdepartementet er kjent med at bompengeselskapet er villig til å forskottere 118 mill. 1999-kroner i 2000 mot refusjon i 2001. Departementet vil eventuelt komme tilbake til dette i budsjettet for 2000.

*Komiteens merknader*

Komiteen har merket seg at staten og bompengeselskapet har forhandlet seg frem til en avtale om forsert åpning av Trekantsambandet. Komiteen stiller seg positiv til forslaget om forsert åpning av Trekantsambandet.

Komiteen har merket seg at bompengeselskapet vil forskuttere 118 mill. kroner i 2000.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet og Høyre, er positive til en slik forskottering og forutsetter at departementet kommer tilbake til dette i budsjettet for 2000 med en plan for tilbakebetaling i 2001.

Flertallet vil understreke viktigheten av at det ikke hersker tvil om statens vilje til å etterleve inngåtte avtaler og tilbakeføre forskutterte midler. Etableres en slik usikkerhet skapes det skepsis blant finansieringsinstitusjoner til finansiering av bompengeprojekter, med fare for dårligere betalingsbetingelser for bompengeselskapene og økte utgifter for trafikantene.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre har merket seg at staten, ifølge departementets opplegg, vil oppnå en nettobesparelse på 16 mill. kroner på grunn av forseringen. Bompengeselskapet derimot vil tape 1,9 mill. kroner. Disse medlemmer finner dette urimelig samtidig som staten tjener betydelige beløp på forseringen.

Disse medlemmer vil derfor foreslå at statens bidrag til forseringskostnadene økes fra 8 mill. kroner til 9,9 mill. kroner. Det fører til at statens nettobesparelser blir 14,1 mill. kroner og at bompengeselskapet ikke påføres økte kostnader ved forseringen.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til at partiet har vært mot Trekantsambandet, og at Sosialistisk Venstreparti mener at denne utgave av sambandet har klare negative miljøeffekter. Prosjektet er imidlertid vedtatt og bygginga langt framkommet, og dette medlem ser derfor ingen grunn til at det ikke forseres.

### **3.4 Statens vegvesen sitt arbeid med 2000-problemet**

#### *Sammendrag*

Det blir i proposisjonen orientert om Statens vegvesen sitt arbeid med å kartlegge og løyse eventuelle IT-problem i samband med overgangen til 2000.

Når det gjeld dei administrative datasystema, som t.d. Økosys og Autosys, synest Vegdirektoratet å ha kontroll både teknisk og økonomisk.

Arbeidet har kome noko kortare med dei tekniske overvakings- og styringssystema ute på vegen.

Arbeidet med 2000-problemet vil kunne få vesentlege økonomiske konsekvensar, men det er framleis stor uvisse om kor store kostnadene vil bli.

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til saka på eit seinare tidspunkt.

*Komiteens merknader*

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, har merket seg at Vegdirektoratet er i ferd med å få god oversikt over situasjonen også for de tekniske overvakings- og styringssystemene. Flertallet har videre merket seg at det vil bli gjennomført en gjennomgang av kvaliteten på Statens vegvesens arbeid med 2000-problemet.

Flertallet har videre merket seg at departementet peker på at arbeidet med 2000-problemet kan få vesentlige økonomiske konsekvenser, og at en vil komme tilbake til dette på et senere tidspunkt.

Komiteens medlemmer Fremskrittspartiet og Høyre har merket seg at departementet anser at 2000-problemene knyttet Vegdirektoratets administrative datasystem synes å være under kontroll.

Disse medlemmer har merket seg at tilstanden er bekymringsfull når det gjelder overvakings- og styringssystemene.

Disse medlemmer vil understreke at dataproblemene knyttet til 2000 har vært kjent lenge og at disse problemene burde vært under kontroll på det nåværende tidspunkt. Det er ikke tilfredsstillende at så ikke er tilfelle.

Ettersom 2000-problematikken lenge har vært kjent, forutsetter disse medlemmer at Vegdirektoratet har innarbeidet kostnadene knyttet til løsning av 2000-problemene i sine budsjetter.

Disse medlemmer vil understreke viktigheten av at 2000-problemene knyttet overvakings- og styringssystemene er løst innen 2000 da disse er av stor betydning for sikkerheten og fremkommeligheten på vegene.

## **4. PROGRAMKATEGORI 21.5 JERNBANEFORMÅL**

### **4.1 Fullmakt til å forplikte seg utover budsjettåret for Jernbaneverket og Statens vegvesen**

#### *Sammendrag*

Grensa for å spesifisere og leggje fram enkelttiltak for Stortinget er for Jernbaneverket 50 mill. kroner og for Statens vegvesen 200 mill. kroner.

Det har vist seg at både Jernbaneverket og Statens vegvesen har behov for ei fullmakt til å kunne forplikte seg utover budsjettåret for dei investeringsprosjekt som er under fullmaktsgrensa for framlegg av enkelttiltak for Stortinget.

Samferdselsdepartementet gjer framlegg om at Jernbaneverket i 1999 får fullmakt til å forplikte seg for framtidige budsjetterminar for opptil 50 mill. kroner utover gitte løyvingar på kap. 1350, post 30 Investeringar i lina, for investeringsprosjekt som ikkje er omtalte med kostnadsoverslag for Stortinget og at Vegdirekto-

ratet får same fullmakt for opptil 650 mill. kroner utover gitte løyvingar på kap. 1320, post 30 Riksveginvesteringar.

#### *Komiteens merknader*

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmet fra Sosialistisk Venstreparti, forutsetter at de foreslåtte fullmakter kun vil gjelde investeringsprosjektene som er under fullmaktsgrensa for framlegg av enkelttiltak for Stortinget, på hhv. 50 mill. kroner for Jernbaneverket og 200 mill. kroner for Statens vegvesen.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti ser det som betenkelig at en stor del av vegrammene nyttes uten at prosjektene omtales for Stortinget. Dette medlem anser grensa for enkeltprosjekt på 200 mill. kroner som for høg, og at dette medfører store bindinger som ikke blir politisk behandla. De store bindingene medfører at Stortinget får begrensa mulighet for prioritering.

Dette medlem vil henstille om at Regjeringa vurderer å gå tilbake til en øvre grense på 100 mill. kroner for enkeltprosjekt før det legges fram for Stortinget.

Dette medlem vil derfor gå mot den økning av fullmakter ut over budsjettåret som departementet fremmer.

#### **4.2 Leieavtale mellom Jernbaneverket og EITele Vest**

##### *Sammendrag*

Det blir i proposisjonen gjort framlegg om at Jernbaneverket får fullmakt til å inngå avtale med EITele Vest om leie av fiberkabelkapasitet mellom Bergen og Stavanger.

Grunna opninga av telemarknaden frå og med 1. januar 1998 og den foreståande avviklinga av fiberkabelavtalen mellom Telenor AS og Jernbaneverket, ga Samferdselsdepartementet i februar 1998 Jernbaneverket høve til å leige ut overskottskapasiteten i sitt fiberoptiske telenett. Leieavtalen vil gi disposisjonsrett til seks fibre i 20 år. Leigebeløpet vil vere 6 mill. kroner for det første året, deretter 3 mill. kroner pr. år i 14 år. For dei 5 siste åra vil leigebeløpet vere kr 0.

Samferdselsdepartementet set som vilkår at leigeutgifta blir dekt innanfor ramma av det årlege statsbudsjettet.

#### *Komiteens merknader*

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmet fra Sosialistisk Venstreparti, støtter forslaget om at Jernbaneverket får leie ut sitt fiberoptiske telenett. Jernbaneverkets nett er et viktig supplement til Telenors nett og bidrar til å styrke konkurransen i telemarkedet.

Flertallet forutsetter at utleie av Jernbaneverkets nett skjer på kommersielle vilkår.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til Dokument nr. 8:42 (1998-99) Om utskilling av Telenors nett, og etablering av et selskap for forvaltning av statlige telenett. Som intensjon for dette forslag, som ligger til behandling i Stortinget, ligger også en mulig sammenslåing av statlige nett,

deriblant fiberkabelnettet til Jernbaneverket, i ett statlig nettselskap.

Dette medlem kan derfor ikke legge føringer for utleie av Jernbaneverkets nett før forslaget er behandla.

#### **4.3 Utredning om tunnel gjennom Gamlebyen i Oslo - orientering**

##### *Sammendrag*

Departementet gir i proposisjonen ei orientering om status for utgreinga om tunnel gjennom Gamlebyen.

Konsekvensutgreiingane er gjennomførte i samsvar med godkjende konsekvensutgreiingsprogram (datert 22. april 1998) og omfattar i alt 6 alternativ (4 under Minneparken og 2 inn mot Ekebergåsen over Loenga). Utgreiingsarbeidet viser at alle alternativ er svært komplekse og kostnadskrevjande med eit investeringsbehov som varierer mellom 3,3 og 5,2 mrd. kroner.

Høyring med offentlig ettersyn viser at ein må få fram ytterlegare varianter før saka kan leggast fram for Stortinget.

Samferdselsdepartementet legg opp til at det blir gjennomført ei tilleggsutgreiing for 1-2 variantar. Ei slik tilleggsutgreiing er i tråd med mottekne innspel i høyringsrunden. Tilleggsutgreiinga skal etter planen gjennomførast innan utgangen av august 1999, noko som inneber at ein stortingsproposisjon om tunnel i Gamlebyen tidlegast kan leggast fram for Stortinget seinhaustes 1999. Samferdselsdepartementet ser det som nødvendig å gjennomføre desse tilleggsutgreiingane for å kunne fremme eit konkret forslag om ein tunnel i Gamlebyen, og samstundes få avklara traséføringa for nytt dobbeltspor Oslo S-Hauketo gjennom området.

#### *Komiteens merknader*

Komiteen har merket seg at Regjeringen vil komme tilbake til Stortinget med en stortingsproposisjon om tunnel i Gamlebyen.

### **5. PROGRAMKATEGORI 22.1 TELEKOMMUNIKASJONER**

#### **5.1 Overføring av Radiostøykontrollen fra Telenor AS til Post- og teletilsynet**

##### *Sammendrag*

I St.prp. nr. 1 (1998-99) blei det vist til at departementet ville vurdere å føre Radiostøykontrollen ut av Telenor AS. Departementet foreslår med dette at eininga blir plassert i Post- og teletilsynet.

Innføringa av allmenn konkurranse i telesektoren, omdanninga av Televerket til aksjeselskap, utviklinga i kringkastingssektoren med fleire landsdekkjande kanaler og framveksten av lokalradio/-TV fører til at den type oppgåver som Radiostøykontrollen har, bør utførast av eit forvaltningsorgan. Plassering av kontrollen i Post- og teletilsynet vil vere eit godt alternativ, særleg fordi det er fagleg slektskap mellom dei oppgåver som Radiostøykontrollen utfører og dei oppgåver

som blir utførte av tilsynet si eining for frekvenskontroll.

Radiostøykontrollen vil bli ein del av Post- og teletilsynet sin kontrollavdeling og samlokalisert med utekontora til avdelinga si eining for frekvenskontroll.

Radiostøykontrollen har i dag 12 stillingar som det blir gjort framlegg om å overføre til Post- og teletilsynet.

Post- og teletilsynet sin verksemd er basert på sjølvfinansiering, dvs. at utgifter og inntekter det enkelte år i utgangspunktet skal vere i balanse. Finansieringa av Radiostøykontrollen er eit unntak frå dette. I dei siste åra er det løyvd 10 mill. kroner pr. år over Post- og teletilsynets kap. 1380, post 70, Refusjon til Telenor AS, for å finansiere Radiostøykontrollen.

Dei totale utgiftene ved overtaking av 12 stillingar, blir rekna til 10-11 mill. kroner pr. år. På grunn av at det ikkje er grunnlag for å gi eit meir nøyaktig overslag, foreslår departementet at løyvinga for 1999 på 10 mill. kroner til radiostøykontrolltenesta blir vidareført, og at løyvinga blir delt mellom Post- og teletilsynet og Telenor AS i samsvar med tidspunktet for overføringa 1. juni 1999. Dette inneber at kap. 1380, postane 01 og 45 blir foreslåtte auka med i alt 6 mill. kroner og post 70 redusert til svarande.

#### *Komiteens merknader*

Komiteen støtter forslaget om å overføre Radiostøykontrollen til Post- og teletilsynet. De oppgavene som tilhører Radiostøykontrollen er av forvaltningsmessige karakter og denne type oppgave hører naturlig inn under forvaltningsorganet Post- og teletilsynet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre finner det kritikkverdige at forvaltningsoppgaver utføres av Telenor som er en av flere kommersielle aktører i telemarkedet.

Fortsatt eksisterer den uheldige situasjonen at Samferdselsdepartementet administrerer både statens eier-

skap i Telenor og reguleringsmyndigheten Post- og teletilsynet, og kommer slik i en uheldig dobbeltrolle.

Disse medlemmer vil i den sammenheng vise til Innst. S. nr. 77 (1998-99) fra næringskomiteen der komitéflertallet uttaler følgende:

"Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Arbeiderpartiet, har merket seg at det i dag er slik at eier- og regulatørrollen i mange tilfeller utøves av samme departement og at det er blitt reist kritikk om hvorvidt en slik organisering gir den nødvendige tilliten til at staten faktisk klarer å skille mellom eier- og regulatørrollen. Dette økte fokus på statens dobbeltrolle henger bl.a. sammen med de krav om mest mulig like konkurransevilkår som følger av EØS-avtalen og andre internasjonale avtaler Norge har tiltrådt. Dersom konkurransen skal oppfattes som lik, kan det være problematisk at eierskap, reguleringer og økonomiske virkemidler utøves av samme departement. Flertallet mener man må gjøre det som er mulig for å sikre likeverdige konkurranseforhold mellom private og offentlig eide virksomheter. Det statlige eierskap er i dag spredd på flere departement. Flertallet mener det også må vurderes å samle de statlige eierinteresser i ett departement."

#### **5.2 Nedlegging av den manuelle mobiltelefon-tjenesten**

##### *Sammendrag*

Det blir orientert om at vilkåra for å avvikle den manuelle mobiltelefontenesta er oppfylte og at tenesta blir lagt ned i 1999.

#### *Komiteens merknader*

Komiteen har ingen merknader.

## **6. FORSLAG FRA MINDRETALL**

### **6.1 Forslag fra Sosialistisk Venstreparti:**

Prosjektet rv 580 Midttun - Hop gjennomgås økonomisk, samt miljørevideres.

## **7. KOMITEENS TILRÅDING**

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

vedtak:

I.

På statsbudsjettet for 1999 vert det gjort følgjande endringar:

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
Utgifter:				
1300	01	Samferdselsdepartementet (jf. kap. 4300 Driftsutgifter, blir auka med .....		4 800 000
		frå kr 102 700 000 til kr 107 500 000		
1312		Oslo Lufthavn AS		

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
	90	Lån til Oslo Lufthavn AS, blir a u k a med ..... frå kr 490 000 000 til kr 801 000 000		<u>311 000 000</u>
1314	01 (ny)	Havarikommisjonen for sivil luftfart Driftsutgifter .....		<u>3 000 000</u>
1380	01	Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380) Driftsutgifter, blir a u k a med ..... frå kr 126 800 000 til kr 130 800 000		<u>4 000 000</u>
	45	Større utstyrskjøp og vedlikehold, <i>kan overføres</i> , blir a u k a med .....		<u>2 000 000</u>
	70	Refusjon til Telenor AS, blir r e d u s e r t med ..... frå kr 10 000 000 til kr 4 000 000		<u>6 000 000</u>
2450		Luftfartsverket (jf. kap. 5450, 5491 og 5603)		
	24.1	Driftsinntekter .....	-4 162 170 000	
	24.2	Inntekter regionale flyplassar .....	-208 400 000	
	24.3	Frå reguleringsfondet .....	-198 450 000	
	24.4	Driftsutgifter, <i>overslagsløyving</i> .....	1 377 500 000	
	24.5	Driftsutgifter regionale flyplassar, <i>overslagsløyving</i>	187 100 000	
	24.6	Avskrivningar .....	2 595 600 000	
	24.7	Renter av statens kapital .....	41 100 000	
	24.8	Til investeringsformål .....	323 720 000	
	24	Driftsresultat .....		<u>- 44 000 000</u>
	30	Flyplassanlegg, blir r e d u s e r t med ..... frå kr 648 200 000 til kr 618 200 000		<u>30 000 000</u>
Inntekter:				
5450	35	Luftfartsverket (jf. kap. 2450) Til investeringsformål (overført frå kap. 2450, post 24 Driftsresultat) blir r e d u s e r t med ..... frå kr 353 720 000 til kr 323 720 000		<u>30 000 000</u>

## II.

Stortinget samtykkjer i at:

- Vegdirektoratet får fullmakt til å gjere endringar i gjeldande bompengeselskapet for bomringen i Bergen, slik at bompengeselskapet får rett til å auke takstane til 10 kroner for liten bil og 20 kroner for stor bil. Andre vilkår går fram av St.prp. nr. 45 (1998-99) og Innst. S. nr. 180 (1998-99).
- Vegdirektoratet får fullmakt til å inngå avtale for 2001 med bompengeselskapet og fastsette nærare reglar for finansieringsordninga. Vilkåra går fram av St.prp. nr. 45 (1998-99) og Innst. S. nr. 180 (1998-99).
- Vegdirektoratet får i 1999 fullmakt til å forplikte seg for framtidige budsjetterminar for opptil 650 mill. kroner utover gitte løyvingar på kap. 1320, post 30 Riksveginvesteringar, for investeringsprosjekt som ikkje er omtalt med kostnadsoverslag for Stortinget.
- Jernbaneverket får i 1999 fullmakt til å forplikte seg for framtidige budsjetterminar for opptil 50 mill. kroner utover gitte løyvingar på kap. 1350, post 30 Investeringar i lina, for investeringsprosjekt som ikkje er omtalte med kostnadsoverslag for Stortinget.
- Jernbaneverket kan i 1999 inngå avtale om leige av fiberkabelkapasitet mellom Stavanger og Bergen, avgrensa til 6 mill. kroner det første året og deretter avgrensa til 3 mill. kroner pr. år i dei neste 14 åra.

Oslo, i samferdselskomiteen, den 12. mai 1999.



**Oddvard Nilsen,**  
leder og ordfører.

**Thorbjørn Merkesdal,**  
fung. sekretær.