



DET KONGELEGE
SAMFERDSSELSDEPARTEMENT

Prop. 17 S

(2018–2019)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

Endringar i statsbudsjettet 2018 under Samferdselsdepartementet

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet 23. november 2018,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Solberg)*

1 Innleiing

Samferdselsdepartementet foreslår i denne proposisjonen endringar i løyvingar mv. under programkategoriane 21.10 Administrasjon m.m., 21.20 Luftfartsformål, 21.30 Vegformål, 21.50 Jernbaneformål, 21.60 Kystformål og 22.10 Post og telekommunikasjonar. Departementet gjer òg greie for oppfølginga av eitt oppmodingsvedtak.

2 Programkategori 21.10 Administrasjon m.m.

Kap. 1300 Samferdselsdepartementet

Post 70 Tilskot til internasjonale organisasjonar

Løyvinga skal finansiere kontingentar til internasjonale organisasjonar mv. innan transport og kommunikasjon. I 2018 er det løyvd 45,2 mill. kr til dette formålet. Dei fleste kontingentane for 2018 er no betalte. Behovet viser seg å vere lågare enn det som blei lagt til grunn ved framlegget til budsjett for 2018. Departementet foreslår derfor å redusere løyvinga med 5,8 mill. kr.

Kap. 5577 Sektoravgifter under Samferdselsdepartementet

Post 74 Sektoravgifter Kystverket

I samband med lønnsoppgjeret for 2018 blei Kystverket tildelt 9,47 mill. kr over kap. 1360, post 01 Driftsutgifter, for den delen av verksemda som er avgiftsfinansiert. Kap. 5577, post 74 Sektoravgifter Kystverket, må derfor aukast tilsvarande. Departementet foreslår å auke løyvinga på kap. 5577, post 74 Sektoravgifter Kystverket, med 9,47 mill. kr.

Post 75 Sektoravgifter Nasjonal kommunikasjonsmyndigheit

I samband med lønnsoppgjeret for 2018 blei Nasjonal kommunikasjonsmyndigheit tildelt 3,29 mill. kr over kap. 1380, post 01 Driftsutgifter. Etaten er i hovudsak sjølvfinansiert. Kap. 5577, post 75 Sektoravgifter Nasjonal kommunikasjonsmyndigheit, må derfor aukast tilsvarande. Departementet foreslår å auke løyvinga på kap. 5577, post 75 Sektoravgifter Nasjonal kommunikasjonsmyndigheit, med 3,29 mill. kr.

3 Programkategori 21.20 Luftfartsformål

Kap. 1310 Flytransport

Post 70 Kjøp av innanlandske flyruter

Løyvinga går til å finansiere drift av regionale flyruter innanlands. Departementet inngår fleirårige kontraktar for drift av rutene som blir tildelte etter konkurranse. Det er opna for å reforhandle kontraktbeløpa ved vesentlege endringar i avgiftene som flyselskapa betaler i samband med drifta av desse rutene. Utgiftene til reforhandling vil bli lågare enn først rekna med. Kompensasjonen til flyselskapa har òg blitt noko redusert på grunn av at talet på kanselleringar har vore høgare enn lagt til grunn i kontraktane.

Samferdselsdepartementet foreslår å redusere løyvinga på kap. 1310, post 70 Kjøp av innanlandske flyruter, med 40 mill. kr.

4 Programkategori 21.30 Vegformål

Kap. 1320 Statens vegvesen

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

Samferdselsdepartementet foreslår å auke løyvinga på post 23 Drift og vedlikehald av riksvegar, trafikant- og køyretøytilsyn m.m. med netto 5,2 mill. kr. Dei einskilde forslaga er omtalte under.

Premiebetaling til Statens pensjonskasse

Ansaret for ein del av riksvegnettet, som blei omklassifisert som fylkesveg, blei overført frå Statens vegvesen til fylkeskommunane frå 1. januar 2010. Det blei bestemt at utgiftene til sams vegadministrasjon for riks- og fylkesvegar skulle bli verande i Statens vegvesen, jf. St.prp. nr. 68 (2008–2009) *Kommuneproposisjonen 2010*.

Dei tilsette i Statens vegvesen blir t.o.m. 2018 lønna enten over post 23 eller over post 30 på kap. 1320 uavhengig av om dei jobbar med riks- eller fylkesvegar.

For investeringsoppgåver på fylkesvegnettet er det lagt til grunn at Statens vegvesen skal stille dei nødvendige ressursane til disposisjon, men at den einskilde fylkeskommune dekkjer alle kostnader i samband med dette. Det er fastsett ein kalkulatorisk timepris som fylkeskommunane skal betale. Denne timeprisen omfattar lønns- og per-

sonalkostnader, reisekostnader og felleskostnader.

Frå 2017 betaler den einskilde statlege verksemd premie til Statens pensjonskasse. Verksemdene blei kompenserte for dette i statsbudsjettet for 2017. I kompensasjonen til Statens vegvesen låg òg kompensasjon for premiebetaling til Statens pensjonskasse for arbeid vegvesenet utfører for fylkeskommunane.

Pensjonskostnader inngår derfor frå 2017 i lønns- og personalkostnadene i den kalkulatoriske timeprisen som fylkeskommunane skal betale. Dette inneber at kompensasjonen som Statens vegvesen fekk i statsbudsjettet for 2017, er for høg.

Gjennom rammetilskotet på statsbudsjettet får fylkeskommunane midlar til å dekkje utgiftene dei har for det arbeidet som Statens vegvesen utfører for dei. I dag inngår ikkje kompensasjon for premien til Statens pensjonskasse i rammetilskotet. Det er derfor for lågt både for 2017 og 2018.

Samla utgjorde premiebetalinga til Statens pensjonskasse frå Statens vegvesen 614 mill. kr i 2017. Basert på alle timar registrert i 2017, inkl. fylkesvegar, utgjorde den samla belastinga for fylkeskommunane til premiebetaling til saman 54,5 mill. kr. Departementet legg til grunn at talet for 2018 er om lag det same.

Samferdselsdepartementet foreslår å redusere løyvinga på kap. 1320, post 23, med 109 mill. kr, mot ein tilsvarende auke av løyvinga på kap. 572 Rammetilskot til fylkeskommunar, post 60 Innbyggjartilskot, jf. Prop. 20 S (2018–2019) frå Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

Ompostering av utgifter frå post 72 Kjøp av riksvegerferjetenester

Samferdselsdepartementet foreslår å auke løyvinga på post 23 med 14,2 mill. kr og redusere løyvinga på post 72 tilsvarende. Midlane gjeld lønn, administrasjon og utgifter til konsulentar, m.a. knytt til utviklingskontrakt for hydrogen-elektrisk ferje, AutoPASS brikkebetaling og modernisering av ferjedatabank. Slike administrative utgifter bør ikkje førast på ein tilskotspost.

Auke i gebyrfinansierte tenester

På grunn av auka inntektsoverslag på kap. 4320, post 02 Diverse gebyr, foreslår departementet å auke løyvinga på kap. 1320, post 23, med 100 mill. kr, jf. omtale under kap. 4320, post 02.

Post 30 Riksveginvesteringar

Ny kostnadsramme for E6 Nordbyttunnelen i Akershus

Samferdselsdepartementet har i Prop. 1 S (2018–2019), side 112, varsla kostnadsauke på prosjektet. Departementet opplyste at ein ville komme tilbake til Stortinget med ei vurdering av kostnadsauken.

Anleggsarbeida starta i august 2017, og prosjektet er venta opna for trafikk våren 2019.

Prosjektet har til no vore omfatta av fullmakta til å pådra staten plikter for prosjekt under 500 mill. kr. Kostnadsoverslaget for prosjektet var på om lag 410 mill. 2017-kr da anleggsarbeida starta opp i 2017. Prognosen for sluttkostnad er no på 539 mill. 2018-kr. Kostnadsauken kjem i hovudsak av at ei rekkje element blei underestimerte i prosjekteringa. Dette blei først avdekt i gjennomføringsfasen.

Samferdselsdepartementet foreslår ei ny kostnadsramme på 581 mill. kr, jf. forslag til romartalsvedtak.

Ny kostnadsramme for E16 Gudvanga- og Flenja-tunnelane i Sogn og Fjordane

Samferdselsdepartementet har i Prop. 1 S (2018–2019), side 123, varsla kostnadsauke på prosjektet. Departementet opplyste at ein ville komme tilbake til Stortinget med ei vurdering av kostnadsauken.

Anleggsarbeida starta i august 2016, og prosjektet er venta opna for trafikk i 2020.

Prosjektet har til no vore omfatta av fullmakta til å pådra staten plikter for prosjekt under 500 mill. kr. Kostnadsoverslaget for prosjektet var på om lag 390 mill. 2015-kr da anleggsarbeida starta opp i 2016. Prognosen for sluttkostnad er no på 710 mill. 2018-kr. Kostnadsauken kjem i hovudsak av auka kostnader til arbeidet med grøfter og røyr med tilhøyrande auka behov for å sprengje gjennomgåande i heile tunnallengda. I tillegg har kostnadene til systemet for å samle opp farlege væsker ved lekkasjar auka.

Samferdselsdepartementet foreslår ei ny kostnadsramme på 750 mill. kr, jf. forslag til romartalsvedtak.

Ny kostnadsramme for E10/rv. 85 Myrland-, Sløverfjord-, Rørvikskaret-, Nappstraumen-, Seljeli- og Sigerfjordtunnelane i Nordland

Prosjektet er omtalt i Prop. 1 S (2018–2019), side 130. Samferdselsdepartementet opplyste at ein ville komme tilbake til Stortinget med forslag til kostnadsramme for prosjektet.

Anleggsarbeida er planlagt starta opp våren 2019, og prosjektet er venta opna for trafikk i 2021. Det er ikkje tidlegare lagt fram forslag til kostnadsramme for prosjektet. Prosjektet omfattar ei rekkje tiltak for å ivareta krav i tunnelsikkerheitsforskrifta. Det blir gjennomført omfattande tiltak på ei samla tunnallengd på om lag 11 km. Tiltaka omfattar m.a. montering av ledelys/rømmingslys, naudstasjonar med telefon og brannsløkkarar, system for å handtere brannfarleg væske og nye bommar. Samferdselsdepartementet legg til grunn ei styringsramme for prosjektet på 694 mill. kr (680 mill. 2017-kr) og ei kostnadsramme på 763 mill. kr (748 mill. 2017-kr).

Departementet foreslår derfor ei kostnadsramme på 763 mill. kr, jf. forslag til romartalsvedtak.

Ny kostnadsramme for E6 Forså-, Fagernes-, Larsberg-, Skardal- og Isfjell-tunnelane i Nordland og Troms

Samferdselsdepartementet har i Prop. 1 S (2018–2019), side 131, varsla kostnadsauke på prosjektet. Departementet opplyste at ein ville komme tilbake til Stortinget med ei vurdering av kostnadsauken.

Anleggsarbeida starta i 2017, og prosjektet er venta opna for trafikk i løpet av 2019.

Prosjektet har til no vore omfatta av fullmakta til å pådra staten plikter for prosjekt under 500 mill. kr. Da anleggsarbeida starta opp i 2017, var kostnadsoverslaget for prosjektet på 440 mill. 2017-kr. Som opplyst i Prop. 1 S (2018–2019), er prognosen for sluttkostnad no på 670 mill. 2019-kr. Kostnadsauken kjem i hovudsak av auka behov for sikringstiltak i tunnelane og at ei rekkje element blei underestimerte i prosjekteringa. I samband med anleggsarbeida er det avdekt at tilstanden for tunnelen er langt dårlegare enn rekna med.

Samferdselsdepartementet foreslår ei ny kostnadsramme på 685 mill. kr, jf. forslag til romartalsvedtak.

Endra kostnadsramme for rv. 110 Ørebekk–Simo i Østfold

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2018–2019), side 112–113.

Kostnadsramma er på 815 mill. kr. I Prop. 1 S (2018–2019) er prognosen for sluttkostnad på 784 mill. 2018-kr.

Anleggsarbeida starta i september 2015, og prosjektet var opphavleg føreset oppna for trafikk hausten 2017. Opningstidspunktet er utsett fleire

gonger. I Prop. 1 S (2018–2019) blir det opplyst at prosjektet er venta opna for trafikk sommaren 2019.

Det er avdekt at to av fem pælar i fundamentet til den nye Seutbrua ikkje er fundamenterte i godt fjell. Det er no valt ei ny teknisk løysing for gjennomføringa, men arbeidet er stansa på grunn av usemje mellom Statens vegvesen og entreprenøren om ansvar, kostnader og tilleggskrav frå entreprenøren.

Prosjektet er utløysande for å starte bompenginnkrevjinga knytt til Bypakke Nedre Glomma fase 1, jf. Prop. 50 S (2014–2015) *Utbygging og finansiering av fase 1 av Bypakke Nedre Glomma i Østfold*, side 14. Ytterlegare forseinking vil derfor få konsekvensar for gjennomføring av andre prosjekt og tiltak innanfor denne pakka. Med atterhald om samtykkje frå Stortinget har Samferdselsdepartementet gitt Statens vegvesen fullmakt til å gå i mekling med entreprenøren for Seutbrua for å komme fram til ei samla løysing.

Samferdselsdepartementet foreslår derfor at kostnadsramma for prosjektet blir auka til 900 mill. kr, jf. forslag til romartalsvedtak.

Endra kostnadsramme for E39 Dregebø–Grytås og Birkeland–Sande nord i Sogn og Fjordane

Samferdselsdepartementet har i Prop. 1 S (2018–2019), side 118, varsla kostnadsauke på prosjektet. Departementet opplyste at ein ville komme tilbake til Stortinget med endra kostnadsramme i nysalderinga av statsbudsjettet for 2018.

Anleggsarbeida starta i juni 2013, og prosjektet opna for trafikk i juni 2016.

Kostnadsramma for prosjektet er 711 mill. 2018-kr, medan prognosen for sluttkostnad no er på 800 mill. kr. Dette er ein auke på 89 mill. kr samanlikna med kostnadsramma. Kostnadsauken kjem m.a. av ekstra tiltak på grunn av dimensjonering for 200-årsflaum som følgje av nye krav i Statens vegvesens vegnormalar (Handbok N100 Veg- og gateutforming) i 2014, og behov for ekstra sikringstiltak ved tunnelpåhogget. Konflikt med entreprenør om sluttopp-gjeret gjer at det framleis er uvisse knytt til prognosen for sluttkostnad.

Samferdselsdepartementet foreslår at kostnadsramma for prosjektet blir auka til 825 mill. kr, jf. forslag til romartalsvedtak.

E18 Lysaker–Ramstadsletta i Akershus

Prosjektet blei omtalt i Prop. 1 S (2017–2018), der det blei prioritert statlege midlar til prosjektering

og grunnerverv på E18 Lysaker–Strand–Ramstadsletta i Akershus på kap. 1320, post 30 Riksveginvesteringar. Det blei ikkje spesifisert noko beløp. I svar på spørsmål nr. 684 frå Arbeidarpartiet til Prop. 1 S (2017–2018) blei det opplyst at det i statsbudsjettet for 2018 var opphavleg sett av 300 mill. kr til å dekkje grunnerverv og prosjektering i 2018. Under året er det pådratt utgifter på ytterlegare 340 mill. kr i prosjektet. Utgiftene blir dekte innanfor budsjettramma til Statens vegvesen.

Rv. 4 Roa–Gran grense inkl. Jaren–Amundrud i Oppland

Prosjektet blei sist omtalt i Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029*, (NTP), side 303. Prosjektet er ikkje tidlegare omtalt i statsbudsjettet.

Prosjektet omfattar bygging av 4,2 km firefelts veg i ny trasé på austsida av dagens veg. I tillegg skal dagens veg utbetrast på strekninga Jaren–Amundrud og på strekninga Almenningsdelet–Lygnebakken, jf. Innst. 460 S (2016–2017), side 93. Prosjektet er ei vidareføring av utbygginga på strekningane Lunner grense–Jaren og Lygna sør som blei fullført i 2017.

Prosjektet er i NTP prioritert gjennomført i perioden 2018–2023, føresett tilslutning til eit opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging. Så langt er det brukt om lag 200 mill. kr til grunnerverv og førebuande arbeid i prosjektet. I tillegg er det brukt 50 mill. kr i bompengar på planlegging, prosjektering og grunnerverv, jf. Prop. 50 S (2012–2013) om rv. 4 Lunner grense–Jaren der det blei opplyst at det vil bli stilt 60 mill. kr til disposisjon på strekninga Roa–Gran grense.

Alt grunnerverv er ferdig på strekninga Roa – Gran grense, medan det står att grunnerverv for totalt om lag 15 mill. kr på strekningane Jaren–Amundrud og Almenningsdelet–Lygnebakken. Arbeidet med KS2 er starta opp.

Utgiftene til prosjektet i 2018 blir dekte innanfor budsjettramma til Statens vegvesen.

Post 31 Skredsikring riksvegar

Ny kostnadsramme for rv. 13 Deildo i Hordaland

Samferdselsdepartementet har i Prop. 1 S (2018–2019), side 120, varsla kostnadsauke på prosjektet. Departementet opplyste at ein ville komme tilbake til Stortinget med endeleg kostnadsramme i nysalderinga av statsbudsjettet for 2018.

Anleggsarbeida starta i desember 2015, og prosjektet opna for trafikk i oktober 2018.

Prosjektet har til no vore omfatta av fullmakta til å pådra staten plikter for prosjekt under 500 mill. kr. Kostnadsoverslaget for prosjektet var på om lag 300 mill. 2014-kr da anleggsarbeida starta opp i 2015. Prognosen for sluttkostnad er no på 562 mill. 2018-kr. Kostnadsauken kjem i hovudsak av meir omfattande behov for bergsikring og meir omfattande arbeid med trafikkavvikling i anleggsfasen enn føreset.

Samferdselsdepartementet foreslår ei ny kostnadsramme på 590 mill. kr, jf. forslag til romartalsvedtak.

Endra kostnadsramme for E69 Skarvberg tunnelen i Finnmark

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2018–2019), side 131. Ved behandlinga av Prop. 87 S (2017–2018) *Nokre saker om luftfart, veg, særskilde transporttiltak, kyst og post og telekommunikasjonar* blei styringsramma for prosjektet fastsett til 816 mill. kr og kostnadsramma til 898 mill. kr, jf. Innst. 380 S (2017–2018).

Prosjektet er føreset gjennomført med totalentreprise som kontraktform. Som omtalt i Prop. 1 S (2018–2019), inneber dei mottekne pristilboda på bygging av prosjektet ein prognose for sluttkostnad i nærleiken av kostnadsramma. Etter nokre reduksjonar i prosjektet er prognosen for sluttkostnad no vurdert til 877 mill. kr (860 mill. 2017-kr). Dette er ein auke på om lag 60 mill. kr frå den fastsette styringsramma.

Samferdselsdepartementet foreslår at kostnadsramma for prosjektet blir auka til 918 mill. kr, jf. forslag til romartalsvedtak.

Post 36 E16 over Filefjell

Prosjektet E16 Øye–Eidsbru er siste etappe av den samla utbygginga av E16 over Filefjell. Det er sist omtalt i Prop. 1 S (2018–2019), side 123.

I 2018 har entreprenøren hatt raskare framdrift på prosjektet enn det som låg til grunn for forslaget til løyving i Prop. 1 S (2017–2018). Statens vegvesens prognosar viser at det i 2018 vil bli brukt om lag 130 mill. kr meir enn løyvinga. Restbehovet vil bli tilsvarende lågare.

Samferdselsdepartementet foreslår å auke løyvinga på kap. 1320, post 36 E16 over Filefjell, med 130 mill. kr.

Post 72 Kjøp av riksvegferjetenester

Ein gjennomgang viser at utgifter til lønn, administrasjon og konsulentutgifter m.a. knytt til

utviklingskontrakt for hydrogen-elektrisk ferje, AutoPASS brikkebetaling og modernisering av ferjedatabank er medrekna i løyvinga på post 72. Slike administrative utgifter bør ikkje førast på ein tilskotspost, jf. m.a. Prop. 31 S (2016–2017) *Endringar i statsbudsjettet 2016 under Samferdselsdepartementet*.

Samferdselsdepartementet foreslår derfor å redusere løyvinga på post 72 med 14,2 mill. kr, mot ein tilsvarende auke av post 23 Drift og vedlikehald av riksveggar, trafikant- og køyretøytilsyn m.m.

Kap. 4320 Statens vegvesen

Post 02 Diverse gebyr

I 2018 er det budsjettert med inntekter frå diverse gebyr på 437,6 mill. kr. Omfanget av gebyrinntekter blir høgare enn det som var lagt til grunn i Prop. 1 S (2017–2018). Dette gjeld i hovudsak auka etterspurnad etter førarkort, m.a. fornying av nokre typar førarkort, teoriprøver og praktiske førarprøver.

Samferdselsdepartementet foreslår på denne bakgrunn å auke løyvinga på kap. 4320, post 02 Diverse gebyr, med 100 mill. kr, og med ein tilsvarende auke på kap. 1320, post 23 Drift og vedlikehald av riksveggar, trafikant- og køyretøytilsyn m.m.

5 Programkategori 21.50 Jernbaneformål

Kap. 1352 Jernbanedirektoratet

Post 70 Kjøp av persontransport med tog

Samferdselsdepartementet foreslår å auke løyvinga på kap. 1352, post 70 Kjøp av persontransport med tog, med 450 mill. kr, mot ein tilsvarende reduksjon av løyvinga på post 71 Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehald, jf. omtale under post 71.

Post 71 Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehald

Det går fram av Prop. 1 S (2017–2018), side 158, at inntekter som tidlegare gjekk til staten ved Jernbanelogget og var ein del av statsbudsjettet, etter gjennomføringa av jernbanereforma går til Bane NOR SF direkte. Desse inntektene kjem til fråtrekk i løyvinga til drift og vedlikehald av jernbaneinfrastrukturen over statsbudsjettet. For per-

sontogtenester som staten kjøper, blir togselskapa kompensert for ev. endringer i avgiftene.

Jernbaneforskrifta § 6-1 pålegg Bane NOR som infrastrukturforvaltar å fastsetje og krevje inn avgifter. Gjeldande regler om infrastrukturavgifter blei fastsett i 2002, med bakgrunn i EØS-avtala. For godstog blei det ikkje kravd køyrevegsavgift mellom 2006 og 2017, med unntak for tunge godstog med aksellast over 25 tonn (22,5 tonn fram til 2007). For persontog har det ikkje vore kravd avgifter før i 2017, med unntak av brukarbetalinga på Gardermobanen. I samband med jernbanereforma er det lagt opp til ein gradvis auke av køyrevegsavgifta og betaling frå togselskapa for andre tenester knytt til bruk av infrastrukturen (t.d. bruk av stasjonar og spor for hensetting/parkering av tog). Bane NOR har utarbeidd ein plan for innføring av infrastrukturavgifter.

I forslaget til løyvingar i Prop. 1 S (2017–2018) var det ikkje teke omsyn til auka i Bane NORs inntekter frå infrastrukturavgifter i 2018. Auka inntekter frå infrastrukturavgifter reduserer behovet for statleg løyving til kjøp av infrastrukturtenester på post 71, og aukar behovet for kjøp av persontransport med tog på post 70, for å kompensere togselskapa. Forslaget om å endre løyvingane på post 70 og 71 inneber samla sett eitt uendra nivå på løyvingane og aktivitetane under kap. 1352 Jernbanedirektoratet.

6 Programkategori 21.60 Kystformål

Kap. 1360 Kystverket

Post 72 Tilskot for overføring av gods frå veg til sjø

I 2018 er det løyvd er 75,2 mill. kr. Det vil i 2018 bli lågare utbetalingar enn det som var lagt til grunn i Prop. 1 S (2017–2018), fordi tre prosjekt som fekk tilsegn om støtte i 2017 likevel ikkje blir gjennomførde som føreset.

Samferdselsdepartementet foreslår å redusere løyvinga på kap. 1360, post 72 Tilskot for overføring av gods frå veg til sjø, med 57 mill. kr.

Kap. 1361 Samfunnet Jan Mayen

Post 30 Nytt hovudbygg på Jan Mayen, tilføying av stikkord

I 2018 er det løyvd 5 mill. kr til forprosjekt for nytt hovudbygg på Jan Mayen. På grunn av seinare framdrift enn det var lagt opp til i Prop. 1 S (2017–

2018), vil delar av utgiftene til forprosjektet først bli betalt i 2019. Samferdselsdepartementet foreslår derfor at kap. 1361, post 30 Nytt hovudbygg på Jan Mayen, får føyd til stikkordet «kan overførast», jf. forslag til romartalsvedtak.

7 Programkategori 22.10 Post- og telekommunikasjonar

Kap. 1370 Posttenester

Post 70 Kjøp av post- og banktenester

I 2018 er det løyvd 603,7 mill. kr. Samferdselsdepartementet foreslår å auke løyvinga til kjøp av post- og banktenester med netto 15,4 mill. kr i 2018. Dei einskilde forslaga er omtalte under.

Laurdagsomdeling av aviser

Etter anbodskonkurranse har departementet inngått ein ny kontrakt om laurdagsomdeling av aviser i abonnement i område utan avisbodnett. Den nye kontrakten gjeld distribusjon frå laurdag 10. november 2018. Årleg vederlag er redusert frå 96,7 mill. kr til 83,4 mill. kr. Dette inneber at løyvingbehovet i 2018 er redusert med 0,83 mill. kr.

Etterrekning av kjøp av post- og banktenester for 2017

I 2017 blei det sett av 357 mill. kr til kjøp av post- og banktenester frå Posten Norge AS (Posten). 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 modellen viser eit faktisk behov i 2017 til dei tenestene som det blei sett av midlar til, på 372 mill. kr. Dette er 15 mill. kr meir enn det som blei løyvd i 2017.

Departementet legg opp til at Posten får etterbetalt ein ytterlegare kompensasjon for 2017 på 15 mill. kr. Vidare legg departementet opp til at staten betaler rente på det beløpet selskapet skal ha etterbetalt, jf. praksis frå tidlegare år. Renta er rekna til 1,23 mill. kr. Dette inneber at staten skal betale i alt 16,23 mill. kr til Posten.

8 Oppmodingsvedtak

Departementet gjer under greie for oppfølginga av eitt oppmodingsvedtak.

Vedtak 44 (2017–2018), 4. desember 2017

Ved behandlingen av Nasjonalbudsjettet 2018 og forslaget til statsbudsjett for 2018, jf. Innst. 2 S (2017–2018), vedtok Stortinget 4. desember 2017:

«Stortinget ber regjeringen endre forskrift om gebyr for bruk av piggdekk og tilleggsgebyr § 4 slik at det er den enkelte kommune som kan bestemme gebyrets størrelse.»

I Prop. 1 S (2018–2019) opplyser Samferdselsdepartementet at departementet vurderer saken og vil komme tilbake på egnet måte.

I dag har § 4 i forskrift om gebyr for bruk av piggdekk og tilleggsgebyr følgende ordlyd:

«Gebyret fastsettes til kr 1400 pr. sesong, kr 450 pr. måned og kr 35 pr. dag. Betalt gebyr i en gebyrsoner, er gyldig betaling i andre gebyrsoner. For bil med tillatt totalvekt 3500 kg eller mer skal gebyrsatsene i første ledd doubles.»

Piggdekkgebyr er et virkemiddel for å redusere lokal luftforurensing i form av svevestøv, som genereres bl.a. ved asfaltslitasje fra piggdekk. Høye nivåer av svevestøv har dokumentert negativ effekt på menneskers helse.

Kommunene fastsetter i dag betalingen for en rekke kommunale tjenester. For brukerfinansierte kommunale tjenester gjelder et selvkostprinsipp. Betaling for bruk av piggdekk er ikke kostnadsbestemt. Siden piggdekkgebyr ikke er i tråd

med selvkostprinsippet, vil en endring i praksis kunne representere et nytt skattegrunnlag for kommunene.

Det følger av piggdekkgebyrforskriften at betalt gebyr i én sone er gyldig i alle soner. Der som dette blir kombinert med en ordning der kommunene selv kan bestemme gebyrets størrelse, vil dette kunne undergrave effekten og hensikten med piggdekkgebyr. Det er fordi trafikantene da kan betale det billigste gebyret, ikke gebyret i den kommunen man faktisk kjører og forurenser i. Tiltakets effekt vil derfor uthules ved at gebyret ikke stimulerer til å kjøre piggfritt i kommuner med høy luftforurensing fra piggdekk. En slik praksis vil også kunne være i strid med «forurenser-betaler-prinsippet», når det kan oppnås en fordel av å betale til en annen kommune enn den kommunen som belastes med en lokal forurensing.

Regjeringen mener derfor at det ikke er grunnlag for at kommunene selv skal kunne fastsette satsen for piggdekkgebyrets størrelse og kan derfor ikke anbefale en slik løsning som Stortinget ber om.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Dykkar Majestet godkjenner og skriv under eit framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om endringer i statsbudsjettet 2018 under Samferdselsdepartementet.

Vi **HARALD**, Noregs Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjere vedtak om endringer i statsbudsjettet 2018 under Samferdselsdepartementet i samsvar med eit vedlagt forslag.

Forslag

til vedtak om endringer i statsbudsjettet 2018 under Samferdselsdepartementet

I

I statsbudsjettet for 2018 blir det gjort følgende endringer:

Utgifter:

Kap.	Post	Formål	Kroner
1300		Samferdselsdepartementet	
	70	Tilskot til internasjonale organisasjonar, blir redusert med frå kr 45 200 000 til kr 39 400 000	5 800 000
1310		Flytransport	
	70	Kjøp av innanlandske flyruter, <i>kan overførast</i> , blir redusert med frå kr 729 100 000 til kr 689 100 000	40 000 000
1320		Statens vegvesen	
	23	Drift og vedlikehald 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 frå kr 11 788 344 000 til kr 11 793 544 000	5 200 000
	36	E16 over Filefjell, <i>kan overførast</i> , blir auka med frå kr 119 100 000 til kr 249 100 000	130 000 000
	72	Kjøp av riksvegferjetenester, <i>kan overførast, kan nyttast under post 23</i> <i>og post 30</i> , blir redusert med frå kr 1 241 300 000 til kr 1 227 100 000	14 200 000
1352		Jernbanedirektoratet	
	70	Persontransport med tog, <i>kan overførast</i> , blir auka med frå kr 3 484 100 000 til kr 3 934 100 000	450 000 000
	71	Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehald, <i>kan overførast,</i> <i>kan nyttast under post 72, post 73 og post 74</i> , blir redusert med frå kr 8 225 456 000 til kr 7 775 456 000	450 000 000
1360		Kystverket	
	72	Tilskot til overføring av gods frå veg til sjø, <i>kan overførast</i> , blir redusert med frå kr 75 200 000 til kr 18 200 000	57 000 000

Kap.	Post	Formål	Kroner
1370		Posttenester	
	70	Kjøp av post- og banktenester, blir auka med frå kr 603 700 000 til kr 619 100 000	15 400 000

Inntekter:

Kap.	Post	Formål	Kroner
4320		Statens vegvesen	
	02	Diverse gebyr, blir auka med frå kr 437 653 000 til kr 537 653 000	100 000 000
5577		Sektoravgifter under Samferdselsdepartementet	
	74	Sektoravgifter Kystverket, blir auka med frå kr 767 600 000 til kr 777 070 000	9 470 000
	75	Sektoravgifter Nasjonal kommunikasjonsmyndighet, blir auka med frå kr 209 808 000 til kr 213 098 000	3 290 000

Fullmakter til å forplikte staten utover gitte løyvingar

II

Fullmakter til å forplikte staten for investeringsprosjekt

Stortinget samtykkjer i at Samferdselsdepartementet i 2018 kan:

1.

starte opp dette investeringsprosjektet:	innanfor ei kostnadsramme på:
E10/rv. 85 Myrland-, Sløverfjord-, Rørvikskaret-, Nappstraumen-, Seljeli- og Sigerfjordtunnelane	763 mill. kroner

2.

gjennomføre investeringsprosjekta:	innanfor ei ny kostnadsramme på:
E6 Nordbytunnelen, fase 2	581 mill. kroner
E16 Gudvanga- og Flenjatunnelane	750 mill. kroner
E6 Forså-, Fagernes-, Larsberg-, Skardal- og Isfjelltunnelane	685 mill. kroner
Rv. 13 Deildo	590 mill. kroner

3.

gjennomføre disse tidlegare godkjende investeringsprosjekta:	innanfor ei endra kostnadsramme på:
Rv. 110 Ørebekk–Simo	900 mill. kroner
E39 Dregebø–Grytås og Birkeland–Sande nord	825 mill. kroner
E69 Skarvberg tunnelen	918 mill. kroner

Fullmaktene over om å forplikte staten i investeringsprosjekt gjeld òg forpliktingar som blir inngåtte i seinare budsjettår, innanfor kost-

nadsramma for prosjektet. Samferdselsdepartementet blir gitt fullmakt til å prisjustere kostnadsrammene i seinare år.

Andre fullmakter

III

Tilføyning av stikkord

Stortinget samtykkjer i at Samferdselsdepartementet i 2018 kan føye til stikkordet «kan overførast» på kap. 1361 Samfunnet Jan Mayen, post 30 Nytt hovudbygg på Jan Mayen.
