



**DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité  
Stortinget  
0026 OSLO

Deres ref  
trh

Vår ref  
20/1093-

Dato  
**14 MAI 2020**

**Spørsmål 1–3 til Prop 95 S (2019–2020) Nokre saker om luftfart, veg og post**

Det vises til brev 8. mai d.å. fra Stortinget ved Transport og kommunikasjonskomiteen. Nedenfor følger svar på spørsmål 1–3 fra Arbeiderpartiet.

**Spørsmål 1:**

*I proposisjonen vises det til Stortingets anmodningsvedtak om tiltak for de ikke-statlige lufthavnene. Til tross for Stortingets vedtak ønsker ikke regjeringen å legge fram noe forslag. Synes regjeringen det er vanskelig å tolke Stortingets vedtak?*

**Svar:**

Regjeringen har i Prop. 95 S (2019–2020) redegjort for tiltak som vil kompensere for inntektsbortfall for de ikke-statlige lufthavnene på grunn av virusutbruddet. Dette er tiltak som skal sikre at vi fortsatt har de ikke-statlige lufthavnene når vi er igjennom krisen. Jeg viser også til Prop. 117 S (2019–2020) når det gjelder Haugesund lufthavn som holdes åpen for døgnkontinuerlig beredskap for ambulanseflyvninger og for flyruten mellom Haugesund og Oslo som inngår i det subsidierte minimumstilbudet.

**Spørsmål 2:**

*Dersom stortingsflertallet ønsker å få på plass en ordning for støtte til ikke-statlige lufthavner, hvordan mener departementet en slik ordning bør utformes?*

**Svar:**

Vanligvis brukes ordet «ordning» om noe som er allment tilgjengelig for alle foretak som tilfredsstiller bestemte vilkår, som en kontrast til løsninger skreddersydd for enkeltforetak.

En generell ordning må være likebehandlende, objektiv og transparent dersom den skal bli godkjent av ESA. Fordi ordningen skal sikre overlevelsen til den lufthavnen som har de største (relative) økonomiske problemene, vil likebehandling innebære at de andre lufthavnene lett vil ha krav på mer enn de strengt tatt trenger for å overleve. Ingen foretak bør motta mer enn de strengt tatt trenger, selv om det statsstøtterettslig skulle være tillatt. Alternativet er å yte ad hoc statsstøtte basert på det enkelte foretakets behov. En slik løsning gjør det vanskelig å estimere bevilgningsbehovet.

**Spørsmål 3:**

*I proposisjonen vises det til tre riksvegprosjekter der det er uenighet mellom Statens vegvesen og entreprenører om oppgjør. Også i flere andre riksvegprosjekter er det uenighet, og mange ender opp som tvistesaker. Hva er grunnen til dette, og hva gjøres for å unngå uenighet og rettsaker?*

**Svar:**

Det er mange årsaker til at det kan oppstå konflikt mellom entreprenør og Statens vegvesen, og bildet er ofte sammensatt. Eksempler på årsaker til konflikt som inntreffer oftere enn andre er at valgt entreprisform eller konkurranseform ikke er optimal, størrelse på kontraktene, uenighet om kompetanse eller rolleforståelse hos entreprenør eller byggherre, for lave kalkyler fra entreprenørene eller for lave budsjetter hos byggherren, uklar og ubalansert risiko i kontraktene og feil og mangler i konkurransegrunnlaget.

Det er gjort flere grep for å redusere konfliktnivået de senere årene. Det er blant annet innarbeidet egne samspillsbestemmelser i kontrakten, som skal legge til rette for godt samarbeid mellom byggherre og entreprenør og få mulige uenigheter avklart før byggingen starter. Videre er det i samarbeid med entreprenørbransjen utarbeidet konkrete tvisteløsningsmekanismer i kontraktene til Statens vegvesen som også skal bidra til konfliktreduksjon.

Med hilsen



Knut Arild Hareide