

Prop. 32 S

(2014–2015)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

Endringar i statsbudsjettet 2014 under Samferdselsdepartementet

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet 21. november 2014,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Solberg)*

1 Innleiing

Samferdselsdepartementet foreslår i denne proposisjonen endringar i løyvingar under programkategoriane 21.30 Vegformål, 21.50 Jernbaneformål, 21.60 Kystforvaltning og 22.10 Post og telekommunikasjonar.

Programkategori 21.30 Vegformål

Kap. 1320 Statens vegvesen

Post 23 Drift og vedlikehald av riksvegar, trafikant- og køyretøytilsyn m.m.

Flaum på Vestlandet

Flaum på Vestlandet i slutten av oktober 2014 påførte riksvegnettet i Hordaland og Sogn og Fjordane skadar. Førrebeles er desse skadane berekna til om lag 15 mill. kr. Av dette gjeld 10 mill. kr akutttiltak under og rett etter flaumen, og utgiftene kjem til utbetaling i 2014. Departementet foreslår å løyve 10 mill. kr til dette formålet, fordelt med om lag 3 mill. kr til Sogn og Fjordane og 7 mill. kr til Hordaland.

Regjeringa vil vurdere løyvingane knytt til flaum når ein har fått betre oversikt over konsekvensane og ev. komme tilbake til Stortinget med ein proposisjon med forslag om tilleggsloyving.

Realistisk budsjettering av inntekter

På grunn av endra inntektsoverslag på kap. 4320, post 02 Diverse gebyr, og post 03 Refusjonar frå forsikringsselskap, foreslår departementet å auke løyvinga på kap. 1320, post 23 Drift og vedlikehald av riksvegar, trafikant- og køyretøytilsyn m.m., med til saman 169,6 mill. kr, jf. omtalen under kap. 4320, postane 02 og 03.

Kompensasjon for auka arbeidsgivaravgift

Ved behandlinga av Prop. 118 S (2013–2014) og Innst. 311 S (2013–2014) blei det løyvd 70 mill. kr til tiltak på riksveg som kompensasjon for auka arbeidsgivaravgift i Nordland, Troms og Finnmark. Denne løyvinga blir foreslått ført på ein eigen post, og løyvinga på post 23 Drift og vedlikehald av riksvegar, trafikant- og køyretøytilsyn m.m. blir foreslått redusert med 70 mill. kr, jf. omtale under kap. 1320, post 34 Kompensasjon for auka arbeidsgivaravgift.

Oppsummering

Departementet foreslår å auke løyvinga på kap. 1320 Statens vegvesen, post 23 Drift og vedlikehald av riksvegar, trafikant- og køyretøytilsyn m.m., med i alt 109,6 mill. kr.

Post 26 Vegtilsyn

For 2014 er det løyvd 16 mill. kr på post 26 Vegtilsyn. Ein gjennomgang viser at Vegtilsynets behov for midlar i 2014 vil bli lågare enn løyvinga. Mindrebehovet gjeld m.a. kjøp av konsulenttenester og andre varer og tenester. Departementet foreslår derfor å redusere løyvinga på post 26 Vegtilsyn, med 3 mill. kr.

*Post 30 Riksveginvesteringar**Grunnerverv E18 Ramstadsletta – Lysaker*

I Prop. 21 S (2013–2014) *Endringar i statsbudsjettet 2013 under Samferdselsdepartementet* orienterte Samferdselsdepartementet om at det for prosjektet E18 Lysaker – Ramstadsletta i Akershus har funne det riktig å lempe på vilkåret i gjeldande fullmakt om at det må ligge føre vedteken reguleringsplan før grunnerverv kan setjast i gang. Departementet har gitt Statens vegvesen fullmakt til å starte ordinært grunnerverv på grunnlag av godkjent kommunedelplan. Vedteken kommunedelplan for strekninga E18 Lysaker – Ramstadsletta ligg no føre.

Interessa frå grunneigarane har vore større enn tidlegare føreset. Departementet foreslår 40 mill. kr til dette formålet.

Grunnerverv rv 110 Simo – Ørbekk i Østfold

For å sikre nødvendig framdrift i førebuingane til anleggsstart for prosjektet rv 110 Simo – Ørbekk som inngår i Bypakke Nedre Glomma, må ei rekke næringseigedomar langs traseen løysast inn før anleggsstart. Grunnervervet må gjennomførast så raskt som mogeleg, og fortrinnsvis i 2014, for å sikre tilstrekkeleg framdrift for prosjektet. Bompengeproposisjonen er planlagd lagt fram i desember 2014. Statens vegvesen har anslått at det i 2014 er behov for om lag 10 mill. kr til grunnerverv for prosjektet rv 110 Simo – Ørbekk.

Det blir foreslått 10 mill. kr til dette grunnervervet.

Sidevegstiltak i Østfold

Under planlegging av E18 på strekninga Krosby – Knapstad i Spydeberg kommune blei det avklart at fv 115 Vamma – Ringnesdalen (tidlegare rv 115) skulle byggjast i staden for eit planlagt kryss mellom ny E18 og vegen mellom Spydeberg og Skiptvet fv 122. Dette skjedde i 2003. Det var først og fremst Spydeberg som ikkje ønskte krysset mel-

lom ny E18 og fv 122. I protokoll frå møte nr. 3/2009 i Kontaktutvalget for planlegging og bygging av ny E18 i Østfold heiter det at avgjerda om å erstatte krysset mellom E18 og fv 122 med utbygging av fv 115 Vamma – Ringnesdalen, skulle følgjast opp med ein auke av ramma til sidevegstiltak langs E18 med 40 mill. 2004-kr. Dette var anslåtte kostnader for krysset mellom E18 og fv 122.

I St.prp. nr. 1 (2008–2009) blei det orientert om at det var lagt opp til anleggsstart på prosjektet i 2009. Før anleggsstart blei Kontaktutvalget orientert om kostnadsaukar på prosjektet. I møte nr. 3/2010 gjekk Kontaktutvalget inn for at anleggsarbeida skulle startast opp sjølv om det ikkje var avklart korleis meirkostnadene skulle dekkjast. Prop. 131 S (2010–2011) *Revisjon og slutføring av Østfoldpakka – Utbygging og finansiering av prosjektet E18 Melleby – Momarken i Østfold* inneheld ein detaljert omtale av midlane til sidevegstiltak langs E18. Ramma har blitt auka fleire gonger sidan 1999, m.a. med dei 40 mill. 2004-kr til fv 115 Vamma – Ringnesdalen. Det var derfor ønskeleg å få klargjort endeleg omfang og kva som stod att å finansiere. I Prop. 131 S (2010–2011) er det føreset at ev. kostnader på prosjektet fv 115 Vamma – Ringnesdalen ut over desse midlane skal dekkjast innanfor fylkeskommunen sine ordinære rammer til investeringar på fylkesvegnettet, ev. innanfor gjenstående midlar til sidevegstiltak.

Sluttoppgjæret med entreprenør blei avslutta med ein samla kostnad på 106 mill. kr. Dette inneber at det står att å dekkje 47 mill. 2014-kr. Det opphavlege krysset som inngjekk i prosjektet E18 Krosby – Knapstad, var føreset delfinansiert med statlege midlar. Samferdselsdepartementet meiner det derfor kan forsvarast at delar av kostnadene knytt til fv 115 Vamma – Ringnesdalen blir delfinansiert med statlege midlar, og at meirkostnaden på 47 mill. kr blir delt likt mellom statlege midlar, fylkeskommunale midlar og bompengar. Ei tredeling vil innebære om lag 16 mill. kr på kvar av partane.

Samferdselsdepartementet foreslår ei løyving på 16 mill. kr. Ein føresetnad for løyvinga er at lokale styresmakter aksepterer ei tredeling av kostnadene. Departementet vil ev. komme tilbake med forslag om å utvide bompengepellet.

Oppsummering

Samferdselsdepartementet foreslår å auke løyvinga på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveginvesteringar, med i alt 66 mill. kr.

Post 34 Kompensasjon for auka arbeidsgivaravgift (ny)

I Prop. 118 S (2013–2014) *Endringer i statsbudsjettet 2014 (endring av den differensierte arbeidsgivaravgiften og kompenserende tiltak)* blei det foreslått å løyve 70 mill. kr på kap. 1320 Statens vegvesen, post 23 Drift og vedlikehald av riksvegar, trafikant- og køyretøytilsyn m.m., til tiltak på riksveg som kompensasjon for auka arbeidsgivaravgift i Nordland, Troms og Finnmark, jf. Innst. 311 S (2013–2014). For 2015 er det i Prop. 1 S (2014–2015) foreslått å føre kompensasjonen på ein eigen post.

For å få betre oversikt over bruken av alle løyvingane som blir gitte som kompensasjon for auka arbeidsgivaravgift, foreslår departementet å opprette ein ny post 34 Kompensasjon for auka arbeidsgivaravgift, på kap. 1320 Statens vegvesen.

Kompensasjonen til Statens vegvesen skal dekkje både tiltak på riksveg og auka statleg kjøp etter gjeldande avtalar. I 2014 utgjør kompensasjonen for statleg kjøp av riksvegferjetenester 8 mill. kr.

Departementet foreslår derfor å løyve 78 mill. kr på kap. 1320 Statens vegvesen, post 34 Kompensasjon for auka arbeidsgivaravgift, jf. også kap. 1320, post 23 Drift og vedlikehald av riksvegar, trafikant- og køyretøytilsyn.

Kap. 4320 Statens vegvesen

Post 02 Diverse gebyr

I budsjettet for 2014 er det budsjettert med inntekt frå diverse gebyr på 317,5 mill. kr.

Tenester i Statens vegvesen med gebyr omfattar praktiske og teoretiske førarprøver, utskrivning av førarkort, bilete til førarkort, utskrivning av ADR-kompetansebevis og kompetansebevis for yrkessjåførar, utlevering av inndratte kjennermerke, myndigheitskontrollar, utskrivning av digitalt fartsskrivarkort, typegodkjenning av køyretøy og utskrivning av internasjonale fellesskapslisensar.

Det kan vere vanskeleg å fastsetje nivået på inntektene ved budsjetteringa. Volumet for praktiske førarprøver og utskrivning av fartsskrivarkort for tunge køyretøy blir i 2014 høgare enn lagt til grunn ved budsjetteringa. På grunnlag av nye prognosar for inntektene i 2014 foreslår Samferdselsdepartementet å auke løyvinga på kap. 4320 Statens vegvesen, post 02 Diverse gebyr,

med 82,5 mill. kr, jf. kap. 1320, post 23 Drift og vedlikehald av riksvegar, trafikant- og køyretøytilsyn m.m.

Post 03 Refusjonar frå forsikringsselskap

I budsjettet for 2014 er det budsjettert med refusjonar frå forsikringsselskap på 32,9 mill. kr.

Statens vegvesen mottok innbetalingar frå forsikringsselskap. Dette gjeld faktiske utgifter for skadar som køyretøy har påført m.a. vegutstyr. Refusjonane har ei tilsvarende utgiftsside. Inntektene kan variere frå år til år, noko som gjer at det kan vere vanskeleg å fastsetje nivået ved budsjetteringa.

På grunnlag av nye prognosar for inntektene i 2014 foreslår Samferdselsdepartementet å auke løyvinga på kap. 4320 Statens vegvesen, post 03 Refusjonar frå forsikringsselskap, med 87,1 mill. kr, jf. kap. 1320, post 23 Drift og vedlikehald av riksvegar, trafikant- og køyretøytilsyn m.m.

Kap. 1321 Utbyggingsselskap for veg

Post 96 Aksjekapital – tilføyning av stikkord

Etablering av utbyggingsselskap for veg er omtalt i Prop. 97 S (2013–2014) *Ein del saker om luftfart, veg og jernbane*, Prop. 93 S (2013–2014) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2014* og Prop. 1 S (2014–2015).

Samferdselsdepartementet tek sikte på å etablere utbyggingsselskapet i løpet av 2015, og at det er operativt med planlegging og utbygging av konkrete riksvegprosjekt snarast mogleg etter etableringa. Departementet prioriterer arbeidet med å etablere selskapet og vil på eigna måte leggje fram for Stortinget avklaringar knytte til styring, finansiering, oppstartsportefølje og andre oppgåver for utbyggingsselskapet. Vidare vil lovendingar m.m. bli lagt fram for Stortinget.

I Prop. 93 S (2013–2014) varsla departementet at det tok sikte på å opprette eit interimsselskap hausten 2014. Interimsselskapet skal førebu og leggje til rette for at utbyggingsselskapet kan vere operativt snarast mogeleg etter etableringa. Det vil vere ein viktig samarbeidspart for departementet fram til utbyggingsselskapet er etablert. Nødvendige avklaringar for å få etablert interimsselskapet ligg ikkje føre. Departementet foreslår derfor at kap. 1321, post 96 Aksjekapital, får tilføydd stikkordet «kan overførast».

Auka fullmaktsgrense for investeringsprosjekt ikkje omtalt med kostnadsramme

Samferdselsdepartementet har i 2014 fullmakt til å pådra staten forpliktingar for framtidige budsjettår for investeringsprosjekt på riksveg som ikkje er omtalte med kostnadsramme overfor Stortinget, men slik at samla ramme for gamle og nye forpliktingar ikkje overstig 2 700 mill. kr, jf. Prop. 1 S (2013–2014) og Innst. 13 S (2013–2014). Ein gjennomgang av kontraktforpliktingane viser at det er behov for å auke ramma for forpliktingar til 3 800 mill. kr, jf. forslag til romartalsvedtak.

Årsaka til auken i fullmaktsbeløpet er at det i budsjettet for 2014 ikkje er teke omsyn til at terskelverdi for å omtale eit prosjekt i Prop. 1 S blei auka frå 200 til 500 mill. kr, jf. Meld. St. 26 (2013–2014) *Nasjonal transportplan 2014–2023*. Vidare er det i 2014 starta prosjekt som ikkje var med i berekninga av fullmaktsbeløpet for 2014, jf. m.a. Prop. 93 S (2013–2014).

E39 Hove – Sandved i Rogaland

Prosjektet er m.a. omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013) *Nasjonal transportplan 2014–2023* som del av prosjektet E39 Ålgård – Sandved, og Prop. 1 S (2014–2015), side 103. Prosjektet er ein del av Nord-Jærenpakka, jf. Prop. 28 S (2011–2012) *Forlenging av bompengereordninga i Nord-Jærenpakka i Rogaland*.

Som omtalt i Prop. 1 S (2014–2015), viste nye kostnadsvurderingar basert på ferdig konkurransegrunnlag at kostnadene for prosjektet blir vesentleg høgare enn tidlegare rekna med. Det er derfor føreset at Samferdselsdepartementet skal komme tilbake med ny styrings- og kostnadsramme for prosjektet så snart arbeidet med forenkla ekstern kvalitetssikring (KS2) er avslutta og før anleggsstart.

Den eksterne kvalitetssikringa av prosjektet er no gjennomført. Kvalitetssikrar og Statens vegvesen er samde om styrings- og kostnadsramma. Samferdselsdepartementet har slutta seg til vurderingane og legg etter dette til grunn ei ny styringsramme på 730 mill. 2014-kr og ei kostnadsramme på 770 mill. 2014-kr, jf. forslag til romertalsvedtak. Dette inneber at den nye styringsramma er noko høgare enn prognosen for sluttkostnad på 727 mill. 2015-kr i Prop. 1 S (2014–2015). Kostnadsramma som no blir foreslått, er på same nivå som kostnadsramma opplyst om i Prop. 1 S (2014–2015).

Det er lagt opp til anleggsstart så tidleg som råd i 2015. Prosjektet er venta opna for trafikk i 2017.

Forlengd bompengereordning på E18 gjennom Vestfold

Samferdselsdepartementet har ved behandlinga av Prop. 119 S (2013–2014) *Utbygging og finansiering av vegprosjekt og tiltak i Harstad kommune i Troms (Vegpakke Harstad) og overgangsordning for rentekompensasjonsordning for bompengelån*, jf. Innst. 308 S (2013–2014), fått fullmakt til å redusere takstane i prosjekt som tidlegare har vore behandla av Stortinget, men der innkrevjinga ikkje er starta opp pr. 20. juni 2014. Fullmakta er basert på lågare berekningsteknisk rente enn 6,5 pst.

Vestfold fylkeskommune har i samband med overgangsordninga for rentekompensasjonsordninga, jf. Prop. 119 S (2013–2014), ønskt eit nytt takstoplegg for E18 gjennom Vestfold basert på ei berekningsteknisk rente på 4,5 pst. Fylkeskommunen har samstundes ønskt å utvide innkrevjingstida frå 15 til 20 år. Dette vil gi ein samla bompengetakst på om lag 57 kr gjennom fylket, mot 88 kr i dag.

Fullmakta som Samferdselsdepartementet fekk i samband med overgangsordninga for rentekompensasjonsordninga, gjeld ikkje forlenging av bompengereperioden med fem år. Bompengereperioden blei sett til 15 år ved behandlinga av Prop. 123 S (2012–2013) *Utbygging og finansiering av E18 på strekningen Bommestad – Sky i Vestfold*, jf. Innst. 349 S (2012–2013). Departementet foreslår at innkrevjingsperioden for heile E18 gjennom Vestfold blir forlengd frå 15 til 20 år, jf. forslag til romertalsvedtak. Det vil framleis vere mogleg for bompengeselskapet å forlengje innkrevjinga med ytterlegare fem år og auke realtakstane med 20 pst. viss økonomien i bompengeselskapet blir dårlegare enn rekna med. Departementet tek atterhald om Kommunal- og moderniseringsdepartementets godkjenning av ev. nye fylkeskommunale garanti-vedtak.

Det er ein føresetnad at heile E18-prosjektet blir lagt inn under eit av dei nye bompengeselskapa når dei er etablerte. Samferdselsdepartementet vil vurdere trafikkmonstra som følgje av takstreduksjonen. I samband med ferdigstillinga av strekninga mellom Bommestad og Sky som er planlagt opna for trafikk i 2017, vil departementet vurdere på nytt takstnivå og -struktur, innkrevjingsperiode og talet på bompengesnitt.

Bompengeselskap for nye bompengereordning i perioden fram til ny organisering av sektoren

Etter gjeldande retningslinjer er hovudregelen at det blir etablert eitt bompengeselskap pr. bom-

pengeprosjekt. Bakgrunnen for dette er å sikre at det ikkje førekjem kryssubsidiering mellom prosjekta. Prinsippet har ved enkelte tilfelle vore avvike. Dette gjeld prosjekt som naturleg heng saman, og der dette har vore eksplisitt omtalt/spesifisert i proposisjonsteksten/innstillinga. I dei tilfella der fleire prosjekt blir lagt til same selskap, krev dette særskilt oppfølging.

I Prop. 97 S (2013–2014) *Ein del saker om luftfart veg og jernbane* varsla regjeringa ei omorganisering av bompengesektoren, der det blir teke sikte på at eit fåtal bompengeselskap får ansvaret for bompengeinnkrevjinga i Noreg. Samferdselsdepartementet ønskjer å leggje til rette for pragmatiske og effektive løysingar for organiseringa av bompengefinansiering av nye prosjekt i overgangsperioden fram til den nye organiseringa av sektoren er på plass. Samstundes er det viktig at bompengesektoren er ryddig i denne perioden og unngår utryggleik rundt kva for retningslinjer som skal liggje til grunn.

For å ivareta dei ulike omsyna legg Samferdselsdepartementet til grunn at bompengefinansiering/-innkrevjinga for nye prosjekt kan bli lagt til allereie eksisterande selskap viss fylkeskommunar er majoritetseigar i det aktuelle selskapet. I tillegg må lokale styresmakter også forplikte seg til å leggje prosjekta inn under eit av dei nye selskapa når dei er på plass. Vegdirektoratet er blitt beden om å følgje opp dette overfor lokale styresmakter.

Plassering av innkrevjingspunkt for bompengar på E16 Kongsvinger – Slomarka

Strekninga Kongsvinger – Slomarka på E16 i Hedmark er planlagt opna for trafikk hausten 2014. Prosjektet er delvis finansiert med bompengar, jf. Prop. 104 S (2010–2011) *Finansiering og utbygging av rv 2 Kongsvinger (Kurusand) – Slomarka i Hedmark*. I proposisjonen er det lagt opp til bompengeinnkrevjing både på ny E16 og på sidevegane, dvs. fv 175 og dagens E16. I proposisjonen skriv Samferdselsdepartementet: «Grunnen til at det blir føresett bomstasjonar på fv 175 og noverande rv 2 [omskilta til E16 hausten 2012] er for å hindra at desse vegane blir nytta i staden for ny rv 2 [E16]. Samferdselsdepartementet legg vekt på at fylkeskommunane er samde om denne løysinga.»

Lokalt har det vore ønske om ny gjennomgang av bompengeopplegget på denne strekninga. Diskusjonen har dreia seg om plasseringa av innkrevjingspunkt på lokalvegane og at enkelte område ville komme svært uheldig ut med den

planlagde plasseringa. På denne bakgrunn foreslår Samferdselsdepartementet ny plassering av bomstasjonane på lokalvegane. Dette inneber desse justeringane samanlikna med Prop. 104 S (2010–2011):

- bomstasjonen på dagens E16 ved Øyset blir flytta til Fulu
- bomstasjonen på fv 175 blir flytta til fv 298 Kraftverksvegen nær Fulukrysset.

Lokale styresmakter slutta seg til den foreslåtte endringa av plasseringa av bomstasjonane på dagens E16 i 2013. Den foreslåtte flyttinga av bomstasjonen frå fv 175 til fv 298 føreset nye lokalpolitiske vedtak.

Det er lagt til grunn 10 pst. rabatt for alle køyretøy med elektronisk brikke, som føresett i Prop. 104 S (2010–2011). For å lette belastninga for dei som bur i Fuluområdet, opnar Samferdselsdepartementet for at det kan innførast passeringstak for lette køyretøy (med elektronisk brikke) på 30 passeringar i månaden i bomstasjonen på dagens E16.

Endringane det er vist til over, gjer at det er behov for ei ny rekning av takstane. I Prop. 104 S (2010–2011) er det lagt til grunn ei lånerente på 6,5 pst. ved vurdering av takstane. Sidan prosjektet er omfatta av overgangsordninga fram til ei rentekompensasjonsordning for bompengelån er etablert, jf. Prop. 119 S (2013–2014) *Utbygging og finansiering av vegprosjekt og tiltak i Harstad kommune i Troms (Vegpakke Harstad) og overgangsordning for rentekompensasjonsordning for bompengelån*, har lokale styresmakter høve til å leggje til grunn ei lågare rekneteknisk rente. Det er ein føresetnad at Akershus og Hedmark fylkeskommunar opprettheld garantivedtaka sine. Vidare er det ein føresetnad at lokale styresmakter forpliktar seg til å leggje prosjektet inn i eit av dei nye bompengeselskapa når desse er etablerte.

Bompengeinnkrevjing i Trøndelag

I Trøndelag har det vore eit nært samarbeid mellom Trøndelag Bomveiselskap AS og Bomvegsselskapet E39 Øysand – Thamshamn AS, der selskapa har stått fram som ei felles eining overfor bilistane. Dette har vore mogleg fordi selskapa har samarbeidd om kjøp av eksterne driftstenester.

Trøndelag Bomveiselskap AS som er eigd av Sør-Trøndelag fylkeskommune og Nord-Trøndelag fylkeskommune, blei opphavleg etablert som bompengeselskap for prosjektet E6 Trondheim – Stjørdal. I ettertid er òg bompengeinnkrevjinga

for prosjekta Miljøpakke Trondheim og fv 714 Stokkhaugen – Sunde, trinn 1 (Laksevegen) lagt til selskapet. For prosjekta E6 Trondheim – Stjørdal og fv 714 Laksevegen er det lagt opp til ein rabattstruktur som krev innbetaling av forskott.

Ein rabattstruktur med forskott er også vedteken for prosjektet E39 Øysand – Thamshamn. Bomvegselskapet E39 Øysand-Thamshamn AS som står ansvarleg for innkrevjinga til dette prosjektet, er eigd av kommunane som er omfatta av utbygginga.

For at bilistane skal oppnå rabattar på fv 714 Laksevegen er det i tråd med gjeldande takstvedtak sett krav om innbetaling av eit eige forskott til prosjektet. For prosjekta E6 Trondheim – Stjørdal og E39 Øysand – Thamshamn har det utvikla seg ein praksis der bilistane oppnår full rabatt på begge prosjekta ved innbetaling av eitt forskott. Dette er i strid med føringane frå Stortinget og dei takstvedtaka som er fatta av Vegdirektoratet.

Innkrevjinga av bompengar til prosjektet E39 Øysand – Thamshamn vil etter planen bli avvikla i 2017 når prosjektet blir ferdig betalt. Sidan det er relativt kort tid att av innkrevjingsperioden og for å unngå auka forskottskrav for bilistane i Trøndelagsfylka, legg Samferdselsdepartementet opp til at selskapa i denne perioden kan vidareføre dagens praksis med at bilistane betalar inn eit felles forskott som gir rabatt både på E6 Trondheim – Stjørdal og E39 Øysand – Thamshamn.

Fv 545 i Stord og Fitjar kommunar i Hordaland

Gjennom behandlinga av St.prp. nr. 1 (2001–2002) slutta Stortinget seg til delvis bompengefinansiert utbygging av delstrekningar på E39 over Stord. Innkrevjinga skulle gjennomførast ved påslag på ferjetakstane i sambandet E39 Halhjem – Sandvikvåg. Bompengeneinnkrevjinga starta i 2002 og var føresett avslutta ved utgangen av 2008.

Gjennom behandlinga av St.prp. nr. 1 (2008–2009) blei bompengeperioden forlengd med fire år til utgangen av 2012. For å delfinansiere prosjekt og tiltak på fv 545 i Stord og Fitjar kommunar, på vestsida av Stord slutta Stortinget seg til å forlenge bompengeperioden med to år til, jf. Prop. 149 S (2011–2012) *Finansiering av fv 545 i Fitjar og Stord kommunar i Hordaland*.

I Prop. 149 S (2011–2012) blei det vist til at fv 545 er omkøyringsveg ved stenging av E39 og at ein del av trafikken i ferjesambandet E39 Halhjem – Sandvikvåg er trafikk til og frå Fitjar. I tillegg til

bompengar blei det lagt til grunn fylkeskommunale midlar. Det var vurdert som aktuelt å gjennomføre fire prosjekt. Eitt er gjennomført, men noko restarbeid står att. Dei tre andre prosjekta er ikkje gjennomførte.

Etter initiativ frå Stord kommune er det søkt om å forlenge innkrevjinga i ferjesambandet E39 Halhjem – Sandvikvåg med ytterlegare to år til utgangen av 2016. Søknaden er utarbeidd av Stord og Fitjar kommunar i samarbeid med Statens vegvesen. Bakgrunnen for den nye søknaden er kostnadsauke grunna auka standardkrav og endra løysingar. I tillegg er det ønske om å utvide pakka med ytterlegare eit prosjekt på fv 545. Samanlikna med Prop. 149 S (2011–2012) er det ingen endringar i omfanget av fylkeskommunale midlar. Godkjenning av søknaden vil føre til ein samla bompengeperiode på 15 år.

Hordaland fylkeskommune og Fitjar og Stord kommunar har slutta seg til den foreslåtte utvidinga av bompengeprojektet. Os kommune har gått imot forslaget.

Samferdselsdepartementet viser til at dagens retningslinjer for bompengeprojekt føreset at det skal vere samanheng mellom nytte og betaling. Dei som betalar bompengar, skal ha nytte av det aktuelle vegprosjektet. Denne samanhengen går også andre vegen, slik at dei som har nytte av eit vegprosjekt, også skal betale bompengar, jf. Meld. St. 26 (2012–2013) *Nasjonal transportplan 2014–2023*, side 93.

Samferdselsdepartementet vil peike på at det aller meste av trafikken i ferjesambandet Halhjem – Sandvikvåg skal vidare på E39. Dessutan er innkrevjinga av bompengar i ferjesambandet E39 Halhjem – Sandvikvåg alt utvida to gonger. Som omtalt i Prop. 149 S (2011–2012), blei det rekna med at trafikken til og frå Fitjar utgjør i storleiksorden 15 pst. av trafikken i ferjesambandet. Inntektene frå to år av ein innkrevjingsperiode på 13 år utgjør om lag 15 pst. av dei samla inntektene. Ut frå nytteprinsippet blei det derfor vurdert som rimeleg å nytte inntektene ved ei forlenging på to år til prosjekt og tiltak på fv 545. Dersom innkrevjinga blir utvida med to år til og innkrevjinga i fire år av ein samla bompengeperiode på 15 år går til fv 545, blir samanhengen mellom nytte og betaling mindre god. Ut frå samanhengen mellom nytte og betaling meiner departementet at det ikkje er akseptabelt å forlenge bompengeperioden ytterlegare. Samferdselsdepartementet har derfor ikkje tilrådd den foreslåtte forlenginga.

Programkategori 21.50 Jernbaneformål**Kap. 1350 Jernbaneverket***Post 23 Drift og vedlikehold**Flaum på Vestlandet*

Flaum på Vestlandet i slutten av oktober 2014 førte til at både Bergensbanen og Flåmsbanen blei stengde for trafikk. Skadane etter flaumen er berekna til å utgjere 12 mill. kr i 2014 og gjeld opprydding og istandsetting av dei to banane. Utgiftene er fordelte med 6 mill. kr på kvar av strekningane. Bergensbanen blei opna for trafikk 3. november 2014, medan Flåmsbanen er planlagt opna att 21. november 2014.

Regjeringa vil vurdere løyvingane knytt til flaum når ein har fått betre oversikt over konsekvensane og ev. komme tilbake til Stortinget med ein proposisjon med forslag om tilleggsløyving.

Omdisponering frå post 30

Framdrifta på ein del investeringsprosjekt på jernbane har i 2014 blitt lågare enn det som var lagt til grunn i Prop. 1 (2013–2014), jf. omtale under kap. 1350, post 30 Investeringar i linja. Prognosane viser at det vil bli eit mindreforbruk på post 30 i 2014. Både post 23 og post 30 har stikkordfullmakta «kan nyttast under» slik at Jernbaneverket kan omdisponere midlar frå post 30 til post 23. Jernbaneverket har valt å omdisponere 257 mill. kr til post 23 Drift og vedlikehold, for å auke aktivitetsnivået til fornyinga av jernbaneinfrastrukturen. Dei omdisponerte midlane har blitt brukt til:

- å ruste opp den sørlege delen av Numedalsbanen etter oppstart av tømmertrafikk på bane-strekninga
- å bytte skinner og svillar på Gjøvikbanen og på Alnabru
- å forsere fornying av kontaktleidningsanlegget på Sørlandsbanen
- å utbetre Dovrebanen etter flaumen i 2013
- å utbetre transmisjons- og fiberkabel
- fornying av plattform på Greverud stasjon.

Kompensasjon for auka arbeidsgivaravgift

Ved behandlinga av Prop. 118 S (2013–2014) og Innst. 311 S (2013–2014) blei det løyvd 44 mill. kr til tiltak på jernbane som kompensasjon for auka arbeidsgivaravgift i Nordland, Troms og Finnmark. Denne løyvinga blir foreslått ført på ein eigen post, og løyvinga på post 23 Drift og vedlikehold, blir foreslått redusert med 44 mill. kr, jf.

omtale under kap. 1350, post 34 Kompensasjon for auka arbeidsgivaravgift.

Oppsummering

Departementet foreslår å auke løyvinga på kap. 1350 Jernbaneverket, post 23 Drift og vedlikehold, med i alt 225 mill. kr.

Post 30 Investeringar i linja

Framdrifta på ein del investeringsprosjekt på jernbane har i 2014 blitt lågare enn det som var lagt til grunn i Prop. 1 S (2013–2014). Prognosane viser derfor at det vil bli eit mindreforbruk på post 30 i 2014.

Det har vore lågare framdrift og utsett produksjon på m.a.:

- Steinberg stasjon
- Holmen godskapasitet – forseinka avklaring med Drammen kommune
- nytt dobbeltspor Hell-Værnes – pålegg frå Norges vassdrags- og energidirektorat
- Oslo-prosjektet – ny konkurranse på grunn av for dyre tilbod
- utsett inngåing av rådgivarkontraktar på Inter-City-prosjektet for å avklare kontraktstrategi.

På denne bakgrunn foreslår Samferdselsdepartementet å redusere løyvinga på kap. 1350 Jernbaneverket, post 30 Investeringar i linja, med 257 mill. kr.

Post 34 Kompensasjon for auka arbeidsgivaravgift (ny)

I Prop. 118 S (2013–2014) *Endringer i statsbudsjettet 2014 (endring av den differensierte arbeidsgiveravgiften og kompenserende tiltak)* blei det foreslått å løyve 44 mill. kr på kap. 1350 Jernbaneverket, post 23 Drift og vedlikehold, til tiltak på jernbane som kompensasjon for auka arbeidsgivaravgift i Nordland, Troms og Finnmark, jf. Innst. 311 S (2013–2014). For 2015 er det i Prop. 1 S (2014–2015) foreslått å føre kompensasjonen på ein eigen post.

For å få betre oversikt over bruken av alle løyvingane som blir gitte som kompensasjon for auka arbeidsgivaravgift, foreslår departementet å opprette ein ny post 34 Kompensasjon for auka arbeidsgivaravgift, på kap. 1350 Jernbaneverket.

Departementet foreslår derfor å løyve 44 mill. kr på kap. 1350 Jernbaneverket, post 34 Kompensasjon for auka arbeidsgivaravgift, jf. også kap. 1350, post 23 Drift og vedlikehold.

Auka fullmaktsgrense for investeringsprosjekt ikkje omtalt med kostnadsramme

Samferdselsdepartementet har i 2014 fullmakt til å pådra staten forpliktingar for framtidige budsjettår for investeringsprosjekt på jernbane som ikkje er omtalte med kostnadsramme overfor Stortinget, men slik at samla ramme for gamle og nye forpliktingar ikkje overstig 800 mill. kr, jf. Prop. 1 S (2013–2014) og Innst. 13 S (2013–2014). Ein gjennomgang av kontraktforpliktingane viser at det er behov for å auke ramma for forpliktingar til 950 mill. kr, jf. forslag til romartalsvedtak.

Jernbaneverket vil i fjerde kvartal 2014 inngå fire større kontraktar om planlegging av InterCity-utbygginga til ein samla verdi på 550 mill. kr. Kontraktane er nødvendige for å kunne halde den planlagde ferdigstillinga av prosjekta, jf. Nasjonal transportplan 2014–2023. Strategien for planlegginga av InterCity-utbygginga er nærmare omtalt i Prop. 1 S (2014–2015), side 144.

2 Kystforvaltning

Kap. 1360 Kystverket

Post 30 Nyanlegg og større vedlikehald

Ved behandlinga av Prop. 118 S (2013–2014) og Innst. 311 S (2013–2014) blei det løyvd 10 mill. kr til tiltak under Kystverket som kompensasjon for auka arbeidsgivaravgift i Nordland, Troms og Finnmark. Denne løyvinga blir foreslått ført på ein eigen post, og løyvinga på post 30 Nyanlegg og større vedlikehald, blir foreslått redusert med 10 mill. kr, jf. omtale under kap. 1360, post 34 Kompensasjon for auka arbeidsgivaravgift.

Post 34 Kompensasjon for auka arbeidsgivaravgift (ny)

I Prop. 118 (2013–2014) *Endringer i statsbudsjettet 2014 (endring av den differensierte arbeidsgiveravgiften og kompenserende tiltak)* blei det foreslått å løyve 10 mill. kr på kap. 1360 Kystverket, post 30 Nyanlegg og større vedlikehald, til tiltak under Kystverket som kompensasjon for auka arbeidsgivaravgift i Nordland, Troms og Finnmark, jf. Innst. 311 S (2013–2014). For 2015 er det i Prop. 1 S (2014–2015) foreslått å føre kompensasjonen på ein eigen post.

For å få betre oversikt over bruken av alle løyvingane som blir gitte som kompensasjon for auka arbeidsgivaravgift, foreslår departementet å opprette ein ny post 34 Kompensasjon for auka arbeidsgivaravgift, på kap. 1360 Kystverket.

Departementet foreslår derfor å løyve 10 mill. kr på kap. 1360 Kystverket, post 34 Kompensasjon for auka arbeidsgivaravgift, jf. også kap. 1360, post 30 Nyanlegg og større vedlikehald.

Kap. 5577 Sektoravgifter under Samferdselsdepartementet

Post 74 Sektoravgifter Kystverket

I samband med lønnsoppgjeret 2014 blei Kystverket tildelt m.a. 12,545 mill. kr over kap. 1360, post 01 Driftsutgifter. Delar av Kystverkets verksemd som inngår i utgiftene på kap. 1360, post 01 Driftsutgifter, er avgiftsfinansiert. Kap. 5577, post 74, må derfor aukast tilsvarande. Departementet foreslår å auke løyvinga på kap. 5577, post 74 Sektoravgifter Kystverket, med 12,545 mill. kr.

3 Post- og telekommunikasjonar

Kap. 4370 Posttenester (nytt)

Post 70 Tilbakebetaling post- og banktenester

I 2013 blei det løyvd i alt 353 mill. kr til kjøp av post- og banktenester på kap. 1370 Posttenester, post 70 Kjøp av post- og banktenester. Det er lagt til grunn ein etterrekningsmodell som over tid vil sikre at det ikkje blir løyvd meir enn det faktiske behovet. Etterrekning i tråd med dette viser eit faktisk behov i 2013 på 351 mill. kr til kjøp av post- og banktenester. Dette er 2 mill. kr mindre enn det som blei løyvd i 2013.

Departementet legg opp til at Posten Norge AS skal tilbakebetale for mykje utbetalt kompensasjon. Vidare legg departementet opp til at Posten skal betale rente på det beløpet som skal betalast tilbake, jf. at staten tidlegare år har betalt rente på kompensasjon som Posten har fått etterbetalt. Renta er rekna til 55 000 kr. Dette inneber at Posten skal betale i alt 2,055 mill. kr som følgje av overkompensasjon i 2013.

Samferdselsdepartementet foreslår å løyve 2,055 mill. kr på kap. 4370 Posttenester, post 70 Tilbakebetaling post- og banktenester.

Kap. 1380 Post- og teletilsynet*Post 71 Tilskott til breibandsutbygging – tilføyning av stikkord*

For 2014 er det m.a. løyvd 50 mill. kr over kap. 1380, post 71 Tilskott til breibandsutbygging. Sjølv om midlane for 2014 er tildelte, kan det oppstå forseinkingar mv. som gjer at heile løyvinga ikkje blir nytta i 2014. For å sikre at ev. ubrukte tilskott kan nyttast i 2015, foreslår departementet at kap. 1380, post 71 Tilskott til breibandsutbygging, får tilføydd stikkordet «kan overførast».

Kap. 4380 Post- og teletilsynet*Post 01 Diverse gebyr*

Ved behandlinga av Prop. 93 S (2013–2014) *Tilleggsbevilgningar og omprioriteringar i statsbudsjettet 2014*, jf. Innst. 260 S (2013–2014), blei løyvinga på kap. 4380, post 01 Diverse gebyr, auka med 4,4 mill. kr på grunn av auka utgifter i Post- og teletilsynet.

Post- og teletilsynet har no berekna at gebyrinntektene i 2014 vil bli 4,4 mill. kr lågare enn løyvinga. Departementet foreslår å dekkje inn dette og auka utgifter etter lønnsoppgjæret for 2014 ved å trekkje på reguleringsfondet, jf. omtale under kap. 4380, post 51 Frå reguleringsfondet.

Departementet foreslår å redusere løyvinga på kap. 4380, post 01 Diverse gebyr, med 4,4 mill. kr.

Post 51 Frå reguleringsfondet

Reguleringsfondet består av gebyrinntekter frå tidlegare år som ikkje har vore nødvendige for å finansiere dei årlege utgiftene. Fondet er eit hjelpemiddel for å kompensere for tilfeldige inntekts-

og utgiftsvariasjonar, slik at kravet om at Post- og teletilsynet skal vere sjølvfinansiert kan oppfyllest utan store gebyrendringar frå år til år. Fondet var pr. 1. januar 2014 på om lag 31,2 mill. kr. Storleiken på fondet skal gradvis trappast ned til om lag 8-10 mill. kr, jf. St.prp. nr. 24 (2008–2009) *Om endringar i statsbudsjettet for 2008 mv. under Samferdselsdepartementet*. I budsjettet for 2014 er det lagt opp til å trekkje 10 mill. kr frå fondet.

Som omtalt under kap. 4380, post 01 Diverse gebyr, vil gebyrinntektene bli 4,4 mill. kr lågare enn budsjettet i 2014, og dette beløpet må i staden trekkjast frå reguleringsfondet.

I samband med lønnsoppgjæret 2014 blei Post- og teletilsynet tildelt 2,389 mill. kr over kap. 1380, post 01 Driftsutgifter. Etaten er sjølvfinansierende. Sidan utgiftene til lønnsoppgjæret ikkje kan dekkjast over kap. 4380, post 01 Diverse gebyr, foreslår departementet at også 2,389 mill. kr blir dekt av reguleringsfondet.

Departementet foreslår derfor at løyvinga på kap. 4380, post 51 Frå reguleringsfondet, blir auka med 6,789 mill. kr.

For 2014 har Samferdselsdepartementet fullmakt til å trekkje inntil 10 mill. kr til eller frå Post- og teletilsynets reguleringsfond. Ein auke i løyvinga på post 51 Frå reguleringsfondet, gjer at fullmakta må aukast, jf. forslag til romartalsvedtak.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Dykkar Majestet godkjenner og skriv under eit framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om endringar i statsbudsjettet 2014 under Samferdselsdepartementet.

Vi HARALD, Noregs Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bede om å gjere vedtak om endringar i statsbudsjettet 2014 under Samferdselsdepartementet i samsvar med eit vedlagt forslag.

Forslag til vedtak om endringer i statsbudsjettet 2014 under Samferdselsdepartementet

I

I statsbudsjettet for 2014 blir det gjort følgende endringer:

Utgifter:

Kap.	Post	Formål	Kroner
1320		Statens vegvesen:	
	23	Drift og vedlikehold av riksvegar, trafikant- og køyretøytilsyn m.m., <i>kan overførast, kan nyttast under post 29, post 30, post 31 og post 72,</i> blir auka med	109 600 000
		frå kr 9 704 500 000 til kr 9 814 100 000	
	26	Vegtilsyn, blir redusert med	3 000 000
		frå kr 16 000 000 til kr 13 000 000	
	30	Riksveginvesteringar, <i>kan overførast, kan nyttast under post 23, post 29,</i> <i>post 31 og post 72,</i> blir auka med	66 000 000
		frå kr 10 531 700 000 til kr 10 597 700 000	
(NY)	34	Kompensasjon for auka arbeidsgivaravgift, <i>kan overførast,</i> blir løyvd med	78 000 000
1350		Jernbaneanverket:	
	23	Drift og vedlikehold, <i>kan overførast, kan nyttast under post 30,</i> blir auka med	225 000 000
		frå kr 6 104 900 000 til kr 6 329 900 000	
	30	Investeringar i linja, <i>kan overførast,</i> blir redusert med	257 000 000
		frå kr 8 653 700 000 til kr 8 396 700 000	
(NY)	34	Kompensasjon for auka arbeidsgivaravgift, <i>kan overførast,</i> blir løyvd med	44 000 000
1360		Kystverket:	
	30	Nyanlegg og større vedlikehold, <i>kan overførast,</i> blir redusert med	10 000 000
		frå kr 539 260 000 til kr 529 260 000	
(NY)	34	Kompensasjon for auka arbeidsgivaravgift, <i>kan overførast,</i> blir løyvd med	10 000 000

Inntekter:

Kap.	Post	Formål	Kroner
4320		Statens vegvesen:	
	02	Diverse gebyr, blir auka med frå kr 317 500 000 til kr 400 000 000	82 500 000
	03	Refusjonar frå forsikringsselskap, blir auka med frå kr 32 900 000 til kr 120 000 000	87 100 000
4370 (NY)		Posttenester	
	70	Tilbakebetaling post- og banktenester, blir løyvd med	2 055 000
4380		Post- og teletilsynet:	
	01	Diverse gebyr, blir redusert med frå kr 157 100 000 til kr 152 700 000	4 400 000
	51	Frå reguleringsfondet, blir auka med frå kr 10 000 000 til kr 16 789 000	6 789 000
5577		Sektoravgifter under Samferdselsdepartementet	
	74	Sektoravgifter Kystverket, blir auka med frå kr 773 453 000 til kr 785 998 000	12 545 000

Fullmakter til å pådra forpliktingar for staten utover gitte løyvingar

II

Stortinget samtykkjer i at Samferdselsdepartementet i 2014 kan:

- forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt løyving på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveginvesteringar, post 31 Skredsikring, post 36 E16 over Filefjell og post 37 E6 Vest for Alta, for investeringsprosjekt som ikkje er omtalte med kostnadsramme overfor Stortinget, likevel slik at samla ramme for gamle og nye forpliktingar ikkje overstig 3 800 mill. kr.
- forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt løyving på kap. 1350 Jernbaneanverket, post 30 Investeringar i linja og post 31 Nytt dobbeltspor Oslo – Ski, for investeringsprosjekt som ikkje er omtalte med kostnadsramme overfor Stortinget, likevel slik at samla ramme for gamle og nye forpliktingar ikkje overstig 950 mill. kr.

Andre fullmakter

III

Tilføying av stikkord

Stortinget samtykkjer i at Samferdselsdepartementet i 2014 kan tilføye stikkordet «kan overførast» på:

1. kap. 1321 Utbyggingsselskap for veg, post 96 Aksjekapital.
2. kap. 1380 Post- og teletilsynet, post 71 Tilskott til breibandsutbygging.

IV

Overføringar til og frå reguleringsfondet

Stortinget samtykkjer i at Samferdselsdepartementet i 2014 kan overføre inntil 17 mill. kr til eller frå Post- og teletilsynets reguleringsfond.

V

Kostnadsramme

Stortinget samtykkjer i at Samferdselsdepartementet får fullmakt til å gjennomføre investeringsprosjektet E39 Hove – Sandved innanfor ei kostnadsramme på 770 mill. kr.

VI

Forlenging av innkrevjingsperiode

Samferdselsdepartementet samtykkjer i at innkrevjingsperioden for bompengar for heile E18 gjennom Vestfold blir forlengd frå 15 til 20 år.

