



DET KONGELEGE
SAMFERDSSELSDEPARTEMENT

St.prp. nr. 62

(2003–2004)

Om ein del saker på Samferdselsdepartementets område

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet av 7. mai 2004,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Bondevik II)*

1 Innleiing

Samferdselsdepartementet legg i denne proposisjonen fram ein del saker under programkategoriane 21.20 Luftfartsformål, 21.30 Vegformål og 21.50 Jernbaneformål, og under Andre saker.

Proposisjonen gjeld desse sakene:

Under 21.20 Luftfartsformål:

- Samferdselsdepartementet gjer greie for endeleg eigenkapital i samband med etableringa av Avinor AS.

Under 21.30 Vegformål:

- Stikkordet «*kan overførast*» blir foreslått tilføydd kap. 1320, post 60 Forsøk.
- Departementet gjer framlegg om å vidareføre ordninga med innkrevjing av lokalt finansieringsbidrag på omsetning av drivstoff i Tromsø (Tromsøpakke 2).
- Det blir gjort greie for bygging av midtrekkverk og andre tiltak for å redusere ulykkene på E6 gjennom Østfold.
- Departementet gjer greie for installering og finansiering av videoovervaking av Oslofjordtunnelen.
- På bakgrunn av gjennomført ekstern kvalitets sikring av E6 Nordre avlastningsveg i Trondheim blir det gjort greie for styrings- og kostnadsramme for prosjektet.

- Departementet orienterer om auka kostnadsoverslag og sviikt i bompengeinntektene for Namdalsprosjektet.

Under 21.50 Jernbaneformål:

- Departementet orienterer om etablering av ein skule for lokomotivførarutdanning mv. som er uavhengig av dei enkelte togoperatørane når jernbanedrifta blir konkurranseutsett.
- Det blir gjort greie for arbeidet med konkurranseutsetjing av produksjonsverksemda i Jernbaneverket.

Under andre saker:

- Det blir orientert om hurtigrutemuseet.

2 Programkategori 21.20 Luftfartsformål

2.1 Endelege løyvingar i samband med etableringa av Avinor AS

Avinor AS blei etablert 1. januar 2003, jf. St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2/Budsjett-innst. S. nr. 6 og nr. 13 Tillegg nr. 1 (2002–2003). Ved behandlinga i Stortinget fekk Kongen fullmakt til å avvike løyvingane og fastsetje endelege beløp i samband med overføring av eigedelar, arbeidskapital og eigenkapital i

selskapet. I kgl. res. 20. juni 2003 blei endelege beløp fastsette, jf. omtale i St.prp. nr. 1 (2003–2004).

Samferdselsdepartementet har på ny vurdert føresetnadene for dei endelege beløpa. Ved fastsetjing av kapital til Avinor var det lagt opp til at Avinor i 2003 skulle betale Luftfartsverkets mellomvære med staten per 31. desember 2002. Mellomværet per 31. desember 2002 var på 581,1 mill. kr, og 470,6 mill. kr blei innbetalt i oktober 2003. Det var lagt opp til at resten av mellomværet på 110,5 mill. kr skulle reknast mot ein reduksjon i arbeidskapitalen. Ein har kome til at dette opplegget ikkje kan følgjast. På denne bakgrunn må Avinor i 2004 betale mellomværet på 110,5 mill. kr til statskassa. I tillegg kjem renter med om lag 2,5 mill. kr. Regjeringa har derfor i kgl. res. av 16. april 2004 redusert eigenkapitalen i selskapet ved inntektsføring av om lag 113,1 mill. kr på kap. 4315 Avslutning av forvaltningsverksemda Luftfartsverket, post 96 Nedsetjing av eigenkapital. Eigenkapitalen i Avinor AS blir dermed redusert frå 7 391 476 000 kr til 7 278 409 000 kr i kapitalrekneskapen.

3 Programkategori 21.30 Vegformål

3.1 Tilføying av stikkord på kap. 1320, post 60 Forsøk

Frå og med 1. januar 2004 er det oppretta forsøk innafor samferdselsområdet, jf. St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2 (2003–2004). I denne samanhengen blei post 60 Forsøk, oppretta under kap. 1320 Statens vegvesen. Det blei ikkje knytt noko stikkord til denne posten. Statens vegvesen skal stille midlar til disposisjon i tråd med det lokale styresmakter bestemmer innafor dei rammer departementet har sett for forsøka. Midlane blir stilte til disposisjon i takt med behovet for likviditet/framdrifta for prosjektet. Av den grunn kan det stå att midlar ved slutten av året, jf. at det same gjeld for post 30 Riksveginvesteringar. Samferdselsdepartementet foreslår derfor at stikkordet «*kan overførast*» blir tilføyd på post 60.

3.2 Vidareføring av ordninga med innkrevjing av lokalt finansieringsbidrag på omsetning av drivstoff i Tromsø (Tromsøpakke 2)

3.2.1 Innleiing

Samferdselsdepartementet gjer framlegg om å vidareføre ordninga med innkrevjing av lokalt finansieringsbidrag på omsetning av drivstoff i Tromsø.

Finansieringsbidraget skal delfinansiere infrastrukturiltak i Tromsø by. Det er lagt opp til innkrevjing i fire år, frå 1. juli 2004 til og med 30. juni 2008.

Tromsø kommune, Troms fylkeskommune og Statens vegvesen har utarbeidd eit forslag til prosjektpakke. Denne er omtalt som Tromsøpakke 2. Prosjektpakka har som mål å sikre tryggleik i trafikken, betre miljøet og leggje til rette for miljøvenleg transport i Tromsø by. Den totale ramma for Tromsøpakke 2 er på 150 mill. kr. Det er lagt til grunn at om lag 50 pst. av ramma skal nyttast til trafikktryggingstiltak, bygging av gang- og sykkelveggar, kollektivtrafikktiltak og miljøtiltak. Det er lagt opp til at prosjektpakka skal finansierast gjennom innkrevjing av lokalt finansieringsbidrag på drivstoff og ein kombinasjon av kommunale, fylkeskommunale og statlege midlar.

Tromsøpakke 2 er m.a. omtalt i St.prp. nr. 1 (2003–2004) og St.meld. nr. 24 (2003–2004) Nasjonal transportplan 2006–2015.

3.2.2 Innkrevjing av lokalt finansieringsbidrag på omsetning av drivstoff i Tromsø – bakgrunn og erfaringar

Bakgrunn og opplegg for gjeldande innkrevjingsordning

Idéen om innkrevjing av eit lokalt finansieringsbidrag på omsetning av drivstoff i Tromsø blei lansert i ein transportplan frå 1986. Transportplanen skisserte eit program for vegutbygging kostnadsrekna til om lag 500 mill. kr. Investeringsbehovet var mykje større enn det ein kunne rekne med å få i løyvingar over statsbudsjettet. I transportplanen blei det derfor innarbeidd eit forslag om å krevje inn eit lokalt bidrag på omsetning av drivstoff for å finansiere delar av programmet.

Det var ikkje heimel i veglova for å krevje inn eit lokalt finansieringsbidrag på omsetning av drivstoff til å delfinansiere vegbygging. Det blei derfor sett i gang eit arbeid for å endre veglova. Resultatet av dette arbeidet var ein ny paragraf i veglova, § 27A, som tok til å gjelde frå 1. juni 1990, jf. Ot.prp. nr. 4/Innst. O. nr. 26 (1989–90). Samferdselsdepartementet fastsette forskrift om innkrevjing av finansieringsbidraget i Tromsø 20. juni 1990.

Stortinget slutta seg til opplegget for innkrevjing av finansieringsbidrag i Tromsø gjennom handsaminga av St.prp. nr. 7 (1989–90) og St.prp. nr. 69 (1989–90), jf. Innst. S. nr. 116 (1989–90). Føresetnaden var at det lokale finansieringsbidraget skulle kome som eit tillegg til statlege løyvin-

gar og nyttast til utbygging av hovudvegnettet i Tromsø. Det blei også peika på at ordninga måtte vere å sjå på som ei prøveordning.

Innkrevjinga starta 1. juli 1990 og skulle avsluttast i 2001. I samband med handsaminga av St.prp. nr. 1 (1995–96) blei innkrevjingsperioden forlengd ut 2003 for å kompensere for inntektssvikt i høve til prognosane i St.prp. nr. 7 (1989–90).

Målet med Tromsøpakke 1 var m.a. å avlaste Tromsøbrua og sentrum for trafikk, for å betre trafikkavviklinga i byen. Dette er i stor grad gjennomført. Vidare var det eit mål å gi Tromsø eit samanhengande gang- og sykkelvegnett langs hovudvegane i Tromsø. Her står det igjen ein del tiltak før målet er nådd.

Evaluering av lokalt finansieringsbidrag på omsetning av drivstoff i Tromsø

Samferdselsdepartementet har bedt Vegdirektoratet evaluere ordninga med innkrevjing av lokalt finansieringsbidrag på omsetning av drivstoff. NORUT Samfunnsforskning AS i Tromsø fekk oppdraget med å gjennomføre ei slik evaluering. Evalueringa er basert på to spørjeundersøkingar der den eine var retta mot eit tilfeldig utval privatbilistar/hushald, medan den andre var retta mot eit utval verksemder som var avhengige av gode transportløyningar.

Hovudresultata viser at privatbilistane i stor grad (75 pst.) prioriterer å betale eit lokalt finansieringsbidrag framfor bompengar. Privatbilistane seier seg også nøgde eller svært nøgde med utbygginga av Tromsøysundtunnelen (94,2 pst.), Breivikatunnelen (87,7 pst.), og Sentrumstangenten (79,1 pst.). Når det gjeld verksemdene, er nærare 97 pst. nøgde eller svært nøgde med Tromsøysundtunnelen. 93,1 pst. er nøgde eller svært nøgde med Breivikatunnelen, og 85,2 pst. er nøgde eller svært nøgde med Sentrumstangenten. Når det gjeld andre tiltak som er gjennomførde, som miljøtiltak, kollektivtrafikktiltak og gang- og sykkelvegar, seier under 50 pst. av både privatbilistar og verksemder seg nøgde eller svært nøgde med tiltaka.

Finansieringsbidraget har i liten grad ført til mindre bruk av bil. Undersøkinga viser også at viljen til å betale for å finansiere utbyggingstiltaka på denne måten er noko større enn det som hushalda faktisk har betalt gjennom finansieringsbidraget.

Ordninga er rimeleg å administrere. Kostnadene ved administrasjon er under 1 pst. av brutto inntekter. Inntekspotensialet frå ordninga ser ut

til å vere noko mindre enn ved tradisjonelle bompengeordningar. Ordninga må likevel kunne seiast å ha fungert tilfredsstellande i ein by som Tromsø.

3.2.3 Omtale av Tromsøpakke 2

Tromsøpakke 2 omfattar fem satsingsområde: trafikktryggleik, gåande og syklende, kollektivtransport, miljø og veginvesteringar. Dei viktigaste prioriteringane innafor dei definerte satsingsområda er:

Trafikktryggleik

Innafor satsingsområdet trafikktryggleik er det lagt opp til å prioritere innføring av 30 km/t-sone på Tromsøya, tryggare kryssingar for fotgjengarar i sentrumsområda og tiltak i nærrområda til skulane. Utbetring av Langnestunnelen vil redusere trafikken gjennom bustadområda langs Langnesveien og i sentrum. Dette vil også gi ein merkbar gevinst i høve til trafikktryggleiken. Utbetringar på Stakkevollvegen vil også betre trafikktryggleiken på denne strekninga.

Gåande og syklende

Det er prioritert tiltak for å etablere eit samanhengande hovudvegnett for gåande og syklende i Tromsø. Det viktigaste prosjektet er bygging av gang- og sykkelveg over Sandnessundbrua. Prosjektet kan startast opp i 2005. Tiltaket krev ikkje ny reguleringsplan.

Kollektivtransport

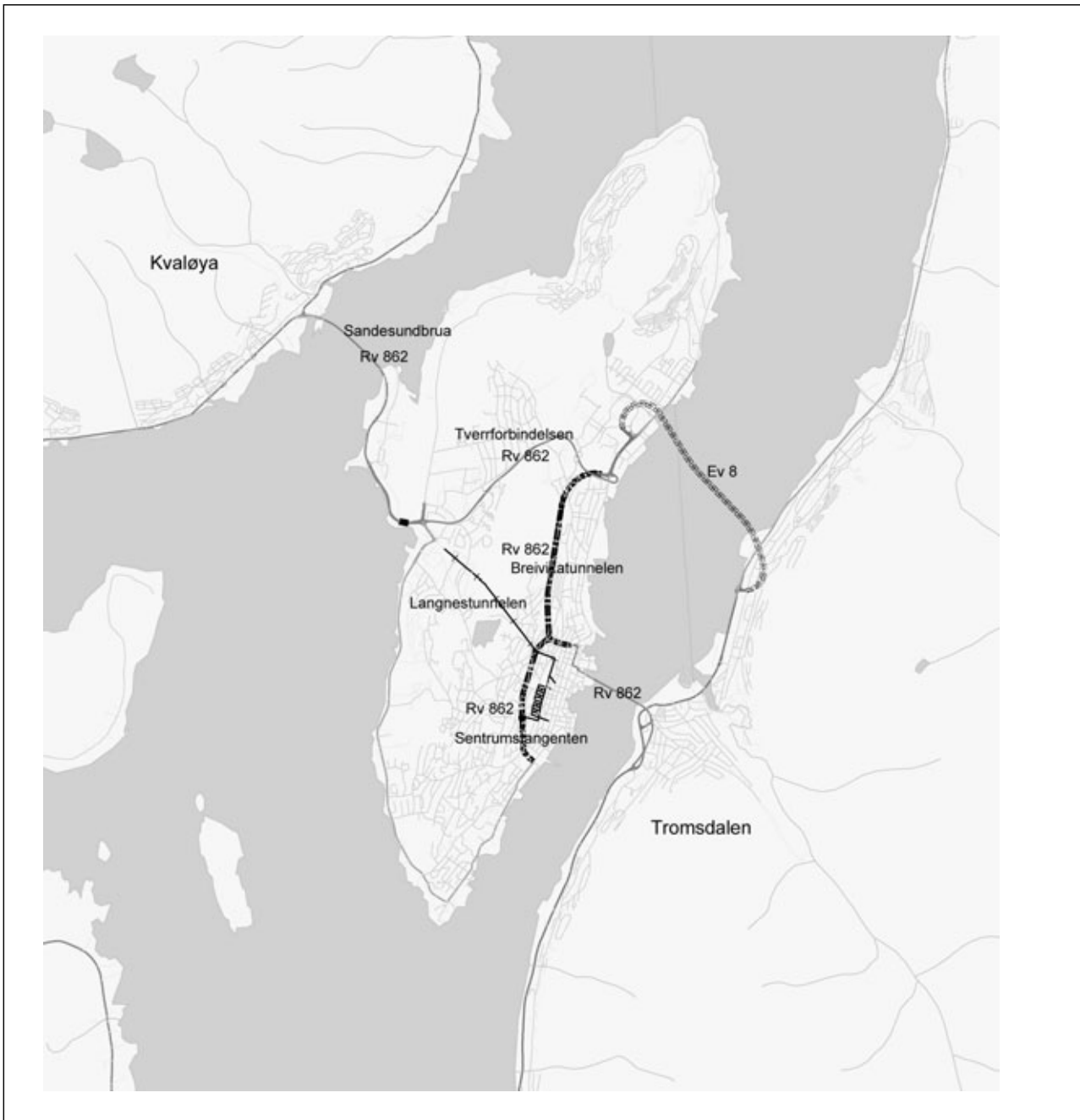
Det er prioritert 4 mill. kr til å gjere ferdig sentrumsterminalen. Resten av midlane er føresette nytta til å gjennomføre mindre tiltak der dei gir størst nytte for kollektivtransporten.

Miljø

Dei viktigaste miljøtiltaka vil vere støyskjerming. I tillegg vil utbetringa av Langnestunnelen føre til reduksjon i trafikken i sentrum og over Langnesveien, noko som fører til at støy og lokal luftforureining blir redusert.

Veginvesteringar

Veginvesteringane innafor Tromsøpakke 2 er føresette å komplettere vegsystemet frå Tromsøpakke 1. Oppgradering av Langnestunnelen er det viktigaste tiltaket innafor dette satsingsområdet. I til-



Figur 3.1

legg kan det vere aktuelt å gjennomføre tiltak på Stakkevollvegen (tidlegare rv 862).

Langnestunnelen, som er ein kommunal veg, er i praksis ein integrert del av hovudvegnettet i Tromsø gjennom at han er knytt opp mot dei andre riksvegane i tunnelsystemet (rv 862 Breivikatunnelen og Sentrumstangenten). Langnestunnelen blei i si tid bygd som privat veg og finansiert med bompengar. Då kommunen overtok Langnestunnelen, blei innkrevjinga av bompengar avvikla. Dette førte til at trafikken i Langnestunnelen auka frå ein årsdøgntrafikk på om lag 2 500 kjøretøy til om lag 10 000 kjøretøy. Dagens standard er ikkje god nok for slike trafikkmengder.

Tungtrafikken kan ikkje bruke Langnestunnelen slik tunnelen er i dag. Ei oppgradering vil betre forholda for tungtransporten gjennom å gi ei alternativ kjørerute til Tverrforbindelsen, der stigingsforholda er vanskelege.

Oppgradering av tunnelen er ein føresetnad for å kunne omklassifisere Langnestunnelen til riksveg. Statens vegvesen er positiv til ei slik omklassifisering fordi tunnelen alt har ein riksvegfunksjon og fordi dette vil gi ein enklare og meir smidig driftssituasjon for heile tunnelsystemet. I den samanhengen vil det bli vurdert om det også bør gjennomførast nedklassifiseringar. Kostnadene ved å utbetre Langnestunnelen til akseptabel stan-

dard er stipulert til om lag 70 mill. kr, og er føresett fullfinansiert gjennom Tromsøpakke 2.

3.2.4 Lokale vedtak

Tromsø kommune gjorde nytt vedtak om Tromsøpakke 2 i møte i kommunestyret 11. februar 2004. Troms fylkeskommune har i møte i fylkestinget 24. februar 2004 slutta seg til vedtaket i Tromsø kommune om gjennomføring av Tromsøpakke 2.

Tromsø kommunestyre og Troms fylkesting har handsama Tromsøpakke 2 to gonger tidlegare. Dei første lokale vedtaka inneheldt ein del føresetnader om bruk av riksvegmidlar på det kommunale vegnettet som ikkje var i samsvar med gjeldande regelverk for bruk av riksvegmidlar. Det blei m.a. føresett at ein svært liten del av investeringane skulle gjerast innafor staten sitt ansvarsområde, sjølv om ein vesentleg del av finansieringa av Tromsøpakke 2 var riksvegmidlar. Statens vegvesen ønskte å prioritere fleire tiltak på riksvegnettet innafor Tromsøpakke 2, slik at det blei betre samsvar mellom tiltak og finansieringskjelde. I drøftingane mellom Statens vegvesen og Tromsø kommune blei det semje om at Statens vegvesen skulle overta Langnestunnelen utan vederlag, og at han skulle omklassifiserast til riksveg. Føresetnaden var at tunnelen blei rusta opp til akseptabel riksvegstandard innafor ramma av Tromsøpakke 2. I tillegg blei det semje om at gang- og sykkelveg over Sandnessundbrua skulle prioriterast i pakka.

Etter dette gjorde Tromsø kommune og Troms fylkeskommune nye vedtak. Desse danna grunnlaget for Samferdselsdepartementets handsaming av finansieringspakka hausten 2003.

Departementet la i si handsaming av saka hausten 2003 vekt på at innkrevjing av lokalt finansieringsbidrag på omsetning av drivstoff i Tromsø er innført som ei prøveordning, og at prinsippa knytte til eventuell generell bruk av ei slik finansieringsordning må avklarast. Det blei lagt avgjerande vekt på at ordninga må finansiere ei ekstraordinær satsing på infrastrukturutbygging, slik at den ikkje blir oppfatta som «ei ny kommunal avgift». Departementet vurderte det slik at ei halvering av den økonomiske ramma for Tromsøpakke 2 ville vere nok til å sikre den ekstraordinære satsinga i Tromsø. Det blei vidare vurdert som viktig at prosjekta i pakka er infrastrukturtiltak innafor ramme i veglova § 27A. Det blei derfor understreka at prosjekta Langnestunnelen og gang- og sykkelveg over Sandnessundbrua måtte inngå som ein del av pakka.

Saka blei sendt tilbake til Tromsø kommune og Troms fylkeskommune for ny lokal handsaming.

Samferdselsdepartementet gav i brev av 5. desember 2003 føringar for kva slags endringar som måtte gjerast før departementet kunne gå vidare med saka.

Tromsø kommune handsama saka i møte i kommunestyret 11. februar 2004 og gjorde dette vedtaket:

- «1. Det er bred tverrpolitisk enighet i Tromsø kommune om Tromsøpakke II. Også brukerundersøkelser blant privatbilister og bedrifter viser at et stort flertall er tilfredse med ordningen (NORUT Samfunnsforskning rapport nr. 10/2003). Tromsø kommune vil igjen be regjeringen om å se på muligheten til å beholde Tromsøpakke II med varighet på 8 år. Det er spesielt mange tiltak til fordel for myke trafikanter som faller bort fra departementets pålegg. Hvis ikke dette er mulig, ønsker Tromsø kommune at punkt 2-7 subsidiært kan oppfylles.
2. Kommunestyret observerer at Samferdselsdepartementet ikke kan godkjenne og delta i en så sterk satsing på de myke trafikanter og trafikksikkerheten som Tromsø kommune og Troms fylkeskommune ønsker.
3. Kommunestyret observerer videre at Regjeringen mener at penger til samferdsels tiltak fra bilister skal innsamles på en måte som krever lagt mer administrasjonskostnader enn tilfelle er ved lokal drivstoffavgift.
4. Kommunestyret vil, på tross av dette, slutte seg til regjeringas forslag til ny innkrevingsperiode og krav om tiltak.
5. Kommunestyret viser til vedtak 7 i sak 0051/02 om at drivstoffavgiften må behandles likt med bompengainnkrevning med hensyn til merverdiavgift. Det bør derfor legges opp til at merverdiavgift på drivstoffavgiften for bruk i Tromsøpakke II refunderes.
6. Tromsø kommune vil fortsatt undersøke muligheten for å skaffe alternative finansieringsmåter til Langnestunnelen gjennom kompensasjonsmidler for bortfallet av differensiert arbeidsgiveravgift.
7. Som medlem i styringsgruppen oppnevnes Magnar Nilssen.»

Troms fylkeskommune handsama saka i møte i fylkestinget 24. februar 2004 og gjorde dette vedtaket:

- «1. Fylkestinget gir sin tilslutning til den presenterte prioriteringsliste innenfor ny og korrigert Tromsøpakke II, og prioritere realiseringen av de tiltakene som nå inngår i pakken til tross for at Troms fylkesting, i likhet med Tromsø kommune, egentlig ønsker ei sterkere satsing på de myke trafikanter og trafikksikkerhet. Troms fylkes-

- ting observerer at Samferdselsdepartementet ikke kan godkjenne og delta i en slik satsing på myke trafikanter og trafikkikkerhet.
2. Fylkestinget vil arbeide vidare mot Stortinget og Regjering med tanke på å få til en kompensasjonsordning for merverdiavgiften som kreves inn på drivstoffavgiften. Dette arbeidet vil være uavhengig av den vidare behandling av Tromsøpakke II.
 3. Troms fylkesting vil igjen be Regjeringa om å se på muligheten til å videreføre Tromsøpakke II med varighet på 8 år. Det er spesielt mange tiltak til fordel for myke trafikanter som faller bort ved kun fire års varighet på Tromsøpakke II.»

3.2.5 Finansiering av Tromsøpakke 2

Innkrevjingsordninga

I 2003 utgjorde avgifta 77 øre per liter drivstoff. Av dette gjekk 62 øre per liter til veginvesteringar, medan 15 øre var meirverdiavgift. Innkrevjinga av finansieringsbidraget er føresett administrert av Tromsø Veg AS. Selskapet er eigd av Tromsø kommune (2/3 av aksjane) og Troms fylkeskommune (1/3 av aksjane). Finansieringsbidraget er føresett indeksregulert kvart år etter same praksis som for Tromsøpakke 1.

Tromsø kommune har i sitt vedtak understreka at finansieringsbidraget bør få fritak for meirverdiavgift, utifrå likebehandling i forhold til bompengar. Dersom det blir fritak for meirverdiavgift, føreset kommunen at midlane skal brukast til å finansiere ytterlegare gang- og sykkelvegtiltak.

Prinsipp for finansiering av Tromsøpakke 2

Tromsøpakke 2 er føresett finansiert av statlege, fylkeskommunale og kommunale midlar, i tillegg til det lokale finansieringsbidraget på omsetning av drivstoff. I prinsippet er det slik at dei ulike forvaltningsnivåa finansierer tiltak innafor sine ansvarsområde.

Dersom prosjekta blir dyrare eller føresetnadene om finansiering sviktar, må innhaldet i pakka reduserast. Dersom prosjekta blir rimelegare, vil det føre til at fleire prosjekt kan realiserast. Med dei relativt avgrensa ressursane som er føresette stilt til disposisjon for Tromsøpakke 2, er det ein føresetnad at det blir lagt til grunn ein viss fleksibilitet i høve til rammene til kvart av dei fem satsingsområda. Dette er viktig for ikkje å kome i ein situasjon der dei høgast prioriterte prosjekta ikkje kan gjennomførast fordi det ikkje er mogleg å fi-

nansiere dei innafor føresette rammer til dei ulike satsingsområda.

For å få til rasjonell anleggsdrift på dei største prosjekta kan det vere aktuelt å ta opp lån for å finansiere utbetring av Langnestunnelen og bygging av gang- og sykkelveg over Sandnessundbrua. Det er ikkje gjort vedtak om kommunale eller fylkeskommunale garantiar ved eventuelle låneopptak. Departementet vil eventuelt kome tilbake til Stortinget med dette.

Forslag til finansieringsplan

I vedtaket frå kommunestyret er det lagt opp til den fordelinga mellom dei ulike satsingsområda innafor ei total investeringsramme på 150 mill. kr som går fram av tabell 3.1. Finansieringsplanen går fram av tabell 3.2.

Storleiken på det lokale finansieringsbidraget er fastsett ut frå dagens ordning der meirverdiavgifta er inkludert. Med fritak frå meirverdiavgifta er det rekna med at tilskotet frå drivstoffavgifta vil auke med om lag 3–4 mill. kr per år.

3.2.6 Samferdselsdepartementets vurdering

Etter § 27 A i veglova kan det med samtykke frå Stortinget krevjast inn eit lokalt finansieringsbidrag på omsetning av drivstoff. Tilskotsmidlane kan bare nyttast til finansiering av bygging av offentleg veg.

Samferdselsdepartementet vil understreke at finansieringa av Tromsøpakke 2 skal vere i samsvar med dei prinsippa som ligg til grunn for ordinære bompengepakker. Dette inneber at forvalt-

Tabell 3.1 Fordeling mellom satsingsområda

| | |
|--------------------|----------------|
| Trafikktryggleik | 22,5 mill. kr |
| Gående og syklande | 30,0 mill. kr |
| Kollektivtransport | 15,0 mill. kr |
| Miljø | 7,5 mill. kr |
| Veginvesteringar | 75,0 mill. kr |
| Sum: | 150,0 mill. kr |

Tabell 3.2 Finansieringsplan

| | |
|------------------------|--------------|
| Finansieringsbidrag | 62 mill. kr |
| Statlege midlar | 50 mill. kr |
| Fylkeskommunale midlar | 10 mill. kr |
| Kommunale midlar | 28 mill. kr |
| Sum | 150 mill. kr |

ningsnivåa skal finansiere tiltak innafor sine ansvarsområde. I det opplegget som det no er semje om lokalt, vil riksvegmidlar og finansieringsbidrag på omsetning av drivstoff i all hovudsak finansiere den planlagde utbetringa av Langnestunnelen og bygging av gang- og sykkelveg over Sandnessundbrua. Midlar frå Troms fylkeskommune vil gå til å finansiere kollektivtrafikktiltak, og midlar frå Tromsø kommune vil i hovudsak gå til å finansiere miljø- og trafikktryggingstiltak i Tromsø.

Forskrifta om innkrevjing av finansieringsbidraget i Tromsø var spesielt tilpassa Tromsøpakke 1 og er no oppheva. Før den nye ordninga tek til å gjelde vil det bli utarbeidd ei ny forskrift tilpassa Tromsøpakke 2.

Langnestunnelen og bygging av gang- sykkelveg over Sandnessundbrua er begge prosjekt som vil bidra til at ein kan nå hovudmåla for Tromsøpakke 2. Samferdselsdepartementet sluttar seg derfor til at Langnestunnelen blir omklassifisert til riksveg. Vegdirektoratet har fullmakt til å gjere vedtak om omklassifisering av vegar. Departementet føreset at det i den samanhengen blir vurdert om det også bør gjennomførast nedklassifiseringar. Det er ein føresetnad at Statens vegvesen overtek Langnestunnelen utan vederlag og at den nødvendige opprustinga av tunnelen blir finansiert som ein del av Tromsøpakke 2.

Investeringsramma for Tromsøpakke 2 utgjer i underkant av 40 mill. kr per år. Denne ramma er føresettd fordelt på mange prosjekt innafor fem ulike satsingsområde. Ei slik oppdeling av totalramma kan gjere det vanskeleg å gjennomføre dei største prosjekta i pakka på ein rasjonell måte. Samferdselsdepartementet føreset at ein sikrar rasjonell anleggsdrift for større prosjekt som utbetring av Langnestunnelen og bygging av gang- og sykkelveg over Sandnessundbrua. Vidare må prioritering av tiltak tilpassast plansituasjonen og dei årlege løyvingane.

Som det går fram i omtalen av innkrevjingsordninga, har Tromsø kommune understreka at finansieringsbidraget bør fritakast for meirverdiavgift. Grunngevinga er at ordninga må handsamast på same vilkår som bompengar. Samferdselsdepartementet har forståing for dette synspunktet. Eit viktig prinsipp ved innkrevjing av bompengar er at dei som betalar bompengar, skal ha nytte av det tiltaket som blir finansiert. Problemstillinga blei drøfta i samband med framlegginga av Tromsøpakke 1. Konklusjonane frå desse drøftingane var at meirverdiavgift, av avgiftstekniske grunnar, måtte krevjast inn på finansieringsbidraget i alle ledd av omsetninga. For å unngå at drivstoffavgifta blir handsama på ein annan måte enn bompengoordninga-

ne, skulle ein ta omsyn til inntekta frå meirverdiavgifta ved fastsetjing av ramma for riksvegbudsjettet. Det er i fleire år teke omsyn til meirverdiavgifta i den fylkesfordelte ramma til Troms. Samferdselsdepartementet vurderer det slik at dette ikkje er fullt ut tilfredsstellande, då ein ikkje har nokon garanti for at meirverdiavgifta som er kravd inn, kjem innbyggjarane i Tromsø til gode. Samferdselsdepartementet vil derfor for budsjettet for 2005 gå tilbake til den opphavlege ordninga med ei årleg øymerka løyving som tilsvarar storleiken på meirverdiavgifta på inntekter frå finansieringsbidraget. Denne løyvinga blir om lag 3–4 mill. kr per år.

Bidraget er føresettd vidareført på dagens nivå, dvs. 77 øre per liter drivstoff i 2003-prisnivå.

3.3 E6 gjennom Østfold – bygging av midtrekkverk

Utbygginga av E6 gjennom Østfold til firefelts motorveg er planlagt å stå ferdig i 2009, jf. m.a. St.prp. nr. 68 (2001–2002). Den første parsellen, Patterød – Akershus grense, blei opna for trafikk i november 2003. Parsellane vidare sørover til Åsgård og den søre parsellen Riksgrensa – Svingenskogen er planlagde å stå ferdige i 2004 og 2005. Parsellane på den mellomliggjande strekninga frå Svingenskogen til Åsgård er planlagde gjennomførte i perioden 2006–2009.

E6 gjennom Østfold er 62 km lang med stor trafikk og mange alvorlege ulykker. I åra 2000–2003 er 31 personar drepne på denne strekninga, og 36 personar hardt skadde. Om lag 70 pst. av desse er drepne eller skadde i møteulykker. Ut frå dette gjorde Politiet og Statens vegvesen Østfold distrikt i november 2003 framlegg om ytterlegare tiltak for å redusere dei alvorlege ulykkene. Dei foreslåtte tiltaka omfattar auka overvaking, informasjon, forsterka drift og vedlikehald, bygging av midtrekkverk på strekningane Lekevold – Åsgård (10,7 km) og Svingenskogen – Ingedal (om lag 6,5 km).

Omfanget av vanleg fartsovervaking og bruk av automatisk trafikkkontroll (ATK) på strekninga er alt auka, og betre informasjon og forsterka drift og vedlikehald blir følgd opp kontinuerleg.

På strekninga Ingedal – Lekevold er eksisterande veg for smal til å byggje midtrekkverk. Statens vegvesen vil gjennomføre eit prøveprosjekt med oppmerking av ei brei, profilert midtlinje på denne strekninga i 2004. I tillegg til å auke avstanden mellom møtande trafikk, vil dette medføre at bilføraren blir varsla ved at det oppstår lyd/vibrasjon ved kjøring på den profilerte merkinga. Der-

som forsøket blir vellykka, vil ei slik løysing vere aktuell mange plassar på vegnettet.

På strekninga Lekevold – Åsgård har det sidan 1996 skjedd 41 ulykker med til saman 4 drepne og 72 skadde. Av desse var 15 møteulykker. Alle dei 4 drepne og 13 av dei 17 hardt skadde blei drepne/skadde i møteulykker. Det er ikkje etablert ATK på denne strekninga. Ho er den siste som blir bygd ut til firefelts veg. Eit midtrekkverk i påvente av utbygginga vil derfor vere eit effektivt tiltak for å redusere dei alvorlege ulykkene. Dei høge ulykkeskostnadene som berre for møteulykkene utgjer om lag 30 mill. kr årleg, gjer at kostnaden ved tiltaket vil vere inntent alt etter eitt år.

Nesten heile strekninga har i dag forbikjøringsfelt, dvs. tre felt. For å redusere kostnadene kan det leggjast opp til ei løysing som i all hovudsak ligg innafor dagens vegareal. Dette medfører at forbikjøringsfeltet blir fjerna. Sidan midtrekkverket blir mellombels, vurderer Vegdirektoratet det som forsvarleg i forhold til tryggleik og avvikling å fråvike kravet om høve til forbikjøring kvar femte km og å fråvike krav til m.a. oppretting av tverrfall. Midtrekkverket kan byggjast med betongelement som kan demonterast etter bruk og nyttast i samband med anleggsarbeid og/eller til bygging av midtrekkverk andre stader. Korrigert for denne restverdien er kostnaden for bygging av midtrekkverk på strekninga Lekevold – Åsgård rekna til om lag 20 mill. kr.

Ulykkessituasjonen på strekninga Svingensko-gen – Ingedal tilsvarar situasjonen på Lekevold – Åsgård. Sidan strekninga vil bli bygd ut til firefelts veg tidleg i perioden 2006–2009, vil eit eventuelt midtrekkverk her få kortare funksjonstid enn på strekninga Lekevold – Åsgård. Denne strekninga er dessutan godt utbygd med ATK. Med vekt på kostnader (om lag 25 mill. kr) og kort funksjonstid går Vegdirektoratet inn for å etablere forsterka oppmerking med ei brei, profilert midtlinje i staden for å byggje midtrekkverk. I tillegg vil det bli lagt opp til framleis aktiv bruk av ATK fram til opning av ny firefelts veg.

Fylkestinget i Østfold tilrådde i møte 26. februar 2004 bygging av mellombelse midtrekkverk på E6 finansiert av Østfoldpakka fase 1 innafor ei ramme på 35 mill. kr.

Med bakgrunn i den alvorlege ulykkessituasjonen på strekninga legg Samferdselsdepartementet opp til bygging av mellombels midtrekkverk på strekninga E6 Lekevold – Åsgård hausten 2004. Det blir lagt til grunn at tiltaket blir finansiert med bompengar frå Østfoldpakka fase 1 i tråd med vedtaket i fylkestinget.

3.4 E6 Nordre avlastningsveg i Trondheim

Prosjektet er m.a. omtalt i St.meld. nr. 46 (1999–2000), St.prp. nr. 1 (2002–2003), St.prp. nr. 67 (2002–2003) og St.prp. nr. 1 (2003–2004).

Som følge av avgjerda om ikkje å flytte Jernbaneverkets godsterminal frå Brattøra, godkjende bystyret i Trondheim i september 2003 ei endring av reguleringsplanen over Brattøra i samsvar med føresetnadene i Stortingets vedtak ved behandling av St.prp. nr. 67 (2002–2003), jf. Innst. S. nr. 272 (2002–2003).

Det er no gjennomført kvalitetssikring av prosjektet av ein ekstern konsulent. Konsulenten har kome fram til ei styringsramme for prosjektet på 1 010 mill. kr og ei kostnadsramme på 1 060 mill. kr. Statens vegvesen meiner at styringsramma bør vere 1 020 mill. kr og kostnadsramma 1 070 mill. kr (alle tal i 2004-kr). Tala til konsulenten og vegvesenet er ekskl. Nidelv bru. Departementet legg til grunn ei styringsramme på 1 010 mill. kr og ei kostnadsramme på 1 060 mill. kr.

Styringsramma på 1 010 mill. kr er 30 mill. kr lågare enn det som låg til grunn for Stortingets behandling av prosjektet i St.prp. nr. 67 (2002–2003). Med bakgrunn i Stortingets behandling av St.prp. nr. 67/Innst. S. nr. 272 (2002–2003) blei det lagt til grunn at prosjektet skulle finansierast med 684 mill. kr i statlege midlar og 356 mill. kr i bompengar. Eventuell kostnadsauke eller -reduksjon på inntil 10 pst. skal delast i forhold til partane sin del av finansieringa. Dette prinsippet er følgd i samband med reduksjonen på 30 mill. kr. Med ei styringsramme på 1 010 mill. kr skal prosjektet dermed finansierast med 664 mill. kr i statlege midlar og 346 mill. kr i bompengar. Auke eller reduksjon utover 10 pst. skal dekkjast av eller tilfalle staten.

Styrings- og kostnadsramma er ekskl. Nidelv bru og nytt vegsystem på Nyhavna som er føresettt bygde og finansierte med bompengar frå E6 Trondheim – Stjørdal (E6 Øst) i perioden 2006–2009. Det er også ekskl. om lag 100 mill. kr over Jernbaneverkets budsjett til nødvendige tilpassingar av jernbane og godsterminal.

I statsbudsjettet for 2004 er det stilt til disposisjon 20 mill. kr i statlege midlar og 70 mill. kr i bompengar. Samferdselsdepartementet legg opp til anleggsstart i juli 2004 med opning for trafikk i 2009.

3.5 Rv 23 Oslofjordtunnelen – finansiering av videoovervaking

Spørsmålet om videoovervaking i Oslofjordtunnelen har vore drøfta fleire gonger, også mellom

bompengeselskapet Oslofjordtunnelen AS og Vegdirektoratet.

Forslag til EU-direktiv om krav til minimum tryggleik for tunnelar på det transeuropeiske vegnettverket ((Trans-European Road Network (TERN))) er gått vidare til andre høyring og er føresett sluttbehandla våren 2004. Eit av vilkåra i direktivet er at det etter kvart må installerast videoovervaking i tunnelar lengre enn tre km og med ein årsdøgntrafikk over 4 000 kjøretøy. I dag er det åtte tunnelar i Noreg på TERN-vegnettet som ikkje har videoovervaking og som vil bli omfatta av tunneldirektivet. Oslofjordtunnelen er ein av desse.

Oslofjordtunnelen AS ønskjer å installere videoovervaking allereie no for å skape best mogleg tryggleik for trafikantane og for at den gode trafikk- og inntektsutviklinga kan halde fram. Kostnadene ved å installere eit videoovervakingssystem i Oslofjordtunnelen i 2004 kan bli om lag 15 mill. kr. Selskapet tilbyr seg å finansiere 50 pst. av desse. I tillegg er selskapet villig til å forskotere den statlege delen av investeringane etter nærare avtale. Selskapet meiner dette ikkje vil forlengje innkrevjingsperioden på 15 år. Grunnen til det er den positive trafikk- og inntektsutviklinga fram til tunnelen blei stengd på grunn av utbetring i januar 2004. Tunnelen blei opna for trafikk att 2. april 2004.

Samferdselsdepartementet sluttar seg til denne finansieringsløyisinga for installering av videoovervakingssystem i Oslofjordtunnelen. Dette inneber at bompengeselskapet dekkjer 50 pst. av kostnadene og forskoterer dei resterande 50 pst. Forskotet vil bli refundert, utan kompensasjon for renter og prisstiging, i perioden 2006–2009.

3.6 Namdalsprosjektet i Nord-Trøndelag

Prosjektet er tidlegare omtalt i St.meld. nr. 46 (1999–2000), St.prp. nr. 81/Innst. S. nr. 297 (2000–2001), St.prp. nr. 1 (2001–2002), St.prp. nr. 1 (2002–2003) og St.prp. nr. 1 (2003–2004).

Ved behandling av St.prp. nr. 81 (2000–2001) gav Stortinget samtykke til innkrevjing av bompengar for delvis finansiering av Namdalsprosjektet, jf. Innst. S. nr. 297 (2000–2001). Byggearbeida starta hausten 2002, medan innkrevjing av bompengar starta i januar 2003.

Ved behandling av St.prp. nr. 1 (2002–2003) blei det gitt samtykke til å auke finansieringa med bompengar frå 154 mill. kr til 176 mill. kr. Den statlege delen på 169 mill. kr er uendra. Dette blei gjort for å kunne finansiere ei anna og dyrare løysing for samanknytning mellom rv 17 og ny bru over Namsen på rv 769. Som ei følgje av dette blei pro-

sjektnamnet endra frå Spillum – Namdalsvegen til Mettedalen – Namdalsvegen.

Det første året med innkrevjing av bompengar viser ein svikt i inntektene som vil redusere det totale bidraget frå bompengar med om lag 80 mill. kr, dersom denne svikten held fram i heile innkrevjingsperioden. I tillegg viser ein ny gjennomgang av kostnadsoverslaga ein venta kostnadsauke for heile prosjektet på om lag 70 mill. kr (21 pst.).

Hovudårsakene til den store svikten i inntekter er langt større reduksjon i trafikken inn og ut av Namsos sentrum og ein noko større bruk av rabattordningane enn det som blei lagt til grunn i finansieringsanalysane. Det har vore ein reduksjon i trafikken på om lag 27 pst. samanlikna med prognosane fordi fleire handlar etter klokka 18:00 pga. utvida opningstid i butikkane, meir «kameratkjøring», betre samordning av ulike reiser og fleire passeringar innafor tidsintervallet på ein time som gir fritak for avgift.

Kostnadsoverslaget har auka pga.:

- høgare einingsprisar basert på erfaring frå prosjektet
- auka utgifter til eigedomserstatning
- auka krav til støyisolering
- auka omfang av forsterking og utskifting av masse
- auka omfang av sidevegar og tilføringsvegar
- auka avsetning til uvisse.

Den nye prognosen for bompenginntektene og det nye kostnadsoverslaget medfører at finansieringa må styrkjast med om lag 150 mill. kr dersom prosjektet skal gjennomførast som opphavleg planlagt, inkludert den nye løyisinga for samanknytning mellom rv 17 og ny bru over Namsen. Avtalen mellom Statens vegvesen og bompengeselskapet opnar for å dekkje inn om lag 50 mill. kr av dette ved å auke takstane med inntil 20 pst. og å forlengje innkrevjingsperioden med inntil 5 år.

Fram til i dag er anleggsarbeida fullførte for ei rundkjøring og ein samleveg på prosjektet rv 769 Høknes – Orientkrysset og for tre av dei fire bomstasjonane. Anleggsarbeida på rv 769 Orientkrysset – Toddum starta i januar 2003. Prosjektet skal opnast for trafikk hausten 2004. Anleggsarbeida på rv 769 Mettedalen – Namdalsvegen starta i august 2003. Prosjektet skal opnast for trafikk hausten 2005.

Alt utført arbeid, bygging av den siste bomstasjonen, planlagt flytting av ein bomstasjon som alt er bygd, og fullføring av dei to prosjekta som er starta opp, kan finansierast innafor føresette statlege midlar og bompenginntekter med ein auke

av takstane og innkrevjingsperioden i samsvar med bompenggeavtalen. Utan ytterlegare tiltak for å styrkje finansieringa manglar om lag 100 mill. kr for å kunne fullføre alle tiltaka på rv 769 Høknes – Orientkrysset, mindre tiltak på riksvegar og kommunale vegar og utbetale tilskotet til bygging av fv 434 Horkbrua.

Den finansielle utviklinga i Namdalsprosjektet viser at det er nødvendig å sjå på ei innstramming og strengare praktisering av bruken av bompengar. I St.meld. nr. 24 (2003–2004) Nasjonal transportplan 2006–2015, er det vist til at det er behov for ein kritisk gjennomgang og innskjerping av prinsippa for bompengefinansiering og praktiseringa av desse.

Statens vegvesen har starta ein prosess mot kommunane og fylkeskommunen i eit forsøk på å kome fram til semje om korleis situasjonen skal løysast med utgangspunkt i dei føringane som er gitte i St.prp. nr. 81 (2000–2001). Samferdselsdepartementet vil kome tilbake til Stortinget så snart det ligg føre avklaringar lokalt. Nye anleggsarbeid vil ikkje bli sette i gang før finansieringa er endeleg avklart.

4 Programkategori 21.50 Jernbaneformål

4.1 Etablering av ein skule for lokomotivførararutdanning og anna jernbanefagleg utdanning

NSB har fram til no hatt ansvaret for utdanning og opplæring av lokomotivførarar. Når jernbanedrifta – både person- og godstransport – blir konkurranseutsett, finn ikkje departementet det tenleg at NSB som operatør framleis skal vere ansvarleg for utdanninga av lokomotivførarar. Det er derfor iverksett arbeid med å opprette ein utdanningsinstitusjon som er uavhengig av dei enkelte togoperatørane. Samferdselsdepartementet legg opp til at ei ny utdanning skal skje i regi av Jernbaneverket, og blir etablert og starta opp frå 1. januar 2005. Utdanninga skal følgje lov om fagskuleutdanning. Det blir lagt opp til at skulen også skal omfatte anna jernbanefagleg utdanning, m.a. blir utdanning av trafikkstyrarar som ein offentleg fagskule utgreidd. På den måten kan jernbanefagleg utdanning samlast på ein stad og i ein organisasjon. Jernbaneverket legg opp til at lokomotivførarutdanninga kan marknadsførast ovafor interesserte studentar i løpet av sommaren 2004, slik at prosessen med inntak av studentar kan starte hausten 2004.

Spørsmålet om lokalisering og organisering og

kven som i framtida skal stå som ansvarleg eigar, må i stor grad vurderast ut frå at potensielle brukarar har tillit til og kjenner seg knytte til skulen. Skulen kan anten ha ei organisatorisk tilknytning til Jernbaneverket, vere ein frittstående institusjon eller bli integrert med ein eller fleire eksisterande skular. Vurderingar om lokalisering er gjort ut frå kriterie knytte til driftskostnader, etableringskostnader og etableringstid. Ut frå ei samla vurdering er det lagt opp til at skulen blir lokalisert til Drammen; avhengig av tilgjengelege lokale og prisen på dei, alternativt blir Oslo vurdert. Organisering og eigarforhold blir drøfta med trafikkoperatørane, som ønskjer å delta i den faglege og administrative styringa av skulen.

I dag reknar NSB med at det koster ca. 1 mill. kr å lære opp ein lokomotivførar. Her er det inkludert lønskostnader og konserninterne utgifter, som ikkje vil inngå i ei fagskuleutdanning. Det er rekna med at effekten av ei samlokalisering med opplæring for andre jernbanefag vil vere positiv.

Tala for driftsutgifter er førebelse og derfor noko usikre, m.a. er det ønskjeleg å leige lokale og leige, eventuelt kjøpe, simulator frå NSB. Jernbaneverket reknar førebels med at kostnadene med etablering av skulen vil bli om lag 9,3 mill. kr i 2004. Dette vil m.a. dekkje investeringar i materiell, utarbeiding av planar og tilsetjing av kompetent personale.

Samferdselsdepartementet legg opp til at nødvendige etableringskostnader i 2004 blir dekte opp innafor ramma av vedtekne løyvingar på kap. 1350. Det er behov for vidare utgreiing av korleis lokomotivførarutdanninga skal organiserast og finansierast, t.d. kor mykje av kostnadene som skal finansierast med skulepengar. Departementet vil kome tilbake til saka i samband med 2005-budsjettet.

4.2 Konkurransenutsetjing av produksjonsverksemda i Jernbaneverket

Samferdselsdepartementet viser til Stortingets handsaming av St.prp. nr. 29/Innst. S. nr. 90 (2003–2004). Etter Stortingets handsaming av saka oppretta Samferdselsdepartementet BaneService AS med ein eigenkapital på 100 000 kr for å førebu omdanning av Jernbaneverkets forretnings-eining BaneService til aksjeselskap. Samferdselsdepartementet valde 5 representantar for eigaren og 3 representantar for dei tilsette til styret i BaneService AS. Styret har frå årsskiftet arbeidd med å utgreie det kommersielle og økonomiske grunnlaget for omdanning av Jernbaneverkets forretnings-eining BaneService til aksjeselskap. Dette arbeidet

har m.a. omfatta marknadsmessige føresetnader, forretnings- og strategiplan, økonomiske analyser av verksemda m.m. Samstundes har Jernbaneverket utgreidd kva for delar av den resterande produksjonsverksemda som bør utsetjast for konkurranse.

Stortinget bad i Innst. S. nr. 90 (2003–2004) Regjeringa å arbeide for at større delar av Jernbaneverkets produksjonsverksemd, herunder oppgåver i BanePartner (no Jernbaneverket Utredning) og BaneProduksjon (no Jernbaneverket Drift), blir omdanna til aksjeselskap og utsett for konkurranse.

Med utgangspunkt i Stortinget sine merknader og det omfattande arbeidet som er gjort av Jernbaneverket og styret i BaneService AS, ønskjer Samferdselsdepartementet å konkurranseutsetje produksjonsverksemd i Jernbaneverket stegvis. Samferdselsdepartementet arbeider no med ein samla gjennomgang av korleis alle delar av produksjonsverksemda i Jernbaneverket bør organiserast og med ein tidsplan for stegvis konkurranseutsetjing av produksjonsverksemda. Dette krev ein omfattande analyse av den framtidige leverandørmarknaden til Jernbaneverket, marknadsmessige føresetnader for alle delar av produksjonen til Jernbaneverket, utarbeiding av forretnings- og strategiplanar, gjennomføring av organisatoriske og økonomiske analyser av verksemda og vurdering av konsekvensar for tryggleiken. I tillegg må det vurderast organisatoriske tiltak i Jernbaneverket for å tilpasse innkjøpskompetansen i etaten og utvikle styringssystem til å kjøpe og følgje opp vedlikehaldstenester. Samferdselsdepartementet vil på denne bakgrunn ikkje gjere verksemda om til aksjeselskap no, men kome attende til saka i samband med statsbudsjettet for 2005.

5 Andre saker

5.1 Hurtigrutemuseet

I samband med behandlinga av Dok. 8:121 (2002–2003)/Innst. S. nr. 61 (2003–2004) vedtok Stortinget

get å be Regjeringa kome tilbake med ei sak om hurtigrutemuseet. I vedtaket står det:

«Stortinget ber Regjeringen i løpet av våren 2004 komme tilbake til Stortinget med sak om Hurtigrutemuseet, inkludert en gjennomgang/kartlegging av de økonomiske forhold rundt fremtidig investering og drift.»

Saka er også nemnd i Innst. S. nr. 155 (2003–2004) om kulturpolitikk fram mot 2014. I tillegg til å vise til vedtaket ovafor står det m.a.:

«..... Båten er utsatt for betydelig forfall, og det er derfor avgjørende for en fremtidig bevaring av hurtigruten Finnmarken å få igangsatt tiltak som stopper forfallet. Flertallet vil derfor be Regjeringen å følge opp vedtaket fra Stortinget, uten ytterligere forsinkelser.»

Utgreiing av dei økonomiske forholda rundt eventuell framtidig investering og drift av hurtigrutemuseet er ei omfattande oppgåve. Departementet har starta dette arbeidet. For å utgreie kostnaden med å rehabilitere/ konservere skipet må det m.a. gjerast ein tilstandsanalyse av «gamle Finnmarken». Det er også behov for ekstern hjelp til å utgreie kostnadene for eit eventuelt vernebygg over skipet. Departementet har gitt Bredalsholmen Dokk og Fartøyvernsenter og Statsbygg for å utgreie desse forholda. Regjeringa vil kome tilbake til saka i budsjettframlegget for 2005.

Samferdselsdepartementet

tilrår:

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,

stadfester:

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

Forslag

til vedtak om ein del saker på Samferdselsdepartementets område

I

Stortinget samtykkjer i at:

1. Samferdselsdepartementet i 2004 kan kreditere statskassa sitt mellomvære med Luftfartsverket og debitere konto for forskuvingar i balansen med 110 524 068 kr.
2. stikkordet «*kan overførast*» blir tilføydd løyvinga under kap. 1320 Statens vegvesen, post 60 Forsøk, i statsbudsjettet for 2004.
3. Tromsø Veg AS får løyve til å krevje inn lokalt finansieringsbidrag på omsetning av drivstoff i

Tromsø kommune i fire år for delfinansiering av Tromsøpakke 2, i samsvar med føresetnadene og vilkåra som går fram av denne proposisjonen.

II

Stortinget gir Samferdselsdepartementet fullmakt til å inngå avtale med Tromsø Veg AS og fastsetje nærare reglar for finansieringsordninga.